

DÄCK DEBATT



NR 3 • 24 APRIL 2013 • PRIS 65 KR

VÅRSALONG I GENÈVE
- FLER DÄCK ÄN BILAR

Dags att sätta
STOPP
för däcktjuvarna



Sommardäck

Sammanfattning av årets
alla tidningstester.



Tung kontroll

Följs de nya reglerna för
vinterdäck på tunga fordon?



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.VREDESTEIN.SE


VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



14

STOPPA STÖLDERNA

Däckstölderna tycks öka i antal och fräckhet, men de går att stoppa eller försvåra. Ett tips är att röka ut tjuvarna...

Innehåll

April 2013



18

Jubel och kickoff

Jubileum i Veddesta, kickoff i Göteborg och invigning i Ronneby.



20

Däcktester

Nu är årets alla däcktester publicerade. DäckDebatt har sammanställt resultaten.



22

Kul på nya hjul

Pirelli introducerar nytt vinterdäck med ny dubbteknik. DäckDebatts utsände provkör "in style" och leker gentleman.



26

Test med katapult

Continental har byggt en inomhusanläggning för däcktester med hjälp av en katapult!



28

Fungerar lagen?

Vinterdäck på tunga fordon är det numera lag på - men hur såg det ut på vintervägarna? DäckDebatt kollade in en däckkontroll.



30

Snabbast på is

Om ingen annan slår vårt isrekord får vi väl göra det själva, tänkte man på Nokian - och gjorde så.



32

Däck på bilsalong

Visst är bilarna i fokus på vårsalongen i Genève - men där finns faktiskt många fler däck än bilar!



36

DäckDebatt x 4

Fyra intressanta inlägg om synskärpa, nollvision, dubbdäck och luftkvalitet.



ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat

Tack och far väl!

I min sista ledare och som ansvarig utgivare av DäckDebatt vill jag delge dig som läsare ett par delvis personliga minnesbilder.

Den första minnesbilden sträcker sig tillbaka till 60- och 70-talen. Min mamma jobbade på Gummicentralen i Karlskoga där hon skötte ekonomin. Hon var noga med att inpränta i mig att jag inte kunde röra mig hur som helst ute i verkstan, miljön var inte helt ofarlig. Av Magnus på Gummicentralen fick jag friplåtar till Kanonloppet 1970, det året som den svåra olyckan inträffade. Mina föräldrar lever fortfarande, ingen av oss kunde ana att jag själv en dag skulle få jobba för branschen.

Den andra minnesbilden rör alla möten med olika människor under närmare sex år i DRF. Repliken "jag jobbar i däckbranschen" ledde ofelbart till intressanta och engagerade samtal. Om det så var på ett adventsfika eller ett mingel med riksdagsledamöter. Alla har en åsikt om däck, men vad vet man? Detta fenomen var så slående att det blev rubrik för ett däckseminarium under Almedalsveckan förra sommaren.

I min yrkeskarriär har jag haft förmånen att få jobba med många olika delar av svenskt samhälls- och näringsliv. Däckbranschen må vara en förhållandevis liten bransch men den har en unik mission, ett viktigt uppdrag. Alla de tjänster som DRF:s medlemmar levererar till sina kunder har stor betydelse för säkerheten ute på vägarna. Det forskningsprojekt som DRF initierat och genomfört tillsammans med NTF och VTI visar att åsikterna om däck inte alltid är så väl underbyggda. VTI:s studie avslöjar stora kunskapsluckor. Inte ens 1,6-millimetersregeln är vetenskapligt grundad.

Jag kommer att se tillbaka på DRF-perioden med tacksamhet och glädje. Vårda nollvisionen, var rädd om kunderna och far väl!



Anders Karpesjö
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

Shutterstock





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.

VD på Däckspecialisternas Service AB lämnar sin anställning

SOM FRAMGÅR AV ledaren på sidan 4 har VD Anders Karpesjö efter sex års anställning beslutat sig för att lämna Servicebolaget AB i Däckspecialisternas Riksförbund (DRF). Jag beklagar detta.

Anders och styrelsen har en tid haft olika åsikter i ett par frågor, och när Anders inte fick gehör för sina ståndpunkter var "skilsmässan" ett faktum. Att VD och styrelse har olika åsikter är som bekant inte särskilt ovanligt inom näringslivet, och då brukar det vara VD som får stiga åt sidan. Så blev det alltså även inom DRF:s Service AB, men Anders ska ha all heder för sina insatser under de år vi jobbat tillsammans.

Anders lämnar en vitaliserad branschorganisation där siffror och resultat talar sitt tydliga språk. Medan många andra förbund gått baklänges vad gäller medlemsantal har DRF ökat sitt medlemsantal kraftigt. Vi har nu drygt 800 verkstäder som medlemmar och är större än någonsin tidigare, bland annat tack vare att alla däckkedjorna i dag är medlemmar i DRF.

Däckspecialisternas Riksförbund och dess Servicebolag är i dag en modern och branschpassad organisation. Under Anders tid som VD för Servicebolaget har auktorisationssystemet för däckspecialister reformerats, liksom förbundets formella struktur. Nya medlemstjänster har utvecklats,

bland annat den unika Lagvägen. Den här tidningen har fått en kraftfull nystart och DRF har blivit en tydlig och saklig röst som med fog kan hävda att den för branschens talan – men det förmodligen allra viktigaste är att Skolverket nu infört det helt nya ämnet Hjulutrustningsteknik på gymnasienivå. De positiva effekterna av detta kommer att visa sig under de kommande åren.

Slutligen vill jag passa på att dementera ryktena om att DRF och Servicebolaget har dålig ekonomi. Dessa spekulationer har sin grogrund i spekulation och bristfällig information. DRF och Servicebolagets ekonomi är i mycket god form och jag kan här och nu avfärda dessa rykten.

Vem som tar över Anders Karpesjös arbetsuppgifter och hur det ska hanteras avgörs vid förbundsstämman den 23 maj.

Sven-Erik Fritz

Förbunds- och styrelseordförande i Däckspecialisternas Riksförbund resp. Service AB.



För fort i tätort

I SLUTET AV förra året undersökte NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, hur väl vi bilister håller hastigheten i tätort. Inte så bra, visade denna undersökning, som är tänkt att bli årligen återkommande nationella hastighetsmätningar på 69 gator i 23 orter. Mätningarna omfattar gator med hastighetsgränser mellan 40 och 70 kilometer i timmen. Svårast att hålla hastighetsgränsen har förarna på gator med lägre hastighetsgränser. På gator med hastighetsgränsen 40 km/h håller endast 53 procent hastighetsgränsen. På 50-gator är motsvarande siffra 59 procent. ■

Bridgestone stänger däckfabrik i Italien...

BRIDGESTONE ska nästa år stänga sin italienska fabrik för personbilsdäck. Fabriken ligger i Bari och är en av åtta europeiska fabriker i Frankrike, Polen, Spanien och Ungern. ■

...och öppnar ny fabrik i Kina

BRIDGESTONE ska öppna sin tredje däckfabrik i Kina för att möta den ökande efterfrågan från den växande kinesiska marknaden. När produktionen är fullt utbyggd ska fabriken leverera 2,6 miljoner personbilsdäck per år. ■

Bakåtvänt längre

I Sverige är vi duktiga på att låta våra små barn åka bakåtvänt i bilen – det är fem gånger så säkert som att åka framåtvänt – men vi vänder på dem för tidigt. Från NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande) kommer siffror som visar att över 90 procent av alla 4-åringar åker framåtvänt. Färska skaderapporter visar att bland barn i åldern 4–6 år är skador på rygg och nacke mer än dubbelt så vanligt som för barn 0–3 år. ■

Specialdäck för långfärdsbussar

GOODYEAR FÖRSTA specialframtagna däck för långfärdsbussar i Europa, allround-däcket Marathon Coach och vinterdrivdäcket Ultra Grip Coach, finns nu på den svenska marknaden.

Marathon Coach kan användas året runt och kännetecknas enligt Goodyear av en unik asymmetrisk design som ger jämnt slitage och körsträcka med god komfort. Ojämnt däckslitage är ett problem på moderna långfärdsbussar, men Goodyear hävdar att den asymmetriska design som tagits fram särskilt för Marathon Coach-däcket ska åtgärda detta problem.

Vinterdrivdäcket Ultra Grip Coach är särskilt användbart på långfärdsbussar som används på platser som Norden och Alperna, där isiga vägar är vanliga och plötsliga snöfall kan orsaka stora förseningar. Slitbanans design och bredd uppges inte bara ge utmärkt grepp och våghållning

under vinterförhållanden, utan även låg bullernivå för högre kundkomfort. ■



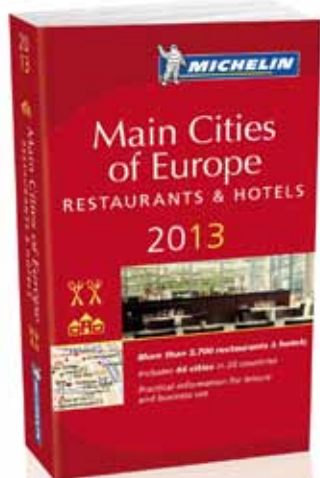
Ökad livslängd för Pirellis sportdäck

P ZERO NERO GT är en ny serie prestandadäck för snabba sport- och touringbilar. Däcket är en utveckling av P Zero Nero och har enligt Pirelli fått ännu bättre vägegenskaper, ökad livslängd med 20 procent och finns i elva nya dimensioner för 17, 18 och 19 tum.

I den nya Gran Turismo-serien har Pirelli använt nya avancerade gummimaterial, ändrat mönsterstruktur och ökat kontaktytan mellan däck och väg. P Zero Nero GT är ett så kallat Ultra High Performance-däck avsett för eftermarknaden för starka och snabba sport- och touringbilar. ■



Tre nya stjärnkrogar i årets Michelin-guide



TRE NYA SVENSKA stjärnrestauranger har tillkommit i Guide Michelin Main Cities of Europe 2013 – två i Stockholm och en i Göteborg.

I Stockholm är Ekstedt och Gastrologik de nya stjärnrestaurangerarna. I Göteborg har Sjömagasinet åter en stjärna. Utöver de nya stjärnorna har Sverige två Rising Star-restauranger, Operakällaren i Stockholm och Bhoga i Göteborg.

Både Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén/Lindeberg har fortsatt två stjärnor. I den nya Michelin-guiden får Sverige 15 stjärnor, fördelat på 13 restauranger i Stockholm och Göteborg.

– Oavsett om du letar efter en stjärnrestaurang eller mysig kvarterkrog, så har Michelins anonyma inspektörer gjort ett urval av det bästa Stockholm och Göteborg har att erbjuda. Numera finns också Guide Michelin tillgänglig att ladda ned i de flesta mobiltelefoner, säger Carl Stenson, informationschef för Michelin i Norden.

Svenska restauranger med stjärna i Guide Michelin Main Cities of

Europe 2013: **Stockholm, 2 stjärnor:** Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén/Lindeberg. **Stockholm 1 stjärna:** Mathias Dahlgren Matbaren, Esperanto, Fredsgatan 12, Lux Stockholm, Ekstedt (ny) och Gastrologik (ny).

Göteborg, 1 stjärna: Thörnströms Kök, Kock & Vin, 28+, Fond och Sjömagasinet (ny).

Nio restauranger får en Michelin Bib Gourmand-utmärkelse – åtta i Stockholm och en i Göteborg. En Bib Gourmand indikerar en restaurang som serverar vällagad mat till ett rimligt pris. **Stockholm:** Brasserie Bobonne, Proviant, Rolfs Kök, Den Gyldene Freden, Pubologi, Ulla Winbladh, Sjögräs och EAT (ny). **Göteborg:** Familjen.

Varje år åker Michelins anonyma inspektörer runt och proväter på restauranger och bor på hotell. Dessa inspektörer betalar alltid för sin mat eller hotellnatt och avlönas av Michelin – allt för att bevara Michelins guidens oberoende och för att inspektörerna ska få samma upplevelse som övriga gäster.

Guide Michelin Main Cities of Europe 2013 omfattar totalt 1574 hotell och 2154 restauranger. Där finns 265 Bib Gourmand-restauranger (54 nya för i år), 15 restauranger har tre stjärnor, 80 är 2-stjärniga (9 nya för i år) och 309 har en stjärna (50 nya för i år).

Michelins olika guider finns också tillgängliga på viamichelin.com och dessutom kan guiden laddas ner som Iphone- och Ipad-applikation där man kan hitta restauranger från alla Michelins europeiska guider inklusive Main Cities of Europe-guiden. ■



Dunlopdesign på Le Mans

DUNLOP HAR ÄVEN i år utlyst en Europatäckande tävling för att utse en vinnande design till den Dunlop-sponsrade Ferrari som ska delta i det legendariska 24-timmarsloppet på Le Mans den 22–23 juni.

Motorsport- och bilfantaster, designstudenter och konstnärer (som är 16 år eller äldre) från hela Europa är välkomna att delta i tävlingen. Danmark, Sverige, Estland, Lettland och Litauen kommer att hålla varsin tävling, där ett jurybidrag per land går vidare till regionfinalen. Eftersom tävlingen hålls online på Facebook så har även användarna chansen att rösta på sitt favoritbidrag. Bidraget som får flest röster går vidare till semifinalen i Europa.

Tävlingen är nu inne på sitt femte år och de vinnande designerna har varierat stort genom åren, inklusive designer med den brittiska flaggan, penseldrag och däckmönster.

Dunlop firar 125-årsjubileum och deltagarna uppmanas att använda

en jubileumslogotyp i sina bidrag till den Dunlop-sponsrade bilen, en Ferrari F458 GT2.

Över 200 000 åskådare och miljoner tv-tittare världen över kommer att se slutresultatet, som delvis kommer att utses av Facebook-användare och delvis av en domarpanel. De vinnande bidragen från Sverige och Danmark samt Estland, Lettland och Litauen väljs ut av en jury. Landsfinalisterna minskas slutligen till fyra internationella vinnare, varav tre utses av EU-juryn.

I förstapriset ingår att se konstbilen avtäckas vid testerna på Le Mans den 8 juni. Vinnaren bjuds in till en prismiddag, får följa med bakom kulisserna på Le Mans och får biljetter till själva tävlingen samt 1000 euro. De tre övriga finalisterna får sin design tryckt på duk med Ferrari-förarnas autografer.

Bidrag kan lämnas via Dunlops Facebook-sida "Design the Drive" senast den 14 maj. Vinnaren från varje land meddelas den 20 maj. ■

Biltillverkarna fuskar mer och mer med bränsletesterna

ATT DET SKILJER en hel del mellan biltillverkarnas bränsledeklARATIONER och bilarnas verkliga förbrukning är ingen nyhet, men nu avslöjas avancerat fusk.

Den internationella miljöorganisationen Transport & Environment har låtit oberoende testinstitut mäta bilmodellernas förbrukning. Äldre bilmodeller hade i genomsnitt 19 procent högre bränsleförbrukning i verkligheten, medan

nyare bilar drog hela 37 procent mer. Enligt Transport & Environment manipuleras EU:s 30 år gamla testkörscykel mer och mer genom att man till exempel ekonomitrillar motorstyrningen, använder lättflytande smörjmedel, för högt lufttryck i däcken, låter batteriet laddas ur, ställer om hjulvinklarna, testar vid onormalt höga temperaturer, lättar bilarna, med mycket mera. ■

Bilen ingen nöjesartikel

STOCKHOLMARNA behöver tillgång till bil för att klara vardagen, enligt en undersökning som Demoskop gjort på uppdrag av Stockholms Handelskammare och BIL Sweden.

Drygt hälften av de boende i Stockholms innerstad och närförort använder bil flera gånger i månaden för vardagsärenden och 40 procent för att köra till egna eller andras aktiviteter.

– Undersökningen visar att bilen är oersättlig för att få livspusslet att gå ihop. Vi behöver smarta parkeringslösningar och en modern

stadsplanering som på ett hållbart sätt inkluderar bilen, konstaterar Bertil Moldén, vd för BIL Sweden.

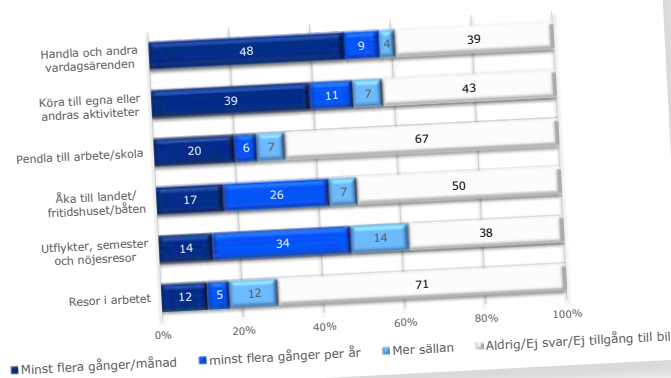
Viktigt med bil även i storstad

75 procent av samtliga tillfrågade anser att det är viktigt att det i nya bostadsområden planeras för bilar framkomlighet och parkering. 59 procent anser att det är viktigt att kunna ha bil även om man bor i en storstad.

Hela undersökningen finns på <http://www.bilsweden.se> ■

Bilen används mest till vardagsärenden

Hur ofta använder du bilen till följande?



"Hur ofta använder du bilen till följande?" var en av frågorna som ställdes i Demoskops undersökning.

Varannan bilist ser för dåligt

55 PROCENT AV drygt 3100 kontrollerade bilförare behöver en synkorrigering, enligt en undersökning som genomförts av Synoptik tillsammans med Bilprovningen.

Denna "Synbesiktning" genomfördes för tredje året i rad. Bilförarna testades med en syndator i samband med besiktning av bilen och resultaten visar att mer än varannan bilförare har synproblem som inte har åtgärdats. Det är en ökning med sju procentenheter jämfört med tidigare års nivåer.

Ser sämre än vad man tror

Många ser sämre än vad de själva upplever. Trots att 55 procent behöver en synkorrigering, angav var tredje person av dessa att de såg bra

utan hjälpmedel. På frågan om hur ofta de testar sin syn svarade hela 44 procent att de kontrollerar synen vart femte år eller mer sällan. Inte heller de som anser sig ha för dålig syn har tagit tag i situationen direkt.

– Vi ser med oro på den negativa utvecklingen. Många bilister är en trafikfara då de väntar för länge med att göra en synundersökning. Det är vanligt att synen försämras gradvis utan att man märker det. Därför rekommenderar vi att man testar synen vartannat år, kommenterar Roland Olsson, vd på Synoptik. Kartläggningen visar också på stora skillnader mellan länen. I Örebro behöver hela 68 procent en synkorrigering, medan endast 40 procent i Västernorrland gör detsamma. ■



EU-märkningen spar pengar

EU:S DÄCKMÄRKNING, SOM gäller från den 1 november 2012, kan hjälpa bilister att spara mer än 1 000 kronor per år genom att välja rätt däck, hävdar Michelin.

Sedan 2005 har priserna på bensin och diesel ökat med över 60 procent. Michelin har räknat på skillnaderna mellan att välja de mest bränsleeffektiva däcken på marknaden jämfört med de allra sämsta. Beräkningen visar att det helt klart är ekonomiskt fördelaktigt att titta på däckmärkningens högsta graderingar.

Däck med B-klassat rullmotstånd ger 7,5 procent lägre bränsleförbrukning än de sämsta däcken i klass G. Det lönar sig alltså att titta lite närmare på de olika däcken märkning innan man köper nya sommaräck, enligt Lennart Lomaeus, miljöchef på Michelin Nordic.

– Däck är en lågintresseprodukt för många bilister. Det är få som vet hur stor inverkan däcken har på bränsleförbrukningen. Våra egna undersökningar bland svenska bilister visar att många saknar den mest grundläggande kunskapen om sina däck. Det gäller både när det kommer till att välja rätt däck och när det kommer till att sköta däcken rätt, konstaterar Lennart.

I en undersökning som Michelin genomförde förra året visade det sig att bara 14 procent av de tillfrågade bilisterna visste – eller gissade – att däckens rullmotstånd står för 20 procent av bilens bränsleförbrukning. 22 procent trodde på fem procent och 30 procent trodde att rullmotståndet tar 10 procent av förbrukningen, medan 26 procent valde "vet ej". ■



Trelleborg samkör med New Holland

TRELLEBORG HAR UTÖKAT samarbetet med traktortillverkaren New Holland. På den internationella lantbruksmässan i Paris i februari 2013 visades för första gången New Hollands traktor T9 4WD med Trelleborgs mäktiga 2,3-metersdäck

IF 750/75R46 TM1000 High Power. Däcket uppfyller kraven för den senaste generationens traktorer med ultrahög effekt och är monterat på Trelleborgs TPK-fälg, som kan öka traktoreffektiviteten och förhindra att fälgen glider i däck. ■



FOTO Pontus Grönvall

Hans Norén (till höger) tar över ansvaret för däckfrågorna på sektion fordonsteknik på Transportstyrelsen när Göran Andersson går i pension. Deras chef Ingela Sundin var också med när däckbranschen var på plats för att tacka Göran för fint samarbete och hälsa Hans välkommen in i däckfrågornas spännande värld.

Vaktombyte på Transportstyrelsen

I APRIL 2013 går Göran Andersson på sektion fordonsteknik på Transportstyrelsen i pension.

– Efter drygt 45 år i statens tjänst, hos Polisen, Trafiksäkerhetsverket, Vägverket och nu senast Transportstyrelsen, har det blivit dags att lägga pennan på hyllan och avsluta den yrkesverksamma delen av livet. Nu ska jag njuta av friheten och ta dagen som den kommer.

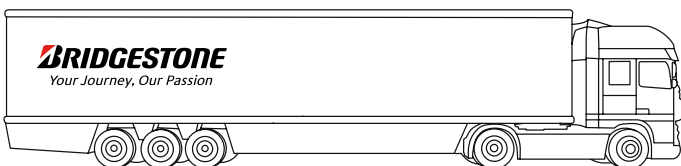
Göran har hanterat utredningar och föreskriftsarbete, som bland annat har lett till krav på vinterdäck för både personbilar och tunga fordon.

– Vi är många i däckbranschen som haft kontakter med Göran och alltid fått raka och tydliga svar. Göran har också varit lyhörd för branschens synpunkter och har haft en stor insikt i vilken komplex produkt däcken faktiskt är, säger Bernt Wahlberg, STRO.

I början av mars besökte en mindre delegation från däckbranschen, bestående av Bernt Wahlberg från STRO och Pontus Grönvall från Däckbranschens Informationsråd, Transportstyrelsen för att önska Göran lycka till i nästa fas i livet och samtidigt träffa Görans efterträdare Hans Norén. Med på mötet var även Ingela Sundin, som är chef för sektion fordonsteknik på Transportstyrelsen.

Ny på posten

Hans Norén har sedan 2005 arbetat först på Vägverket och sedan på Transportstyrelsen, främst med produktssäkerhetsfrågor. Innan dess var Hans 17 år i försvarsmakten som teknisk officer. Även om Hans ännu inte har så mycket erfarenhet av däck så borgar hans MC-intresse för en insikt i hur viktigt det är med bra grepp mot vägbanan. ■



Snålt trailerdäck från Bridgestone

NYA ECOPIA H-TRAILER 001 har enligt Bridgestone alla de goda egenskaperna från föregångaren R109 Ecopia, men dessutom avsevärt lägre rullmotstånd och bättre bromsegenskaper på vått underlag. Däckets EUBetyg är B för rullmotstånd och C för våtbromsegenskaper.

Ett ekipage som kör på den nya

Ecopia-serien H-Steer 001 och H-Drive 001 samt nya H-Trailer 001 ska enligt Bridgestone dra upp till fem procent mindre bränsle än med den tidigare Ecopia-serien – det är inte småslantar det handlar om: Bränslekostnaden utgör cirka 25 procent av fjärråkierers totala kostnader. ■

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

KORALL DATA

FÖR ALLA DÄCKVERKSTÄDER

- Bokning av tider på nätet
- Koppling till egen eller fristående webshop
- Fråga på saldo och beställning direkt via nätet
- E-fakturor till kommuner och andra som önskar
- PDF-fakturor via mail – inget porto, ingen kverterering!
- Sökning i bilregistret för teknik- och modellfrågor
- Artikelbanken – smidig uppdatering av däckpriser

Korall Data 0304-66 10 00, 0300-197 00

info@koralldata.se | www.koralldata.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

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Strengbergs Däck AB i Södertälje

och pratar med platschefen Simon Stengård

Hej, det är bara några dagar till den 15 april men här verkar ganska lugnt?

– Jo, men just nu är det lunch. Annars har vi har fullt upp men ingen panik. Läget är under kontroll – i alla fall än så länge. Vi är normalt elva som jobbar här, varav tre i kundmottagningen, men nu har vi fem extrakillar i monteringen och ska ta in ett par till.

– Den verkliga ruschen har inte börjat eftersom våren är så sen, vilket ju gör att den där mindre genomtänkta lagändringen med dubbdäckförbud från den 15 april framstår som extra korkad i år. Kylan har gjort att många inte kommit sig för, vågat eller velat byta däck ännu. Det lär bli många som kör olagligt om några dagar, men de flesta poliser är nog kloka nog och har överseende ett tag.

Hur går affärerna då, när det inte är högsäsong?

– Det rullar på bra. Vi har flera stora avtal och hanterar bland annat däcken till alla kommunala fordon, från pinnor till lastbilar, och till alla tjänste, demo- och pressbilar hos Volkswagen Group Sverige. I däckhotellet har vi 14 000 däck, alltså till 3 500 bilar.

Just nu jobbar vi förstås till minst 90 procent med personbilar, men annars är det ungefär fifty/fifty mellan den tunga sidan och pv. Vi jobbar rätt mycket med prak-

tikanter också, både vanliga skolorngdomar och lite äldre som kanske kommit lite på sned i skola eller samhälle.

Firman heter Strengbergs, varför det?

– Jag kan väl inte hela historiken, men vi fyller i alla fall 80 år i år. Firman grundades 1933 på Stortorget i Södertälje av en man som hette Strengberg. Den övertogs senare av sonen Arne Strengberg och har flyttat runt på flera adresser i stan innan den landade här på Morabergsvägen 1967. Nuvarande ägare är Peter Eckerström, som ju äger Colmec AB och som var med och startade Däckteam 1990.

Och du själv då, hur hamnade du i däcksvängen?

– Ja, det var ju inte raka vägen precis. Jag utbildade mig till och jobbade som kock. Det var kul men slitsamt, mycket hel- och kvällsjobb. Jag hade tidigare skaffat extrajobb hos Huddinge Däck & Fälg och så halkade jag in där på heltid och blev sedan platschef där i ungefär tio år. Här har jag snart varit i ett år – och jag gör fortfarande goda matlådor.

Namn: Simon Stengård
Ålder: 30 år
År i branschen: 12
Bor: Enskede

Snart 10 000 protester

TIDEN FÖR ATT skifta från vinterhjul till sommarhjul halverades år 2010, trots att Arbetsmiljöverket reagerade på det tokiga i åtgärden. Nu gäller som bekant krav på vinterdäck till och med sista mars (om vinterväglag råder) och att dubbdäck är tillåtet till och med 15 april i stället för som tidigare 30 april. Detta har krånglat till det på ett orimligt sätt för både bilägare och däckverkstäder.

I mitten av april hade drygt 9 500 personer skrivit på de protestlistor som ligger ute hos landets däckverkstäder, men ännu verkar berörda myndigheter inte ha vaknat. ■

Ny ägare på Gummicentralen i Hjo

GUMMICENTRALEN I HJO AB har tagits över av John Jarstål, som varit anställd i företaget sedan 1998. Företaget drivs vidare inom kedjan Däckteam med nya namnet Däckteam & Dinitrolcenter Hjo. Medarbetare är som tidigare Henrik Eriksson, Stellan Askne och Magnus Knutsson och målsättningen är att öka omsättningen på framför allt jordbruks- och lastbilssidan. ■



Välkomna till DRF:s förbundsstämma

Tid Torsdag 23 maj 2013 kl 10.00.

Plats Quality Hotel Globe

10.00 Start med kaffe och fralla

11.00 Förbundsstämma

12.30 Förbundet bjuder på lunch och efter lunch kommer alla deltagare att få vara med om en unik upplevelse...

Anmäl ditt deltagande till ritva@drf.se senast onsdag 8 maj 2013, gärna tidigare.

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

Hjulmontering -

Svensk kvalitet som märks

← Justerbar →
klarar upp till 1200mm

GR Gothia Redskap www.gothia-redskap.se 013-393200

TÄNK SOM EN DÄCKSPECIALIST - GÅ DÄCKSKOLAN 1 OCH 2

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 1

Däckskolan ingår som ett kompetenskrav i DRF:s auktorisation. Däckskolan syftar till att skapa en branschgemensam lägsta kunskapsnivå. De av medlemmarnas personal som sedan högst fem år tillbaka helt eller delvis arbetar i medlemmens däckverkstad Servicegrad A (personbil, lätt lastbil) skall ha gått DRF:s Däckskolan eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning. Utbildningen genomförs genomgående vad gäller personbilsdäck och hjul och med några beröringspunkter för lastvagnar.

KUNGENS KURVA	13-14 MAJ
SUNDSVALL	26-27 AUGUSTI
MALMÖ	2-3 SEPTEMBER
HELSINGBORG	9-10 SEPTEMBER
NORRKÖPING	16-17 SEPTEMBER
GÖTEBORG	23-24 SEPTEMBER

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

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

GÖTEBORG	6-7 MAJ
SUNDSVALL	28-29 AUGUSTI
MALMÖ	4-5 SEPTEMBER
NORRKÖPING	18-19 SEPTEMBER



Justerbart däcktryck skonar skogsvägar

FLERA AV SVEASKOGS vägar i Norrland, som tidigare varit stängda under tjällossning och efter mycket regn, går nu att köra på året om. Detta tack vare däcktekniken CTI, Central Tire Inflation. Under 2013 kommer totalt 16 nya virkesbilar med den smarta tekniken att köra på Sveaskogs marker.

– Den stora skillnaden med att minska lufttrycket i däcken är att bilarna kan köra på sämre vägar utan att spåra eller sjunka ned. Dessutom ökar bilens dragkraft. Bilen får bättre fäste på isiga vägar och ett jämnare slitage på däcken, säger Per-Åke Persson, Sveaskogs områdeschef i Södra Norrland.

Tekniken går ut på att variera lufttrycket i däcken. Med hjälp av en dosa i förarhytten ställer föraren enkelt in det däcktryck som önskas utifrån årstid, vägkvalitet och om det finns last eller inte.

– Med CTI på varje axel ges dispens för att köra på vägar som annars är avlysta vissa tider på året. Detta är framför allt positivt för våra kunder, då de får ett jämnare flöde av

virke över året, konstaterar Per-Åke Persson, RO-chef i Södra Norrland.

Per-Olov Björk är åkeriägare på P-O Björks Åkeri AB i Ljusdal och kör på uppdrag av Sveaskog. Han har precis tagit sin andra bil med CTI-teknik i bruk.



– CTI är den enda extrautrustning som genererar mer intäkter åt åkeriet. Trots det var jag lite osäker i början. Jag trodde inte att det skulle vara så stor skillnad. Men det är det. Bilen går mjukare med bättre komfort för mig som förare. Dessutom kan jag ta mer last även när vägens bärighet är nedsatt. Och någon ökad bränsleförbrukning har jag inte märkt av, säger Per-Olov Björk. ■

Snåla däck för tunga fordon

MICHELINS NYA DÄCKSERIE för tunga fordon – X Line Energy – har enligt den franska däcktillverkaren så god bränsleeffektivitet att åkerier kan tjäna tusentals kronor på att byta till de nya däcken.

– Michelin X Line Energy tar bränsleeffektiviteten vid långa transporter på landsväg till helt nya nivåer. Den genomsnittliga lastbilen hos ett fjärrgodsåkeri kör 200 000 km om året. För var och en av dessa

lastbilar skulle bränslekostnaderna minska med nästan 8500 kronor om året jämfört med om bilarna rullat på Michelins tidigare däckgeneration, och samtidigt skulle koldioxidutsläppen reduceras med 2100 kg, hävdar Anders Lindgren, teknisk expert för lastbilsdäck på Michelin i Norden.

Michelin X Line Energy finns tillgängligt i Sverige och ska passa allt från sopbilar till turistbussar. ■

Många alkomätare helt värdelösa

MOTORFÖRARNAS Helynkterhetsförbund har genom MHF Test Lab genomfört en konsumenttest av alkomätare tillsammans med Testfakta.

Sju av tretton testade alkomätare får underkänt. Flera av mätarna släpper igenom även grovt rattfylleri, utan att indikera att föraren borde låta bilen stå.

I en av MHF nygjord enkätundersökning säger sig en av fem bilförare äga eller ha tillgång till en alkomätare. Risken att det finns många som blir lurade av dåliga produkter är alltså överhängande.

De sex alkomätare som fick godkänt i konsumenttestet har det gemensamt att de mäter med precision, säger till när de behöver kalibreras och är lätta att hantera. Priserna varierar från 1000 till 7400 kr. De två bästa är Dräger 3000 och Lion Alcoholmeter 500.

Priset är dock ingen pålitlig kvalitetsindikator. Både Alcoscent DA 8000 från Europrecent och CA 2010 Digital Alcohol Detector från Teknikmagasinet kostar över 1000 kronor men blev underkända.

En av mätarna som underkändes var alkotestaren som kopplas till en iPhone. Den signalerade inte några promille alls förrän värdet motsvarade grovt rattfylleri, det vill säga 1 promille. ■



PÅ NYA POSTER



Säljare till Amring

Peter Hammarberg, 38 år, förstärker Amrings säljteam. Peter kommer närmast från Michelin, där han jobbat sedan 2008. Peter utgår från Stockholm och är ansvarig för östra distriktet i Sverige.



Verkstadschef på Amring verkstäder

Patrik Larsson, 46 år, har jobbat på Bilia sen 2006, och byter nu sin roll som bildelschef mot verkstadschef. Amring har nio verkstäder runt om i Sverige och har precis öppnat en ny anläggning på 1500 kvadrat i samma hus som Amrings nya centrallager.



Nyckelperson till Colmec

Thomas Skullman har anställts som nyckelperson (Fleet Key Account Manager) för Colmecs storkundsavtal. Thomas är 49 år gammal och kommer närmast från en central roll inom Iveco Sverige.

www.vianor.se

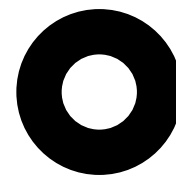
VIANOR VÄXER – BLI EN DEL AV VÅR EXPANSION

Vi växer och söker fler verkstäder, både nya partners och verkstäder för uppköp. Har du en väl fungerande verksamhet som du funderar på att sälja, kontakta mig för en förutsättningslös diskussion.

Mikael Löfstedt, VD Vianor, 070-109 30 00 eller mikael.lofstedt@vianor.com

Intresserad av vårt partnerkoncept? Kontakta:

Anders "Lillis" Svensson, Partneransvarig, 0733-64 78 00 eller anders.svensson@vianor.com



VIANOR[®]

Member of Nokian Tyres

(f.v) Mikael Löfstedt, Anders "Lillis" Svensson



Pris från:

41.900:-

exkl. moms



Bromsprovare

MAHA MBT 2100

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

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

KAMPANJPRIS

Pris från:

24.800:-

2-pelaryft

ECON III 3.0 ton

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

Balansering

John bean b9655

b9655 är en professionell och extremt snabb video-balanseringsmaskin. 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)



NYHET!

Montering

John Bean T3000

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

Pris från:

25.700:-

Leasingkostnad:

587 kr/mån.*
(36 mån)



Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade 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.

www.sunmaskin.se

Medlem av
April 2013 • Däck & Gumm

FVU



Däckstölder är ofta väl planerade och organiserade – men de går att stoppa!

Utöver grundläggande åtgärder, som larm och lite klurigheter i skalskyddet, krävs ett samlat grepp från däckbranschen för att avslöja oseriösa däckföretag och stoppa de fräcka, välplanerade inbrotten. **TEXT** Eric Lund **FOTO** Eric Lund och Shutterstock



Göran Skagerlind och Christer Bondesson betraktar porten, där tjuvarna tog sig in genom ett av de små fönstren som då saknade galler, samt däckstaplarna som "gänget" gjorde sig besvär att flytta på för att komma åt de nya däcken allra längst in ...

TIDIG HÖSTKVÄLL 2012 i ett industriområde mitt i Uppsala. En Volvo FM7 med blå hytt och vitt skåp rullar fram till grinden. Någon hoppar ur och klipper – antagligen i skydd av lastbilen – ett hål i stängslet. Kanske sker en snabb rekognosering av gården innan kättingen kapas, grinden öppnas och lastbilen backas in.

Sedan sker allt lika planerat som metodiskt. En liten fönsterruta i verkstadsporten krossas och någon, som måste vara smal om midjan och smidig i kroppen, klättrar in för att låsa upp och ge sina kamrater fri lejd genom gångdörren.

Närmast innanför dörren ligger höga staplar med regummerade och remixade lastbilsdäck. De flyttas målmedvetet åt sidan och läm-

nas sedan därhän – det är de nya däcken längre in som är intressanta. Bara de.

Totalt rullas närmare 150 nya lastbilsdäck till ett värde av cirka



Christer Nordström, presstalesperson vid polisen i Uppsala.

700 000 kronor ut genom gångdörren och in i lastbilen, som stulits i en annan del av Uppsala tidigare samma helg.

Ett misslyckat försök att ta sig in i själva verkstaden och kontorsutrymmet hinner gänget också med innan de lämnar platsen. Lastbilen återfinns senare, men däcken är borta. Rättare sagt – i skrivande stund gör de med till visshet gränsande sannolikhet tjänst på tunga fordon i någon annan del av Sverige, eller kanske i någon annan del av Europa.

En av de faktorer som gör däck tacksamma att stjäla är att de svårigen kan spåras. En annan att de snabbt kan omsättas.

Att inbrott hos och stölder från däckföretag ökat på senare år är svårt att leda i bevis, någon kom-

plett statistik eller samlad bild finns inte. DRF, Däckspecialisternas Riksförbund, samlar information om inbrott och stölder, men det finns uppenbarligen ett mörkertal.

Problemen har eskalerat

Den allmänna känslan i branschen är ändå dels att problemet eskalerat, dels att de här stölderna – tillgrepp på polisspråk – har blivit allt mer avancerade. Att bubba ut 150 lastbilsdäck, och sedan göra sig av med dem innan någon ens hinner begripa vad som hänt, kräver framförhållning och en färdig leveranskedja.

– Ibland misstänker vi någon form av insiderhjälp, men sannolikt är det oftast så att tjuvarna först sonderar genom att utge sig

” Totalt rullas närmare 150 nya lastbilsdäck till ett värde av cirka 700 000 kronor ut genom gångdörren och in i lastbilen, som stulits i en annan del av Uppsala tidigare samma helg.

” Att kolla upp däckfirmor som har onormalt låga priser och som aldrig köper däck från de etablerade leverantörerna kan alltså vara ett sätt att bryta ligornas försörjningsmodell.

Industriområdet i Uppsala trafikeras av många lastbilar och bussar även kvällar och helger, så när tjuvarna väl backat in den stulna lastbilen på innergården var det knappast någon som tog notis om deras verksamhet.



för att vara kunder, säger Christer Nordström, som är presstalesperson vid polisen i Uppsala och som konstaterar att inbrott hos däckverkstäder är knepiga fall att lösa.

– Förövarna behöver tas på bar gärning. Vi kan förutsätta att det finns detaljerade planer för hur däck ska avyttras och godset är därför snabbt borta. Inte sällan befinner det sig strax ombord på en färja på väg utomlands, säger Christer Nordström.

Andra däckföretag som Däck-Debatt talat med bekräftar att det är minutiöst planerade och genomförda kupper som drabbar allt fler firmor över hela landet. Vid ett inbrott i Gävle hösten 2012 reste tjuvarna en skärmvägg ut mot gatan för att ostört kunna arbeta

med skärbrännare. Den gången försvann förvarade personbilshjul samt lastbilsdäck till ett värde av 1,2 miljoner kronor.

Närmast militära aktioner

Graden av kunskap hos ligorna framgick tydligt även vid ett inbrott i Södertälje strax före tillgreppet i Gävle. Där hade bovarna koll på att endast gatuplanet var larmat i en stor däckdepå. De tog sig tid att bygga en konstruktion upp till andra våningen, tog sig in genom väggen och länsade lokalen på lastbilsdäck. De däckstaplar som kunde ha råkat utlösa larmet lämnades orörda.

– Polisen talar om att det är närmast militära aktioner, säger Patrick Sjölin, som är vice vd för Colmec.

Vår uppfattning är att denna typ av inbrott skjutit i höjden de senaste åren.

– Nu har vi investerat stora summor i nya larm, jag tror att vi uppgraderat till klassen under det som krävs hos guldsmedjor, fortsätter Patrick Sjölin.

För klena skalskydd

Christer Nordström vid Uppsala-polisen menar att många däckfirmor ännu har för klena skalskydd.

– Se till att ytorna tänds upp när larmet går, säger Christer Nordström. Och gör det inte enkelt för tjuven genom att ha en huvudströmbrytare som stänger av både lampor och larm. Vid många däckfirmor verkar kunderna kunna röra sig ganska fritt i lokalerna och

kan således ha goda chanser att lokalisera exempelvis strömbrytare. När inbrottet väl ägt rum är det svårt att säkra spår eftersom det av naturliga skäl är många som rört sig på ytorna.

Dick Malmlund är säkerhetskonsult och har bland annat arbetat som expert vid branschförbundet Svensk Handel. Han är inne på samma linje angående skalskydd.

– För den enskilda firman tror jag att dimgeneratorer, alltså rökmaskiner, skulle fungera mycket bra. En normalstor verkstad rökfylls på 30 sekunder vilket gör det omöjligt att stjäla däck. Men det kräver förstås ett inbrottslarm som triggar generatören.

Dick Malmlund tror inte att allt stöldgods försvinner utomlands.



Försvinner alla stulna däck utomlands? Knappast, enligt säkerhetskonsulten Dick Malmlund. Precis som cigaretter och andra varor hamnar en stor andel stöldgods hos mindre nogräknade handlare i Sverige.

- Vi underskattar alltid Sverige som slutstation, det har vissett i många branscher som råkar ut för välplanerade kupper av det här slaget.

I sitt arbete med säkerhetsfrågor för butikshandeln har han exempelvis kunnat se hur närlivsbutiker som inte ingår i kedjor ofta säljer varor under inköpspriser.

- I de mest extrema fallen har det inte funnits en enda inköpsfaktura i bokföringen, säger Dick Malmlund.

Bättre moral

Att kolla upp däckfirmor som har onormalt låga priser och som aldrig köper däck från de etablerade leverantörerna kan alltså vara ett sätt att bryta ligornas försörjningsmodell. Riskerna är annars stora att de seriösa företagen tvingas slå igen,

vilket skett mer än en gång bland exempelvis tobakshandlare. Men Dick Malmlund menar även att problemet är moralen hos enskilda konsumenterna.

- När vi gjort tester och erbjudit folk på gatan att köpa cigarettlimpor för 140 kronor har i princip ingen rökare tackat nej. När vi gjorde samma sak med sprit var det några som uttryckte oro för om spriten verkligen var äkta, men ingen reflekterade över att det kunde vara stöldgods.

Christer Nordström bekräftar att han och hans kollegor då och då får tips om firmor som säljer "våldigt billiga däck", och Dick Malmlund menar att däckbranschen centralt bör uppvakta polisen för att diskutera utvecklingen.



Dick Malmlund, säkerhetskonsult.

- Tydligast är det när ett inbrott av något skäl avbryts och det nästan direkt efteråt äger rum ett liknande tillgrepp någon annanstans

- då kan vi vara säkra på att det ligger en kommersiell aktör bakom, säger Dick Malmlund. Den här typen av brottslighet självläker aldrig, den måste stävjas innan de seriösa företagen hinner duka under. ■





Luftig kickoff med Däckpoolen

En spännande vindtunnelvisit, en koll på Amrings nya gigantiska lager och ett powermeeting i inspirerande miljö. Och äta gott och så, förstås. Däckpoolens kick-off inför året i ett nötskal. **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt

VOLVOS VINDTUNNEL i Torslanda-fabriken är ett mäktigt ställe, jag slås av att doften i själva testområdet är väldigt likt den man kan känna i flygsimulatorer.

En bils aerodynamik är allt viktigare och mer och mer utvecklingstid tillbringas i vindtunneln. Volvo har en förhållandevis ny vindtunnel som uppdaterades 2007. Det viktigaste är att man nu kan simulera och mäta luftströmmarna runt en bil i fart.

Underredet och luften runt hjulen står för en stor del av luftmotståndet, och med ett rullband för

varje hjul och en våg kopplad till hjulen går det att mer exakt visa på hur viktigt det till exempel är att en fälg är formgiven ur ett aerodynamiskt perspektiv. Bilen står på en platta som också kan vridas för att kunna mäta sidvindars inverkan.

Drag i tunneln

Vi går till fläkten vars luftströmmar styrs runt i halvcirkel innan den når provytan. Här imponerar storleken på drygt 8 meter i diameter, fläktblad i kolfiber och styrkan i elmotorn som motsvarar 6800 hk. Det är skapligt drag i den här tunneln när

den fläkten drar igång. Den klassiska bilden på besökare tar vi framför själva fläkten. Det blir snyggare så och storleken syns bättre.

Lager och powermeeting

Gänget far sedan vidare till Amrings nya enorma lager i Torslanda. 25000 kvadratmeter, däckverkstäder för både personbilar och lastbilar, och däcktravar högt och lågt, mest högt faktiskt. Storleksliknelsen med fotbollsplaner känns verkligen relevant, om man dessutom staplar några stycken på höjden.

Senare delen av eftermiddagen

denna fredag i mars tillbringas med något som kallas powermeeting. En slags speed-dating mellan kunder. Representanter från respektive företag får fem minuter med varandra i Hotel Avalons lounge.

Effektiv metod

Alla är överens om att det här är en effektiv metod för att känna av marknaden, göra affärer och lära känna människorna bakom företagen.

Middag och övriga kvällsaktiviteter hölls också de på Hotel Avalon i Göteborg. Det finns sämre hotell att göra det på. ■



Invigning hos Robbans i Ronneby

PÅ ÅTTA ÅR gick Robbans Däck i Ronneby från 0 till 10 miljoner i omsättning och lokalerna räckte inte längre till.

Den 1-2 mars invigdes de nya lokalerna på Telegatan 4, där First Stop-verkstan med 5,5 anställda bland annat har investerat i den senaste utrustningen för hjulinställning och nu har möjlighet att få in både lastbilar och traktorer i monteringshallen.

Invigningen av de nya lokalerna

blev mycket lyckad med cirka 500 besökare under två dagar. Många leverantörer var på plats, och Robbans lockade med lockpriser på sommar-däck, lagerrensning av vinterdäck och erbjudanden på fälgar.

Grillad korv var mäktigt populärt, det gick åt 700 stycken! Besökarna kunde tävla om fyra sommar-däck, studera flera häftiga bilar – bland annat en Ariel Atom – och för barnen fanns ponnyridning, hoppborg och en teckningstävling. ■



20-årsjubel i Veddesta

MOTORDEPÅN I VEDDESTA har både bil- och däckverkstad och bedriver dessutom biluthyrning. Motordepån arbetar med alla bilmärken och utför service, reparationer och hjulinställningar på personbilar, husbilar och lätta lastbilar. Företaget är även certifierat för att utföra AC-arbeten.

Däckverkstaden är medlem i DäckPartner sedan 2005 och säljer däck och fälg av alla välkända mär-

ken. Här erbjuds snabb däckservice medan kunden väntar och även däckhotell.

Rejält firande

För drygt 20 år sedan flyttade Motordepån till nuvarande lokaler i Veddesta nordväst om Stockholm och då öppnades även däckverkstaden. Detta firades rejält under vecka 11 med massor av fina erbjudanden, bland annat bilservice med 50 pro-

cents rabatt och däck och fälgar till kanonpriser, och jubileumsveckan avslutades sedan lördag 16 mars med en eventdag för hela familjen.

Kyligt men välbesökt

Trots att det var kyligt i luften dök det ändå upp många både nya och gamla kunder. Representanter från Goodyear Dunlop, Michelin, Nokian, Continental och OCL Brorssons var alla på plats och visade upp sina

produkter. Motordepån bjöd alla besökare på korb och bröd och fika.

För alla barn fanns en skicklig ansiktsmålare som förvandlade dem till tigrar, pirater, Batman etcetera. De som ville kunde även köra rally-spel i Michelins eventbuss och delta i olika tävlingar, där fem lyckliga vinnare fick ta emot priser i form av däck, fälgar och en hjulinställning. ■



Kickoff för 100 Däckkonomer

DEN 27 FEBRUARI hade Däckkonomen kickoff på Quality Hotel 11 i Göteborg. Runt 100 Däckkonomare hade en trevlig dag fylld av information, diskussion och diverse aktiviteter.

Precis som 2012 hölls den årliga träffen på Eriksberg, ett historiskt industri- och varvsområde i närheten

av Göteborgs hamn och även i närheten av Amrings nya logistikcenter.

Efter en dag på Quality hotel 11 hälsade man på hos just Amring och ett studiebeök i det nya lagret. Kvällen avrundades med middag och bowling.

På Avenyn såklart! Man var ju i Göteborg. ■

DISTRIKTSANSVARIG SÄLJARE

Stockholm med omnejd



Vi söker en ersättare till vår nuvarande säljare i återförsäljargruppen. Som distriktsansvarig säljare är du ansvarig för distriktets ÅF-kunder samt införsäljning av bolagets produkter. Kunderna består av olika typer av däckåterförsäljare såsom däck- och bilverkstäder, bilhandel och bensinstationer.

Du som söker har med fördel branscherfarenhet, erfarenhet från direktförsäljning är meriterande. Du har goda kunskaper i Officepaketet, är ordningsam och strukturerad.

Samtidigt som du tycker om att arbeta självständigt och att ta ansvar har du god kommunikations- och samarbetsförmåga. Självklart har du också lätt för att ta kontakt med olika människor. Vi ser gärna att du bor i Stockholm med omnejd.

Du kommer att ingå i en stark säljgrupp där vi regelbundet träffas för att utveckla vår service och tillsammans arbeta med att ta fram kampanjer och material.

Välkommen med din ansökan via vår hemsida www.euromaster.se under fliken "Om Euromaster". Sista ansökningsdatum är 10/5. Frågor om tjänsten besvaras av Lars-Inge Holmberg tel. 0708-82 90 89.

Euromaster, som är en del av Michelin-koncernen, är Europas största däckkedja med över 1700 försäljningsställen i 15 länder. I Sverige har Euromaster 77 egna verkstäder och 38 samarbetspartners från Gällivare i norr till Trelleborg i söder samt en egen regummeringsfabrik. I Sverige är vi drygt 450 anställda och omsätter ca 1 MDR SEK.

www.euromaster.se

EUROMASTER

DÄCK BEHÖVER EXPERTER



Rätt sommardäck? Årets alla tester i sammandrag

Några av årets tester av sommardäck publicerades så sent att vi först nu kunnat sammanställa resultaten av alla tester. Men även om de flesta presumtiva däckköpare gjort sitt val kan det kanske ändå vara bra att ha detta testsammandrag till hands. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Aftonbladet Bil/Lasse Allard och Vi Bilägare/Niclas Carle

I **SVERIGE PUBLICERAS** i år fyra tester av sommardäck i tre tidningar. I förra numret av DäckDebatt delredovisades resultaten från de två tester som då fanns tillgängliga. Här sammanfattar vi alla fyra testerna.

I Aftonbladet Bil nr 3 redovisas resultaten för 13 däck, som testats i samarbete med finska TestWorld. Testdäcken var i den mest sålda dimensionen i Sverige, 205/55 R16 med hastighetsklassningen V, vilket innebär max 240 km/h.

I Motor nr 2 betygsätts hela 34 däck i två olika dimensioner: 18 H-klassade (max 210 km/h) vardagsdäck i dimensionen 185/60 R15 och 16 sportiga däck i dimensionen 225/45 R17W eller Y (270 respektive 300 km/h). Testerna har gjorts av den tyska motororganisationen ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club).

Vi Bilägare är numera den enda svenska tidningen som gör egna tester av både vinter- och sommardäck (Teknikens Värld har de senaste åren enbart testat vinterdäck). I nr 4 och 5 redovisas årets testresultat av premiumdäck (nr 4) och budgetdäck (nr 5), tillsammans 17 olika däck som liksom Aftonbladets finsksvenska test var i dimensionen 205/55 R16V.

Totalt redovisar de tre tidningarna testresultaten för 48 olika däck från 30 tillverkare, men bara nio av däcken har testats av minst två tidningar.

Resultaten för dessa nio sammanfattas här intill i en tabell där vi anger placering i respektive test, tidningens totalbetyg på däckets samt delbetyg i "grenarna" broms på vått underlag och rullmotstånd. De senare för att kunna jämföra med däckets EU-märkning, som ju betygsätter däcken när det gäller just broms på vått underlag och rullmotstånd (och buller för omgivningen). EU-märkningen varierar som bekant beroende på dimension, vi redovisar resultaten för 205/55 R16.

För att komplicera det hela använder Vi Bilägare en 5-gradig betygs-skala med en decimal, Aftonbladet både en 10-gradig skala (men i praktiken 5-gradig, man utnyttjar bara 6–10) med en decimal och dessutom +-betyg i femgradig skala, medan Motor nöjer sig med 1–5 "M" som betygsangivelse. För att i någon mån underlätta jämförelser har vi tagit oss friheten att omgradera Aftonbladets betyg 6–10 till 1–5; då blir till exempel 7 i stället 2 och 9 blir 4 och 8,9 blir 4,45 – och dessutom hoppar vi över plusbety-

gen. Motors betyg har vi gjort om till sifferbetyg 1–5 i stället för samma antal "M".

För de övriga 39 däcken redovisar vi endast vilken tidning som testat samt det betyg däckets har fått (enligt samma system som ovan). Flera av de här däcken säljs knappast i Sverige, men om man ändå råkar stöta på något av dem kan det kanske vara intressant att ha någon hum om vad det duger till.

Som framgår av tabellen är tidningarnas testresultat relativt samstämmiga medan EU-märkningen avviker betydligt mer. Att Motor/ADAC har Michelin Energy Saver + som etta beror på att ADAC även mäter däckens slitstyrka och värderar den egenskapen högt.

Bland de däck som bara testats av en tidning kan noteras att Aftonbladet anser att det indiska däckets Apollo Alnac 4G är överraskande

bra (7:e plats av 13), men man poängterar att det gäller just det här däckets och det inte nödvändigtvis innebär att alla Apollodäck håller samma standard.

Sämst betyg i Aftonbladet får kinesiska Nankang, som betygsätts med ett minustecken förstärkt med en döds-kalle!

Som vanligt finns en hel del olikheter och reservationer, men sammanställningen här intill ger i alla fall viss vägledning – och däck som har bra betyg från flera "instanser" är utan tvekan ett bra köp.

Underlaget till Motors tester finns på www.adac.de och på nätet finns också www.dacktest.com, där det är läsarnas omdömen som blir betyg. Vi har valt att inte återge dessa "tester" då betygen dels torde vara relativt enkla att manipulera, dels kanske inte alltid är helt välgrundade. ■

” Som vanligt finns en hel del olikheter och reservationer, men sammanställningen här intill ger i alla fall viss vägledning.

Testresultat sommardäck

	Vi Bilägare	ADAC/Motor	Aftonbladet	EU-märkning
	Plac./tot.betyg/våtbroms/rullmotst.	Plac./tot.betyg/våtbroms/rullmotst.	Plac./tot.betyg/våtbroms/rullmotst.	
Bridgestone Turanza T001	8/3,3/2/4	6/4/3/4	11/3,95/2/3	B/C
Continental Conti-PremiumContact 5	1/4,3/5/3	2/4/4/4	2/4,5/5/3	A/C
Dunlop SP Sport Blueresponse	3/4,1/3/5	3/4/4/4	4/4,45/5/5	A/B
Goodyear Efficient Grip Performance	1/4,3/4/5	4/4/4/4	1/4,55/4/5	A/B
Michelin Energy Saver +	7/3,4/3/5	1/4/4/4	-	A/B
Nokian Hakka Blue	6/3,6/4/3	-	3/4,5/4/3	A/C
Pirelli Cinturato P7	4/4/4/3	10/3/4/4	5/4,3/4/2	B/E
Vredestein Sportrac 5	5/3,8/3/3	5/4/4/4	6/4,3/4/3	B/C
Firestone Firehawk TZ300a	9/3,4/2/2	13/3/2/3	-	F/C

Tabellkommentar

Vi Bilägare och Aftonbladet har testat däck i dimensionen 205/55 R16V. Testresultaten som Motor redovisar avser H-klassade 185/60 R15-däck utom Pirelli P7, som testades i dimensionen 225/45 R17.

” Som framgår av tabellen är tidningarnas testresultat relativt samstämmiga medan EU-märkningen avviker betydligt mer.

Sommardäck som testats av en tidning

	Testare/betyg
Apollo Alnac 4G	AB/4,1
Barum Bravuris 2	AB/4,05
Barum Brillantis 2	M/3
BFGoodrich g-Grip	VB/3,4
Bridgestone Potenza S001	M/3
Continental ContiSportContact 5	M/4
Dunlop Sport Maxx RT	M/4
Falken AZENIS FK453	M/3
Fulda EcoControl HP	M/4
Gislaved UltraSpeed	VB/3,3
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2	M/4
Hankook Kinergy Eco K425	M/3
Hankook Ventus Prime 2	AB/4,1
Hankook Ventus S1 Evo 2 K117	M/4
High Performer Sport HS-2	M/2
Kleber Dynaxer HP 3	M/1
Kumho ECSTA LE Sport KU39	M/3
Kumho Solus KH17	VB/2,0
Marangoni Verso	M/1
Maxxis MA-P1 VIP	VB/2,3
Michelin Pilot Sport 3	M/4
Michelin Primacy 3	AB/4,1
Nankang Green Sport	AB/3,35 (+dödskalles)
Nexen N Blue HD	M/2
Nexen N8000	M/3
Nokian Line	M/4
Nokian Nordman SX	VB/3,0
Pirelli Cinturato P1	M/3
Rotalla Radial F108	M/1
Sailun Atrezzo SH402	M/1
Sava Intensa HP	VB/3,1
Semperit Comfort-Life 2	M/4
Semperit Speed-Life	M/4
Toyo Proxes CF2	AB/3,65
Toyo Proxes T1 Sport	M/3
Uniroyal RainSport 2	M/3
Vredestein Ultrac Vorti	M/4
Yokohama BlueEarth AE-01	VB/2,4
Yokohama C.drive 2	M/3

AB = Aftonbladet VB = Vi Bilägare M = Motor



Bilkul på Bentley-vis – med Pirelli på hal is

Välbeställda Bentley-ägare kan roa sig med Power on Ice – lyxigt bilbusevent i norra Finland. DäckDebatts utsände passade på att både leka ”riking” och att prova Pirellis nya dubbdäck. **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt

I ETT RYMLIGT luxus-chalet i finska Lappland tänder jag en eld av snustorr björkved, går ner en souterrain-våning, kilar barfota över den gigantiska isbjörnsfällan, hälsar med vördnad på de nio uppstoppade djuren, duschar i det separat stenbelagda duschrummet, bastubadar lite i den av någon vänlig själ uppvärmda stora och snygga bastun, går upp till elden i en råfluffig badrock och tar mig en... äppeljuice och en nöt/fruktblandning därtill.

De privatkunder som köper sig en plats på Bentley/Pirellis event Power On Ice i Kuusamo och Ruka Peak Chalet tar förmodligen inte en äppeljuice efter lögandet – och ärligt talat, en liten finöl hade inte

gjort ont framför björkvedens knastrande.

Men den överdådiga inramningen räcker långt, och snart hämtas jag av en Volkswagen Touareg med en artig chaufför som tar mig upp till huvudbyggnaden där en förstklassig middag väntar. Jag får för all del gå några meter i snöstormen ut till bilen, men jag förstår svårigheten i att köra i snödrivorna ända intill trappan och låter incidenten passera utan åtgärd.

Den här upplevelsen är bara en del av vad Bentley-kunder över hela världen köper för 9 000 pund per person (cirka 85 000 kronor). Viktigare är upplevelsen på isen, där kunderna får flåköra med Continental Flying Spur och Continen-

tal GT mellan snövallarna. Brett, snörytigt och tungt, hela tiden med en instruktör i passagerarsätet så att inget går över styr. Eller ja, överstyr gör det ju hela tiden, även om det alla bredsaddar till trots sällan går över styr...

Högerstyrt

Passagerarsätet kan ibland sitta till vänster, körningen kan därför också bli en spännande övning för de som inte har vana från högerstyrda bilar. Å andra sidan är det många kunder från vänstertrafikländer som får köra vänsterstyrt. Rejala traktorer bärgar snabbt de bilar som sätter sig i drivorna. Och det gör de. Sätter sig i drivorna, alltså. Mer om det snart.

Vi ska också bekanta oss med Pirelli Ice Zero, det nya dubbdäcket som ska sätta Pirelli på vinterkartan i Norden. Och i Ryssland och Kanada.

Med förvärvet av Däckia hoppas Pirelli ta ett rejält tag om den svenska marknaden tillsammans med lanseringen av Ice Zero. Är man inte duktig på däck för alla säsonger blir man aldrig riktigt duktig för svenska konsumenter. Vi har vår bestämda negativa uppfattning om tillverkare som inte har koll på alla underlag.

Första dagen börjar med lite ”turistuppvärmning”; iskating, snöskoter, hundspann och rensläde. Det roliga är vi får köra allt själva, och att vi kör snöskoter mellan aktiviteterna. Vinner iskatingen mot

” Bentley Continental Flying Spur är stor, tung och direktionsrymlig och försedd med VW:s W12-maskin samt riktig fyrhjulsdraft. Bilarna har Pirellis dubbdäck Winter Zero med extra dubbar och det greppar bättre än vad man kan tro när vi kastar oss ut på de första varven.

diverse direktörer och andra journalister i startfältet, inser det roliga i att köra hundspann och uppskattar tystnaden när hundarna får börja dra; då upphör skallen och det enda som hörs är medarnas frasande mot snön.

Pirellis nysatsning

Andra dagen börjar med att vi åker buss till en sjö långt ut i skogen. Här finns det ett plogat bansystem med roliga banslingor av olika storlekar och "handling" och "dynamic" är ord som flitigt används i definitionen. Vidare finns det en slalom-bana och en broms/undanmanöverbana. De sistnämnda befolkas av Audi A8:or skodda med just Pirelli Ice Zero. Det är på de banorna vi ska få känna på Pirellis nysatsning bland vinterdäcken.

Bentley Continental Flying Spur är stor, tung och direktionsrymlig och försedd med VW:s W12-maskin samt riktig fyrhjulsdraft. Bilarna har Pirellis dubbdäck Winter Zero med extra dubbar och det greppar bättre än vad man kan tro när vi kastar oss ut på de första varven. Vår instruktör heter Pete och han visar gärna just hur fint det går att slänga runt 5,3 meter och närmare 3 ton Flying Spur med bibehållen kontroll.

En kollega till Pete visar också hur det går till... att slänga upp den i en driva. Första traktorbärgningen,

utan att någon gäst ens hade kört. En bra demonstration om inte annat.

Själv fick jag vid ett tillfälle in snö mellan fälg och däck när jag stöttade lite extra mot snön i utgången av en böj. Också ett sätt att få pyspunka på. In i depån, värm bort lite snö och i med förloerat lufttryck.

Min co-driver eller bilkompis heter Alexander och han berättar lite tyst att han inte har kört så mycket på is, i synnerhet inte på bredsladd. Men Alex lär sig mycket under dagen, och det ser ut som om han får fin feeling på slutet.

Fyrhjulsdraft och 560 hästar

På förarplats i Flying Spur noterar jag att mina hiking-kängor inte är den bästa lösningen för uppgiften. De är däremot väldiga sköna på isen och i djupsnön som ska force-ras för att få bilder på Bentley-bilarna på vinterbete. Men det finns någorlunda bra med plats för kängorna i Flying Spur och jag kan köra bilen med utsatt mål: Att sladda big time.

Fyrhjulsdraften tillsammans med 560 hästar gör att det går att gasa sig genom de två böjarna med blicken genom sidorutan. "The Scandinavian Flick" - att med en tvingad pendelrörelse genom en förflyttning av tyngdpunkten åt fel håll innan turn in, och sen knycka till aktern så att den far ut åt mot-



De stod där på rad och det var bara att välja. Det fick bli stora Continental Flying Spur i första passet och den smidigare GT i det andra.



I prova-på-övningen med nya Ice Zero-däcket körde vi Audi A8 i slalom-, broms- och undanmanöverbana. A8 är stor - men det märks inte ute på isen.

satt håll och ritar en fin halvcirkel genom böjen – är en för föraren smickrande och lättarbetad metod. Och roligt! Fast knappast det snabbaste sättet att ta sig runt banan.

Vi byter till en Bentley Continental GT V8 och nu blir det genast lite rejsigare. GT har kortare axelavstånd, är lite kvickare i reaktionen och är inte lika förlåtande. Den har också en i sammanhanget intressant motor. V8 (från Audi) med dubbelturbo och cylinderavstängning (fyra cylindrar när de inte behövs). Den har 507 hk i det här utförandet, men framför allt är

det en lättare motor och det märks på bilens beteende. Mindre vikt över framaxeln gör GT V8 snabbare i steget och styrningen, och nu när vi bytt till en annan bana ökar underhållningsvärdet. Dansen, flytet, sladden – det känns bra nu, men det är till att behålla fokus, annars kommer mistaget och det blir ett snedsteg i drivan.

Dubbdäck till stora bilar

Den intensiva körningen gör att jag glömmer att gotta mig åt skinnkvaliteten, träarbetet och att det är en likadan ratt som i VW

Phaeton. Nej förresten, ratten minns jag ju tydligt.

Ice Zero, ja. Vi kör inga konkurrenter och har därmed inga direkta referenser. Men den nya dubbkonstruktionen med två små dubb i en trapezoid-formad större dubb verkar göra ett effektivt jobb på isen. En trend idag är att kunna leverera dubbdäck till stora sportbilar, SUV:ar och lyxiga sedaner, och Ice Zero finns i storlekar från 16 till 21 tum.

Tillbaka i chalet-boendet upprepar jag i stort sett samma upplevelseprocedur som kvällen före. Står nog något längre på isbjörns-

fällen och låter tårna känna på pälsen. Mjukt och varmt, men en lite udda känsla. Över sängen i sovrummet hänger hornen från en älg. En tolvtaggare. Tänker på vad det uttrycket står för. Kan inte komma ihåg om det är bra eller dåligt. Hoppas att det är positivt. Tänker att jag hellre har horn i pannan på isbanan än på väggen i sovrummet.

Säger godnatt till vargen, räven, okapin, rådjuren, orren och de andra, och stänger dörren. Man vet ju inte vad uppstoppade djur gör på natten. ■



Pendelrörelsen i "The Scandinavian Flick" i dryg halvtid; den inledande slängen åt fel håll har övergått i en prydlig och till synes väl kontrollerad sladd åt rätt håll.



Utsikt från ett chalet över till ett grannchalet och vidare ut i ödemarken... Morgonljuset var imponerande.



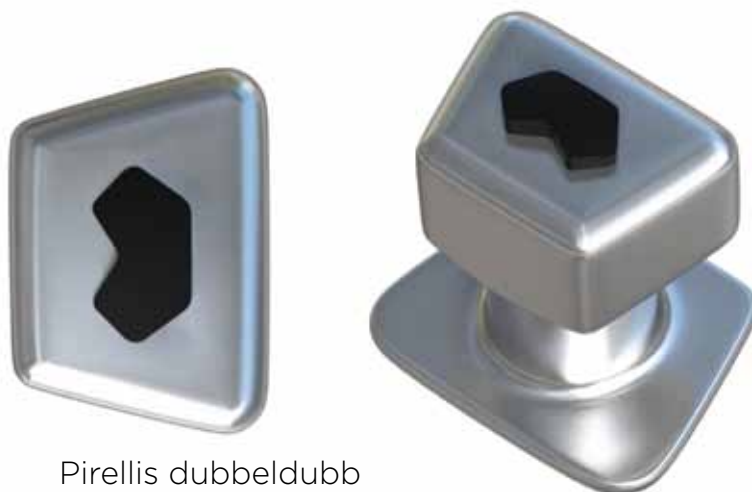
Första snövaltsforcering och åtföljande bärgning stod en av instruktörerna för. Demokörning så att säga, om än inte en planerad sådan.



Inte så snygga, men de låga extra stötfångarna skyddar effektivt bilarna från småskador vid snövaltskontakt.



Standarddubb



Pirellis dubbeldubb

Pirellis dubbeldubbar dubblar dubbefekten

PIRELLIS NYA DUBBDÄCK Ice Zero har en ny patenterad dubbteknik kallad "Dual Stud", alltså dubbeldubb, som uppges ge samma effekt som två vanliga dubbar. Om dubbeldubben håller vad Pirelli lovar kan däcket alltså klara det nya dubbreglementet (däck tillverkade efter 1 juli) om max 50 dubbar per omkretsmeter men ändå leverera grepp som hade det 100 dubbar per omkretsmeter.

Längre dubbstift

Pirelli anser att med Dual Stud omdefinieras dubbteknologin från grunden. Dubbstiftet kan göras längre tack vare konstruktionen i Tungsten Carbide, en kemisk sammansättning som är cirka tre gånger styvare än stål. Dubbens speciella design kallas "Double Claw" och

denna dubbelkloform ska bidra till att en sådan dubb alltså ska ge samma prestanda som två konventionella dubbar och den nya dubben uppges också ha längre livslängd.

Noll kompromisser

Pirelli hävdar dessutom att Ice Zero med den nya dubben också ger bättre bromsförmåga och vägegenskaper på torr asfalt och förklarar – måhända något kaxigt – att Zero (Noll) står för noll kompromisser när det gäller säkerhet och prestanda oavsett väderförhållande.

Skandinavien, Ryssland och Kanada är det nya däckets huvudmarknader. Ice Zero kommer till en början i 30 dimensioner från 16 till 21 tum och under 2014 tillkommer sedan ytterligare dimensioner. ■



Pirellis nya dubbdäck Ice Zero har en ny patenterad dubbteknik kallad "Dual Stud", alltså dubbeldubb, som uppges ge samma effekt som två vanliga dubbar.



”

Bilarna accelereras med hjälp av en katapult efter att först ha dragits med en släde upp till startområdet, där det finns en vändskiva i bästa gamla lokstalls-stil.

Däcktester med katapultstart

KONKURRERANDE däcktillverkare har fått en ny däcktestar-måttstock att förhålla sig till sedan Continental byggt sin nya testanläggning AIBA (Automated Indoor Breaking Analyzer) i sin "hemmaarena" Contidrome i Hannover.

AIBA stod klar i december 2012 och måhända har Continental nu tagit ett så långt däcktestutvecklingssteg att konkurrenterna helt enkelt måste göra något liknande.

Att simulera förhållanden och körsätt på en vetenskapligt repeterbar nivå har alltid varit svårt när man är beroende av yttre faktorer som vind, luftfuktighet, temperatur, underlag med mycket mera, men i den här anläggningen går det att repetera förhållanden, underlag och bromskraft på exakt samma sätt. Året om.

Ingenjörer med fria händer

Byggnaden är 300 meter lång och gick från idé- och projektstadium till färdig anläggning på bara drygt ett år. Många idérika ingenjörer fick lite friare händer än vad man normalt förknippar med tysk grundlighet.

Bilarna accelereras med hjälp av en katapult efter att först ha dragits med en släde upp till startområdet, där det finns en vändskiva i bästa gamla lokstalls-stil. Katapulten kopplas till bilens dragkrok och själva skjutsystemet är för övrigt hämtat från berg- och dalbanevärl-

den. Jämför till exempel med Kanonen på Liseberg i Göteborg.

Systemet är helt förarlöst och förutom att inbromsningarna alltid sker stringent, utan mänsklig felmarginal, undviks också arbets-skador. Testförare som ligger och bromsar hela dagarna får en repeterad rörelse och påverkan som kan leda till en permanent skada.

Beläggningar simuleras

Underlagen består av utbytbara plattor där alla beläggningar kan simuleras, med eller utan olika mängder vatten. Bredvid själva huvudbanan finns dessutom en länga med en isbana där man kan testa med stabila temperaturer ned till minus tio grader.

Återstår att se vad den här innovationen kommer att ha för påverkan

på utvecklingen. Hos Continental menar man att precisionen har ökat rejält, med hela 70 procent!

Vad tycker konkurrenterna om AIBA? Är de verkligen tvungna att följa efter?

Inte helt oväntat verkar konkurrenterna måttligt imponerade, att döma av de svar DäckDebatt fått på frågan "Continental har byggt en inomhusanläggning för bromstester där bilarna skjuts iväg med katapult innan de bromsas. Conti hävdar att testernas precision ökat med 70 procent och att konkurrenterna kommer att tvingas bygga liknande anläggningar. Kommer ni att bygga en liknande anläggning eller har ni kanske redan det. Eller behövs det inte?"

Michelin: "Vi är väl medvetna om vad Conti håller på med, men man måste också vara medveten

om att de även är starka inom olika tekniska system till bilar, såsom utveckling av ABS och ESP, vilket gör det mer relevant för dem att ha en sådan här inomhusanläggning. Michelin har inte den här typen av utrustning utan genomför i stället andra typer av tester."

Bridgestone (Sverige): "Vi har inga uppgifter eller indikationer på att Bridgestone planerar någon form av liknande anläggning".

Nokian: "Av sekretesskäl vill inte Nokian Tyres produktutveckling ange vilken typ av testmetoder som används och vi vill heller inte kommentera konkurrenternas testmetoder."

Goodyear: "Vi utvecklar och effektiviserar kontinuerligt våra testmetoder och -anläggningar, men har inget att offentliggöra nu." ■



Rätt färdriktning, ready to launch.



Katapulten klar, en styrarm i fronten säkrar riktningen.



Tung förbättring

Redan efter några månader med den nya lagen om vinterdäck på tunga fordons drivaxel finns tydliga tecken på betydligt förbättrad däckstandard. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

FÖLJS DE NYA reglerna om krav på vinterdäck på tunga fordons drivaxel?

Transportstyrelsen och Trafikverket har initierat en undersökning i ämnet. Denna genomförs av Däckbranschens Informationsråd i samarbete med Polisen. Huvudsyftet är alltså att följa upp vilket genomslag de nya reglerna om vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon verkligen fått.

Genom att däcktyp även kontrolleras på övriga axlar får man också mer underlag och ökad kunskap som kan ligga till grund för eventuellt kommande diskussioner om krav på vinterdäck även på andra axlar, även om den frågan inte är aktuell just nu.

I exempelvis Norge är det redan idag i praktiken krav på vinterdäck eller kedjor om det är vinterväglag, även om kravet är formulerat som

att man ska ha rätt utrustning för väglaget. Det innebär att polisen avgör, och det gör den norska polisen med besked: Tunga fordon som kommer till gränsen med "fel" utrustning får byta däck eller vända!

I Norge förbereds dessutom en ny lag för tunga fordon. Den lär stadga vinterdäck med 5 mm mönsterdjup på alla axlar!

Undersökningen genomfördes i Stockholm och Kristianstad i början av mars. Totalt kontrollerades cirka 500 lastbilar och bussar. Resultaten beräknas klara i april/maj och kommer då bland annat att publiceras på dackinfo.se.

Resultatindikation

DäckDebatt kan dock redan nu ge en indikation på resultatet. Vi hängde med ut på "fältet", i detta fall Stockholms frihamn, en dag i mars när tull, polis och däckgranskare kon-

trollerade alla tunga fordon som kom med färjor från våra östra grannländer – och alla vi pratade med gav positiva besked.

– Däckstandarden har överlag blivit mycket bättre bara på det senaste året, liksom även standarden på bilarna, konstaterade polisinspektör Roger Pil, som denna dag ledde arbetet inom polisens sex man starka tunga grupp.

Bilarna som sådana krävde inte många ingripanden, men däremot var det flera chaufförer som tvingades säkra lasten bättre innan de fick köra vidare. Några av dem hade lastsäkringsutrustning med sig i bilen, men hade struntat i att använda den...

Förutom den tunga gruppen fanns tre poliser från trafiken på plats för att kolla chaufförernas nykterhet, som denna dag visade sig god.

Tulltjänstemännen var också cirka ett halvdussin till antalet, men trots idogt klättrande och klängande in i lastutrymmen och över allsköns gods fann de inget av särskilt intresse.

Det gjorde däremot däckkontrollanterna Peter Lindh och Stefan Olsson.

– De flesta har bra däck, men här dyker upp många udda däckmönster som vi inte sett till här hemma, konstaterade Peter, som normalt jobbar på Goodyear.

– Det var två däck som jag inte riktigt kunde avgöra vad det var för sort, men annars ser det jättebra ut, tyckte Stefan, undersökningsutlånad från Continental.

Imponerad överlag

STRO:s informationschef Bernt Wahlberg instämmer med föregående tyckare. Bernt deltog under



– De flesta har bra däck, konstaterade Peter Lindh, utlånad till Däckbranschens Informationsråd från Goodyear.



– Det mesta ser jättebra ut, tyckte även Stefan Olsson, utlånad till Däckbranschens Informationsråd från Continental.

” Lastbilarna hade överlag bra däck, jag är faktiskt imponerad – utom av bussbranschen, för åtminstone i Kristianstadstrakten såg jag flera bussar med riktigt dåliga däck.

en av dagarna vid kontrollerna i frihamnen och dessutom vid en liknande kontroll en vecka tidigare i Kristianstad:

– Mycket bättre än jag väntat mig. Lastbilarna hade överlag bra däck, jag är faktiskt imponerad – utom av bussbranschen, för åtminstone i Kristianstadstrakten såg jag flera bussar med riktigt dåliga däck. ■



Bernt Wahlberg på STRO är imponerad – utom av standarden på bussdäcken i Kristianstadstrakten.



Trafikverket eller Transportstyrelsen?

Det finns flera olika myndigheter som verkar inom transportområdet – men vilken myndighet gör vad? DäckDebatt reder ut begreppen.

Lite förenklat kan man säga att Trafikverket ansvarar för den praktiska verksamheten i trafiken, medan Transportstyrelsen sköter den administrativa delen av transportsystemet.

Trafikverket (trafikverket.se) ansvarar sålunda för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, men också för den långsiktiga planeringen av transportsystemets utformning för alla trafikslag. Även det praktiska trafiksäkerhetsarbetet är Trafikverkets ansvar, tex vägmiljöns utformning, uppsättning och skötsel av fartkameror och beslut om fartgränser – och inte minst däckfrågor!

Trafikverket hanterar även kunskapsprov, körprov för körkort och taxiförarlegitimation samt kunskapsprov för trafik-tillstånd och yrkesförarkompetens. Även upphandling av interregional kollektivtrafik ingår i Trafikverkets verksamhet.

Transportstyrelsen (transportstyrelsen.se) utformar reg-

ler och kontrollerar om och hur de efterlevs, ger tillstånd (körkort och certifikat), registrerar ägarbyten och inkasserar fordons- och trängselskatt. Transportstyrelsen hanterar järnvägs-, luftfarts-, sjöfarts- vägtrafik-, körkorts- och yrkestrafikfrågor, ger tillstånd – till exempel för körkort och flygcertifikat – och för register över fordon och förare.

Övriga myndigheter i "trafikbranschen" är:

Trafikanalys, som granskar beslutsunderlag, utvärderar åtgärder och ansvarar för statistik, **Luftfartsverket**, som bedriver flygledning för civilt och militärt flyg i Sverige samt ansvarar för säkerheten i och utvecklingen av svenskt luftrum, **Sjöfartsverket**, som ansvarar för säkerhet och framkomlighet till sjöss samt för byggande, drift och underhåll av sjöfartens infrastruktur, samt **VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut**, som är ett oberoende forskningsinstitut inom transportsektorn. VTI är störst inom transportforskning i Sverige och utför tillämpad forsknings- och utvecklingsverksamhet som rör samtliga trafikslag.

Nokian slår Nokianrekord

För Nokian är det en hederssak att vara snabbast på is. Pirelli var där och hackade för två år sedan, men då slog Nokian och Janne Laitinen tillbaka direkt. Och nu har denna duo slagit till igen – och slagit sitt eget gamla världsrekord. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Nokian

MED 335,713 KM/H har Nokians testförare Janne Laitinen slagit sitt eget och Nokians två år gamla världsrekord på is med 4,103 km/h.

Det gamla rekordet på 331,610 km/h från den 6 mars 2011 var bara 0,915 km/h snabbare än de 330,695 km som Pirelli en knapp månad tidigare noterat med förre rallyvärldsmästaren Juha Kankkunen bakom ratten i en fyrhjulsdriven Bentley Continental Supersports Convertible. Då slog han sitt eget fyra år gamla rekord på 321,6 km/h, också då i en Bentley – men den var skodd med Nokian-däck!

I år har Nokian presenterat sitt nya Hakkapeliitta 8 och då var det förstås lämpligt att använda detta för att öka på rekordmarginalen. Testbilen var densamma som för två år sedan, en några år gammal och något modifierad Audi RS6 med en trimmad V10 dubbelturbomotor som hetsats till en bit över 800 hk. Delar av bilens luftintag var övertejpade och ytterspeglarna var bortmonterade för att minska luftmotståndet. Även chassit hade modifierats med bland annat tuffare stötdämpare.

Vid den förra rekordkörningen rullade bilen på dubbade Hakkapeliitta 7, men nu alltså på nya Hakkapeliitta 8 i dimensionen 255/35R20 97 T XL med nya dubbtäckningen Nokian Eco Stud 8. Rekordet kördes den 9 mars i bitande vinterkyla på en 12 km lång isbana på Bottenviken utanför Uleåborg.

– Att testa däck i extrema förhållanden till deras yttersta gränser gagnar konsumenterna. Med världsrekordkörningen ville vi ställa nya Hakkapeliitta 8 framför en stor utmaning. Vid körning i riktigt hög hastighet måste däcken klara av mycket stora krafter. Bilen flyttar sig 93 meter under en sekund och dubbarna slår mot isen 43 gånger i sekunden. Utöver greppet är köregenskaperna och stabiliteten mycket viktiga egenskaper vid den här typen av körning, konstaterar Matti Morri, chef för teknisk kundservice på Nokian Tyres.

Nokian Tyres testförare Janne Laitinen är en mångfaldig världsrekordpilot. Han har arbetat som testförare i 25 år och han har två tidigare isvärldsrekord. Förutom det tidigare nämnda rekordet från 2011 slog han i mars förra året världsrekordet för elbilar på is med en hastighet på 252,09 km/h.

Då satt han i finska yrkeshögskolan Metropolias högtekniska elbil E-RA (Electric RaceAbout), som har en elmotor på 280 kW och var skodd med Hakka 7 i dimension 225/40R18.

Guinness organisation har detaljerade regler för världsrekord på is. Tiden och hastigheten för körningen under en kilometer mäts när bilen kör banan åt båda hållen. Rekordet är genomsnittstiden mellan dessa två mätningar. Starten sker flygande och körningen får pågå under en timme.

Isen ska vara i naturligt skick och den får inte kratsas eller behandlas med kemikalier. Däcken på bilen måste vara kommersiellt tillgängliga och de måste vara godkända för trafik i det landet där världsrekordkörningen sker.





”

Att testa däck i extrema förhållanden till deras yttersta gränser gagnar konsumenterna.



Bilsalongen i Genève 2013:

Många bilar, ännu fler däck

Den är stor men inte för stor, trevlig och någorlunda hanterlig samt årlig och oftast vårlig. Genève har helt enkelt världens bästa bilsalong! **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Björn Sundfeldt m.fl.

SJÄLVKLART ÄR DET bilar som är huvudsaken på bilsalongen i Genève – men här finns faktiskt cirka 4,5 gånger fler däck än bilar (många av dessa har fortfarande reservhjul), vilket i runda slängar innebär 4000 däck – och flera av dem är helt nya!

Bridgestone premiärvisade till exempel sitt konceptdäck "Large and Narrow concept tire", som alltså är stort och smalt, ungefär som bildäck såg ut på 1930-talet. Tanken

är att smala däck med större diameter ska ge lägre rullmotstånd och minska risken för vattenplaning.

Med smala däck minskar luftmotståndet, och Bridgestone hävdar att bränsleförbrukningen minskar även jämfört med de däck som idag har lägst rullmotstånd. Det högre marktrycket minskar dessutom risken för vattenplaning.

Om och i så fall när konceptet blir "på riktigt" säger Bridgestone

inget om, bara att man ska vidareutveckla det för användning i framtida bilmodeller.

Även Goodyear visade upp ett konceptdäck. Det kallas EfficientGrip AA Edition, är framtaget i fyra storlekar och uppges "sätta en ny standard och ha den bästa klassificeringen av våtgrepp och rullmotstånd ett däck kan erbjuda idag". EfficientGrip AA Edition ska främst användas som grund för vidare

forskning och utveckling av kommande däck.

Hos Goodyear kunde man också studera det extremt tystrullande däck City Hush och Dunlops nyutvecklade racingdäck för Green GT, en välgasdriven tävlingsbil som debuterar i årets 24-timmars på Le Mans den 22–23 juni.

Pirelli visade också – bland alla damer – upp racingdäck, men här gällde det förstås Formel 1. Pirelli

” Förutom däck av alla de slag är det väl inte helt ointressant med ett svep bland de fordon som däcken brukar sitta på.



Lamborghini Veneno har en V12:a på 740 hk, klarar 0-100 på 2,8 sekunder och toppar 350 km/h. Byggs i tre exemplar (+ en hemlig fjärde bil till Batman).

är ju ensam leverantör av F1-däck och dessa visades både fristående och monterade på en Formel 1-bil, dock en så kallad mockup. Pirelli framhöll också att man nu specialanpassar sitt PZero Corsa Asymmetric för originalmontering på en mängd supersport- och lyxbilar, som Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Mercedes och Porsche, och att däcken då får en "autograf" med bilmärket ingraverat i däcksidan.

Continental presenterade det nya SUV-däcket ContiCrossContact LX2 och de nya transportbilsdäcken ContiVanContact 100 och 200. ContiCrossContact LX2 ska ge låg förbrukning, kort bromssträcka och precisa vägegenskaper samtidigt som det är bekvämt på vägen och tufft nog för lättare terräng. ContiVanContact 100 är ett robust däck avsett för transporter på alla typer av vägar, medan 200-versionen är tänkt för

snabbare transporter på bra vägar.

Yokohama visade upp sitt nya "flaggskepp" Advan Neova ADO8R, som är en utveckling av ADO8 och så nära racingdäck ett gatlegalt däck kan komma.

LaFerrari

Men förutom däck av alla de slag är det väl inte helt ointressant med ett svep bland de fordon som däcken brukar sitta på, och som vanligt i Genève fanns även de av alla de slag; i alla tänkbara former och färger – och för all del även i en del tidigare otänkbara sådana.

Mest rabalder – före, under och efter avtäckningen – orsakade Ferraris nya och nästan tusen hästkrafter starka supersportbil LaFerrari. Den har kolfiberkaross, bromskraftåtervinningssystem från F1 (KERS) och en drivlina med en elmotor och en 6,3 liters V12:a på tillsammans 963 hk – samt en prislapp på närmare elva

miljoner kronor, vilket inte hindrar att ett tusental hugade spekulanter redan anmält sig. Enligt Ferrari ska dock endast 499 LaFerrari byggas.

McLarens nya supersportbil P1 är liksom LaFerrari en hybrid, men den har "bara" en V8 – men med turboladdning och 737 hk – och en elmotor på 179 hk. Totalt alltså "bara" 916 hk, men McLaren P1 byggs bara i 375 exemplar och blir alltså mer exklusiv än LaFerrari.

Men båda dessa är massproducerat allmångods jämfört med Lamborghini Veneno, som byggs i tre "serieproducerade" (näja) exemplar lackerade i var sin kulör: En röd, en vit och en grön, som i den italienska flaggan. En fjärde bil ska Lamborghini behålla inom företaget. Veneno är en utveckling av Aventador och har en 6,5-liters V12-motor på 740 hk. Annat som vattnade många munnar var Porsche 911 GT3, lilla läckra Alfa Romeo 4C och Toyotas snygga

öppna konceptversion av GT86, som genast bör sättas i produktion.

Vardagliga bilar

Men mer intressant än vrålsnabba och svindyra supersportbilar är måhända mer vardagliga bilar för vanliga människor, som till exempel Volkswagen Golf. På Genève-salongen utnämndes den till Årets Bil 2013 och därefter kunde man i Volkswagens jättelika monter beskåda fem nya versioner av Årets Bil: Golf GTI (med 220 hk dubbelt så stark som den första GTI:n), snålsnabba Golf GTD och gasdrivna Golf TGI BlueMotion samt de extremrymliga kombiversionerna Golf Variant och Variant TDI BlueMotion.

VW visade också upp den äntligen produktionsklara XL1, världens snålaste bil som drar knappt en liter diesel per 10 mil. "Enliters-



Yokohamas Advan Neova ADO8R är en utveckling av ADO8 och så nära racingdäck ett gatlegalt däck kan komma.



Bridgestones "höga och smala" tillåter högre tryck än dagens konventionella däck, och tack vare nyutvecklade mönster ska rullmotståndskoefficienten reduceras med 30 procent jämfört med ett konventionellt däck i dimensionen 175/65 R15.



LaFerrari var utan tvekan salongens drottning; snygg men ovanligt muskelstint för att vara en dam: 963 hk.



Pirelli erbjuder sitt PZero Corsa Asymmetric-däck med bilmärkets "autograf" ingraverad i däcksidan.



Viktig VW-nyhet: storlastaren Golf Variant.



McLarens P1 utmanar LaFerrari men har "bara" 916 hk.



Dunlopdäck för vätagasdriven Le Mans-racer.



Att bilar ska prata med föraren är ingen nyhet men har nu blivit en trend. Här är det Ford som vill snacka med mässbesökare...

bilen" har varit "på G" sedan 2002 och drivs nu i färdigt skick av en diesel på 48 hk i samarbete med en elmotor på 27 hk.

Tryckluftshybrid

Hybridbilar fanns cirka tretton på dussinet, vanligast med kombinationen bensin- och elmotor. Citroën-Peugeot (PSA) provar ett annat sätt för att få ner förbrukningen på sina bilar; man satsar på tryckluft.

"Hybrid Air" har utvecklats i samarbete med Bosch. Tryckluften lagras i tankar under bilen och laddas vid inbromsning eller genom att bensinmotorn används för att komprimera luften. Bilen kan köras på enbart tryckluft, på tryckluft i kombination med bensinmotorn och enbart på bensin. Tryckluften räcker dock bara några hundra meter och används främst för att stötta förbränningsmotorn när den belastas hårt. Hybrid Air sägs vara billigare än "konventionell" hybrid-

teknik, väga mindre och ta mindre plats – men om det är en teknik som kommit för att stanna återstår att se.

Fler spioner än vanligt

Bilspionerna var i alla fall på plats och granskade Hybrid Air. Dessa spioner, eller konkurrentanalytiker som de föredrar att kallas, har för varje år blivit allt fler och utgörs inte längre bara av medelålders män utan också av ett flertal unga damer (det är inte bara den tekniska utvecklingen som går framåt i bilbranschen) – och de svärmade som allra tätast runt det helt nya israelisk-kinesiska bilmärket Qoros, som debuterade med en modell i Golf-klassen som kort och gott kallas 3.

I utvecklingen av den bilen har bland annat ett 20-tal svenskar deltagit (många från Saab) och mycket talar för att Qoros blir den första Kina-byggda bilen som på allvar kör in i Europa, vilket ska ske nästa år. ■



Jämliksträvandet har nått även ett av bilbranschens smalare nischjobb: En av flera kvinnliga "bilspioner" granskar bakluckans låsmekanism på nya israelisk-kinesiska Qoros 3.

” Hybridbilar fanns cirka tretton på dussinet, vanligast med kombinationen bensin- och elmotor. Citroën-Peugeot (PSA) provar ett annat sätt för att få ner förbrukningen på sina bilar; man satsar på tryckluft.



Goodyears konceptdäck Efficient-Grip AA Edition ska användas för utvecklingsarbete.



Damer och däck samt en F1-atrapp i Pirellis monter.

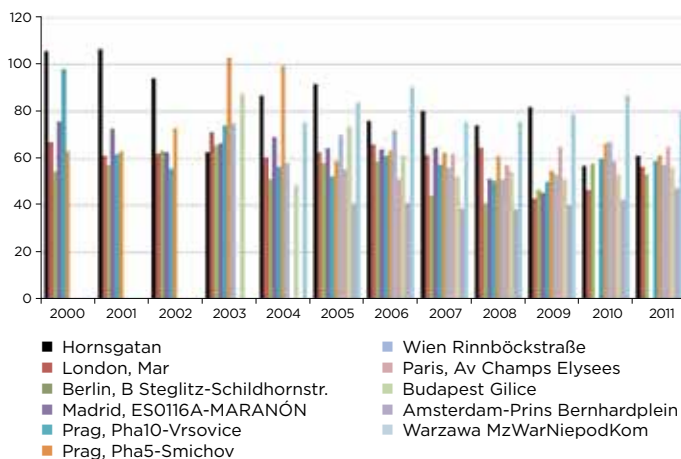
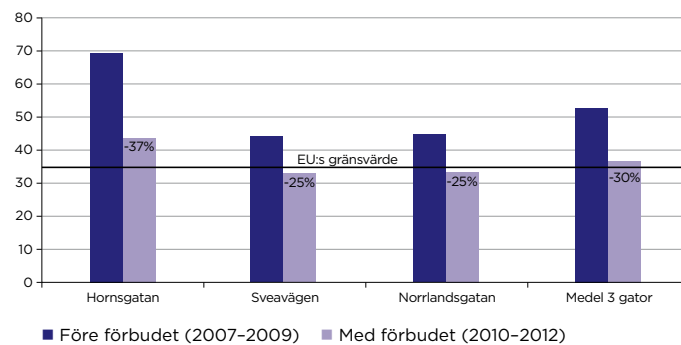
Källorna till partikelhalterna väl kända!

UNDER RUBRIKEN "DET ljusnar i partikelfrågan" i Däckdebatt (nr 2 2013) citeras riksdagsledamoten Lars Beckman (M), som hävdar att dubbdäcksanvändningen inte har något direkt samband med partikelhalterna. Beckman hänvisar till en rapport som han beställt av Riksdagens utredningstjänst (RUT) "Dubbdäck och PM10-halter". Men rapporten visar tvärtom att dubbdäcksanvändningen är viktig för partikelhalterna. Ett stort antal studier både i laboratorium och ute i verklig trafikmiljö har visat att dubbdäckens beläggningsslitage ger upphov till kraftigt ökad partikelbildning jämfört med odubbade vinter och sommardäck. Dubbdäcken ökar bildningen av både väldigt små partiklar (några tiotal nanometer) och stora partiklar (större än någon tusendels millimeter). Stockholm har minskande nivåer av partiklar, vilket till stor del beror på att lokala åtgärder har satts in. Bland annat så infördes dubbdäcksförbud på Hornsgatan den 1 januari 2010, vilket har gjort att dubbdäcksanvändningen har minskat inte bara där utan även på andra innerstadsgator och längs infartslederna. Den största förbättringen syns på Hornsgatan, där också dubbdäcksanvändningen har minskat mest, med ungefär 40 procent. För första gången någonsin klarades EU's gränsvärde för partiklar på Hornsgatan under 2012.

Beckman hävdar också att dubbdäck inte kan vara orsaken till de höga partikelhalterna i Stockholm eftersom många städer med dubbdäcksförbud har högre genomsnittliga halter. Men det finns många andra källor än dubbdäck som kan bidra till höga partikelhalter. Detta finns väl belagt i en rad vetenskapliga studier där man noggrant mäter partiklarnas kemiska sammansättning och storleken på partiklarna. Exempelvis ger dieselfordon och kol- och vedeldning höga utsläpp och de sker under en stor del av året, vilket leder till att



Antal dygn högre än 50 mikrogram PM10 per kubikmeter



de genomsnittliga halterna blir höga. Det speciella med situationen i Stockholm är att medelhalterna under året är förhållandevis låga, samtidigt som man mäter upp väldigt höga partikelhalter under några få månader av året (i sam-

band med torra vägbanor). Om man t ex jämför de 35 högsta dygnshalterna på Hornsgatan i Stockholm med motsvarande högsta värden på likvärdiga, eller till och med mer trafikerade gator, i storstäder som Paris, London, Madrid, Berlin, Prag

och Warszawa så har Hornsgatan haft bland de högsta värdena varje år från år 2000 fram t o m 2009. Den här bilden står i stark kontrast till den som presenteras i RUT's PM, där man jämför de genomsnittliga halterna under året. De högsta dygnsvärdena i Stockholm beror till största delen på dubbdäcken.

Ofta hävdas i debatten att dessa relativt stora partiklar inte är lika farliga som de mindre partiklarna. Utifrån nyligen publicerade samband mellan halterna av de stora partiklarna och dödsfall i Stockholm kan man uppskatta att de orsakar mellan 30 och 40 förtida dödsfall per år i allmänbefolkningen. För Sverige totalt saknas motsvarande data, men utifrån befolkningstal kan man uppskatta att det minst kan handla om det dubbla antalet om Göteborg, Uppsala och alla andra större städer med liknande problem inkluderas. Resultaten från studien i Stockholm stämmer med resultat från andra undersökningar i t ex Barcelona och Rom, där man ser en signifikant påverkan på dödligheten av grova partiklar från Sahara. Till detta ska läggas tidigare studier som påvisat påverkan på luftvägssjukdomar, speciellt för de som har problem med astma.

Det är viktigt för folkhälsan att begränsa användningen av dubbdäck i städer. Trafiksäkerhetsvinsten med dubbdäck i städer torde vara betydligt mindre än skadan som de orsakar i form av hälsovådliga partiklar, ökade bullernivåer, vägsitage och ökad nedsmutsning. I flera norska städer har dubbdäcksavgifterna lett till kraftigt reducerad användning av dubbdäck och lägre partikelhalter utan att man kunnat notera väsentligt försämrad trafiksäkerhet i form av t ex ökade dödsolyckor.

Christer Johansson

Professor, Institutionen för tillämpad miljövetenskap, Stockholms universitet och Miljöutredare, Miljöförvaltningen, Stockholms stad.

Hornsgatans luft fortfarande lika smutsig som före dubbdäcksförbudet!

NÄR JAG LÄSER artikeln i DäckDebatt nr 2 med rapporten från seminariet om biltrafikens betydelse för utsläpp av föroreningar i luften blir jag minst sagt konfunderad. Vet politiker och forskare egentligen vad de talar om? Är det inte så att flera av dessa har en egen agenda, att helt enkelt få bort dubbdäcken?

Nu har vi haft tre vintrar med riktigt vinterväder, det vill säga låga temperaturer och ganska mycket snö. Det allra värsta scenariot på länge utspelades i vintras på viadukten vid Tranarp på E4 då massvis med framför allt tung trafik körde ihop i blixthalka i två våldsamma olyckor, en på varje sida av broarna. Ingen av de tunga fordonen hade dubbdäck kan jag nog lugnt påstå. Vi har så lätt att glömma sådana här händelser, men vi får inte glömma att när det är ishalka så polerar varje odubbdat fordon underlaget och det blir ännu halare för den som kommer efter. Därför får dubbdäck inte förbjudas.

Artikeln rubrik är "Det ljusnar i partikelfrågan". Påståendet verkar vara hämtat från olika uttalanden, bland annat från professor Christer Johansson vid Stockholms Universitet. Han säger att PM10 sjunker snabbare än NO₂.

Den viktigaste orsaken är att vi nu har haft tre vintrar med rejält vinterväder. Det innebär långa perioder med kyla, snö på vägbanorna och salt för att få bort snön. Det innebär i sin tur våta vägbanor och minimal produktion av PM10. Gatukontoret har säkert varit mer aktiva med renhållningen kan jag tänka.

På Hornsgatan har dubbförbud rätt sedan 1 januari 2010. Vi är således inne på det fjärde året utan dubbdäck i normal omfattning på denna gata. Jag har följt utvecklingen av PM10 vid mätstationen på Hornsgatan sedan 2008. Veckan 2-9 mars i år visade det sig att



På Hornsgatan har dubbförbud rätt sedan 1 januari 2010. Vi är således inne på det fjärde året utan dubbdäck i normal omfattning på denna gata.

PM10-halten steg upp till mycket höga nivåer, motsvarande de höga nivåer som forskarna tidigare har framhållit som extremt höga och orsakade av dubbdäck.

Nu råder sedan fyra år totalförbud mot dubbdäck. Som jämförelse finns ett diagram från veckan 2-9 februari 2013 med PM10-värden som är bara ungefär en tiondel av de som fanns 2-9 mars. Skillnaden ligger huvudsakligen i den relativa fuktigheten, som de aktuella veckorna i februari och mars var mycket hög respektive mycket låg.

Det intressanta är dock att PM10-värdena har stigit till så höga värden trots dubbförbudet sedan tre år på Hornsgatan. Forskare och politiker tycks blunda för att dubbförbudet knappast har betydelse särskilt mycket för PM10-halterna. Det är intressant att konstatera att forskarna antligen har förstått att PM10-nivåerna i utlandet kan vara mycket högre än hos oss, trots att de helt saknar dubbdäck, något som jag påtalade för många år sedan.

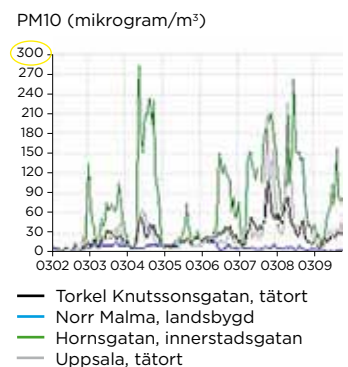
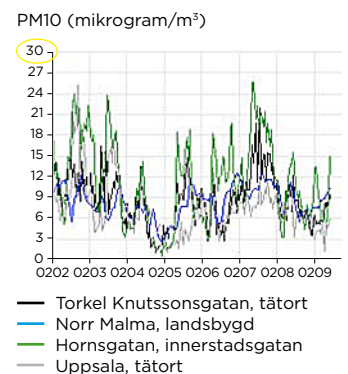
Professor Johansson sa då att det beror på att de har så många fler dieslbilar än vi. I Sverige har dieslbilar blivit mycket populära. Är det de som är det egentliga problemet? Varför då skylla på dubbdäcken?

Att bilisterna fortsätter att köpa dubbdäck, trots många års intensiv propaganda för att minska andelen dubbdäck, visar trots allt att bilisterna själva känner ett behov av den ökade säkerheten. Samtidigt skapar de omedvetet säkerhet för de som kör odubbdat. Därför är tanken att avgiftsbelägga dubbdäcken helt fel, menar jag. Varför straffa de som skapar ökad säkerhet för andra, inte minst den tunga trafiken?

Jag oroar mig verkligen för den dagen då Transportstyrelsen med regeringen i ryggen beslutar sig för att förbjuda dubbdäck i Sverige. Då får vi nog nöja oss med extremt låga hastigheter vid vinterväglag. Yrkestrafiken kommer inte att tolerera så låga hastigheter. Paradoxalt nog är de nya reglerna om

vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon i första hand till för att öka hastigheten så att lastbilarna inte utgör ett hinder i trafiken.

De bifogade diagrammen är kopierade från Stockholms och Uppsala Läns Luftvårdsförbunds webbsida och har endast tillförts en ring runt maximalvärdet på PM10-koncentrationen.



I veckan 2-9 mars förekom PM10 koncentrationer upp till 10 gånger så höga som veckan 2-9 februari på Hornsgatan i Stockholm. Dubbdäck är förbjudna och kan alltså omöjliga vara orsaken till de höga värdena i mars. Nivåskillnaden beror mest på den relativa fuktigheten och om vägbanan är våt eller torr.

Halvard Nilsson
tidigare utvecklingschef,
Gislaved Däck 1972-1994

Replik på DäckDebatt nr 2/13, där optiker Lars Salmonson pläderade för återkommande kontroller och högre krav på synskärpan hos bilförare.

Nollvisionen är möjlig även med dagens krav på synskärpan

FÖR EN OPTIKER är det förstås naturligt att se att brister inom det egna kunskapsområdet som viktigare än sådana som handlar om andra sjukdomar. Det är därför inte förvånande att Lars Salmonson (LS) efterlyser strängare krav för körkortsinnehav när det gäller synskärpan och pläderar för regelbundna kontroller hos optiker.

Utifrån en bredare kunskap om vad det är för medicinska tillstånd som orsakar trafikolyckor skulle det vara mer motiverat att kontrollera alla körkortsinnehavare för överkonsumtion av alkohol och äldre förare för demenssjukdom. Kontroller för att hitta de som har epileptiska anfall eller sådan svår psykisk sjukdom att man själv inte förstår hur sjuk man är, skulle sannolikt vara mer angeläget än att undersöka synskärpan.

Det som ändå kunde tala för att ställa krav på en regelbunden undersökning av synskärpan är att undersökningen är enkel att utföra och värdera. Naturligtvis har Transportstyrelsen ingen annan uppfattning än att synskärpan med hjälp av glasögon, linser eller operation ska vara så bra den kan vara, men det finns inget bra vetenskapligt stöd för att kraven borde vara strängare än de är idag för att klara trafikens krav

Det finns heller inget som talar för att nedsatt synskärpa är en vik-

tig orsak till att krockar inträffar. En optimal synskärpa ger oss bättre möjlighet att läsa vad gatan heter där vi färdas, men för att läsa på större trafikskyltar innebär en synskärpa på 0,5 (= "femte raden") inga problem och ger inte någon betydelsefull nedsättning av förmågan att upptäcka andra fordon eller trafikanter.

Kravet om en synskärpa på 0,5 för personbil är likadant över hela Europa och också normen i de flesta andra länder i världen, även om vissa stater i USA kan ha funnit en egen anledning att ställa högre krav.

Vad de undersökningar på Bilprovningen som LS nämner visar känner jag inte till närmare, men har svårt att tro att varannan bilist skulle se för dåligt för att uppfylla kravet om minst 0,5. Däremot kanske det är många som kan få sin synskärpa något förbättrad med synkorrigering.

Något krav från myndigheten om återkommande undersökning av synskärpan är inte att förvänta och heller inte strängare krav. Om landets optiker däremot kan erbjuda frivilliga undersökningar för att ge körkortsinnehavare möjlighet att uppnå bästa möjliga synskärpa är detta naturligtvis inget som Transportstyrelsen motsätter sig.

Lars Englund
chefsläkare, Transportstyrelsens
Trafikmedicinska Råd

Glöm inte det sunda förnuftet

EUROPAVÄG 22 GÅR från Malmö, skär snett igenom Skåne och försvinner sedan norröver genom Blekinge. Skånes stundtals flacka landskap med mycket åker bjuder på storslagna vyer.

Ibland ser man vägen slingra sig flera kilometer i fjärran. Då upptäckte jag långt, långt där borta ett kraftigt grönt ljus. Va fasen... Vad är det? Grönt... då är det ju i alla fall inte en varning.

Någon kilometer senare ser jag att det nog är en skylt vid sidan av vägen. Ytterligare någon kilometer senare passerar jag en skylt med kraftigt grönt lysdiolldjus med någon svart text i. Hinner uppfatta att det ska hållas någonting med Eslövs, möjligen BK, i någon hall. Oklart vad eller var, texten är liten och kontrasten dålig.

I en minut hade en del av trafikmiljön pockat på min uppmärksamhet för att sedan lämna mig delvis ovetande. Musiken på radion var bra så jag behövde inte byta kanal, och telefonen låg tyst i fickan, så det var egentligen bara den gröna skylten som fångade min uppmärksamhet.

Tänk dig nu scenariot att Nisses åkeri ringer och har fått punka på en trailer. "315/80, OK vi är där med servicebilen om 20 minuter". Packar in vad som kan behövas och ger oss iväg.

Väl framme vid haveristen inser vi att vår servicebil skall konkurrera med ljusskyltar, kommunikation och underhållning och allt annat som rör sig runt vägen. Nu gäller det att ha resurser att överrösta denna konkurrens. Vi har ringt, Polisen har lovat att komma, men har lite smått med resurser för tillfället. "Men ni kan börja, så kommer det en patrull om en stund"...

Kanske borde vi ha med oss ett litet tivoli i servicebilen, det skulle väcka uppmärksamhet. Nåja, det var väl att ta i, men man kan inte ha nog med blinkljus, skyltar och konor, långt före arbetsplatsen.

En intressant grej är dock att vi inte får ha blå blyxtljus. Men det är inget som hindrar att man har blå dekorationsljus i en trädgård bred-

vid vägen. Även Polisen har således konkurrens om uppmärksamheten.

Åk gärna ut till platsen och skaffa en överblick hur det ser ut, men börja inte på någonting förrän det är HELT KLART ATT MAN KAN GÖRA JOBBET UTAN RISK!

Det är SVEVIA som "äger" vägen och som skall se till att man har tillgång till en säker arbetsplats. Det är Polisen som skall se till att arbetsplatsen förblir säker under hela arbetet.

Men det är DU och bara DU som är ansvarig för arbetet. Detta innebär att du inte skall börja på ett arbete om du inte är säker på att du kan avsluta det på ett säkert sätt.

Detta gäller nu inte bara de jobb vi gör på vägen. Vi kan bli tvungna att skapa en arbetsplats vid en skogsmaskin i skogen, en hjullastare på en byggplats, en traktor på en åker, eller varhelst det finns ett fordon på hjul. Här ställer det ofta krav på underlaget. Vi måste kunna lyfta maskinen och vara säkra på att marken inte rämnar under domkraften.

I den trygga verkstaden hemma kan vi skapa en säker arbetsmiljö som hela tiden förfinas med bättre utrustning, klimat, ljus och bullerdämpning. Den tillfälliga arbetsplatsen är just tillfällig, men får naturligtvis inte vara mindre lämpad för det. För familjens del spelar det ingen roll om man är på verkstaden eller ute med servicebilen, dom vill alltid att man kommer hem.

Så nu gäller följande: Vi skall ha assistans när vi är ute på vägen. Det är tyvärr inte alltid som resurserna räcker till att få assistans från Svevia eller Polisen. Då får vi begära assistans från samma instans som när vi är på åkern eller bygget, vi måste ha med oss DET SUNDA FÖRNUFTET!

Det sunda förnuftet säger att vi aldrig skall börja på ett arbete som vi inte vet att vi kan slutföra säkert. Lyssna noga på det och ta inga risker!

Däckskoleutbildaren
Göran Eklund



PRIMEWELL

PDM331

FÖR KRÄVANDE FÖRHÅLLANDEN!

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



TPMS Sensorer



Profiler TPM II Plus

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

Verktyget mäter:

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

Verktyget ger information om:

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

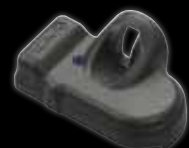


Programmeringsbara TPMS sensorer

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



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



CONTINOVA

www.continova.se

Continova AB Kungsparksvägen 31 434 39 Kungälv Tel. 0300-521400 Fax. 0300-521401 e-mail. info@continova.se

FVU Forbans
Verkstads
Utrustning