

II DÄCK DEBATT



NR 2 • 13 MARS 2013 • PRIS 65 KR



SPEED WEEKEND ORSA

- fartdårarnas eldorado

**NYA DUBBREGLER
- NYA DUBBDÄCK**

**SOMMARDÄCK
- de senaste testerna**



Luftseminarium

Det verkar ljusna i debatten om partiklars farlighet



Break Down vid vite

Arbetsmiljöverket slår mot skötsamma företag



SPORTRAC 5



GIUGIARO
DESIGN

SPORTRAC 5 ÄR ETT EXTREMT TYST OCH BEKVÄMT SOMMARDÄCK
SOM UTMÄRKER SIG I FRÅGA OM STABILITET OCH SPORTIG
KÖRKÄNSLA. DÄCKET GER UTMÄRKT VÄGGREPP PÅ BÅDE VÅTA
OCH TORRA VÄGBANOR.

WWW.VREDESTAIN.SE


VREDESTAIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



14

FARTFEST I ORSA

Speed Weekend Orsa är en årlig festlig fartfest för fordon med eller utan hjul men gärna med mycket motor.

Innehåll

Mars 2013



20

Dags för sommardäck

DäckDebatt har sammanställt resultaten från de få tillgängliga sommardäcktesterna.



22

Däck i kedjor

Nästan alla däckverkstäder hör till en däckkedja. Vi tar pulsen på de tio som finns i Sverige för att försöka kika in i framtiden.



28

Nya regler, nya dubbdäck

I år införs ett nytt nordiskt dubbdäckreglemente och vi har provkört de första nya däcken.



30

Farligt! Inte farligt?

Det verkar som det ljusnar på partikelfronten. Sverige är alls ingen värsting!



32

Verket agerar märkligt

Arbetsmiljöverkets agerande är lika ologiskt som svårberäpligt.



34

Sportdäck på racerbana

Vi kör Yokohama nya sportdäck på "rikingarnas racerbana".



38

Jonny är Inger

Mamma Inger drog igång, de jobbade tillsammans – men nu har Jonny tagit över.

ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 42 DäckDEBATT

Sund och ansvarsfull marknadsutveckling

2007, för snart sju år sedan, inträffade en djupt tragisk olycka. En av DRF:s medlemmar omkom i samband med att ett av dåvarande Vägverkets fordon hade fått punktering på en motorväg. Det var en typisk Break Down-händelse. Men i sin djupstudieanalys av olyckan gick myndigheten fel och antog att den hade inträffat i samband med ett vägprojekt. Därför beslutade generaldirektören senare om åtgärder som skulle öka säkerheten vid vägarbeten.

Ytterligare ett halvår senare beslutade DRF:s styrelse om en rekommendation för Break Down-arbete. Den var ett led i det drabbade Arboga-företagets svar på Arbetsmiljöverkets inspektionsmeddelande.

2011, för två år sedan beslutade regeringen att ge bärgning och liknande arbete samma befogenheter som väghållarna. Men fortfarande efter alla år så har ingen myndighet tagit något som helst initiativ för att skapa ett regelverk för Break Down. På liknande sätt som för Arbete på väg (vägprojekt) och Trafikolycka. Man har inte ens kunnat enas om en gemensam svenskspråkig benämning på denna samhällsviktiga tjänst.

Inom myndighetsvärlden är det tyvärr alldeles för vanligt med stuprör. Det kan finnas olika orsaker, men effekten är alltid den samma: den ena handen vet inte vad den andra gör. Problemet med den här frågan är att den både handlar om trafiksäkerhet och arbetsmiljö. Men också om sund och ansvarsfull marknadsutveckling, eftersom staten inte skulle vilja lägga monopol på bärgning och liknande arbete (till exempel däck- och hjulservice).

Regeringens argument för sitt beslut var att samhällets kostnader på grund av sänkt framkomlighet på vägarna måste minimeras. Företags- och privatekonomiskt måste trafikantens behov att snabbt komma vidare tillfredsställas.

Arbetsmiljöverket gör nu precis tvärtom. Man lägger förbud med 100 000 kronors vite på några enstaka däckföretag och motverkar på så sätt en sund och ansvarsfull marknadsutveckling. Samtidigt som alla ropar efter en föreskrift som gäller utan undantag: däckbranschen med DRF; MAF och Transport; bärgningsbranschen; Scania och Volvo. Läs mer om detta på sid 32.



Anders Karpesjö
VD Däckspecialisternas Riksförbund
Ansvarig utgivare

Twitter: @karpesjo

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

Krukmakargatan 22

118 51 Stockholm

Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

Lösnummer

65:-

Tryck

DanagårdLiTHO AB

Omslagsfoto

Erik Gustafsson



SPECIAL

Falgar



Se vårens
sortiment på
www.specialfalgar.se





Ny F1-säsong drar igång - däcken kan bli avgörande

NU TILL HELGEN (15-17 mars) drar årets Formel 1-säsong igång och mycket talar för att den kan bli minst lika spännande som fjolårets - som ju var en av de mest spännande någonsin.

Dramatiken med flera jämbördiga team och framför allt många spektakulära omkörningar gjorde utgången oviss in i det sista, men till slut kunde Sebastian Vettel ta hem totalsegern.

Bidragande till spänningen var däcken, vars varierande egenskaper satte teamens strategier på hårda prov.

I år har däcktillverkaren Pirelli tagit fram en ny generation däck med mjukare gummiblandningar. Den snabba utvecklingen av Pirellis däckteknik har gjort att årets hårdaste däck har i stort sett lika mjuk gummiblandning som förra årets mediumdäck. Däcket kommer att brytas ner snabbare av värmen, men bibehåller samtidigt maxprestanda under något längre tid. Väggreppet har också förbättrats, vilket kommer att ge snabbare varvtider.

Under de fyra första loppen i Australien, Malaysia, Kina och Bahrain får vi lära känna årets fyra gummiblandningar för slicks. Utöver

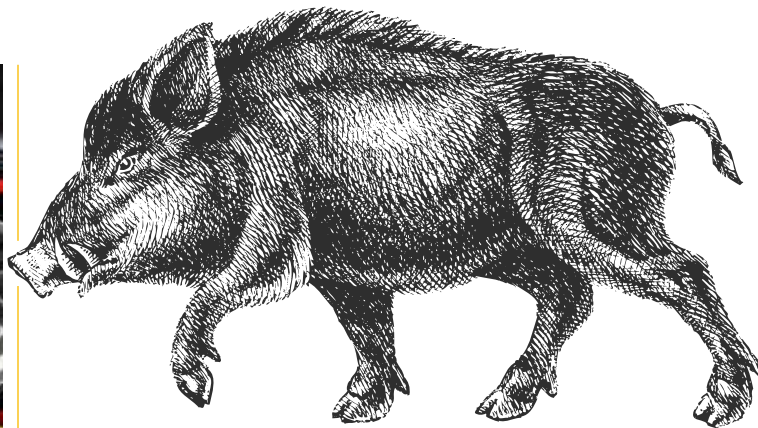
dessa finns som tidigare regndäck (Wet) och "mitt-i-mellan" (Intermediate), alltså ett däck för fuktigt och blöt bana.

Till första loppet, den 17 mars på Albert Park i Melbourne, Australien, kommer för första gången nya Supersoft att användas. Parkbanan bjuder på relativt lite grepp i asfalten och teamen måste ställa in bilarna så att de även fungerar på Medium, som ligger ett helt steg uppåt i hårdhetsgrad. Det öppnar för stora varvtidsskillnader och därmed ökad dramatik.

Till Malaysias sträva asfalt och höga temperaturer nomineras den hårda blandningen med den nya orangea dekoren, som efterträder fjolårets silverfärg. Hit väljs också det vitmarkerade Medium.

Till Kinas GP har Pirelli nominerat Soft och Medium och i Bahrain blir det ännu en ny kombination med Soft och Hard.

Enligt reglerna får teamen sex uppsättningar P Zero av den hårdare varianten och fem av den mjuka blandningen för hela racehelgen. Vättdäcken Cinturato delas upp med fyra set Intermediate (grön) per förare och tre set per förare av regndäcket med blå dekor. ■



Fler och dyrare viltolyckor - vildsvinen är värst

UNDER 2012 INTRÄFFADE närmare 47 000 viltolyckor i Sverige, det är en ökning med 6 000 olyckor jämfört med året innan. Tyvärr innebär viltolyckorna att många människor råkar illa ut, även om säkerheten förbättrats på senare år.

Kostnaderna för samhället och även för den enskilde kan bli stora. Försäkringsbolaget If har tidigare beräknat att en krock med ett rådjur i snitt orsakar skador för 15 000 kronor, en älgkrock är dubbelt så dyr medan vildsvinet är

värst; en vildsvinsolycka kostar i snitt 40 000 kronor.

För att undvika viltolyckor bör man inte bara titta på vägen utan även i terrängen runt omkring, särskilt vid gryning och skymning. Renault Försäkring tipsar om att ladda ner appen Viltolycka, där det går att se om det skett några olyckor tidigare. Om det inträffar en olycka och föraren måste kalla efter hjälp, så går det även att få fram den exakta positionen för platsen via appen. ■

Tillökning i Nokians sommar-däckfamilj

TVÅ NYA SOMMARDÄCK lanseras under våren från Nokian Tyres. Högprestandadäcket Hakka Black är för krävande sportig körning medan eLine riktar sig till dem som prioriterar låga driftskostnader. Hakka-däcken är utvecklade för typiskt nordiska förhållanden med snabbt varierande väderförhållanden. Hakka Black är konstruerade med flera lager och nanosiliceteknik för att klara påfrestningar i hög hastighet, uppger Nokian. eLine har å sin sida optimerats vad gäller material och mönster för lågt rullmotstånd. ■

Stövlar med traktorgrepp

IBLAND MYNNAR OVÄNTADE samarbeten ut i produkter som ingen visste att de behövde. Som till exempel gummistövlarna från däckjätten Michelin och skomärket Le Chameau. Stövlarnas sulmönster både ser ut och lämnar spår efter sig som en traktor. Det grova mönstret sägs främja stabiliteten och göra sig av med leran så att det inte klibbar fast vid skon. Slitaget sägs vara minimalt, men uppgifter om gångmotstånd saknas.

Fyra modeller erbjuds och priset ligger mellan 79 och 269 euro. ■





Unga utan körkort missar jobb

ATT TA KÖRKORT är som bekant inte längre lika viktigt för 18-åringarna. Många väljer bort det helt eller väntar tills det finns behov av det.

Den här utvecklingen har pågått länge. Andelen 18-19-åringar som tog körkort låg på 61,2 procent 1989, nu är den andelen på 39,8 procent.

En risk med att inte ha körkort som ung är att man inte blir lika attraktiv på arbetsmarknaden.

- Ganska många unga missar jobb på grund av att de saknar körkort. Risken är att det blir en ond cirkel. Inget jobb, inget körkort och tvärt om, hävdar Berit Johansson,

ordförande i STR, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, i tidningen Motorföaren.

Ungdomarnas skäl till varför man inte tar körkort är bland annat tidsbrist, bristande ekonomi och bilens miljöpåverkan, enligt en studie av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

En undersökning gjord av tidningen Mitt i Trafiken visar att de svenska 18-19-åringarna är mer negativa till körkort än i våra grannländer. I Danmark har 70 procent körkort, i Finland 78 procent och i Norge 80 procent. ■



SR:s nya källa för trafikinfo

SVERIGES RADIO LANSERAR en ny flexibel tjänst som fungerar i mobilen, läsplattan eller datorn. Beroende på var man befinner sig när man går in på sverigesradio.se/trafik får man aktuell trafikinformation. Eventuella trafik hinder på vägarna, störningar i kollektivtrafiken, vädervarningar eller el- och teleavbrott visas utifrån användarens exakta position på en karta. Störningarna visas för tydlighetens skull även på en lista där den närmaste informationen ligger överst. ■

MegaXBib för stora skördemaskiner

MICHELIN HAR INTRODUCERAT sitt MegaXBib-däck i den nya dimensionen 800/70R32. Däcket är avsett för dagens största och tyngsta skördemaskiner och har ett belastningsindex på 181 A8/B, vilket motsvarar 8 250 kg per däck och är den högsta belastningsgraden hos dagens däck. Däcket är enligt Michelin ovanligt robust tack vare ett exklusivt metallskikt i gördeln. Dessutom har slitbana och skuldror fått ny design för att minska skadorna på skörden. ■



Apollo blev årets däck-tillverkare...

DEN 6 FEBRUARI tilldelades Apollo Tyres priset för Årets Däck tillverkare i samband med mässan Tire Technology Expo i Köln i Tyskland. Juryn bestod av en expertpanel med branschfolk och tilltänkta ledare inom däckbranschen. ■

...och Bridgestone fick miljöpris

DEN ENGELSKA TIDNINGEN Tire Technology International har utsett Bridgestone till mottagare av miljöpriset "Environmental Achievement of the Year" (ung. årets miljöprestation). Den internationella expertjuryn belönade Bridgestone för företagets nya American technical Center och dess mycket miljömedvetna och -positiva utformning. ■



Ny svensk distributör för Metzeler och Pirellis motorcykeldäck

DBC SWEDEN ÄR från årsskiftet ny distributör av Pirellis och Metzeler motorcykelprodukter i Sverige. DBC Sweden är ett svenskt företag ägt av Duell Bike Center AB i Finland. ■



4

nya MC-däck från Michelin

MICHELINS RADIALDÄCK FÖR motorcykel har nyligen firat 25-årsjubileum. 1987 var de en ganska ny företeelse, idag står radialdäcken för motorcyklar för 58 procent av den europeiska marknaden. Trenden mot radialteknik blir allt tydligare och utvecklingen går snabbt framåt. I samband med jubileet lanseras fyra nya däckserier:

Power SuperSport är designat för sportcyklar avsett för lika delar väg- och bankörning.

Anakee 3 är ett allrounddäck för stora terrängcyklar.

Pilot Street Radial är en radialnyhet för lätta mc (250-400 cc).

Pilot Street lämpar sig för små servicemotorcyklar i stadstrafik. ■



Prinsess-invigning av Hankook-lager

HANKOOK MEDDELAR ATT man säljer bra med däck i England och att man därför byggt ett nytt stort däcklager i Daventry. I pressmeddelandet poängteras också, inte utan viss stolthet, att invigningen av det nya lagret förrättades av "HRH The Princess Royal".

Och vem döljer sig då bakom

denna pampiga titel, undrar vänner av ordning inklusive DäckDebatts redaktör. Jo, efter några sekunders Googlande avslöjas att det handlar om ingen mindre än prinsessan Anne, dotter till Englands drottning Elisabeth II.

"Her Royal Highness The Princess Royal" alltså! ■



10-årsjubileum för kampanj Däckrazzia i Sverige

DE FÖRSTA DÄCKRAZZIORNA i Sverige genomfördes på prov i Sörmland 2004 och med årets razzior blir det 10-årsjubileum. Under perioden har däckrazzior genomförts i olika delar av Sverige alla år utom 2006, då man i stället genomförde en gemensam informationsaktivitet i samband med MFF:s trafiksäkerhetsseminarium i Tylösand.

Årets däckrazzior blir under perioden 26 augusti–6 september (vecka 35 och 36). Bakom kampanjen står Trafikverket, Polisen, Bilprovningen, Däckbranschen och NTFF.

Var i Sverige razzior ska genomföras är ännu inte bestämt.

Mer om den kommande kampanjen kan man läsa på webben, www.dackrazzia.se. ■



Nya traktordäck från Trelleborg

TRELLEBORG KOMMER UNDER året att lansera åtta nya däckdimensioner i TM1000 High Power-serien. Sortimentet breddas mellan 34 och 46 tum, meddelar företaget som ser en ökad efterfrågan på däck

med högre dragkraft än genomsnittet på marknaden. Andra fördelar med BlueTire-tekniken sägs vara större anläggningsyta vid lågt lufttryck, sänkt bränsleförbrukning och förbättrad slitstyrka. ■



Kallelse till förbundsstämma

Förbundsstämman hålls i Stockholm torsdag 23 maj 2013 mellan kl 10.00-15.00.

Förbundet bjuder på lunch. Plats och program meddelas senare.

Anmäl ditt deltagande till ritva@drf.se senast 8 maj 2013.

Motioner till förbundsstämman skall i skriftlig form vara förbundsstyrelsen tillhanda senast fyra veckor före förbundsstämman, d.v.s. torsdag 25 april 2013.

DRF Box 90114, 120 21 Stockholm
Tel: 08-50 60 10 50, info@drf.se

www.drf.se

Däckkompakt



Vi levererar och monterar inredningar till däckhotell.

Kontakta oss så gör vi en layout och ett prisförslag!
info@wadco.se • 070-3306855

WADCO AB
Rensvist Munnasgården, 447 91 Vårgårda
0322-629250

wadco.
www.dackkompakt.se - www.wadco.se

MAKALÖST GREPP



GÄLLER EJ
GISLAVED

Gislaved

Mästare på svenska vägar



Continental mot nya höjder

INGET FÅR GÅ fel när NASA ska ta sig till Mars och Jupiter. Därför har man bestämt sig för att köpa in specialanpassade däck från Continental till de två självgående rakettransportörerna. Specialfordonen är försedda med 72 HTR-lastbilsdäck och hanterar raketer och annan utrustning på upp till 91 ton. Nytto-

lasterna är som det heter "av stor betydelse för den nationella säkerheten".

Ett annat däck från Continental sätter fart på parisershjulet i London, även kallat "London Eye". Drivsystemet av det 1200 ton tunga ekerhjulet förlitar sig på rejäla lastbilsdäck från Continental. ■

Yokohama ökar takten i Ryssland

ÖKANDE EFTERFRÅGAN PÅ den ryska marknaden kräver nyinvesteringar i Yokohamas ryska fabrik. Men en insats på motsvarande 3,5 miljoner svenska kronor ökar kapaciteten från 1,4 till 1,6 miljoner däck, men det täcker ändå bara hälften av den totala efterfrågan på Yokohamadäck i Ryssland. ■



Exedra Max – för hojarnas tungviktare

BRIDGESTONE EXEDRA MAX är ett nytt däck för tunga touringcyklar på långfärd. Däcket finns med radial- eller diagonalstruktur och i ett tjugotal storlekar. Enligt Bridgestone har man plockat de bästa egenskaperna från föregångaren men förbättrat livslängden, stabiliteten och våtgreppet. ■



Höga prestanda från Dunlop

MED MÅNGÅRIG ERFARENHET från racingbanorna har Dunlop utvecklat ett nytt sommardeck för personbilar. Sport BluResponse upp-

motstånd och våtgrepp innebär att däcket är ett av de högst klassade däckerna.

– Testresultat från TÜF SUD visar att vi, även med de höga klassificeringarna enligt märkningen, inte har tummat på prestanda, hävdar Sanjay Khanna, Dunlops varumärkeschef. ■

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



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

BOAB HJULDELAR

TECH TPMS



UNI-SEAL MAX



UNI-SEAL MAX

EN NY ERA INOM DÄCKREPARATIONER!

- ▶ Unik förstärkning korsad i flera lager för att hantera både radial och diagonaldäck.
- ▶ Dragtråd för enklare genomföring i däckel.
- ▶ Tillverkad som en enhet för bättre hållfasthet.
- ▶ Snabb och enkel applicering och 100% resultat.



TRUST TECH TIRE REPAIRS

FVU

www.boabhjuldelar.se 0530-133 33

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Pontus Grenvall

PÅ NYA POSTER

**Affärsutvecklare till Däckteam**

Mikael Johnsson, 48 år från Halmstad, har anställts som affärsutvecklare hos Däckteam i Malmö. Mikael har lång erfarenhet från däckbranschen, närmast som Manager för FirstStop-kedjan där han jobbade i tolv år.

– Mikael blir en rejäl förstärkning. Hans många kontakter blir oerhört värdefulla när han bland mycket annat ska utveckla våra verkstäders affärer, säger Joakim Held, VD i Däckteam.

**Vice president, Yokohama Europe**

Göran Bengtsson, 50 år, General Manager för Yokohama Scandinavia AB, är från årsskiftet också utnämnd till Vice President för Yokohama Europa, med arbetsbeskrivning att jobba som konsult mot ledningen på Europa-kontoret.

– De vill väl använda mig som bollplank, och kanske utnyttja min erfarenhet från Norden i diverse olika gränsöverskridande projekt, kommenterar Göran och ser inte alltför missnöjd ut.

Allt i Däck i Varberg

*och pratar med ägaren Joakim Nilsson***Hur hamnade du här?**

– Jag tog över efter svärfar 2006, då vi också anslöt oss till FirstStop, men har jobbat av och till i företaget sedan i slutet av 1990-talet. Jag började hoppa in för att hjälpa till med dubbningen och på den vägen blev det. Däckverkstaden startades 1982 av svärfar Kjell Ladeborn och hans kollega Jan-Ingvar Svenbring, som också startade Allt i Däck i Falkenberg. Men systerföretaget i Falkenberg är ett eget företag idag.

– Det handlar mycket om familjeband i den här branschen. Däckverkstäder som inte har någon inom familjen som står på tur att ta över har en tendens att bli uppköpta av någon av kedjorna, och den utvecklingen tror jag kommer att öka snarare än minska.

Är du orolig för att det blir stressigt när ni ska hinna byta dubbdäcken de två första veckorna i april?

– Inte alls. Vi har många förvaringar och det brukar gå ganska smidigt. Kunderna verkar heller inte bry sig så mycket om det nya datumet då dubbdäcken måste vara av. De anpassar sig efter vädret och

efter påsken, och den infaller ju redan i skiftet mars/april i år.

Du har en antik DRF-skyld utanför dörren och en fin samling modellbilar i kundmottagningen. Gillar du gamla grejor?

– Den vanliga DRF-skylden var rostig, så jag bytte ut den mot en som jag hittade på vinden. Jag vet faktiskt inte hur gammal den är (1960-talet, red. anmärkning). Modellbilarna är av det danska märket Tekno, men de har blivit för dyra, så jag har slutat samla. Nu håller jag på att renovera två mopeder från 1970-talet i stället. Lite av tjusningen med det här jobbet är att man kan hinna med lite annat också, när det inte är säsong.

**Namn:** Joakim Nilsson**Ålder:** 43**År i branschen:** ca 15**Bor:** Varberg

Lufta utan bullerskador

ETT DÄCK SOM töms på luft kan uppnå en ljudnivå på 115 dB och är ett stort problem för arbetsmiljön. Skador på hörseln kan uppstå redan vid 85 dB. Ett nytt verktyg från Auto-Tools reducerar ljudet

till under den gränsen. Luften pressas ut på sidorna av det speciellt utformade verktyget och dämpar därmed det vassa pysljudet. När ventilen lossas så åker den in i verktyget och säkras. ■

Nya medlemmar i DRF

Bosses Däck Eftertr.AB, Däckteam	Falköping
Däckbolaget i Växjö AB, Däckteam	Växjö
Johansson & Fors Däckservice AB, Däckpartner	Vänersborg
Nya Christianstads Billackering AB, Däckpartner	Kristianstad
Bobo:s Däck, Däckpartner	Örebro
Tumba Däck AB, Däckpoolen	Tumba
Detaljdäck i Varberg AB	Varberg
Salex AB	Örebro

Kedjebyten bland medlemmar

Fristående > Däckteam	
Gummicentralen Ivarsson AB	Stockholm
First Stop > Däckteam	
Däck-In AB	Halmstad
Kärnfeldts Däck AB	Söderköping
Däckpartner > First Stop	
Hedbergs Ringservice AB	Malmö och Svedala
Vianorpartner > Euromasterpartner	
Frölunda Däckshop AB	Västra Frölunda
Däckdepån i Majorna	Göteborg

Ägarbyten

Uppsala Däck & Fordonsservice AB såld till Euromaster AB Uppsala

Skydd mot vassa stenar

GRUVGÅNGARNAS TRÅNGA passager med vassa stenar innebär ofta problem för de specialbyggda maskinerna. Nokian Heavy Tyres har tagit fram en ny gummiblandning för drivregummering som sägs motstå stick- och skärskadorna bättre. Noktop 86 har även slitagevarnaren DSI (Driving Safety Indicator). ■



**DIN KOMPLETTA LEVERANTÖR AV DÄCK-
MASKINER OCH HJULINSTÄLLARE**

Balansering

NYHET!

John bean
b9655

b9655 är en professionell och extremt snabb video-balanseringsmaskin för bilar, lätta lastbilar och motorcykelhjul som kombinerar hög noggrannhet med ett litet golvutrymme. En perfekt lösning för verkstäder som vill optimera arbetsutrymmet.



Pris från:

33.900:-

Leasingkostnad:

774 kr/mån.*
(36 mån)

Med diagnos!



John Bean BFH 2000

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

Montering

John Bean
T3000-20

- Klarar alla konventionella däck på marknaden
- Utrustad med överdimensionerad clinchlossare som skyddar från skador på fälg och däck
- Kan utrustas med pneumatisk hjälparm.



NYHET!

John Bean
CENTAUR

Speciellt utvecklad för att klara av stora hjul med lågprofildäck utan att skada vare sig dyra fälgar och däck. Automatisk centrumlåsning, ergonomiskt utformad med operatörens arbetsmiljö i centrum.

Pris från:

79.500:-

Leasingkostnad:

1 126 kr/mån.*
(60 mån)



Alla priser exklusive moms.

Pris från:

25.700:-

Leasingkostnad:

587 kr/mån.*
(36 mån)

*Förhöjd 1:a månadskostnad. Restvärde.



Akrediterad kalibrering

Vi är akrediterade att utföra kalibreringar av:

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

Service

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

Vi har serviceverkstäder i Karlstad, Stockholm och Göteborg.

Speed Weekend Orsa

GREPPA BÄST, VÅGA MEST!

Vad driver en människa till att frivilligt köra i över 300 km/h på en frusen sjö i Dalarna? Vintersportutövarna i Speed Weekend Orsa svarar alla samma sak: Kicken! TEXT Erik Gustafsson FOTO Erik Gustafsson och Simon Hamelius



FLYING EAGLE

FARTREKORD
2013

DET ÄR INTE någon vacker vinterdag. Himlen är grå, solen avlägsen och kylan kryper tätt inpå. Ändå står tusentals besökare längs snövallarna och tittar på ekipagen som radar upp i två långa led bakom startlinjerna.

Det är allt från motorcyklar och bilar till motoriserade sparkar och jetdrivna farkoster som en efter en dundrar iväg mot horisonten i jakt på nytt fartrekord. Här vinner den som greppar bäst och vågar mest!

I tre månader har arrangörerna plogat och hyvlat banorna, ett mödosamt arbete som i slutänden lönat sig. Åtta centimeters is från vinterns början har blivit 70–80 med en närmast optimal yta för de 87 anmälda ekipagen. Till 2013 har en isbana för körning över flygande kilometern blivit två. Den ena med en kilometers accelerationssträcka, den andra med en och en halv. Totalt mäter de närmare fyra kilometer rakt ut från strandkanten vid Orsa Camping.

Med 40 olika tävlingsklasser är dessutom chansen att vara snabbast i den egna klassen tämligen god.

Kanske är det därför som Speed Weekend snabbt vuxit till ett stående inslag under dalavintern, trots att det bara är tredje året som det arrangeras på Orsasjöns is.

Rakt genom snövallen i hundra knyck

I raden av förare som väntar på sin tur står Mikael Carlsson. Han hoppar lätt bredvid sin Suzuki GSX 1000-kubikare för att hålla värmen, men speciellt nervös är han inte. Under fredagens första repor nådde han 235 km/h i genomsnitt längs den kilometerlånga mätsträckan, men missade bromspunkten och for ut genom snövallen i hundra knyck. I dag tänker han vara snabbare, men bromsa bättre. Däcken har han dubbat själv, 196 dubbar bak och 165 fram.

– Jag bestämde mig att åka hit bara för tre veckor sedan, så förutom att det är första gången någonsin jag kör just den här motorcykeln blev det lite stressigt på däckfronten. Lyckades snabbt hitta de här vanliga gatdäcken med stålkord och sen var det bara att börja dubba

själv, säger Mikael innan han startar motorn och rullar fram mot starten av vad som ska bli en rekordkörning. Med en medelhastighet på 242 km/h blev han helgens snabbaste motorcykelförare alla kategorier.

För motorcyklar gäller helt fri dubbning medan bilarna delas upp i kategorier efter rallydubb eller "open dubb". Det senare innebär att föraren får välja helt fritt, oavsett lång eller kort nabb, egendubb eller köpt. Ändå är det just rallydubben som dominerar, åtminstone hos de snabbaste förarna. Allra snabbast i helgen är Andreas Martinsson med en orange Audi 80 Quattro från 1984. Till de fyra Pirelli WRC-däcken levererar motorn över 800 hästkrafter och hans toppfart noteras till 304 km/h. Över flygande kilometern blev snittfarten 294 km/h, vilket också är svenskt rekord på is.

– Visst kunde jag köra snabbare, bilen gör 340 km/h, men motorn är helt ny och jag vill gärna skona den. Fast nog svajar det en hel del när man passerar 200, erkänner Andreas.

Riktigt lika snabbt gick det inte för Jarko Andersson, som dock ratade helgens snabbaste framhjulsdrevena bil. Även han satsade på rallydubb och tog sin Saab 9-5 till imponerande 262 km/h längs isen. Senare tvingades han dock bryta med rasad växellåda.

Cirka 6000 besökare

Överallt på isen är det liv och rörelse. I ena änden körs det speedway, i andra isracing längs en 3,2-kilometersbana – och samtidigt landar privatflygplan och helikoptrar på en tredje raksträcka. Antal betalande besökande under helgen uppskattas av arrangören Landracing till närmare 6000 och totalt är över 200 team anmälda till olika tävlingar.

Ett av dem är Svarthålet Racing som presenterar sig med ett öronbedövande vrål när de startar sin hemmabygda pulsjet. När rökmolnet har lagt sig bär det iväg längs isen, men med en verkningsgrad på blott 1,36 procent (!) blir noteringen på flygande kilometern måttliga 149 km/h. Visuellt är



Magnus Wallner från tidningen Bike är nästa man på tur att försöka slå rekord. Med 190 km/h blev han snabbast i V-twin-klassen.

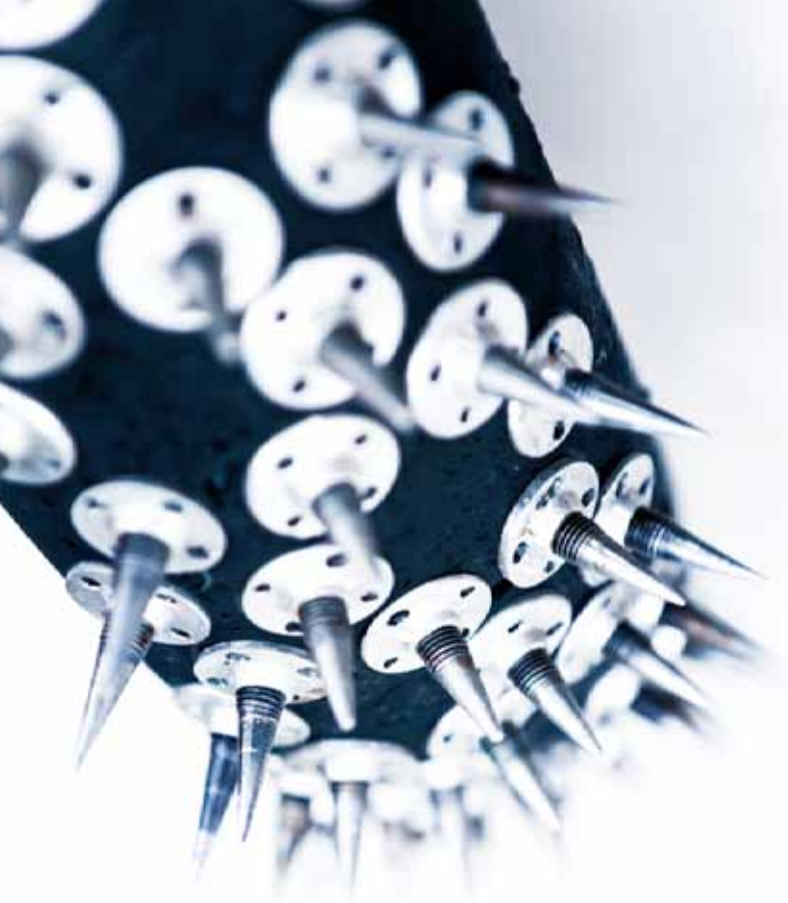


Med 800 hästkrafter på hjulen spelar aerodynamik ingen avgörande roll; med en sådan maskin går även en lätt trubbig orange Audi 80 i 300 km/h.



” Allt från motorcyklar och bilar till motoriserade sparkar och jetdrivna farkoster som en efter en dundrar iväg mot horisonten i jakt på nytt fartrekord.





” Sällan träffas lika många lika glada entusiaster på samma plats. Här tävlar man mer mot sig själv än någon annan.





Daniel Karlsson skruvar febrilt i fler dubbar i de från början dubb fria vinterdäcken till företaget BestGrips Nissan GT-R.



En Buick Roadmaster Wagon från 1994 med Nascar-motor från Samlarbilar försvarade Väst kustens heder på plats i Dalarna.



På sommaren är det vanlig dragracing som gäller för Gustav Abramssons Ford -34:a Coupé. På vintern behövs dubbelmontage för att få ner kraften.



Lite brasa är ingen fara, det är bara Svarthålet Racing som med ett öronbedövande då startat sin pulsjet.

det ett imponerande bygge, men hur många timmars arbete som ligger bakom projektet vill teamet inte avslöja.

200 inskruvade dubb

I ett depått långt från Svarthålets dånande pulsjet sitter Daniel Karlsson och skruvar in dubb i däcken till Oscar Gustafssons Nissan GT-R. De kommer från företaget Best-Grip som säljer framför allt just skruvdubb. Däcket är ett vanligt nordiskt vinterdäck, som i en för gatan tillåten version nådde drygt 240 km/h längs isbanan. Med totalt 200 inskruvade dubb i bakdäcken nådde Oscar i stället 268 km/h, helgens femte snabbaste genomsnitt.

Bredvid Best-Grip-teamet står gänget från Samlarbilar i Göteborg med sin Buick Roadmaster Wagon från 1994. De experimenterar med

däckbyte för att nå den bästa uppsättningen för dagens förhållanden. En repa med ett dubbat framdäck med kortnabb på de drivande bakhjulen har nyss resulterat i en däckexplosion.

– Vi chansade lite och gjorde ett försök, men vi visste att gummit var dåligt och bevisligen höll det inte. Det är ju ingen stålradial i dessa utan vi kör med textil för att däcken ska ta upp alla krafter bättre. Vi testade även med ett Michelin-däck, men det fungerade inte alls under de förhållandena som var här i dag. Hade det varit jämnare is hade de säkert varit helt okej, men nu är det både snö och lös is på ytan och det lyfter mycket när man kommer över 200 km/h. Nu slänger vi på våra kortnabb igen, försöker undvika däckexplosioner och satsar fullt, säger tea-

met med Michael Hernvall bakom ratten, som till slut nådde 233 km/h i medelhastighet.

I bakgrunden hörs hela tiden nya ekipage som tar sikte mot horisonten på någon av de två höghastighetssträckorna. Ett av dem kommer från Uddevalla och är Bengalos MC där fem personer byggt en Triumph Dragbike. Alla fem passade själva på att testa skönheten längs isbanan med hastighetsspann mellan 121 och 145 km/h som resultat.

En helt annan byggteknik representeras av Daniel Thybergs motoriserade badkar. Med larvmatta och teknik från en snöskoter nådde han en medelhastighet på 116 km/h.

Jazzar en hel del i sidled

Fast mest iögonfallande är kanske Gustav Abramssons Ford Coupé

från 1934, med dubbelmontage av rallydubbade däck på bakaxeln. Under sommarmånaderna når bilen 234 km/h på 402 meter, men på sjöisen blev det som mest 212 km/h efter flygande kilometern.

– Jag trodde faktiskt det skulle vara lättare att vara snabbare. Ändå är det bättre än förra året, då var det vattenplaning och totalt okörbart. I år greppar dubbelmontaget, men det jazzar en hel del i sidled när man ligger på, berättar Gustav.

Att Orsa Speed Weekend är en unik företeelse är lätt att slå fast. Sällan träffas lika många lika glada entusiaster på samma plats. Här tävlar man mer mot sig själv än någon annan. Om man sen väljer att köra i 304 km/h med en vråltrimmad Audi eller 30 km/h med en spark spelar inte lika stor roll. Till Orsaisen känns alla lika välkomna. ■

Dags för nya sommarkäck

TESTER I SAMMANDRAG

Liksom förra året publiceras två av tre sommarkäcktester för sent för de flesta konsumenter – men liksom förra året är Vi Bilägare ute i god tid och vi har också tittat på testresultat från tyska bilistorganisationen ADAC. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Vi Bilägare/Niclas Carle

TEKNIKENS VÄRLD HAR inte testat sommarkäck på flera år, Aftonbladets test publiceras i år först den 20 mars och Motor – som köper sitt test från ADAC – publicerar den 21 mars.

Vi Bilägares sommarkäcktest finns däremot i det nummer som ligger ute nu (13 mars), vilket alltså ger konsumenterna lite mer tid på

sig att överväga val av nya sommarkäck. Som en liten extra hjälp i dessa vedermödor har DäckDebatt dessutom sammanställt de däcktestresultat som ADAC publicerat på sin hemsida, alltså i princip samma som Motor publicerar senare i mars.

Det är dock viktigt att poängtera de stora skillnaderna mellan de olika testerna. Vi Bilägare har testat däck

i dimensionen 205/55 R16, som är den vanligaste i Sverige, medan ADAC-testet avser däck i dimensionen 185/60 R15 (utom Pirellis P7, som testades tillsammans med ett gäng andra 225/45 R17-däck).

Ytterligare olikheter uppstår på grund av olika typer av betygsättning, olika viktning av egenskaper och inte minst vad och hur man testar.

I motsats till Vi Bilägare utvärderar till exempel ADAC däckens slitstyrka, vilket är både dyrt och tidsödande – och i två fall direkt avgörande för slutresultatet. I ADAC-testet rankas Michelins ”lättrullande” Energy Saver + och Pirelli Cinturato P7 som de två bästa däcken, men det beror enbart på att de (enligt ADAC) har överlägset bästa slitstyrka. I övriga delmoment ligger de på eller lite under snittet.

DäckDebatt har ingen möjlighet att redovisa hela testerna (de finns i senaste Vi Bilägare resp. på www.adac.de/infotestrat/tests/reifen). Förutom totalplacering i respektive test har vi valt att redovisa delresultaten för blött underlag och rullmotstånd för att kunna jämföra dessa med EU-märkningen. Den senare varierar (som bekant beroende på dimension, vi redovisar i Vi Bilägares testdimension 205/55 R16).

Som vanligt gäller alltså många reservationer, men sammanställningen på nästa sida kanske kan ge viss vägledning. Samstämmigheten mellan Vi Bilägares och ADAC:s resultat är som framgår relativt god, medan EU-märkningen avviker lite mer. Däck som har bra betyg från flera ”instanser” är tveklöst bra däck. ■



Det är viktigt att poängtera de stora skillnaderna mellan de olika testerna



Testresultat sommardäck

	Vi Bilägare Plac./våtbroms/rullmotst.	ADAC/Motor Plac./våtbroms/rullmotst.	EU-märkning
Bridgestone Turanza T001	8/2/4	7/3/3	B/C
Continental Conti-PremiumContact 5	1/5/3	3/4/4	A/C
Dunlop SP Sport Blueresponse	3/3/5	3/4/5	A/B
Goodyear Efficient Grip Performance	1/4/5	5/4/5	A/B
Michelin Energy Saver +	7/3/5	1/3/4	A/B
Nokian Hakka Blue	6/4/3	-	A/C
Pirelli Cinturato P7	4/4/3	2/2/3	B/E
Vredestein Sportrac 5	5/3/3	6/3/3	B/C

Tabellkommentar

I tabellen redovisas däck som testats av både Vi Bilägare och ADAC (med undantag av Nokian, som vi bedömer är extra intressant för nordiska konsumenter). Vi Bilägares delbetyg anges i 5-gradig skala. ADAC har ett komplicerat betygssystem där minst poäng är bäst, men vi har försökt "översätta" detta till samma skala som Vi Bilägare använder. Vi Bilägares våtbetyg avser endast bromsning, ADAC anger ett sammanfattande betyg på vätegenskaper. På EU-etiketten anges rullmotstånd och våtgrepp med bokstavsbedömning i femgradig skala från A till F (D och G används inte för personbilsdäck).



Förändringstider

Den vikande marknaden har inneburit en hel del förändringar i däckbranschen. Flera kedjor försöker nu samtidigt positionera sig på marknaden, mer eller mindre aggressivt. DäckDebatt tar pulsen på de mest tongivande däckkedjorna i landet. **TEXT** David Lilja

DEN FINANSIELLA OROEN och de många varslen har dragit med branschen i en nedåtgående trend. En del verkstäder påverkas inte i samma utsträckning som andra av krisen och det finns tecken på vissa ljusglimtar. Recepten för att vända trenden skiljer sig åt, men består i huvudsak av att växa sig starkare.

Just nu råder en febril aktivitet i däckfackhandeln. De olika kedjorna vill stärka sina positioner genom att ta marknadsandelar. Det utarbetas strategier för att stärka varumärkena. Man vill knyta till sig fler verkstäder, eller odla de befintliga.

Utvecklingen går snabbt. Vad planerar kedjorna för framtiden?

Hur är lönsamheten? Expansion eller ligga lågt? Hur stort är problemet med den förkortade dubb-däcksäsongen? Och vad händer egentligen med den nya EU-märkningen?



FirstStop

Ägare: Bridgestone

Däckfabrikat: Bridgestone, Firestone, Dayton

Medlemmar: 74

Zone Manager Norden: Yasuhiro Morita

Etablerat: 1994

Bridgestone och FirstStop jagar marknadsandelar på en osäker totalmarknad. Framgångsreceptet är utökad partnerskap med medlemmarna.

- Vi vill bli mer delaktiga i återförsäljarnas affärer, säger Thomas Ödling, nytilträd försäljningschef på Bridgestone.

Marknaden för FirstStop har som för många andra följt bilbranschen i en nedåtgående trend. Ändå räknar man med ett skapligt år 2013. Signalerna från medlemmarna är att vårsäsongen börjar bra.

- Det gäller att smöra ut den peak som blir. Våra erfarenheter av dubbdäckstoppet från den 16 april är att man vinner mycket på att kalla in de med dubbdäck först och vänta med friktionsdäcken. Likadant på hösten men då börjar vi med odubbat.

Det pratas en hel del i branschen om den nya EU-märkningen och Thomas Ödling emotser riktlinjer för ett enhetligt test av däcken.

- Jag kommer från bilbranschen där bilars bränsleförbrukning mäts i EU:s körcykel enligt rigorösa instruktioner. Det samma borde gälla däcktesterna med kontroller av testinstrument och liknande.

- Själva märkningen är ett bra initiativ, men som nu är blir det en aning trubbigt ut till konsument.

På samma vis anser han att kommunikationen kring det nya dubbreglementet riskerar att bli vilseledande om den inte tydliggörs.

- Det finns en risk att konsumenten tolkar det felaktigt. Ett däck med fler dubb än det antal som regleras i regelverket, och som klarat slitagetesterna, behöver inte alltid vara bättre än ett däck med färre dubb. Ett däck som sliter mindre på vägen bör ju rimligen ha mindre friktion mot underlaget.



Euromaster

Ägare: Michelin

Däckfabrikat: Bl a Michelin, Goodyear, Kumho

Medlemmar: 114

VD: Joakim Pettersson

Etablerat: 1992

Michelin-ägda Euromaster hör till Europas största däckverkstads-kedjor och har en stark ställning i Sverige. Det har dock varit i Norge företaget satsat mest på att expandera, där offensiven inleddes förra året i och med övertagandet av Sharifs Dekksenter i Oslo.

I Sverige skyndar man lite mera långsamt, men den långsiktiga målsättningen är att expandera inom samtliga segment.

Just bredden i flera affärsområden har gjort att Euromaster tacklat krisen bättre än andra, tror försäljningschefen Peter Karlström.

- Vi känner av konjunkturen vi också, men tack vare att vi erbjuder försäljning till konsument, företag, grossister och även leasing så har vi spridit ut riskerna.

Starten på 2013 har gått trögt, men förväntningarna på året är ändå goda. Inte minst hoppas man på att TV-reklamen ska ge viss effekt.

- TV-reklamen förblir vår centralt största marknadsföringssatsning under året. Det handlar mycket om att stärka varumärket och säga vad vi står för.

På verkstäderna har Euromaster lagt stor vikt vid att utbilda personalen om den nya EU-märkningen. Att konsumenterna inte verkar ha några bryderier angående märkningen kan tolkas som att informationen gått ut som den ska, säger Karlström, som dock menar att den kan bli ännu tydligare.

- Våtgreppsklassificeringen visar inte hur bra ett vinterdäck är i nordiska vinterförhållanden. Märkningen borde utvecklas för att konsumenten ska kunna välja efter den.



BestDrive AB

Ägare: Continental

Däckfabrikat: Bl a Continental, Gislaved, General Tire

VD: Karl Jartun

Medlemmar: 28

Etablerat: 2007

Continental's däckkedja BestDrive har tidigare verkat i blygsam storlek. I ny regi satsas det nu på en bred expansion. BestDrive har i dag 28 däckverkstäder anslutna, men den omstartade kedjan siktar högre än så.

- Målet är 40 anläggningar över en treårsplan, berättar Annika Bergquist, affärsutvecklingschef för BestDrive Sverige AB.

Tre egna flaggskeppsverkstäder i Göteborg, Malmö och Stockholm ska fungera som skyltfönster för att visa upp BestDrives design- och lokallösningar. Det kommer även att hållas utbildningar och olika produkt demonstrationer i konceptanläggningarna.

- Vi vill samtidigt stärka de befintliga och ny tillkomna verkstädernas ställning lokalt. Det hela bygger på att medlemmarna gillar våra produkter, sedan kan vi hjälpa till med en mängd saker.

Det kan handla om marknadsföring och profilering.

- Varje anläggning ska få möjlighet att utveckla en hållbar lönsamhet, därför hjälper vi till med försäljningsutveckling, marknadsföring, butikslayout, söker tomter för nyetablering, affärsplaner utifrån nuvarande situation, stöd vid bankkontakter, organisationsutveckling, finansiell rådgivning, hantering etc. Genom ordentlig support bygger vi relationen och stärker de enskilda verkstädernas ställning.

Eftersom många av medlemsverkstäderna erbjuder däckförvaring har de förmågan att styra kundflödet med hjälp av tidsbokning i stor utsträckning. Detta har gjort att säsongstopparna inte inneburit några större problem.

BestDrive erbjuder däck från Continental och Gislaved. Det senare är inne i en spännande utvecklingsfas med nya produkter, enligt Annika Bergquist.

- Jag kommer precis från en testkörning av Gislaved-däck framtagna enligt det nya dubbreglementet och är förbluffad över vilken hög och jämn prestandastandard de höll (se även sid 28).



Däckarna

Ägare: Däckarna i Sverige AB

Däckfabrikat: Bl a Bridgestone, Pirelli, CooperTires

VD: Jens Dahlhielm

Medlemmar: 35

Etablerat: 1970-talet

Däckarna är en av de äldsta kedjorna i Sverige. I föl gick man med i den internationella däckorganisationen Point S för att få bättre tryck på leverantörerna.

- Vi har varit ganska defensiva i några år, men i och med att vi får Point S i ryggen känns det som att vi kommer företräda ett väldigt starkt koncept för dem som idag inte har någon leverantör i ryggen, berättar Håkan Berg, styrelseordförande i Däckarna i Sverige AB.

Däckarnas medlemskap i Point S innebär att Sverige blir det 26:e medlemslandet i världens största däckkedja med över 2 400 däckverkstäder anslutna. Huvudsyftet med inträdet i Point S är att ta rygg i de stora inköpsavtalen och på så vis bli starkare.

- Samarbetet håller på att sätta sig, berättar Berg, som i dagarna förhandlat gemensamt med kedjorna i Danmark, Finland och Norge.

Däckarna kan bli bättre på att rekrytera mer aktivt, men det är samtidigt en avvägningsfråga, menar Berg. Tillväxten av medlemmar får inte ske på bekostnad av kvaliteten.

- Visst vill vi ha fler medlemmar, samtidigt är vi en väldigt homogen grupp, vilket är viktigt för oss. Jag förespråkar kvalitet före kvantitet och att växa med förstånd.

Kedjans arbete går ut på att stötta den lokala anläggningen, utan att sätta sin egen etikett på företaget.

- Vi har inget krav att medlemmarna ska heta Däckarna. I Arvika vet alla vad Sahlins gummiverkstad är, det vore bara dumt att ändra på något som redan är så etablerat i kundernas medvetande.

Själv företrädare för en däckverkstad på landsbygden hoppas Håkan Berg att man lyssnar på branschens åsikt i frågan om den kortare dubbssäsongen.

- Här i Dalsland har vi inte så bra underhåll på vägarna och folk kör på dubbdäck. Varför ska vi anpassa oss till ett problem som finns i Stockholm eller Göteborg. Förr fanns det en flexibilitet, nu sätts hela branschen på pottkanten.

- Våren brukade vara en härlig arbetsperiod, nu handlar det om att klara av att ta hänsyn till arbetslagarna, säger Håkan Berg.



Däckia

Ägare: Pirelli

Däckfabrikat: Bl a Pirelli, Goodyear, Yokohama

Medlemmar: 115

VD: Pär Landberg

Etablerat: 1960-tal

Vikande totalmarknad innebär en tillfällig svacka för Däckia, men konsolideringen i Pirelli-organisationen ska trygga en stabil tillväxt. Däckia var inne i en expansiv fas innan Pirelli kom in i bilden och köpte företaget. Sedan dess har fokus legat på sammanslagningen, men det nya moderbolaget har också gett grönt ljus för uppköp när tillfälle ges.

- Vi har ingen piska på oss, men målsättningen är expansion under förutsättning att affären blir gynnsam och att vi kan komma bra överens med de anläggningar vi går in i, säger Pär Landberg, VD för Däckia.

Däckia prioriterar nu varumärket Pirelli, som får en tydligare profil i kedjan. De tidigare varumärkena kommer att vara kvar.

En central satsning görs på att ytterligare utveckla webbportalen.

- I nätbutiken kan kunden enkelt hitta rätt däck och dimension, beställa däcken och boka montering på sin närmaste Däckia-verkstad. Även företagskunder ska på sikt kunna lägga order.

Pär Landberg passar på att berömma de lokala platscheferna, inte minst nu när dubbsäsongen slutar och det kör ihop sig rejält på många ställen ute i landet.

- De gör ett jättejobb och fixar så att kunderna märker så lite som möjligt av den väldigt krävande situationen.

Som kedja underlättar Däckia för sina partners att hitta processer och stödsystem för att kunna planera kundtillströmningen i så god tid som möjligt.

- Visst går det att lösa, men likväl är det ett jätteproblem för hela branschen.

Enligt Pär Landberg är den nya EU-märkningen av däck något positivt, då det finns en standard för alla leverantörer att utveckla produkterna efter.

- Däremot tycker jag inte att märkningen är så heltäckande som den skulle kunna vara. Helst skulle däckens vinteregenskaper göras tydligare för konsumenten.



Däckpoolen

Ägare: Däckpoolen ekonomisk förening

Däckfabrikat: Bl a Pirelli, Continental, Nokian

Medlemmar: 25

Ordförande: Ulrik Jönsson

Etablerat: Tidigt 1990-tal

Fristående med betoning på fri. Däckpoolen drivs av en styrelse och har inga anställda, vilket gör att återbäringen hamnar i rätta händer, det vill säga i medlemmarnas, menar styrelseordföranden Ulrik Jönsson.

- Många andra tycks verka för kedjan i sig och inte för det enskilda företaget. Det tycker jag är fel, vårt syfte är att vara eniga som organisation.

Även om kedjan inte aktivt expanderar, har några ytterligare medlemmar anslutit sig i år. Viktigast är att alla känner att samarbetet fungerar.

- Vi har aldrig varit så tillfreds som vi är nu. Låga overhead-kostnader ger oss en bra grund att stå på och våra relationer till leverantörerna är kravlösa.

Frågan om märkestillhörighet anser Ulrik Jönsson vara en smula naiv.

- Det är ju inget konstigt med att byta leverantörer, det händer överallt och i alla branscher. Vi har en bred produktpalet som känns bra.



Däckteam

Ägare: Däckteam i Sverige AB

Däckfabrikat: Bl a Continental, Bridgestone, Nankang

Medlemmar: 119

VD: Joakim Held

Etablerat: 1990

Fjolåret gick inget vidare, men var heller inte urdåligt. Det gäller att jämföra försäljningsutvecklingen med perspektiv, menar Joakim Held, VD för Däckteam.

- I år ser det ut att bli ungefär samma nivåer som för 2012, vilket var svagare än 2011, som å andra sidan var ett rekordår. Jämför vi med 2010 har vi ökat försäljningen.

Däckteam har växt med cirka fem verkstäder per år under lika många år. I år räknar vi med tio nya anslutna verkstäder.

- Vi växer på ganska bra, organiskt och på ett sätt som vi mäktar med. Att hitta nya verkstäder är lätt, men att hitta rätt verkstad med hög kvalitet är svårare.

Konceptet som erbjuds är leverantörsberoende medlemskap där medlemmarna är med och styr. Långsiktighet och trygghet är styrkan, säger Joakim Held.

- En del kedjor använder höga bonusar som konkurrensmedel, utan att redovisa en långsiktig plan. Vi har haft en stabil utdelning under de senaste fem åren. Våra idéer och vårt koncept håller under tid och skapar en trygg kedja.

Den nya märkningssystemet av däck som ska hjälpa konsumenten att välja rätt, har fungerat sådär, anser Joakim Held.

- Våra medlemmar har inte märkt av något konsumentintresse alls. Det verkar inte ha gjorts någon central kampanj från Energimyndigheten.

En fördel med märkningen har man dock kunnat se.

- I somras fungerade märkningen bra som verktyg för att förklara för kunderna fördelen med att inte köra vidare på sina friktionsdäck genom att påvisa den höjda bränsleförbrukningen och det ökade bullret, jämfört med att byta till sommardäck.

Vianor

Ägare: Nokian Tyres
Däckfabrikat: Bl a Nokian, Goodyear, Michelin
VD: Mikael Löfstedt
Medlemmar: 104 inkl servicepartner
Etablerades år: 2001



Vianor har blivit en av Sveriges och Nordens ledande däckkedjor och fortsätter att växa. VD Mikael Löfstedt berättar att styrelsen satt upp tydliga mål för expansionen.

- Jag kan inte berätta några detaljer, men det är en noggrann och aggressiv plan. Expansionen handlar om geografisk täckning, men även där kan vi se utveckling av affärsmöjligheterna.

Utvidgningen av Vianor spelar en viktig roll för att uppnå koncernens tillväxtmål. Vianor har flera löpande projekt där man söker nya partners och letar uppköpskandidater.

- Det kan handla om att vi i ett företag som vi är intresserade av undersöker successionsordningen för ett naturligt övertagande.

Ett viktigt led i utvidgningen är marknadsföringen, där Vianor vill finnas på flera plan.

- Det gäller att vara närvarande i alla medier. Allt från att sponsra lokala föreningar till att tydliggöra butikskommunikationen och göra centrala kampanjer på riksbasis. Vianor finns på Facebook och vi har även ett flertal tjänster tillgängliga för kunderna via mobilen om så önskas.

Viktigast av allt, och något av ett framgångsrecept för Vianor, är ändå att lyssna på vad kunderna efterfrågar och tycker, menar Mikael Löfstedt.

- Omdömena från kunderna är viktigast. Om en kund på en viss anläggning är missnöjd följer vi upp det direkt och tar reda på vad det beror på. Det leder till ständiga förbättringar.

Närmast förestår årets största insats vad gäller kundservice. Våren har blivit tuffare i och med den förkortade dubbdäckssäsongen.

- Våren har blivit lite grann som hösten var tidigare. Det är en tuffare peak nu helt klart, där det krävs insatser både vad gäller infrastruktur, fler lyftar etcetera, och personal med ökade kostnader som följd.

Däckbranschen är inne i en spännande fas som inte är helt enhetlig kedjorna emellan.

- Den nya EU-märkningen är för kundens bästa och kommer säkert fungera bra på sikt, men det har varit lite uppstartproblem om hur det ska se ut och annat. Hanteringen har blivit lite av en definitionsfråga, vilket kanske inte var tanken.

Även i det nya dubbreglementet finns olika vägar att välja.

- Genom tekniska innovationer har Nokian Tyres med nya Hakka-peliitta 8 lyckats öka antalet dubbar och samtidigt uppnå mindre vägslitage enligt det nya dubbreglementet (se sid 28).

Framtiden ser ljus ut för Vianor och Mikael Löfstedt hoppas nu att anläggningarna ska få arbeta ifred och slippa inbrott.

- Vi har haft en del problem, men har nu installerat moderna larm på alla enheter och även säkrat upp med stängsel på de anläggningar som finns i riskzoner som industriområden.



Amring

Ägare: Pon Tyre Group
Däckfabrikat: Hankook, General Tire, Achilles
Medlemmar: 130 (Däcknomen)
VD: Fredrik Lycke
Etablerat: år 1950

- Marknaden verkar återhållsam så här långt 2013. Det finns en förväntan, men det har börjat lite försiktigt, säger Fredrik Lycke, vd Amring, Amerikanska Ringdepoten AB.

Amring har två verksamhetsgrenar, som grossist inom däck (Hankook, General Tire, Achilles bland andra) och fälg (OXXO), samt med nio egna däckverkstäder i Mellansverige. Ytterligare 130 fria verkstäder runt om i landet är anslutna till däckkedjan Däcknomen, som omfattas av Amring.

- Vi har ingen uttalad vision att växa, men samtidigt följer vi hur marknaden utvecklar sig. Det viktigaste för oss nu är att vara lyhörda gentemot kunderna samt att utveckla och öka kännedomen om varumärket.

Den nya däckmärkningen riskerar att snedvrیدا synsättet på europeiska respektive nordiska vinterdäck, menar Fredrik Lycke.

- Nordiska vinterdäck graderas lägre jämfört med europeiska. Tar kunden bara hänsyn till detta och inte det verkliga däckbehovet för vårt nordiska klimat, blir det ju till slut en säkerhetsfråga.

- Verkstäderna har ett stort ansvar att kunden köper rätt däck efter de behov som finns. Den informationen får du inte i onlinehandeln på samma sätt.



DäckPartner

Ägare: DäckPartner Sverige AB
Däckfabrikat: Bl a Nokian, Michelin, Yokohama
Medlemmar: 124
VD: Kent Carlsson
Etablerat: 1994

Två bra år trots tuff marknad och ökad konkurrens. DäckPartner står stadigt, men väljer ändå att göra en del förändringar.

DäckPartner är den största medlemsägda däckkedjan i Norden med 241 anslutna enskilda däckverkstäder. I år kommer kedjan att få ny logotyp samtidigt som servicearbetet gentemot medlemmarna stärks ytterligare.

Helhetsbilden av företaget ska bli tydligare. Målet är att nå ut till fler.

- Vi kommer att kunna knyta an lite fler medlemmar under året tack vare ett starkt mervärdeskoncept, säger Kent Carlsson, VD för DäckPartner AB.

Det handlar om att ge en bred service för att de ska kunna utöka verksamheten, inte bara fördelar i inköp, menar Carlsson.

- Det finns fortfarande saker att göra för att utveckla samarbetet. Samtidigt med det dagliga servicearbetet ut till medlemmarna drivs centralt frågor som kompetensutveckling för personal, men också hur man lockar fler till däckyrket.

Andra frågor är bättre lämpade att driva på förbunds nivå, anser Kent Carlsson.

- Den förkortade dubbdäckssäsongen måste verkstäderna lösa själva rent arbetsmässigt. Att driva frågan och med hjälp av lobbyverksamhet och få till en förändring, tror vi fungerar bäst via DRF.



Det bästa uppträdandet i vått väder sedan "Singing in the rain".



EfficientGrip Performance med A-klassat våtgrepp**

Två meter kortare bromssträcka på våta vägar*

Inget är viktigare än greppet när det gäller körning under våta förhållanden, så vi gjorde allt vi kunde för att förbättra det: vi optimerade slitbanans mikrostruktur och placeringen av de greppgivande kanterna så att du kan känna dig trygg bakom ratten även på våta vägar. Läs mer på www.goodyear.se



A-klassat våtgrepp – det bästa betyget ett däck kan få gällande våtgrepp enligt EU:s däckmärkningsregler.**



Ett nyskapande tredimensionellt blockmönster i slitbanan ökar däckets kontakt med vägen vid inbromsning.



En övre och en undre gummiblandning ger perfekt våtgrepp och lågt rullmotstånd under hela däckets livslängd.

TESTED BY



GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



* Jämfört med den genomsnittliga bromssträckan för fyra ledande konkurrenter (inbromsning med hög friktionskoefficient på mycket våt vägbanor i 80–20 km/h). Testat av TÜV SÜD Automotive i september 2012 på uppdrag av Goodyear Dunlop. Däckstorlek: 205/55 R16 91V; testbil: VW Golf; testplatser: Mireval (Frankrike), Papenburg (Tyskland) och Garching (Tyskland); rapport nr 76249743

** Majoriteten av storlekarna har A-klassat våtgrepp enligt förordning EG nr 1222/2009, men klassificeringen kan variera för vissa storlekar. Du hittar mer information på www.goodyear.se

Nytt nordiskt dubbreglemente



Från den 1 juli 2013 gäller att dubbdäck som tillverkats efter detta datum får ha max 50 dubbar per rullomkretsmeter, vilket i de vanligaste däckdimensionerna innebär cirka 100 dubbar per däck. Ett alternativ till denna huvudregel är att däcktillverkare låter utföra ett vägslitage-test – även kallat "over run" – som bevisar att vägslitageeffekten är lägre än gränsvärdet i den nya dubblagstiftningen. Däck som tillverkats före den 1 juli får dock säljas utan att uppfylla de nya reglerna.

Michelin, Nokian och Continental/Gislaved är däcktillverkare som hittills visat nya däck som uppfyller det nya reglementet (se nästa uppslag).

Av övriga större tillverkare kommer Bridgestone och Goodyear att under säsongen 2013-14 sälja befintliga däcktyper tillverkade före den 1 juli, medan Continental "filar på dubbarna" på sitt framgångsrika Contilce Contact. Man kommer alltså att använda samma däck men med modifierade dubbar som man räknar med att få godkänt i ett vägslitage-test.



Michelin X-ICE North 3 och Nokian Hakkapeliitta 8:

Olika vägar till bättre dubbdäck

Michelin och Nokian har visat varsitt nytt dubbdäck. Båda däcken är förstås bättre än respektive föregångare, båda möter det nya dubbdäckreglementet – men medan Michelin minskat antalet dubbar har Nokian gjort precis tvärtom.

ENLIGT MICHELIN GER nya X-ICE North 3 tio procent kortare bromssträcka på is och fyra procent bättre accelerationsförmåga på snö jämfört med tidigare generation, trots att antalet dubbar minskats med uppåt 30 procent. Färre dubb leder rimligen till mindre vägslitage och miljöpåverkan och Michelin hävdar dessutom att dubbarna i X-ICE North 3 sitter kvar 25 procent längre jämfört med tidigare generation.

Från och med första juli 2013 gäller alltså nya dubbdäckregler som begränsar antalet till 50 dubbar per rullomkrets. För att kompensera minskningen har X-ICE North 3 ett nytt dubbssystem med tre patenterade innovationer samlade under namnet "Smart Stud System".

- **Conical Stud:** Dubben är koniskt formad och sitter (enligt Michelin) kvar 25 procent längre jämfört med tidigare generation.
- **Ice Powder Remover:** En ny utformning av däkmönstret runt dubben ska se till att få bort ispudret runt dubben så att dubben kommer ner i isen och får grepp.
- **ThermoActive Rubber Compound:** En ny gummiblandning som ändrar egenskaperna efter temperaturen. Vid varmt väder är gummit under dubben mjukare och dubben "sjunker in" för att minimera dubb- och vägslitage. Vid kallare temperaturer blir gummiblandningen hårdare vilket gör att dubbkraften ökar och därmed ger bättre grepp på is. Vid -20° C är gummit 30 gånger hårdare jämfört med ett däck med konventionell teknologi.

Nokians väg

Nokian har alltså valt en annan väg och i stället ökat antalet dubbar till nästan 100 per rullomkrets. Detta kan man göra genom att utnyttja alternativet till huvudregeln, alltså ett vägslitage-test som bevisar att vägslitageeffekten är mindre än gränsvärdet i den nya nordiska dubblagstiftningen. Enligt Nokian är vägslitageeffekten från Hakka 8 drygt 12 procent under gränsvärdet.

Detta har Nokian uppnått med hjälp av Eco Stud 8 Concept. I konceptet ingår en ny generation mer

miljövänliga ankar-dubbar, dubblänsens form som dämpar dubbens anslag mot vägen samt den från andra Hakkapeliittadäck kända Eco Stud-dynan under dubben, som ytterligare effektiviserar dubbens vägkontakt och dämpar dubbens anslag mot vägen.

Hakkapeliitta 8 har som sin föregångare ett mönster med bestämd rullriktning, vilket Nokian menar är det bästa alternativet för dubbdäck; det stöder den breda dubbplaceringen, optimerar greppet och minskar däckljudet. Dubbplaceringen har dataoptimerats. Dubbarna sitter inte i rader utan är jämnt fördelade över hela slitbanan.

Hakka 8 har även lägre rullmotstånd än sin föregångare.

Små skillnader när DäckDebatt provkörde

DäckDebatt har provkört de båda nykomlingarna tillsammans med förra årets Goodyear UG Ice Arctic,

som inte anpassats till det nya dubbreglementet.

Vi körde på en slingrig handlingsbana på en frusen sjö utanför Åre – och däcken blev bättre och bättre för varje varv. Fast det var förstås bara så det kändes.

Ju mer inkörd man blir på bil och bana, desto bättre går det. Skillnaderna mellan de här tre däcken är så små att de knappast låter sig utvärderas på det här sättet, samtidigt som ju förhållandena på banan ändras lite mest hela tiden, allt eftersom bil efter bil passerar varv efter varv, en temperatur som ändras någon grad, en isspricka som bildas i en kurva och stöttar i sidled...

Goodyear-däcket har liksom föregångarna till Michelins och Nokians nya däck presterat bra i olika oberoende tidningstester, och vi vågar oss nog trots allt på att påstå att inget av dem har blivit sämre – men det var det väl ingen som trodde. ■



Michelin X-ICE North 3 finns tillgängligt på marknaden från andra hälften av 2013 i 31 dimensioner, varav 10 är nya. Under 2014 lanseras ytterligare 35 dimensioner, varav 14 nya, och däcket finns då tillgängligt i totalt 66 dimensioner från 14 till 20 tum.

Nokian Hakkapeliitta 8 finns i 59 versioner från 13 upp till 20 tum och däcket passar både till mindre familjebilar och sportiga bilar. I det sortimentet finns även specialprodukter med Flat Run-teknik eller med XL-märkning, vilket innebär att däcket har högre bärkraft. Nokian Hakkapeliitta börjar säljas till konsumenterna på hösten 2013.





Det gäller att testa var gränsen går, även om man då kan hamna lite ur spår...

Gislaved NordFrost 100:

Omstart för Gislaved

Continental bjöd in till introduktion av nya dubbdäcket Gislaved NordFrost 100. DäckDebatt for till Arjeplog och tog rygg på ett 40-tal entusiastiska återförsäljare. **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt

EGENTLIGEN SKULLE Continentals stora testanläggning utanför Arvidsjaur varit bas för besöket, men där hade Volkswagen en del prototypjobb att utföra och då får inga utomstående vistas på området

I stället hamnar vi på en sjöbaserad testanläggning utanför Arjeplog och på ett hotell som nog är roligare än det vi egentligen skulle bott på i Arvidsjaur. Hotell Silverhatten uppe på Öberget har en väl tilltagen spa-avdelning och en ambitiös servering av viltcharkuterier. Den här typen av umgängestrivsel är viktigt när Continental träffar sina återförsäljare.

I området runt Arvidsjaur och Arjeplog märks överallt närvaron av världens fordonstillverkare; till exempel ett gäng Mercedes utan stjärnor och fula maskerade fronter, lastbilar från kontinenten som transporterar delar och/eller bilar, en översnöad och maskerad Sang-Yong långt ut i diket, en transportbil från Porsche Museum och vad som ser ut att vara ett par exemplar av kommande BMW M3. Lätt maskerade och breda om baken och bakhjulen är de i alla fall.

Varumärket Gislaved har levt lite i skuggan de senaste åren, men det har alltid varit starkt i dubbdäckvärlden. På orten Gislaved var förhållandet till Continental möjligtvis lite frostigt just efter nedläggningen av däckfabriken, men det var då det. Det finns faktiskt fortfarande en utvecklingsavdelning på plats i Gislaved och nu ska varumärket framåt i både sommar- och vinterdäckfloran.

Eftermarknadsdäck

Ska man relansera ett däckvarumärke måste man vara på banan hela året med bra produkter. Lik-

som i bilvärlden pratas det premium och att få vara originaldäck på en bil (OE, Original Equipment) anses vara premium. Continental ämnar dock positionera Gislaved-däcken som ett eftermarknadsdäck strax under Conti-däcken. Ett slags premium light, just det som Volvo fortfarande är trots år av ihärdigt premiumprat.

Gislaved-varumärket har idag en lättöverskådlig uppställning med tre olika sommardäck och tre olika vinterdäck; ett friktionsdäck av europeisk typ, ett nordiskt friktionsdäck och dubbdäcket NordFrost 100. Det finns även ett dubbat C-däck för lite tyngre personbilar, NordFrost Van.

Nykonstruerat dubbstift

Nya NordFrost 100 har ett nykonstruerat dubbstift som enligt Conti/Gislaved har mer effektiva greppkanter i alla riktningar och därför greppar bättre på isiga underlag både i längs- och tvärgående riktningar. De nya dubbstiften uppges även ge kortare bromssträcka på isunderlag.

- Många greppkanter och ett öppet mönster i däckets som dessutom låser fast snön skapar den där lilla extra friktionen och greppet som kan utgöra en avgörande skillnad. Trots färre dubbar behåller vårt nya däck den säkra prestandan på is från föregångarna, konstaterar Mattias Palmgren, produktchef på Continental Däck i Sverige.

Det är nya NF100, som är konstruerat efter de nya dubbreglerna med 50 dubb per meter rullomkrets, som gänget i Arjeplog ska köra mot några konkurrenter.

Att subjektivt "testa" ett däck

grepp när underlaget består av is och snö är ett förhållandevis belöande sätt att visa på egenskaperna. Men det är just väldigt subjektivt. Alla förare får efter sin egen förmåga försöka känna in vad däckets har för egenskaper.

Det här är förutsättningarna: Minus 12 grader, en stilla vind och ett nysnötäck på 5-10 centimeter. En skogssträcka på några kilometer med vändplats, en bana för undanmanöver under inbromsning och en isbana där egenskaperna hos de fyra olika däckfabrikaten ska utkristalliseras på ett effektivt sätt. Och på ett roligt sätt också, tror många förhoppningsfulla förare.

Bilarna vi kör är VW Golf 2,0 TDI och alla har däck i dimensionen 205/55R16. Fabrikaten som förmodas vara värdiga konkurrenter till Gislaved NordFrost är Nokian Hakkapeliitta 5, Hankook Winter iPike och BF Goodrich G-Force Stud. Inga utpräglade premiumdäck således, och inget av dem uppfyller de nya dubbdäckreglerna.

På vägsträckan utmärker sig Hakka 5 med bättre grepp genom att helt enkelt komma iväg bäst. Flera dubbar river mer effektivt, men Hakka 5 är också konstruerat efter de gamla reglerna med 130 dubbar per däck. Vi kör i långsam grupp med avstånd som främsta uppgift, lite bromsövningar hinner vi också med på den lite ologade vägen. Bra att kunna känna på lössnöegenskaperna, NF100 och Hakka 5 känns mest stabila, fast i stort tycker återförsäljargruppen inte att vägsträckan ger så mycket i utbyte.

I undanmanöverbanan med fullt bromstryck är det också NF100 och Hakka 5 som funkar bäst.



Gislaved NordFrost 100 kommer i 50 dimensioner med sektionsbredder mellan 155-265 mm och fälgdiameter 13-19 tum.

Återigen visar det sig att Hakka 5:s flera dubbar ger resultat, men hade det varit kallare och därmed strävare is hade friktionen betydligt mer och antalet dubbar mindre.

Mycket att ge

På isbanan blir det som väntat lite ystrare körning och även om förarkvaliteten är högst varierande, både vad gäller ambition och teknik, är det tydligt att NF100 har mycket att ge. Att Hakka 5 ger bättre driv ut ur böjarna kompenserar NF100 med bättre balans in i böjarna och med bättre styrkänslighet.

Men vi konstaterar också att inget av de tre konkurrentdäcken är någon katastrof, även om vi - trots den ringa vetenskapliga substansen i ett sådant här subjektivt "test" - tycker oss märka tydliga skillnader. Det är möjligt att ett blindtest hade genererat ett lite annat resultat, men jag tror tendensen hade varit liknande.

Även om Gislaveddäcken tillverkas i någon av Continentals fabriker utomlands, är det roligt att ett svenskt varumärke - som för övrigt originalmonterades på Volvos första bil, ÖV27 Jakob - får lite ny luft i ringarna. ■

Det ljusnar i partikelfrågan

Redan för ett år sedan tecknade regeringen en ljus bild om partiklarna och EU:s gränsvärden (se DäckDebatt 3/2012). Utvecklingen under det gångna året har varit fortsatt positiv.

DÄCKDEBATT FICK UTFÖRLIG information den 14 februari, på BilSwedens seminarium om Biltrafikens betydelse för kvävedioxid (NO₂) och partiklar i stadsluften. En ny rapport från Riksdagens Utredningstjänst visar dessutom en komplex bild av partikelläget i Europa.

Professor Christer Johansson vid Stockholms Universitet och Stockholms stads miljöförvaltning kunde berätta att gränsvärdena för PM10 förra året klarades i nästan hela Sverige. PM10 sjunker snabbare än NO₂, inte bara i Stockholm utan hela Europa. Christer Johansson framhöll dock att det inte finns någon reglering av PM10- och PM2,5-halterna från förbränning. En stor brist menade han.

En annan talare var professorn i yrkes- och miljömedicin vid Umeå universitet, Bertil Forsberg. Enligt honom styr olika gränsvärden för utsläpp vad som studeras av forskarna. Och då handlar det främst om NO₂, PM10, PM2,5 och ozon. Enligt Bertil Forsberg tror forskarna egentligen inte på grova partiklar som det största problemet, utan

han framhöll sotpartiklar, metaller och vissa kolväten. I fråga om partikelstorlek så borde PM2,5 vara mer intressant, även om man borde fortsätta bevaka PM10.

Seminarier fick även besök av en grupp Stockholmspolitiker: Ulla Hamilton (M), Per Ankersjö (C), Daniel Helldén (MP) och Nanna Wikholm (S). Regeringen representerades av miljöminister Lena Ek (C). Både hon och centerkollegan Per Ankersjö tyckte att man ska införa avgift på dubbdäck. En publikfråga till ministern gällde det ljusnande läget i partikelfrågan. Om nu regeringen för ett år sedan tecknade en ljus bild, hade det då sedan dess kommit nya fakta som förmörkade himlen? Det hade det inte, men man måste "jobba på", menade ministern. Stockholms stads miljödirektör, som också satt i publiken, kunde strax därpå bekräfta att bilden i Stockholm numera är mycket mer ljus än tidigare.

Var är partikelsituationen sämst bland de europeiska huvudstäderna? Inte i Stockholm, visar en rapport från Riksdagens Utredningstjänst

(RUT). Den smutsigaste luften sett till partiklar bland 17 utvalda huvudstäder har bland annat Warszawa (hela Polen har generellt dubbdäcksförbud). I mellanskiktet ligger andra stora städer som Berlin, Rom och Budapest. Den renaste luften har faktiskt Tallinn – som inte har dubbdäcksförbud.

Ett flertal städer som i undersökningen utmärker sig med allra högst PM10-halter har alla tre totalförbud mot dubbdäck. Vidare har samtliga de fem städer som i undersökningen överskrider dygns-

medelvärdet flest dagar per år totalförbud mot dubbdäck.

"Dubbdäck och PM10-halter" är beställd av riksdagsledamoten Lars Beckman (M), som menar att det är dags att börja diskutera vad som verkligen orsakar de höga PM10-halterna.

– Resultatet i undersökningen visar att det inte finns något direkt samband mellan dubbdäckförbud och låga PM10-halter, hävdar Lars Beckman. Det är viktigt att hitta källan till de höga PM10-halterna för att förbättra luftkvaliteten i Europa. ■

” Det är viktigt att hitta källan till de höga PM10-halterna för att förbättra luftkvaliteten i Europa

DRF Lagvägen – din unika tjänst



www.drf.se

SNABBAST!

Däckomläggare M 928 Royal

- 12" - 28"
- Lättanvänd och mycket snabb
- Inbyggt däckjärn
- Komplet med pressarm, luftchock och hjullyft
- Inverter motor, steglös hastighet
- Passar alla typer av däck
- Optimerad för:

Good-Year RunOnFlat

Eufori @ Pirelli, Bridgestone RFT

ZP Michelin, Continental SSR

Dunlop DSST

84.900:-

ex moms. Gäller tom 31/5-13



Tar liten plats i verkstaden!

RENAST!

Hjultvätt Magic



- Tvättar med högtryck. Alltid med rent vatten och kem
- Inget regelbundet vattenbyte
- Inbyggd separationstank
- Rena hjul
- Rent, snyggt och halkfritt runt tvätten

T
TECNOLUX
& TECNOIL

69.900:-

ex moms. Gäller tom 31/5-13

CARPART
UTRUSTAR FORDONSVERKSTÄDER



0510-88 490 info@carpart.se

www.carpart.se

Arbetsmiljöverket slår mot de skötsamma

Bärgningsbilar får inte bärga hur som helst på E4 och flera andra vägar, och nu ska däckservicebilar också beläggas med restriktioner – men bara däckservice från vissa företag!

SEDAN ETT PAR år tillbaka får bärgare inte ta uppdrag på E4 i Stockholms län om man inte har ett skyddande TMA-fordon på plats. Nu har Arbetsmiljöverket beslutat att gå vidare och vidga förbudet till fler vägar, och samtidigt lägga förbud även för däckverkstäder att utföra service (Break Down) på dessa vägar utan TMA-fordon.

Arbetsmiljöverkets förbud ska dock bara gälla sju företag, oklart varför just dessa: Däckia, Euromaster, Flemingsbergs Däckservice, Janne och Björns Däck, Strengbergs Däck, Tumba Gummiverkstad och Vianor. Ett förbud med löpande vite ska drabba dem från den 15 april, trots att de sedan länge lever upp till myndighetens krav.

Det ska kosta 100 000 kronor om man inte uppfyller krav på TMA-fordon och varselkläder. 10 000 kronor ska det kosta om man inte har rutiner för olycksutredning mm, och rutiner för anmälan av allvarliga olyckor och tillbud. Följande vägar ska omfattas:

- E4 inom Uppsala och Stockholms län
- E20 inom Stockholms län, dock inte vägsträckan mellan trafikplats Norrtull och Värtahamnen
- E18 inom Stockholms län, dock inte vägsträckan mellan Norrtälje och Kapellskär

- Länsväg 222 från Danviksbro till rondellen innan Grisslingen där Skärgårdsvägen börjar i Värmdö kommun
- Riksväg 73 från Skanstullsbron till och med av- och påfarten mot Norvik.

Enigheten total i höstas

Ett möte ägde rum i höstas med generaldirektör Mikael Sjöberg. Alla som berördes av frågan var på plats (DRF, MAF och Transport, bärgningsbranschen, Scania och Volvo). Enigheten var total, man ville hellre ha en föreskrift från Arbetsmiljöverket som gäller alla.



Mikael Sjöberg, generaldirektör på Arbetsmiljöverket.

För två år sedan gjorde regeringen en ändring i Trafikförordningen som likställer servicearbete på väg med väghållningsarbete. Men till skillnad från Break Down, så har både väghållning och trafikolyckor utförliga regelverk. Dåvarande Vägverkets argument mot regeringen var att samhällets kostnader på grund av sänkt framkomlighet på vägarna måste minimeras. Företags- och privatekonomiskt måste trafikantens behov att snabbt komma vidare tillfredsställas. Ibland kan det vara bättre att snabbt åtgärda ett fel på plats i stället för att genomföra en bärgning.

Lika för alla?

Vad förbudet mot några få kan komma att innebära i ljuset av konkurrenslagstiftningen har Arbetsmiljöverket inte kommenterat. DRF har förklarat att alla dess medlemmar gärna vill ha påkörningsskydd (TMA). Men det ska vara lika för alla. Myndigheten skulle skapa en skev konkurrenssituation, hävdar DRF.

– För oss är det här obegripligt, säger Jürgen Walter, operativ chef för Euromaster i Sverige. Euromaster är en av de större Break Down-operatörerna i Stockholm. När Arbetsmiljöverket fick frågan om på vilket sätt vi och de andra företagen

skulle missköta oss – så hänvisade man till bärgningsbranschen.

Dokumenterad kunskap

Hos Arbetsmiljöverket finns en omfattande dokumenterad kunskap om däckbranschen. För några år sedan genomfördes ett rikstäckande projekt med fokus på branschen. Arbetsmiljöverket planerade minst 500 företagsbesök. Totalt inspekterades 452 verkstäder med två eller flera anställda. 725 besök utfördes inklusive uppföljning. Av 395 inspektionsmeddelanden ledde sex till beslut om föreläggande eller förbud. Inte något gällde Break Down. Det nationella projektet föregicks av att inspektionsdistrikt Stockholm i ett eget projekt granskade däckbranschen.

– Vi undrar naturligtvis vad Arbetsmiljöverket menar med bristande säkerhetskultur hos våra medlemmar, säger DRF:s VD Anders Karpesjö, och då i synnerhet de underrättade företagen. Inspektionen har inte skrivit en enda anmärkning om servicearbete ute på vägarna.

Arbetsmiljöverkets beslut kan överklagas till Förvaltningsrätten. Om något av företagen väljer den vägen framgick inte vid DäckDebatts pressläggning. Men något generellt förbud i en föreskrift blir det alltså inte. ■



Vad menar Arbetsmiljöverket med bristande säkerhetskultur hos våra medlemmar?



Yokohama på kul bana

En läcker racerbana, ett nytt sportdäck, ett gäng kompetenta bilar och strålande sol. En vanlig dag på jobbet för DäckDebatts redaktör? Nix, en alltför ovanlig dag... **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

I ARLA MORGONSTUND är det två grader kallt, men några timmar senare sitter vi och solar i bara skjortärmarna och väntar – och den som väntar på något gott väntar...

Till exempel på Lotus Elise, Audi A4, BMW 328i, Mercedes CLS och SL, samtliga lokaliserade till den utomordentligt trevliga banan Ascari Race Resort cirka tio mil nordväst om Malaga i södra Spanien och samtliga skodda med Yokohama-däck av olika slag och dimensioner.

Lilla läckra Elise rullar på Yokohama Advan Neova ADO7 LTS och finns här bara på skoj, en Audi och en BMW är försedda med Yokohamas utgående sportdäck V103 och alla de övriga har det nya Advan Sport V105- och det är därför vi är här.

Yokohama har alltså den goda smaken att introducera sitt nya sportdäck på Ascari Race Resort och har dessutom lyckats perfekt med väderplaneringen.

Jämfört med föregångaren Advan Sport V103 har V105 omarbetad slitbana, fortfarande med asymmetrisk mönsterprofil men med en inre yta som optimerats för grepp på vått underlag och en yttre yta som optimerats för torra underlag.

Det nya däkmönstret uppges också minska både bullernivå och risken för vattenplaning och en ny gummiblandning ska bidra till bättre slittålighet och bättre våtgrepp.

En annan förbättring, som ska ha inspirerats från Yokohamas tävlingsverksamhet (bla WTCC och STCC)

är den "pseudoradiala" stommen, som uppges bidra till bättre körprecision på alla typer av underlag och en viktminskning på drygt fyra procent.

Yokohama pekar speciellt på tre punkter där Advan Sport V105 förbättrats påtagligt jämfört med Advan Sport V103:

- 14 procent bättre bromsförmåga på vått underlag
- 11 procent bättre väghållning på vått underlag
- 15 procent lägre däck- och vägbanebuller

Som så ofta vid sådana här övningar är det vanskligt att avgöra skillnaderna mellan olika däck bara genom att bränna runt en bana med olika däck och bilar, men vi går i alla fall entusiastiskt till verket.

Lotus Elise på Advan Neova, ett Club sport-däck för gatkörning men nästan i klass med R-däck, hand-

lade som nämnts mer om nöje än nytta – och nöjsamt var det med besked. Lotus Elise är en liten pärla på bana – men duger å andra sidan inte till så mycket annat.

Det gör som bekant däremot BMW 328i, Mercedes CLS och SL och roligast på bana är tveklöst den rappa och spänstiga BMW 328i, som jag kör med både V103 och V105. Vanskligt som sagt att avgöra skillnader efter några varv på racerbana, men det framstår ju ändå som tämligen sannolikt att Yokohama inte släpper ett nytt däck som är sämre än det föregående.

När det gäller våtegenskaperna är det däremot inte alls vanskligt att känna skillnader mellan däck. Vi kör Audi A4 med V103 och V105 och det senare är påtagligt mycket bättre, både vid cirkelkörning och bromsning på vått underlag.

Och det är ju vackert så. ■

” När det gäller våtegenskaperna är det inte alls vanskligt att känna skillnader mellan däck. ”



Ascari Race Resort

Alberto Ascari var en av det tidiga 1950-talets främsta racerförare. Han blev världsmästare i Formel 1 1952 och -53 och körde ihjäl sig vid testkörning på Monza den 26 maj 1955. Hans minne lever dock bland annat i form av en synnerligen trevlig och omväxlande racerbana uppe i bergen norr om Malaga.

Ascari Race Resort ligger knappt två mil utanför Ronda, en av Spaniens äldsta städer och värd ett besök bara den, och anlades 2003 av den holländske tävlingsföraren och mångmiljonären Klass Zwart. Banan används för diverse olika event samt för bilintresserade "rikingar" som hyr in sig själva och sin(a) bil(ar) på banans faciliteter.

Banan är 5 425 meter lång med 26 kurvor och många utmanande avsnitt kopierade från till exempel Nürburgrings Nord-slinga, Spa, Bathurst och Silverstone.

www.ascariracesort.com



” Lotus Elise är en liten pärla på bana – men duger å andra sidan inte till så mycket annat.





Hela Bridgestone-gänget på scen tillsammans med Måns Zelmerlöw, som också delade ut priset för Årets Leverantör till Colmecs VD Peter Eckerström.

Kickoff utöver det vanliga

DÄCKTEAMS KICKOFF 2013 blev något utöver det vanliga. Större och starkare än någonsin intog fler än 500 deltagare Hotel Clarion Post i Göteborg den 1-2 februari 2013. På agendan stod framträdanden av bland andra Måns Zelmerlöw, föreläsning av ingen mindre än Erik Hamrén och en utställning med 25 leverantörer och deras välfyllda montrar.

Utställningen pågick en heldag, lördagen den 2 februari, och trängseln var stundtals påtaglig när Däckteams franchisetagare passade på att lägga sina order. Detta var även ett gyllene tillfälle att titta på säsongens nya produkter och gesynpunkter till leverantörerna.

Lördagen avslutades med den årliga prisutdelningen. Under det gångna året har alla leverantörer

betygsatts av Däckteams medlemmar utifrån ett visst antal kriterier såsom leveranssäkerhet, support och service, reklamationshantering etc. Det var som vanligt en jämn kamp innan de tre bästa leverantörerna kunde utses. Dessutom utdelades ytterligare ett pris, Året Raket, till den leverantör som gjort den största förbättringen.

Årets Raket 2012 gick till OCL/Brorson med motiveringen:

"Med ett gigantiskt sortiment som attraherar många och ligger rätt i tiden samtidigt som man går mot strömmen i en konjunkturnedgång och är den leverantör som har presterat den största ökningen i leverantörsbedömningen."

En hedervärd tredjeplats i kampen om Årets leverantör 2012 gick till Specialfålgar. Motiveringen löd:

"Goa killar som levererar såväl produkter som service i rättan tid, och med en förstklassig inställning till sina kunder"

Näst bästa betyg gav Däckteams medlemmar till Bridgestone med motiveringen:

"En eftertraktad produktportfölj som levereras enligt önskemål och med goda förtjänstmöjligheter".

Och på första plats som Årets Leverantör placerades Colmec med motiveringen "För sin engagerade och populära personal, med en support och leveranssäkerhet utöver det vanliga och med toppbetyg i samtliga kategorier i leverantörsbedömningen".

Efter prisutdelningen var det dags för mer dans, musik och firande. Med ett fantastiskt år bakom sig, och en stark framtidstro med nya

medlemmar och nya leverantörer blev Däckteams kickoff 2013 en mycket positiv tillställning som antydde varför Däckteam är en av de största däckkedjorna i Sverige. ■



OCL Brorson tog emot utmärkelsen Årets Raket 2012.

Avspark med DäckPartner

FÖR ANDRA ÅRET körde däckkedjan DäckPartner sin medlemskickoff på Scandic InfraCity i Upplands Väsby. Tidigare möteslokalen i Barkarby i Järfälla räcker inte längre till. På mindre än tio år har DäckPartner vuxit till en god bit över 120 verkstäder.

235 personer från verkstäderna deltog. Årets kickoff började med lunch den 6 februari och avslutades med medlemmöte dagen efter. Men dessförinnan avverkades ett populärt konferenspass om DäckPartners utveckling det gångna året.

Trots ett tufft år 2012 hade man tagit marknadsandelar inom såväl PV som LV. Det kunde mycket nöjde Sverigechefen Kent Carlsson berätta. Och medlemstillväxten hade fortsatt. Ett konkret kvitto för medlemmarna var att medlemmarnas payback återigen låg på rekordnivå trots en minskad marknad.

Som ett led i utvecklandet av kedjans marknadstänk höll därefter marknadskonsulten Pär Lager en uppskattad föreläsning om varumärken och deras betydelse. Det var en vältajmad uppvärmning inför den stora nyheten under konferensen. Den bestod av att DäckPartners VD Petter Smebye i samband med sitt tacktal till alla kämpande entreprenörer passade på att visa upp däckkedjans kommande nya marknadsprofil med ny logotyp. Konferenspasset avslutades med ledningens egen musikvideo "We are the tirestars".

Resten av eftermiddagen ägnades åt besök och mingel bland ett drygt 30-tal leverantörsmontrar, inklusive Däckspecialisternas Riksförbund, där hela kansliet ställde upp. Kvällen avslutades med middag och dagen därpå genomfördes så det mer formella interna medlemmötet. ■



Muntra besökare hos Ritva Linde och Marianne Kalla i DRF-montern.



Ökande marknadsandel och fler medlemmar, summerade Kent Carlsson.



BE ONE WITH IT

Be one with your tires, and the road will be one with you.



ventus S1evo²



Högprestandadäcket med gener i DTM för den krävande föraren som vill ha exakt styrrespons och det bästa greppet i alla lägen

ventus PRIME²



Testvinnaren med den senaste teknologin inom mönsterdesign för den bästa prestandan på våta och torra underlag

KINERGY^{ECO}



Det lätttrullade miljödäcket med avancerad teknologi i gummblandningen för lägre bensinförbrukning och bättre miljö

 **Hankook**
driving emotion

Jonny skippade varmkorven och byggde ut verkstaden

Ingers i Nyköping var länge mycket mer än bara en verkstad, men efter att ha renodlat verksamheten har mindre blivit mer. Med två kedjor under samma tak är Ingers däck och fordonsservice på frammarsch. TEXT OCH FOTO Erik Gustafsson





126 ÅR var Inger Barkman kvinnan i däcksvängen. Tillsammans med sin son Jonny Fredriksson grundade hon och byggde upp den välkända däckverkstaden i Nyköping, men i dag är det Jonny som håller i trådarna. Och som ensam ägare gör han det med sikte på expansion.

– Mycket har hänt de senaste tio åren. Förr var lastvagnskunderna i majoritet, vi satt med 250 kvadratmeter lager, sålde varmkorv, mjölk och lotter. Mitt i allt skulle vi samtidigt laga bilar och byta däck. Det gick helt enkelt inte ihop, säger Jonny som mycket hellre pratar om dagens verksamhet. Och framtiden.

Vi sitter på kontoret en våning ovanför verkstaden, hunden Ville hälsar intresserat innan han snabbt lägger sig tillrätta igen. Förutom Jonny jobbar även hans fru Viktoria här och Yvette, som båda har hand om organisation och ekonomi. När Inger gick i pension 2009 blev Jonny in som huvudägare. Samtidigt började ett 700 kvadratmeter stort lager att byggas och ut åkte den tidigare Preem-macken. Det var dags att renodla verksamheten för att kunna satsa på kärnvärdena.

– Att sluta vara bensinmack är det bästa vi gjort. Den verksamheten tog tid, energi och stod i vägen för vad vi faktiskt vill göra. Nu kan vi

koncentrera oss på det viktigaste, att bli Nyköpingsbornas främsta däck- och bilverkstad, fortsätter Jonny.

I dag är Ingers däck och fordonsservice både en Mekonomenverkstad och Däckteam-verkstad. I kundmottagningen finns två separata mottagningsdiskar för respektive kedja och i verkstaden arbetar fem personer på varsin kant. Därtill driver moderbolaget även Nyköpings andra Mekonomenverkstad samt Björntvätten i Oxelösund. Det är en automattvätt för upp till sju meter breda och sju meter höga fordon där både ssAB:s och hamnens fordon tvättas. Totalt arbetar 20 personer i de olika företagen, varav fem på däcksidan som står för cirka 60–70 procent av omsättningen.

Bytte kedja

För ett år sedan bytte Ingers kedja från tidigare First Stop till nuvarande Däckteam, enligt Jonny på grund av att Däckteam var hungriigare och mer framåtdrivande – men han påpekar också att de inte varit missnöjda med First Stop.

Lagret som byggdes 2009 blev snabbt för litet. I dag fungerar det främst som däckhotell med plats för 4800 däck. De 1200 lastbilsdäcken har i stället flyttat ut till ett 300 kvadratmeter stort tält på gården.

Förutom däckverkstadens vanliga verksamhet har företaget två ordentliga vulkbågar där gummikilarna reparerar entreprenaddäck. Dessutom har Ingers en servicebil som hjälper entreprenadmaskiner och lastvagnar i området. Jonny tror på att sprida ut verksamheten. Att ha kapacitet för de mest hektiska perioderna, men samtidigt säkra sysselsättning under de lugna. Det är en av anledningarna till att Ingers är både bil- och däckverkstad. Det ena ger det andra, menar Jonny.

Hjulen är redo

Ändå ställer den förkortade dubb-säsongen till det; i år är den bara

nio arbetsdagar kort. Ingers tar in extra personal och förlänger öppettiderna, men ändå vet Jonny inte säkert hur det kommer att gå. För att underlätta lite har man redan nu förberett alla hotellkunders däck, bytt ut de som behövde bytas ut och gjort hjulen redo.

– I framtiden tror jag på tidsbokning, som hos tandläkaren. Vi ligger dessvärre lite efter i datoriseringen överlag, där har vi en del att utveckla. Bland annat har jag en idé om att sälja mer till bilhandeln. Ta en stor handlare med begagnade bilar som exempel, han måste ju köpa däck någonstans ifrån. Här finns en chans att skapa en smidig internethandel som

” Att sluta vara bensinmack är det bästa vi gjort. Den verksamheten tog tid, energi och stod i vägen för vad vi faktiskt vill göra.



Det som nu är kundmottagning var tidigare en Preem-mack. I kylarna till vänster förvaras nu olja, tidigare var det livsmedel.



Ingers testar olika sorters marknadsföring, här på en 8 x 6 meters affisch längs väg 53. Budskapet har man lånat från Däck-Roy på Öland.



Däcklagret byggdes ut 2009 och rymmer nu 4 800 däck.



Två vulkbågar för reparation av entreprenaddäck och en servicebil håller medarbetarna sysselsatta även när däckmaskinerna för personbilar står still.

► enkelt ska berätta vad som finns, vad det kostar och när det kan levereras. Det är inte svårare än så, och det finns garanterat ett behov.

När Nyköpingsborna ska köpa vinterdäck står de dubbade för en stor majoritet. Fördelningen de två senaste åren har varit 80-20 procent, något som Jonny tror beror på de tuffare vintrarna. Innan dem låg fördelningen på ungefär 50-50.

Strävan efter perfektion

Men att nå ut till personbils kunderna är inte helt lätt, trots att Ingers är känt i Nyköping. Genom annonser på lokalbussarna, i tidningar och på släpkärror har man nått ut en bit, men just nu planeras en satsning på tv-reklam även om det är både dyrt och tidskrävande. Även här lyser Jonnys strävan efter per-

fektion igenom. Det ska inte bara vara snyggt och välstädat med var sak på sin plats, allt ska också vara mycket väl utfört. Att göra en halv-dan reklam är inte ett alternativ, speciellt inte när man hela tiden strävar efter att förmedla högsta kvalitet gentemot kunden. Det är också en av anledningarna till att man är mån om personalen.

– Kunden är trots allt anledningen till att vi har ett arbete och välmående medarbetare är helt enkelt trevliga mot kunderna. Därför bjuder vi på frukost varje morgon, här bastu och ölkyl. Vi ser till att träffa alla och pratar mycket om det mesta, men utan att tumma på reglerna. De ska byta arbetskläder varje dag och hålla ordning i lokalerna.

Omsättningen ökar för varje år, även om Jonny 2008 förutspådde

att det aldrig skulle gå så bra igen, som då.

– Det var när den totala bristen på entreprenaddäck rådde. För att ha något att sälja åkte vi Europa runt och dammsög marknaden. Och ju mer vi hittade desto mer sålde vi, totalt blev det över 600 entreprenaddäck det året. Ändå blev fjolårets resultat bättre.

Njuta av livet

Men trots att Jonny varit verksam i firman i stort sett sedan starten ser han inga problem att en dag sälja den.

– Både jag och min fru Viktoria jobbar hårt nu för att en dag vara lediga. Då säljer jag firman och vi njuter av livet. Samtidigt ska våra söner få en chans att skapa sig en egen karriär, avslutar Jonny. ■



Jonny Fredriksson har tillsammans med sin mor Inger byggt upp däckverkstadens verksamhet under närmare 30 år.

PRIMEWELL

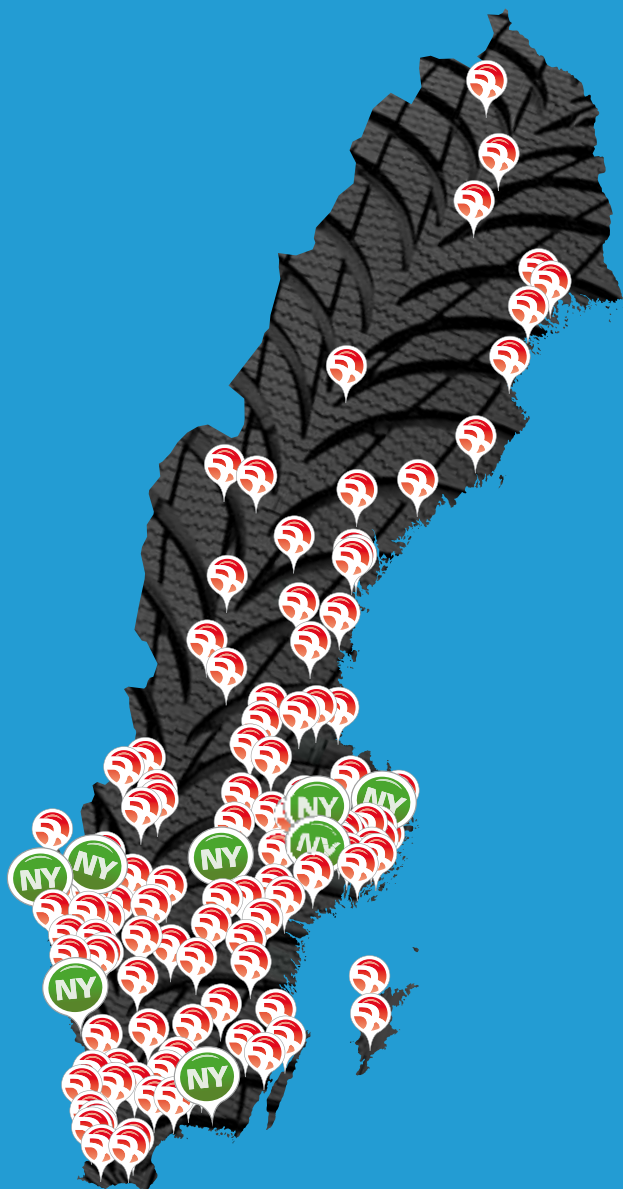
PDM331

FÖR KRÄVANDE FÖRHÅLLANDEN!

- ▶ EXTREMT BRA MOT BRYT- OCH SKÄRSKADOR
- ▶ STABIL STOMM-KONSTRUKTION
- ▶ EXTRA MÖNSTERDJUP
- ▶ M+S MÄRKT



Däckia kedjan växer



Det kan du tjäna på

Däckia är en av Sveriges största däckservicekedjor. 2011 växte vi med 8 nya verkstäder i:

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

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

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

 **Däckia**

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

däck DEBATT



Nollvisionen - är den möjlig?

Det debatteras flitigt om nollvisionen gällande trafiken bland politiker och annan "expertis". Vision betyder syn och utan syn går det knappast att åstadkomma en säker trafik.

DET ÄR GIVETVIS många faktorer som spelar in för att en säkrare trafik skall uppnås. Tekniskt sett görs det ständigt förbättringar inom bilindustrin, men det kanske är lite si och så med vanlig logik gällande mänskliga faktorer. I bilismens hemland USA måste man ha betydligt bättre syn än i Sverige för att få framföra motorfordon. Nykterheten är det däremot i många delstater inte så noga med.

I vårt land är det precis tvärtom. Spik nykter i alla lägen - men att ha en god syn tycks inte vara så viktigt. Faktum är att det räcker med att se de fem första raderna hos optikern för att bli godkänd. Om samma krav gällande synskärpa skulle ställas som på nykterheten skulle man kunna åstadkomma en betydligt säkrare trafikmiljö till gagn för alla. Något krav på förnyad synundersökning finns heller inte för vanliga bilförare. Det åker omkring alltför många förare med dålig syn och bristfälliga glasögon i vår trafikmiljö.

Bilprovningens årliga undersökningar visar att andelen bilister som skulle behöva synkorrigering ökar. Över hälften av trafikanterna är i behov av synkorrigering. Nästan en femtedel av alla bilister kör utan synkorrigering (glasögon eller linser) - trots att de skulle behöva. Många tycks ha en övertro på sin synförmåga. Drygt två femtedelar

kontrollerar sin syn vart femte år eller mer sällan. Jag skulle vilja se den som kollade till exempel lufttrycket med den frekvensen - nej förresten, det skulle jag förstås inte alls vilja...

Ett vanligt körkort gäller i tio år. Under den tiden kan mycket hända i fråga om synskärpa, dubbelseende, ofrivilliga ögonrörelser eller synfältsdefekter. Sjukdomar som orsak till olyckor är vanligare än vad man kanske tror. I Australien djupstuderades samtliga allvarliga olyckor i ett geografiskt avgränsat område. Drygt en femtedel av alla dödsolyckor bedömdes ha sjukdom som orsak. Drygt en tiondel orsakade allvarlig skada. Den sannolikt allvarligaste sjukdomen i trafiken - alkoholismen - hade då exkluderats.

Lägg där till lite dåligt mönsterdjup eller rent av amatörmässiga hembyten av däck och ingen av oss vill i kvällsmörkret möta dessa förare. Jag skulle vilja se lite mer av kvalitativt tänk gällande såväl det tekniska som sunda förnuftet för att vi över huvud taget skall kunna se en nollvision kunna bli till realitet.

Vad säger man på Transportstyrelsen? Ju längre vi mot nollvisionen når, desto mer krävande blir det att komma vidare till slutmålet!

Lars Salmonson

Leg. optiker

Contacta Eyewear Järfälla



YOKOHAMA

www.yokohama.se

YOKOHAMA har levererat
ADVAN däck till FIA WTCC
sedan år 2006.



*Performance
Cars
Wanted*



ADVAN
Sport V105

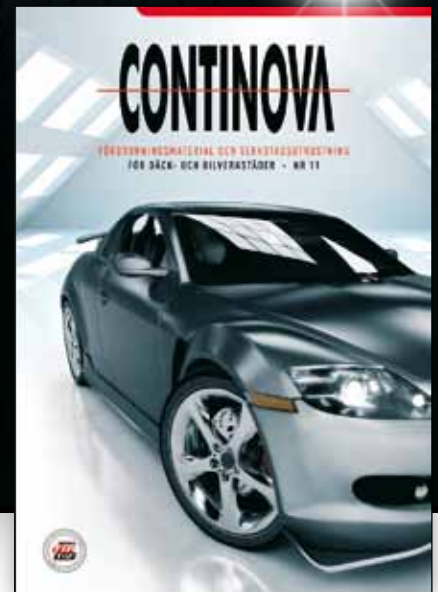
Nytt Ultra High Performance däck från Yokohama för dig som vill utnyttja bilens maximala prestanda. Ett asymmetriskt mönster för bästa grepp i både vått och torrt. Detta i kombination med komfort och låg ljudnivå ger dig ett av marknadens bästa högprestandadäck. Däckets gummiblandning innehåller apelsinolja för miljöns skull samt för att bibehålla bästa våtgrepp.

FÖRBRUKNINGSMATERIAL OCH VERKSTADSUTRUSTNING

PROFESSIONELL LEVERANTÖR TILL DÄCK- OCH BILVERKSTÄDER



NY KATALOG
UTE NU!



CONTINOVA

Continova AB • Kungsparksvägen 31 • 433 39 Kungsbacka • Tel: 0300-52 14 00 • Fax: 0300-52 14 01 • E-mail: info@continova.se
WWW.CONTINOVA.SE

