

DÄCK DEBATT



NR 5 • 20 NOVEMBER 2013 • PRIS 65 KR

SNART ÄR DET VINTER OCH DÄCKEN DE SLINTER

*Nya vinterdäck, dubbregler,
däcktester, dubbskiva...*

TPMS

*– problem eller
möjlighet*

REGNIGT RINGENRACE



Automässan mot nya rekord

En bokstavligen tung mässa med massor av hjulutrustning.



Från teori till praktik

Blivande däck- & hjulmekaniker på praktik hos Ulrix.

EXTREME WINTER PERFORMANCE

WINTRAC XTREME S



Wintrac xtreme S. EN NY STANDARD FÖR SÄKERHET PÅ SNÖ, IS OCH VÅTA OCH TORRA UNDERLAG, WINTRAC XTREME S SOM SKAPATS I SAMARBETE MED GIUGIARO DESIGN. INTERNAL SIPE LOCKING TECHNOLOGY (ISLT) GER ÖVERLÄGSET GREPP OCH STYRPRECISION. WINTRAC XTREME S: SNYGG DESIGN OCH ETT EXTREMT HÖGPRESTERANDE VINTERDÄCK I ALLA AVSEENDEN.

GIUGIARO
DESIGN

WWW.VREDESTEIN.SE

VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU

Innehåll

November 2013

14

VINTERDÄCK ÄR RÄTT - MEN PÅ VILKET SÄTT

Nya regler för dubbdäck som många tillverkare kommer runt genom slitagetester, sammanfattning av de senaste testerna och en ny uppfinning som kanske kan ersätta dubbdäcken.



Mässa med extra tyngd
Automässan i Göteborg verkar bli större, tyngre och mer intressant än någonsin.



Teori är nog bra...
...och med praktik blir det ännu bättre. Ulrix i Malmö är en av de första verkstäderna som tar emot praktikanter från den nya gymnasiala utbildningen i hjul-
utrustningsteknik.



TPMS drabbar alla
Snart ska alla nya bilar vara utrustade med automatisk lufttrycks kontroll. Dyrt för bilägarna! Bra eller dåligt för däckbranschen?



Swärd är vår värd
Familjen Swärd i Jönköping är närmast synonym med däck. I 45 år har Janne Swärd och fru Kicki jobbat med både bildäck och större däck.



Rätt däck när det regnar
För vanliga bilar är ett bra regndäck ett vanligt däck med bra mönster. Inom racing är det special special och skillnad på vinst och förlust, men visar också upp en imponerande teknikbredd.



DäckDEBATT
Aftonbladets Robert Collin tycker till om regeringens dubbdäckdirektiv till Trafikverket.

ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat 42 DäckDEBATT

Kunskap på väg

Att sommaren är över och hösten gjort sitt intrång betyder ju ökade aktiviteter i vår bransch. Det märker vi på kansliet varje dag. Däckrazziorna har som vanligt genomförts på förväntat och uppskattat sätt av både deltagare och media. Förutom i Sverige och Finland numera också i Danmark. De utförliga resultaten redovisas senare, men en första indikation tyder på framsteg både vad gäller mönsterdjup och lufttryck.

För ett par månader sedan hade Nordiska Däckrådet möte med DRF som värd (se även sid 6), och där utbyttes en rad resultat och redovisades tänkbara framtida projekt.

Vidare har Norge nu fått en liknande däcklag för tunga fordon som Sverige har sedan ett år tillbaka, och även i Norge har framkomligheten varit tongivande vid beslutsunderlaget.

Vi kan också konstatera att införandet av TPMS (se sid 30) på nya fordon under 3,5 ton har satt verklig fart på frågeställningarna; här krävs betydligt mer praktisk information om handhavandet. Detta tror jag dessutom inte är det enda som kommer att lanseras från fordonstillverkarna via EU de närmaste åren, i syfte att försöka återta kommandot på efterservicemarknaden – det framgår om inte annat av att Motorbranschens media kontinuerligt publicerar servicenyheter som kräver nya kunskaper och vidareutbildningar och "ackrediteringscertifikat".

Inom DRF sjösätter vi nu – tillsammans med TYA och via deras kunskapsportal – de första avsnitten av det nya utbildningsmaterial som vänder sig till gymnasieskolorna med Transport och Fordonsprogram på sin utbildning. Där kommer att finnas en ny inriktning vid namn Däck- och Hjulutrustningsteknik, som eleverna kan välja och utbildas till Däck- & Hjulmekaniker (se sid 26). Detta första avsnitt behandlar produkten "däcket" som följs upp med "fälgerna" som sedan bildar "hjulet". Nästa avsnitt behandlar hjulets betydelse för fordonets funktion och säkerhet, och så vidare. Först PV, sedan LV/buss, industri, jordbruk, skogsbruk och sist eventuellt gruvindustridäcken/-hjulen. En lång och mödosam väg, men oundviklig för vår bransch framtid.

Sist men inte minst fortsätter arbetet med att rekognosera möjligheterna till ett gemensamt branschkansli – och missa nu inte att gå in på www.dackdebatt.se/lvu och hjälp till att göra denna tidning ännu bättre (se sid 28)! .



Förbundsordförande DRF
Ansvarig utgivare

Redaktör

Björn Sundfeldt
bjorn@ddebatt.se

Ansvarig utgivare

Sven-Erik Fritz
sven-erik.fritz@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

Vi Bilägare



BWG Hakkapeliitta

MAXAD

KOMFORT

- Suveränt vintergrepp
- Högklassig slitstyrka
- Enastående körstabilitet
- Anmärkningsvärt lågt rullmotstånd
- Slitagevarnare DSI och WSI
- M+S märkt





FOTO: Riva/Linde



Nordiska Däckrådet i Sverige

DEN 19 SEPTEMBER samlades Nordiska Däckrådet i Stockholm med DRF som värd.

Vid mötet redovisades som vanligt olika däckrelaterade aktiviteter och myndighetsmöten i de olika länderna, från Sverige bland annat gymnasieutbildningen och

branschrådsmöte med "fordonsservice på väg". Naturligtvis diskuterades också olika framtidsfrågor som fordonsservicebranschen står inför, som till exempel införandet av TPMS på alla nya bilar (se även sid 30).

Bakom DRF:s styrelseordförande

Sven-Erik Fritz står (fr.v.) Lasse Dahlqvist, Vianor, Östen Brännäs, Bildäcksförbundet i Finland, Erik N.Rasmussen, DMO, Volker Nitz, DBFR, Jesper Sörensen, DSL, Pentti Määttä, Autokumi, Hroar Braathen, Dekkimportørenes Forening och Bernt Wahlberg, STRO. ■



Firestones nya traktordäck 850/75R42 är i dimensionen DT23 världens hittills största och har nyligen hittat till Danmark, närmare bestämt till Kristian Kappel på hans gård Brunshøjgaard i Thy, där jättedäcken monterats på gårdens stora Steiger 450-traktor. De USA-tillverkade däcken mäter 232 cm i diameter och fälgarna är 107 cm höga. Varje däck väger 510 kg och klarar en last på 9,5 ton i upp till 50 km/h.

Däckia växer vidare

HÄRKEBERGA DÄCK AB i Enköping och KM Däck och Fälgspecialisten AB i Upplands Väsby är nya medlemmar i Däckia-kedjan.

- De nya partnererna innebär att vi fortsätter att stärka vår rikstäckande kedja och utökar vår kapacitet ytterligare. Vi har en styrka i vårt varumärke och att vi ger våra partner bästa möjliga support att driva sina verksamheter, säger Nicklas Ericsson partneransvarig på Däckia.

Härkeberga Däck tillhörde tidigare Däckpoolen och KM Däck tillhörde Däckarna, men kommer att profileras om till konceptpartner och ingå i Däckias servicenät. Däckia-kedjan har nu 67 egenägda verkstäder och 48 partners, varav 23 är konceptpartners. ■



Snabbt SUV-däck från Hankook

KOREANSKA däcktillverkaren Hankook fortsätter sin offensiv för att på sikt bli rankat som premiumtillverkare. Senaste nyheten är att prestandadäcket Ventus S1 evo2 till våren 2014 kommer i en SUV-version i 30 dimensioner från 17 till 22 tum. ■



Hankook bygger i USA

ÄNNU EN NYHET från Hankook är att företaget ska bygga sin första fabrik i USA. Beräknad byggstart i slutet av 2014, beräknad produktionsstart under 2016 och beräknad kostnad 800 miljoner dollar (ca 5,7 miljarder kronor). När USA-fabriken är i drift ska Hankooks årliga produktionskapacitet nå elva miljoner (11 000 000) däck. ■



”Klä bilen personligt och stiligt”

AV PRESSMEDDELANDET OM den nya fälgen Vizioso från finska Barzetta framgår att den ”ger perfekt glädje till bilkörning! Fälgköpare ska numera inte skämmas för att välja fälgarna enbart efter utseendet. Folk kör inte mera en kall och opersonlig bil, utan vill klä bilen personligt och stiligt” och även att ”den glöder vår tids lekfulla och ystra anda.” Rekommenderat pris för Vizioso (8x18 tum) är 1199 kronor. ■



Körkort ger ungdomsjobb

BILLIGARE KÖRKORT SKULLE minska ungdomsarbetslösheten, enligt en rapport från HUI Research. Bland ungdomar utan körkort är arbetslösheten 2-3 gånger större än för ungdomar med körkort. Ett körkort kostar i genomsnitt 15 000 kronor vilket är en stor kostnad, särskilt för ungdomar där möjligheten till sommarjobb stadigt minskat de senaste åren.

Rapporten har tagits fram på uppdrag av arbetsgivar- och branschorganisationer inom motor- och transportsektorn. I den konstateras att en sänkning av körkortskostnaderna med 10-20 procent skulle öka andelen unga som tar körkort - och därigenom också sysselsättningen - med omkring 2 000 personer. Det skulle i sin tur ge en ökning av bruttonationalprodukten med 300-600 miljoner kronor.

Körkort viktigast

Körkort rankas bland arbetsgivare som den viktigaste faktorn efter utbildning för att få jobb. I en studie genomförd av Svenskt Näringsliv uppgav 60 procent av arbetsgivarna att körkort var nödvändigt för anställningsbarhet.

Andelen 18-24-åringar som har körkort har minskat från 76,5 procent 1989 till 57 procent 2012. Det får konsekvenser på många olika plan, både vad gäller mobilitet, trafiksäkerhetsutbildning, sysselsättning, utanförskap och urbanisering.

- I rapporten undersöks fyra olika förslag för att sänka kostna-

derna för den enskilde. Samtliga förslag är tämligen enkla att genomföra och skulle minska ungdomsarbetslösheten till en rimlig eller obefintlig kostnad, hävdar Farbod Rezania på Svenskt Näringsliv.

Fyra förslag till sänkta körkortskostnader:

1. En momssänkning från 25 till 6 procent kan generera 1 000 nya jobb till en kostnad av 120 000 kronor per arbetstillfälle. Åtgärden kan bli självfinansierande.
2. RATT-avdrag motsvarande RUT- och ROT-avdragen kostar cirka 300 miljoner kronor per år. Kan skapa 1 000-2 000 nya jobb vilket gör reformen intressant. Många av dem som tar körkort har dock inte en tillräckligt stor inkomst för att dra av utgiften emot.
3. CSN-lån för körkort. Billig åtgärd för staten men samtidigt en reform som är svår att beräkna sysselsättningseffekterna av. Ett lånesystem skulle dock bryta moment 22; för att få jobb krävs körkort - för att ha råd med körkort krävs ett jobb.
4. Effektivare process och slopad självfinansiering. Körkortsutbildning och tillsyn ska idag vara självfinansierande med avgifter som tas från körkortstagare och trafikskolor. Om detta slopas skulle vissa kostnader kunna bäras av staten. En offentlig översyn av körkortsprocessen skulle kunna ge effektivisering och lägre kostnader. ■

Nytt Michelin-däck för lätta lastbilar

X[®] MULTI™ D är Michelins nya drivaxeldäck för dimensionen 17.5 tum avsedd för lätta lastbilar med totalvikt max 16 ton.

Enligt Michelin ger X[®] MULTI™ 18 procent längre livslängd, 12 procent lägre rullmotstånd och 5 dB lägre ljudnivå än föregångaren (MICHELIN XDE 2) och det är godkänt som vinterdäck i både Sverige och Norge (3 Peak Mountain Snow Flake-märkt).

Däcket finns tillgängligt i följande storlekar: 215/75 R 17.5 225/75 R 17.5 235/75 R 17.5 245/70 R 17.5. ■

Nytt trailer-däck från Continental

HTR 2 XL 385/65 R 22.5 heter Continentals nya trailerdäck för regional distributionstrafik. Däcket har förhöjt belastningsindex (164) och är avsett för fordon med singeldäck. ■

Taxi undantas från dubbdäckförbud

STOCKHOLMS STAD HAR tidigare avslagit en begäran från Svenska Taxiförbundet om att taxibilar med dubbdäck ska få trafikera Hornsgatan i Stockholm. Taxiförbundet överklagade ärendet till länsstyrelsen och Länsstyrelsen har nu gett Taxiförbundet rätt.

Även 2010 fick taxiförbundet avslag av Stockholms stad i samma fråga. Då tvingades förbundet ta ärendet ytterligare ett steg i överklagandehierarkin, till Transportstyrelsen, som den 30 juni 2011

beslutade ge taxi undantag från förbudet. Transportstyrelsen slog i sitt prejudicerande beslut då bland annat fast att ”ungefär samma resultat kunnat nås om de lokala trafikföreskrifterna hade utformats så att förbudet inte omfattade fordon som används i taxitrafik eller genom att undantag hade föreskrivits med stöd av 13 kap 3 och 4 § trafikförordningen. Dessa frågor kan prövas i ärenden om lokala trafikföreskrifter eller om undantag från förbudet. Mot bakgrund härav ska

undantaget tidsbegränsas.”

Stockholms stad har ännu inte ändrat de lokala trafikföreskrifterna eller meddelat föreskrifter om undantag för taxi. Därför tidsbegränsas beslutets giltighetstid även denna gång, till och med den 30 april 2014.

Svenska Taxiförbundet utgår från att staden snarast kommer att ta fram ett regelverk som ger dubbdäckförsedda taxibilar rätt att vid behov trafikera Hornsgatan. ■



DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Ringcentralen i Storuman

och pratar med ägaren Peter Thuleson

Hallå där, hur va´re här?

– Jo tack, det knallar, svarar Peter Thuleson, när DäckDebatt stövlar in mitt i fikapausen.

Blir norrlänningar lika överraskade som sörlänningar av att det blir vinter varje år?

– Nja, det har nog blivit lite bättre med framförhållningen på senare år. Fast jag tror att det där är lite psykologiskt, folk vill liksom inte tänka på att det ska bli vinter igen.

Vad har ni för fördelning mellan odubbmat och dubbat här uppe?

– Jaa, det är en ganska låg procent, det är då inte över fem procent odubbmat.

Går det bra ekonomiskt också?

– Nja, det går väl, men visst har det varit en vikande trend, och internetförsäljningen gör väl sitt till.

Hur hamnade du i den här branschen?

– Jag var åkare förut och kände ju den tidigare ägaren. 2003 gick jag in som delägare, 2005 började jag jobba i firman och 2008 tog jag över hela företaget. Nu är vi fyra som jobbar heltid och under högsäsong brukar vi ta in en eller två som extra.

Namn: Peter Thuleson

Ålder: 45 år

År i branschen: 8 år

Bor: Långsjöbyn

Nya medlemmar i DRF

Ringtjänst i Kungälv AB, Kungälv

LBM Däck, Uppsala

Olofströms Däck & Bilmontering HB, Olofström

Åby Biltillbehör AB, Åby

JM Däck & Fälg AB, Enköping

Haraldssons Däck AB, Östersund

Söderdäck AB, Stockholm

KåVe Däck AB, Åstorp

Johan Grahn, Ljung

Tyrepartner Sweden AB, Kalmar

Com4Tires

Com4Tires

Com4Tires

Com4Tires

Com4Tires

First Stop

Fristående

Däckarna

Däckpoolen

Korresponderande

Snålare lastbilsdäck från Goodyear

KMAX OCH FUELMAX är två helt nya serier med lastbilsdäck från Goodyear. Båda serierna består av styr-, driv- och trailerdäck. Namnen anspelar på deras egenskaper: KMAX är byggt för maximal körsträcka, medan FUELMAX är framtaget för maximal bränsleeffektivitet.

De nya däcken riktar fokus mot den ekonomiska prioriteringen,

som enligt Goodyear kan vara körsträcka eller bränsleeffektivitet.

Enligt Goodyears egna tester ger de nya styr- och drivdäck KMAX S och KMAX D en förbättring av livslängden på upp till 30 respektive 35 procent jämfört med föregångarna, medan styr- och drivdäcken FUELMAX S och FUELMAX D minskar rullmotståndet med upp till 6 respektive 10 procent. ■

DäckPartner blir svenskare

SEDAN STARTEN 2002 har DäckPartner i Sverige utvecklats starkt och har nu 124 verkstäder knutna till kedjan, som till 100 procent ägs av sina medlemmar i Sverige, Norge och Finland genom ett aktieinnehav: alla medlemmar har alltså en aktie, vilket är lika med en röst. Alla medlemmar, oavsett storlek i omsättning, betyder lika mycket. Tidigare har en stor del av administrationen legat i Norge, men från årsskiftet kommer DäckPartner att verka med egna bolag i respektive land. Dessa förändringar

genomförs för att man snabbare ska kunna svara upp på respektive lands möjligheter i en allt tuffare marknadssituation. Samarbetet mellan länderna kommer att fortsätta och intensifieras, framför allt när det gäller profilering, inköp och fleetbearbetning. ■



Filmade tips

VERKSTADSKEDJAN COM4TIRES, före detta Däckkonomen, meddelar att man "väljer säkerhet och kvalitet i första hand" och att ett steg i detta arbete är att ansluta medlemmarna till DRF. Nästa steg är "Glenns Däckskola", som görs i kortfilmsformat.

– Vi har försökt att skapa filmer som tar upp viktiga säkerhetsaspekter för den bilburne konsumenten, men med glimten i ögat, förklarar Johanna Carlund som är

konceptansvarig för Com4Tires.

Filmerna är lättsamma och korta och huvudpersonen Glenn Svensson är en kille med många års erfarenhet i däckbranschen.

– De flesta som jobbar i däckbranschen känner Glenn, och förhoppningsvis blir han känd för den breda massan i framtiden.

Alla heter Glenn i Göteborg, så enkelt är det, avslutar Johanna. Första filmen om Glenn finns på www.com4tires.se. ■



Tystare däck från Continental och Pirelli

BÅDE CONTINENTAL OCH Pirelli har nyligen introducerat ny däckteknik som väsentligt ska minska ljudet från däcken. Tekniken för att minska däckbullret tycks vara närmast identisk hos båda tillverkarna – och båda fabrikaten kommer till en början som originalutrustning (OE) i samma dimensioner på nästan samma Audi-bilar: RS6 Avant och RS7 Sportback respektive RS6 och RS7, som normalt rullar på 20-tumshjul.

De båda "tysta" däcken är tillval och har dimensionerna 275/30R21 och 285/30R21.

Sänkning med nio decibel

Den nya däcktekniken från Continental uppges kunna sänka ljudnivån med upp till nio decibel (!), medan Pirelli anger två till tre decibel, vilket redan det av örat upplevs som en halvering.

Däckljud orsakas av vibrationer i luften som komprimeras när däckets pressas mot vägen och överförs från däck till hjulnavet innan det når kupén via styrning och hjulupphängningar. För att dämpa ljudvågorna har båda tillverkarna valt en lösning som innebär att däcken får en beläggning av "skumplast" (Conti) eller "polyuretansvamp" (Pirelli) på insidan.

Om det är någon skillnad i den kemiska sammansättningen eller om företagen bara använder olika namn på beläggningen är oklart. Klart är däremot att tekniken är som effektivast på stora lågprofil-däck och på grov asfalt och att Conti kallar sin teknik för ContiSilent, medan Pirellis har beteckningen PNCs (Pirelli Noise Reduction System).

Om och när tekniken kommer på fler däck återstår att se. ■

Ökad avkastning med lufttryckskalkylator

OM EN LANTBRUKARE vill öka sin avkastning och samtidigt skona jorden handlar det inte bara om att ha rätt däck till varje användningsområde. Lika viktigt är det att ha rätt lufttryck i sina däck, hävdar Michelin, som därför lanserat en webbaserad lufttryckskalkylator.

Kalkylatorn finns sedan något år i Frankrike och har nu introducerats i Sverige och fem andra europeiska länder.

Lantbruksmaskiner måste kunna dra olika typer av utrustning med olika vikt och verka under förhållanden som kan skilja sig markant från en säsong till en annan. Därför kan det optimala däcktrycket variera beroende på användningsområde och andra omständigheter.

Michelins lufttryckskalkylator mäter lufttryck för traktordäck, men också för däck till skördemaskiner, sprutor och vagnar, och den webbaserade kalkylatorn är mycket lätt att använda. Med bara ett par klick får användaren rådgivning om det mest lämpliga lufttrycket.

Lufttryckskalkylatorn finns på michelin-lantbruksdack.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 kuvertering!
- 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

Är du redo för vintern?
GREEN
 OTR

Regummeringar av entreprenaddäck

WWW.GREEN-OTR.EU

EDGARS VABULIS +371 26573053 INFO@GREEN-OTR.EU

ARI STEINER +358 500 620028 ARI.STEINER@MCROLLS.FI



Dumperdäck från Michelin

X-SUPER TERRAIN+ är Michelins nya off-road däck för midjestyra dumperar och enligt Michelin är det bättre på det mesta. Däcket ska ge ökad säkerhet och flexibilitet samt förbättrad produktivitet vid stora arbetsplatser, samtidigt som det också ska bidra till ökad lönsamhet och mindre miljöpåverkan. Däcket finns till att börja med tillgängligt i den mest populära dimensionen 29.5 R25 och är en direkt ersättare till Michelin X-SUPER TERRAIN. ■



Lennart tar klubban

LENNART LOMAEUS PÅ Michelin Nordic är ny ordförande för DFTF (Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening). Lennart (th) efterträder Per-Åke Beijersten (tv), Nokian Däck AB, som svingat DFTF-klubban i drygt tio år. ■

Bridgestone är störst

VÄRLDENS STÖRSTA däcktillverkare heter fortfarande Bridgestone, enligt amerikanska facktidningen Tire Business. Det är femte året i rad som det japanska däckföretaget ligger i topp. Tvåa är som vanligt numera Michelin, trea är Goodyear och Continental behåller sin fjärdeplats.

På listans undre halva har japanska Sumitomo och koreanska Hankook klättrat var sitt steg (se tabellen) och strax utanför tio-i-topp är indiska Apollo på väg uppåt.

Däcktillverkarnas tio-i-topp

2013	2102	Tillverkare
1	1	Bridgestone
2	2	Michelin
3	3	Goodyear
4	4	Continental
5	6	Sumitomo
6	5	Pirelli
7	8	Hankook
8	7	Yokohama
9	9	Maxxis
10	10	Hangzhou.

Marangoni drar ner

DRYGT 400 ANSTÄLLDA är utan jobb sedan italienska däcktillverkaren Marangoni har lagt ner produktionen av PV- och SUV-däck vid fabriken i Anagni ca sju mil söder om Rom. ■

DTM kör vidare på Hankook

DEN TYSKA standardvagnsmästerskapet DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) – som inte är ett dugg standard – kör vidare på Hankooks prestandadäck Ventus i ytterligare tre år. ■



Michelin bromsar tungt

PÅ MICHELINS UPPDRAG har väl ansedda tyska testföretaget DEKRA bromstestat fyra lastbilsdäck på vått underlag – och bästa bromsverkan gav (kanske inte helt oväntat) MICHELIN X MultiWay 3D XZE & XDE, som i genomsnitt hade 44,9 meter kortare bromssträcka än de konkurrerande däcken Bridgestone R Steer 001 & R Drive 001, Continental HSR 2 & HDR 2 och Goodyear RHS II & RHD II+.

Testet genomfördes på en våt vägbanan med låg friktion. Samtliga däck i testet var nedslitna så pass mycket att endast 1/3 av det ursprungliga mönsterdjupet återstod. Samtliga däck som deltog i testet var av den senaste generationen.

– Vi ville testa däckens säkerhet i deras verkliga användning. Däck är bara nya under ett fåtal kilometer, den större delen av tiden som däcken används är de mer eller mindre nedslitna. I vår värld ger detta ett mycket mer verklighets-troget resultat än om vi hade utfört testet med helt nya däck.

Förarna ute på vägarna måste kunna lita på att däcken håller måttet genom hela däckets livslängd, så att vara bäst i test på bromssträcka när däcket är nedslitet två tredjedelar känns väldigt bra, säger Anders Lindgren, teknisk expert för lastbilsdäck på Michelin i Norden. ■



Anders Lindgren, teknisk expert för lastbilsdäck på Michelin i Norden.



MADE IN SWEDEN

**DÄCKSTAPLING-
ETT SMARTARE DÄCKLAGER
ENKELT, SNABBT, EKONOMISKT**

Däckad av alla lyft?
Vi har marknadens
bredaste sortiment,
alltid anpassat för dig!



Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL

Tel. 046-540 70 01 | www.svenskalagersystem.se

PÅ NYA POSTER



Eddie Runfors

Eddie ny VD på NDI

Efter två år som marknadsansvarig för NDI:s däckedja Superdäck har **Eddie Runfors** utsetts till VD för Nordisk Däck Import i Lund.



Pär Landberg

Pär tar över Pirelli...

I förra numret av DäckDebatt intervjuades Aimone di Savoia Aosta, sedan två år ansvarig för Pirellis nysatsning på den nordiska marknaden, och sedan försvann han till Ryssland som chef för Region Ryssland och Norden. Förra Däckia-chefen Pär Landberg tar över som VD för Pirelli Tyre Nordic.

– Det blir intressant att ta klivet från ett marknadsbolag till producentsidan, men även att få arbeta med hela det nordiska perspektivet. Men samtidigt är det just förståelsen för och kommunikationen med detaljistledet som är utmaningen för Pirellis framgång, förklarar Pär Landberg.



Ulrica Söderström

...och Ulrica basar på Nokian

Ulrica Söderström har utsetts till ny VD för Nokian Däck AB, där hon efterträder Per-Åke Beijersten, som styrt företaget i 27 år.

Ulrica har arbetat på Nokian i sex år, de tre senaste som försäljningschef.

Två nya på Compiler

Mikael Bergman är försäljningschef på Compiler i Malmö och **Malin Gustafsson** har anställts som marknads- och informationsansvarig på samma företag.

Generationsskifte hos Zackrissons

Lennart Zackrisson har lämnat över VD-posten hos Bröderna Zackrisson Bil & Däck AB till sin dotter **Pia Ahlberg**, men han kvarstår som styrelseordförande. Samtidigt har personalstyrkan förstärkts med två nya medarbetare: **Rolf Gyllander**, som har arbetat med personbils däck i 9 år, och **Mats Carlsson**, som arbetat med däck på den tunga sidan i 13 år.

Lennart Zackrisson tänker själv ta det lite lugnare – efter 53 år i däckbranschen.



Rolf Gyllander



Mats Carlsson

Continova förstärker

Continova har från och med september förstärkt Stockholmsdistriktet med ytterligare en representant: **Fredrik Ekh**.



Fredrik Ekh

GEAR UP FOR 2014

Nu är Automässan ännu bredare med utställare inom tunga fordon, plåt och lack.

Miss inte möjligheten att delta på årets viktigaste dagar för framtidens servicemarknad. Ta chansen att möta och göra affärer med fordonsverkstäder, bil- och lastbilshandeln.

Presentera dina nyheter och förbered dig på fyra intensiva, roliga och gynnsamma dagar.

Välkommen att ställa ut!

auto MÄSSAN 2014

**NORDENS STÖRSTA MÖTESPLATS FÖR FORDONS-
OCH VERKSTADSBRANSCENS EFTERMARKNAD**

15–18 januari Svenska Mässan, Göteborg

FVU Fordons
Verkstads
Utrustarna

SVENSKA MÄSSAN
THE SWEDISH EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

SBF
Bildelsgrossisterna



Anmälan och mer info på
www.automassan.se



COOPERTIRES

DRIVEN BY SUCCESS.

Timmy Hansen

Timmy HANSEN

FIA EUROPEAN
RALLYCROSS CHAMPIONSHIP



WSC

M+S SPORT

Cooper är kända för att designa och tillverka några av de bästa off road-däcken i världen. Däck som körs med framgång i bl.a. Dakarrallyt och i Rallycross-EM, där rookien Timmy Hansen gjort succé. Under sin första rallycross-säsong har han utan tvekan visat att han kan vara med och slåss om EM-guldet – naturligtvis på Cooperdäck. Samma fantastiska prestanda återfinns i vårt breda sortiment av personbilsdäck, så oavsett om du kör rallycross eller till och från jobbet så har Cooper ett däck för dig. Vänd dig med förtroende till din däckspecialist eller kontakta oss för mer information, telefon 033-22 23 80.



HA Oil Free



Pro·imp

www.proimp.se

AGI har rullat färdigt

BRISTANDE LÖNSAMHET är orsaken till att AGI i Anderstorp läggs ner nu den första december. Då upphör regummeringen av personbilsdäck och all utrustning Scantyre i Kungälv. Orsaken till att verksamheten gått allt sämre är den

ökande importen av lågprisdäck, konstaterar Per Göran Svensson, VD på Anderstorp Däck. Säljbolaget Anderstorp Däck stannar i Anderstorp och fortsätter att sälja däckmärkena Falken och Interstate samt AGI-däck så länge lagret räcker. ■

Svenska Pang har gått i konkurs

VÄLKÄNDA verkstadsleverantörsföretaget Svenska Pang har gått i konkurs. Familjeföretaget Svenska Pangprodukter AB startades 1964 av Hans och Gördis Claeson och drevs vid nedläggningen av sonen Michael Claeson och hans syster Anneli Silverstolpe.

Företaget importerade maskiner

och material från olika leverantörer i Europa och USA och sålde sedan till gummiverkstäder.

– Jag orkar inte prata så mycket om det. Vi blev uppmanade att gå i konkurs och det känns väldigt tungt, är allt grundaren Hasse Claeson orkar säga när DäckDebattnär honom på telefon. ■

Hankook öppnar eget

DÄCKEN FRÅN SYDKOREANSKA Hankook har sedan länge importerats och sålts av Göteborgs-baserade Amring, men från och med årsskiftet tar tillverkarens nya dotterbolag Hankook Tire Sweden AB

över den svenska marknaden. Försäljningschef är Thomas Holmberg, som räknar med att Hankook Tire Sweden AB får cirka 15 anställda på huvudkontoret i Upplands Väsby norr om Stockholm. ■



Stefano Bettinelli (tv), OEM-ansvarig inom Trelleborg Wheel Systems skogs- och lantbruksdivision tar emot utmärkelsen "Årets leverantör" på AGCO:s anläggning i Atlanta, Georgia i USA.

Trelleborg utsedd till årets leverantör av AGCO Nordamerika

TRELLEBORG HAR UTSETTS till årets leverantör 2013 av AGCO Nordamerika i kategorin "Samarbete". Detta skedde under en ceremoni som hölls den 21 oktober på AGCO:s anläggning i Atlanta, Georgia i USA.

Stefano Bettinelli, OEM-ansvarig inom Trelleborg Wheel Systems skogs- och lantbruksdivision, säger:

– Efter att ha fått den prestigefyllda utmärkelsen årets leverantör av AGCO EMEA 2012 känns det helt fantastiskt att utses till årets leverantör 2013 av AGCO Nordamerika. Det är ett bevis på det engagemang vi delar med AGCO för att förbättra effektiviteten, produktiviteten och hållbarheten i det framtida lantbruket. ■

DIN KOMPLETTA LEVERANTÖR AV DÄCK- MASKINER OCH HJULINSTÄLLARE

JohnBean™

Hjulinställare

Prism 42 Elite

Fördelar med Prism 42 Elite är:

- Unik funktion för att centera ratten.
- Nu ännu kortare sträcka vid rullande skev-
hetskompensering
- Ny användarvänlig programvara
- Hjälpsidor med 3D-animationer
- Grafisk utskrift av hjulinställningsdata
- Färgskrivare
- Utrustad med måltavla på framhjulen
- Funktion för kunddatabas
- Mobilt stativ på hjul
- Fordonsspecifikationer
- Hjulhållare i magnesium för 11-22" ingår

NYHET!

Monteringsmaskin

John Bean CENTAUR

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

Du kan finansiera ditt köp med Leasing till fördelaktiga villkor, kontakta oss för mer information.

Höstkampanj!



Pris från:

88 900:-*

Pris exkl. moms

* Utan uppstartsutbildning



Pris från:

79.500:-

Pris exkl. moms



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



Makten dikterar, Folket obstruerar

Dubbat eller odubbat? Få frågor diskuteras lika ofta som valet av vinterdäck. Men regeringen vet besked – fast valet ska förstås vara objektivt. **TEXT** Björn Sundfeldt

REGERINGEN UPDDRAR ÅT Trafikverket att minska dubbdäckanvändningen (sid 15) och Miljöpartiet vill förbjuda dubbdäck i Stockholms innerstad, men cirka 60 procent av vinterdäckköparna bryr sig inte om politikerna utan väljer ändå dubbat.

Folket obstruerar alltså mot Makten. Folket prioriterar säkerhet, Makten är rädd för EU.

Alla någorlunda erfarna bilförare vet att vid överraskande blixthalka, sådan lömsk ishalka som är svår att se och förutspå, är det bara dubbdäck som hjälper. Vid vanligt vinterväglag går det utmärkt med odubbat, det är bara att anpassa körningen efter omständigheterna

och det klarar de flesta, men det är isen som inte syns och märks som gör att dubbdäcken räddar liv.

Hur många liv går till spillo?

Måhända tar dubbarna också liv genom att riva upp partiklar, men hur många och vilka liv verkar fortfarande tämligen oklart.

Trots det har alltså regeringen instruerat Trafikverket att "skapa förutsättningar för ändamålsenliga och miljömässigt hållbara däckval för att minska användningen av dubbdäck".

Texten i regeringsuppdraget är intressant, inte minst passusen "Det är även viktigt att alla som ska köpa däck kan göra objektiva val". Läs

texten i sin helhet på sidan här intill!

Men redan innan detta uppdrag har gemensamma nordiska åtgärder vidtagits för att minska dubb slitage och partikelspridning. Från den 1 juli i år gäller (som bekant?) att dubbdäck som tillverkats efter detta datum får ha max 50 dubbar per rullomkretsometer, vilket i de vanligaste däckdimensionerna innebär cirka 100 dubbar per däck.

Vägslitagetest

Ett alternativ till denna huvudregel är att däcktillverkare låter utföra ett vägslitagetest – även kallat "over run" – som bevisar att vägslitageeffekten är lägre än gränsvärdet i den nya

dubblagstiftningen. Norge nobbade först "over run" men har nu accepterat detta tills vidare.

Många tillverkare har utnyttjat "over run" och många har klarat provet. "För många" muttras det i branschen, och "fusk" är ett annat påstående som hörs här och där. Återstår att se om det i så fall kan beläggas, eller om däcktillverkarna varit duktigare än väntat när det gäller att anpassa slitageeffekten utan att minska antalet dubbar – eller om gränsvärdet måhända satts för högt?

Helt klart är i alla fall att de nya dubbdäcken inte blivit sämre – att döma av testsammanfattningen på nästa uppslag är det snarare tvärtom.

Regeringsuppdraget

Trafikverket
781 89 Borlänge

Uppdrag att skapa förutsättningar för ändamålsenliga och miljömässigt hållbara däckval för att minska användningen av dubbdäck.

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att skapa förutsättningar för ändamålsenliga och miljömässigt hållbara däckval. Uppdraget ska utföras enligt följande:

- Trafikverket ska i samverkan med relevanta aktörer arbeta med att öka medvetenheten om däckval i syfte att minska andelen trafik med dubbdäck utan att säkerheten minskar. I första hand ska arbetet inriktas på att stödja stora och viktiga aktörer i samhället att under vintersäsongen själva genomföra mer medvetna däckval i sin egen verksamhet och för sina eventuella kunder. Exempel på sådana aktörer är bilimportörer och återförsäljare av bilar, hyrbils- och billeasingföretag, bensin- och däckedjor, taxiföretag samt företag och organisationer med stora bilnehav. Detta kan vara både privata och offentliga aktörer.
- Trafikverket ska i samråd med de relevanta aktörerna följa utvecklingen av användningen av dubbdäck och dess effekt på miljö och säkerhet.
- Trafikverket ska undersöka möjligheten att skapa relevant konsumentinformation, eventuellt genom provning av däck, för att underlätta valet av däck och för att stimulera utveckling av bättre dubbfria däck för svenska förhållanden och med bibehållen säkerhet.

I första hand bör arbetet inriktas på att få till stånd en ändring av däckvalet i de regioner där miljökvalitetsnormen för stora partiklar (PM₁₀) överskrids.

I relevanta delar bör samråd ske med Transportstyrelsen, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket och de kommuner där miljökvalitetsnormen för stora partiklar överskrids.

Lägesrapporter ska redovisas till Regeringskansliet (Närings- och Miljödepartementen) senast den 28 februari 2014 och den 28 februari 2015. En slutredovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet senast den 31 december 2015.

Skälen för regeringens beslut

EU:s gemensamma regler för luftkvaliteten framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa. Direktivet har i Sverige genomförts i 5 kap. miljöbalken, luftkvalitetsförordningen (2010:477) och Naturvårdsverkets föreskrifter. Direktivets gränsvärden anges i luftkvalitetsförordningen som miljökvalitetsnormer som inte får överskridas.

EU-domstolen fastställde våren 2011 att Sverige hade underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt luftkvalitetsdirektivet genom att ha överskridit gränsvärdena avseende stora partiklar:

- under åren 2005, 2006 och 2007 i Norrköping, Södertälje, Uppsala och Stockholm, och
- under åren 2005 och 2006 i Göteborg.

Under våren 2013 mottog Sverige en formell underrättelse i vilken kommissionen konstaterar att överskridandena har fortsatt under 2008–2011. Preliminär information visar att direktivet har överträtts även under 2013.

Studier har visat att den dominerande orsaken till de höga halterna av stora partiklar i luften är det vägsitage som dubbdäck ger upphov till. För att sänka partikelhalterna behöver därför dubbdäcksslitage minska. Staten har gett kommunerna en möjlighet att införa dubbdäcksförbud och har beslutat om att avkorta dubbdäckperioden med två veckor och att minska antalet dubb per däck. Kommunerna har också vidtagit en rad åtgärder såsom förbättrad renhållning med sopmaskiner med ny teknik, dammbindning och dubbdäcksförbud på enskilda gator.

Trots stora ansträngningar har de hittills vidtagna åtgärderna inte varit tillräckligt effektiva. Det är därför nödvändigt att sätta in ytterligare och bredare åtgärder. Bland annat behövs insatser för att påverka de nyckelaktörer på marknaden som har ett stort inflytande på när det gäller val av däcktyp. Ett viktigt skäl att arbeta med dessa organisationer är att de kan påverka sin egen verksamhet. Dessutom kan de enklare ta till sig den kunskap om däckval som är nödvändig för att minimera användningen av dubbdäck samtidigt utan att riskera säkerheten och framkomligheten. Ett annat skäl är att flera av aktörerna har en stor påverkan på sina kunders däckval. Många nya och begagnade bilar säljs med vinterdäck av bilhandeln såväl som av många däck- och bensinkedjor. För sådana organisationer är det viktigt att ha kompetens om bilteknik, behov och däck, vilket de kan ha på ett helt annat sätt än enskilda konsumenter.

För att stödja framförallt de stora organisationerna att hjälpa konsumenter att göra bästa möjliga däckval är det nödvändigt att lämplig konsumentinformation finns att tillgå. Det är även viktigt att alla som ska köpa däck kan göra objektiva val. Sådan konsumentinformation bör behandla såväl miljömässiga som säkerhets- och framkomlighetsrelaterade frågor så att den bidrar till att såväl funktionsmålet som hänsynsmålet inom transportpolitiken kan nås. Uppdraget till Trafikverket ligger i linje med regeringens bedömningar i uppdraget om informationsinsatser och kunskaphöjande insatser inom transportområdet (dnrN2012/6320/TE).

På regeringens vägnar

Lena Ek

Harald Perby

Vinterdäcktester i svenska tidningar:

Fler tester, jämnare resultat!

Dubbdäck eller odubbade däck och i så fall vilken typ av odubbade däck? Frågan om vilken typ av vinterdäck som är bäst och i så fall för vem är lika aktuell i år som alla år.

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Vi Bilägare och Teknikens Värld

SOM SÅ MÅNGA gånger tidigare har DäckDebatte även i år sammanställt resultaten av olika vinterdäcktester som publicerats i svenska tidningar, och vi kan konstatera att testerna är fler än någonsin tidigare och att resultaten överensstämmer bättre än under tidigare år. Bästa exemplet på detta är det odubbade nordiska däcket Nokian Hakkapeliitta R2, som i tre tester rankades som etta och i det fjärde som tvåa!

Aftonbladet har testat 20 däck och som vanligt är det finska TestWorld som gjort grovjobbet uppe i Ivalo-trakten i norra Finland. Av däcken är tolv dubbade och övriga nordiska odubbade.

Auto, motor & sport är nygamla i branschen. För några år sedan publicerade a,m&s samma TestWorld-tester som Aftonbladet, men det samarbetet upphörde. Nu har a,m&s återkommit och publi-

cerar i tre omgångar ett ryskt däcktest som omfattar sammanlagt 25 däck.

Teknikens Världs testlag är ensamt om att göra hela jobbet själva. Alla 21 däck har testats samtidigt, i år hos Arctic Falls mellan Jokkmokk och Älvsbyn. Teknikens Världs testresultat publiceras även i svenska Motor och den finska versionen av Autobild.

Vi Bilägare delar som vanligt på jobbet med finska tidningen Tuulilasi, som svarar för testet av dubbdäck (8 st) medan Vi Bilägares egna däcktestare tar hand om de nio odubbade däcken. Både testerna kördes uppe i Ivalo-trakten, alltså där även Test World håller till.

Uppfyller nya kriterierna

I sammanställningen här intill har vi tagit med de däck som redovisas i minst tre av testerna, med undantag för de odubbade däcken av kon-

tinental typ. Aftonbladet har inte testat några sådana och Vi Bilägare bara ett, varför vi här redovisar resultaten för däck från minst två tester.

De flesta av de testade dubbdäcken uppfyller det nya dubbreglementet, men bara ett – Michelin X-Ice North 3 – genom att dubban-talet reducerats till 50 per rullomkrets-meter. Bridgestone och Hankook säljer tills vidare däck som tillverkats före den första juli i år medan övriga tillverkares däck godkänts enligt det så kallade överrun-testet.

De olika tidningarnas testmetoder är tämligen likartade och att resultaten ändå blir tämligen varierande beror framför allt på yttre förhållanden och på redaktionella avväganden. Att testa vinterdäck är otroligt svårt. Det kan räcka med en grad varmare eller kallare för att underlaget ska ge sämre eller bättre grepp. Trots fli-

tigt användande av referensdäck – alltså samma däck som körs med jämna intervaller för att upptäcka förändringar i underlaget – går det aldrig att helt undvika variationer.

Egenskaperna värderas

När resultaten sedan ska utvärderas blir det frågan om hur de olika egenskaperna ska värderas sinsemellan och då uppstår också skillnader i bedömningarna. Vi Bilägare betygsätter till exempel alla olika egenskaper på en skala från 1 till 5, medan Teknikens Värld viktat de olika egenskaperna. Väg- och bromsegenskaper på snö och is kan exempelvis ge max 20 poäng, medan samma egenskaper på vått och torrt kan ge max 10 poäng. Men trots allt är likheterna i testresultaten större än olikheterna, och alla däck i tabelltopparna i de tre olika kategorierna torde vara väl valda vinterdäck. ■





Testresultat i sammandrag

Dubbäck	Aftonbladet	Auto, motor & sport	Teknikens Värld	Vi Bilägare	Snittplacering
Continental ContiIceContact	3	2	1	3	2,25
Nokian Hakkapeliitta 8	1	1	6	1	2,25
Pirelli Ice Zero	2	4	2	5	3,25
Goodyear UG Ice Arctic	5	6	2	2	3,75
Michelin X-Ice North 3	8	-	4	5	5,7
Bridgestone Blizzac SPIKE-01	7	-	4	8	6,3
Hankook Winter i Pike RS	6	8	-	7	7
Nordiska odubbade					
Nokian Hakkapeliitta R2	2	1	1	1	1,25
Michelin X-Ice X13	1		5	2	2,66
Pirelli Ice Control Winter	3	2	2	6	3,25
Continental ContiViking-Contact 5	5	3	3	4	3,75
Centraleuropeiska					
Continental ContiWinter-Contact TS850	-	1	4	-	2,5
Nokian WR D3	-	4	5	1	3,33
Michelin Alpin	-	6	2	-	4
Goodyear UltraGrip 8	-	5	3	-	4

Tabellkommentar

I tabellerna redovisar vi resultaten för däck som minst tre av de fyra tidningarna testat, med undantag för de centraleuropeiska däcken där vi redovisar däck som testats av minst två testlag. Resultaten är relativt jämna, även om det spretar både här och där. Men även om resultaten inte är entydiga torde man - både som säljare och konsument - kunna räkna med att något av de två eller tre bästa däcken är ett valt vinterdäck. Kanske är det så enkelt att bland dessa däck är billigast bäst!?



Odubbbat men ändå dubbbat

Odubbade däck som ändå blir som dubbade vid behov – utopi eller smart uppfinning?

Thorvald Granström anser att han lyckats med det senare. **TEXT** Björn Sundfeldt

THORVALD GRANSTRÖM FRÅN Stockholm har uppfunnit en "dubb-skiva" som vid behov ska kunna hjälpa odubbade däck så att de blir som dubbade. Thorvald har en konsultfirma som mest sysslat med it-teknik. Uppfinningar har han sysslat med vid sidan om. Men efter pensioneringen har uppfinnandet blivit en heltidssyssla och det senaste är alltså "dubb-skivan" som är tänkt att monteras på utsidan av ett däck eller mellan två smalare däck.

– Skivan snurrar med hjulen och dubbarna går bara in när man bromsar hårt, när antisladdsystemet går i eller om man kommer in i en kurva där bilen vill glida i sidled, förklarar han.

Uppfinningen är patenterad i hela Europa och har testats hos VTI. Syftet där var att i laboratoriemiljö testa isgreppet vid inbromsning med låst hjul för att få en bättre förståelse för hur dubb-skivan påverkar isgreppet.

– Testerna gjordes i vår stationära däckprovsningsanläggning på våt is och mätningarna visade på en avsevärd förbättring av isgreppet vid bromsning med låst hjul.



Thorvald Granström.

Även sidokrafterna vid styrande hjul ökade markant, säger Mattias Hjort, forskare på VTI. Den dubb-försedda skivan är av massivt gummi och ska vara aningen större än hjulet den monteras mot. Dubb-skivan drivs med av hjulet, men när bilen brom-

sas hårt, när antisladdsystemet griper in eller när bilen börjar sladda ska dubbarna gå in hårt och hålla sitt grepp mot vägbanan så länge bilen bromsas eller sladdar. Dubb-skivan ska också kunna användas på bussar och lastbilar. Tanken är att den monteras på några minuter när vintern är i antågande och sedan kan den monteras av när våren kommer.

Test på riktiga bilar

Efter testerna på VTI har Thorvalds projekt fått 100 000 kronor från Skyltfonden för att finansiera framtagning av fyra dubb-skivor för test på riktiga bil.

– Det är förstås lång väg kvar innan det här projektet blir verklighet och jag tror att om det ska bli det så krävs speciellt anpassade däck, kanske två smala däck med skivan i mitten. Men med Skyltfondens pengar ska jag nu först ta fram fungerande prototypskivor så vi kan testa och se att det hela fungerar tillsammans med bilars antisladdsystem och ABS-bromsar.

– Men även om det fungerar bra är det ännu långt kvar. Det lär knappast gå att förverkliga den här idén utan praktiskt och ekonomiskt stöd från en stor däcktillverkare, konstaterar Thorvald Granström. ■



Avsevärd förbättring av isgreppet vid bromsning med låst hjul.

YOKOHAMA

www.yokohama.se



iceGUARD Studless iG50

- Extremt isgrepp under däckets hela livslängd.
- Bränslesnålt.
- Mer säkerhet och bättre bränsleekonomi som gynnar plånbok och miljö.

YOKOHAMA vinterdäck för nordiska förhållanden.

iceGUARD iG50

Friktionsdäck för PV.

iceGUARD iG35

Dubbdäck för PV och 4X4.

GEOLANDAR I/T-S G073

Friktionsdäck för 4X4.

Wdrive WY 01

För kommersiella fordon.





Emil Engelbrekt, säljare, John McNaught, VD, Erwin Lever, produktchef OR & AG och Per Övelius, säljare, firar Bridgestones 25-årsjubileum.



VD John McNaught överlämnar blommor och presenter till Monica Rydell och Gullvi Grönvold som arbetat i företaget sedan start - i 25 år!

Höstkickoff med Com4Tires

UNDER NÅGRA SOLIGA höstdagar i september körde medlemmarna i nya Com4Tires, eller i alla fall nydöpta Com4Tires, sina kick off-träffar i respektive region. Resan startade i Åkersberga utanför Stockholm, mellanlandade på norra västkusten i Stenungsund och avslutades i den sydvästra delen av landet; i Båstad.

Det var högt tempo redan från start. Dagen började med en fartfylld upplevelse i ribbåt ute till havs. Sverige bjöd på härlig höstsol, och efter förmiddagens adrenalinskapande aktivitet var det så dags för nyheter, framtidsplaner och nyttiga diskussioner inne i konferenslokalerna. ■

DÄCKBRANSCHENS EGEN TIDNING:



VILL DU OCKSÅ ANNONSERA I DÄCK DEBATT?

Kontakta Ulf Söderholm
Tel: 08-505 667 82
Mejl: ulf@ad4you.se
www.dackdebatt.se



Nu är Stig-Eddie pensionist

EN LEGENDAR INOM däckbranschen har fyllt pension. Stig-Eddie Olofsson - som var med redan på 60-talet när Stigs Center öppnade i Göteborg - blev 65 den 19 oktober.

25 år i Sverige

HELGEN DEN 21-22 september firade Bridgestone 25 år i Sverige vid Lastberget utanför Bålsta med bubbel, blommor, presenter och fest. ■



Allt du behöver veta om däck:

www.dackinfo.se

Om sidan laddas från en smartphone får man en fråga om man vill gå till mobilversionen och också möjlighet att ladda ner en "knapp" som genväg till mobilversionen (vilket gör att det ser ut som och fungerar ungefär som en app). Mobilversionen är uppbyggd med kortfattade frågor och svar.

När man befinner sig i mobilversionen kan man också välja att gå till webbversionen, som fungerar ok även i en smartphone, eftersom sidan är responsiv och anpassar storleken efter skärmstorleken.



BLI ETT MED DINA DÄCK

Bli ett med vägen så blir vägen ett med dig.

Winter i*Pike RS



Hankooks nya dubbdäck med ny dubbteknik för högre prestanda på snö och is.

Winter i*cept iZ



Ett nytt dubbfritt däck utvecklat för Nordiska förhållanden.

Hankook
driving emotion



Däck och fälg tunga inslag på Automässan

Vart tredje år samlas den svenska eftermarknadsbranschen i Göteborg för att visa upp sig, mingla och göra affärer. Automässan växer och i januari 2014 kommer däck- och fälgbranschen att bli ett ännu tyngre inslag tack vare DRF:s medverkan. **TEXT** Eric Lund

FÖRRA GÅNGEN AUTOMÄSSAN i Göteborg ägde rum fanns ungefär 200 utställare på plats. När det nu drar ihop sig till mässa igen beräknas siffran ha ökat till 240-250. Det vittnar om att Automässan, som arrangeras vart tredje år, är en viktig samlingsplats för en stor del av den svenska fordonsbranschen.

– Med bara drygt två månader kvar till mässan ringer fortfarande presumtiva utställare och vill ha plats. Vi har redan utökat med en extra hall på 2000 kvadratmeter, och eventuellt behövs ännu mer

utställningsyta, säger Carmen Brüning, som är projektledare vid Svenska mässan.

Kanske har det bidragit till det ökade intresset att Däckspecialisternas Riksförbund, DRF, för första gången sedan mässan startade 2005 finns med som samarbetspartner. Många däck- och fälgföretag har funnits i utställarlistan redan tidigare år, men att ytterligare en branschorganisation finns med redan i projekteringen stärker förstås profilen.

– Förra gången besökte 60 procent

av alla landets däckverkstäder med fler än fem anställda mässan, konstaterar Carmen Brüning. Med DRF som samarbetspartner är vår ambition att locka ännu fler.

DRF på två ställen

DRF kommer att finnas representerade på två ställen. Dels i en av de stora mässhallarna, dels en våning upp där ett särdeles viktigt ämne ska lyftas fram: rekrytering av kompetent personal till landets däckverkstäder. Det är ett projekt som drivs tillsammans med TYA (Trans-

portfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd).

– Målet är att göra fler ungdomar intresserade. Branschen behöver påfyllning redan i dag och om tre-fyra år kommer verkstäderna att behöva många utbildade personer, säger Sven-Erik Fritz, ordförande i DRF.

Däck- och hjulbranschen profileras på mässan

Automässan är således ett utmärkt tillfälle att profilera däck- och hjulbranschen för en nyfiken publik. Inom ramen för TYA:s och DRF:s



Förra gången besökte 60 procent av alla landets däckverkstäder med fler än fem anställda mässan

” Med bara drygt två månader kvar till mässan ringer fortfarande presumtiva utställare och vill ha plats. Vi har redan utökat med en extra hall på 2 000 kvadratmeter, och eventuellt behövs ännu mer utställningsyta.



Teamet som ska få Automässan 2014 att bli bättre än någonsin, från vänster Carlos Ferrao, Carmen Brüning, Susanne Rydberg och Jenny Olsson.



Förra gången Automässan i Göteborg ägde rum fanns ungefär 200 utställare på plats. Vid nästa års mässa beräknas den siffran ha ökat till 240-250.

projekt är det tänkt att däck- och hjulutrustningsteknik ska bli en valbar inriktning vid ett antal fordonsgymnasier runt om i landet.

– Det är viktigt med praktik ute på företagen, men det är inte meningen att däckverkstäderna själva ska utbilda personal. I synnerhet som kraven på teknisk kunskap kommer att öka mycket under de närmaste åren, säger Sven-Erik Fritz.

Även andra utställare tar tillfället att locka kompetenta medarbetare, till exempel gör Volvo Personbilar en stor rekryteringsaktivitet riktad mot studenter i samarbete med Polestar och Volvo Cars Business School. Dessutom passar Volvo på att hålla en återförsäljarkonferens med cirka 300 gäster.

Totalt brukar Automässan locka cirka 16 000 besökare, och den siffran hoppas Carmen Brüning uppnå och helst överträffa under mässda-

garna i januari. Kanske rent av upp mot 20 000...

– Men det viktigaste är faktiskt inte kvantiteten utan att rätt besökargrupper hittar hit. När bilverkstäder, reservdelsdistributörer och verkstadsutrustare för såväl lätta som tunga fordon möts handlar det om möten som ska generera lönsam utveckling för alla parter, säger Carmen Brüning.

Massiva satsningar från branschen

Flera däck- och följföretag kommer också att göra massiva satsningar. Ett av dem är Hankook Tire Sweden AB, ett dotterbolag till den sydkoreanska tillverkaren som från och med 1 januari 2014 tar över generalagenturen (de senaste 23 åren har Hankook importerats av Amring i Göteborg).

– Vi satsar mycket pengar på vår närvaro och tänker göra avtryck med

en spektakulär monter. Just nu arbetar vi med att bygga upp hela organisationen och mässan blir ett utmärkt tillfälle att presentera flera av våra medarbetare, säger försäljningschefen Thomas Holmberg. Dessutom tänker Thomas Holmberg och hans kolleger visa upp ett antal produktnyheter:

– Vi har med oss två nya somraddäck för personbilar och tre viktiga nyheter för lastbilssidan. När mässan öppnar har Hankook Tire Sweden AB (med säte i Upplands Väsby) bara hunnit vara generalagent ett par veckor, så det passar bra med en rejäl kundaktivitet när branschen samlas i Göteborg.

Mycket kvällsaktiviteter

Carmen Brüning berättar att Automässan utmärker sig bland alla de arrangemang som huserar hos Svenska mässan:

– Det händer väldigt mycket

efter stängningsdags då det bjuds på mängder av sociala evenemang. Det är populärt att utnyttja mässan och den egna monter som mötesplats fullt ut. Detta är tydligt även för den nya däckverkstadskedjan Best Drive, som ägs av Continental. Verksamheten startade i januari 2013 och ett tydligt mål med närvaron på Automässan är att attrahera nya franchisetagare att ansluta sig.

– Det här är ett bra tillfälle att nå ut, vi bygger något helt nytt och det här är vår stora satsning, säger Annika Bergquist, VD för Best Drive.

– Vår målsättning är att ha 40 franchiseföretag inom tre år. Vi ska vara stora nog att kalla oss kedja, men tillräckligt små för att kunna ge riktigt bra support till alla anslutna företag.

Den totala utställningsytan för årets mässa blir 14 500 kvadratmeter – om inte fler hågade utställare ringer Carmen. ■

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.

BORLÄNGE	27-28 JANUARI
UPPLANDS VÄSBY	29-30 JANUARI
JÖNKÖPING	10-11 FEBRUARI
HELSINGBORG	10-11 MARS

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

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

KUNGENS KURVA	10-11 DECEMBER
MALMÖ	12-13 DECEMBER
JÖNKÖPING	12-13 FEBRUARI
GÄVLE	17-18 FEBRUARI
NORRKÖPING	3-4 MARS



Ställ krav på dina hjul

Innan du sätter dig i bilen så ser du naturligtvis till att ha bra fäste på vägen. Tänk på att däcken och hjulen är den absolut viktigaste faktorn för ditt väggrepp. Därefter kommer chassiet och fjädringen. Först därefter eventuella tekniska kontrollsystem, t ex antisladd.

Mönsterdjupet och lufttrycket är bara två av ett tjugotal tekniska hjulaspekter som kan påverka fordonets säkerhet. Så se till att vårda dina hjul, gärna hos en auktoriserad däckspecialist.



www.drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund - DRF

Intresseorganisation för landets däck- och fälgfackhandel och serviceverkstäder. Vi verkar för säkerhet och miljö i vägtransportsystemet.



Här är de, de tre Hunter-maskinerna från USA med den senaste tekniken.

Bättre utbildning – bättre kvalitet!

Teoretisk utbildning är bra och med praktik blir den ännu bättre. I Malmö har elever som valt Fordonsprogrammet med inriktning på däck nu flera praktikmöjligheter.

TEXT OCH FOTO Peter Sundfeldt

VÄGEN TILL BÄTTRE kvalitet för kunden i verkstadens arbete går, som i så många andra branscher, genom bättre utbildning. Bilbranschen ser bristen på kvalificerad verkstadspersonal som en stor uppgift att lösa för framtiden.

Däckbranschen har kommit till samma insikt, och denna insikt har rullat igång en boll som förhoppningsvis kommer att förändra branschen inifrån och ut.

Traditionellt sett är det svårt att få omvärlden att förstå betydelsen av det som håller fordonet på vägen;

däcken. Det är kanske också därför det inte har funnits något stöd för en utbildning eller lärlingsplan.

DRF, Däckspecialisternas Riksförbund, har tillsammans med TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, tagit fram ett utbildningsmaterial anpassat till gymnasieskolornas fordonsprogram.

Sonderade intresset

Med DRF:s utbildningsmaterial och plan i bagaget tog Ulrik Jönsson på Ulrix Bil & Däckverkstad i Malmö kontakt med några gymnasieskolor

som har ett fordonsprogram för att sondera intresset bland skoledning och elever.

Efter det andra året i gymnasiet fordonsprogram väljer eleverna en inriktning, till exempel teknik, transport, lager eller plåt. Därutöver går det att välja en utökad inriktning och då finns möjligheten att välja däck. Det tredje året ligger tyngdpunkten på en specialisering av tillvalsämnet.

Ulrik fick bara med en skola på tåget, Agnesfridsskolan vid Jägersro i Malmö, som lite överraskande är en

kommunal gymnasieskola. Annars kunde man ju tänka sig att friskolorna skulle vilja ta för sig, men här var det den gamla sortens skola som var hungrigast och mest progressiv.

Fördel med praktikplatser

Där finns en rektor, Jonas Kristiansson, som snabbt insåg fördelen med praktikplatser på däckverkstäder. Idag är det, förutom Ulrix, även Euromaster, Däckia och Vianor i Malmö som har praktikplatser för elever ur fordonsprogrammet från Agnesfridsskolan.



Eleverna ska ju ha framtidens maskiner att lära sig på. Dessutom lyfter det den övriga personalens kompetens när man helt enkelt får föra vidare sin kunskap till nyfikna elever med praktisk kunskapshunger.

– Man rannsakar sig själv lite när ett sådant här projekt sätts igång, det blir en naturlig revidering av hela verksamheten, menar Ulrik.

Verkstäderna måste tillhandahålla handledare, det blir naturligt att utrustningen uppdateras, man tar ett större ansvar.

– Hela verksamheten lyfter, tycker Ulrik, som har investerat i mycket ny utrustning.

Ny utrustning från USA

Han visar tre maskiner som går under namnet Hunter. De är från USA och alla som någon gång kört

bil i det landet, vet hur dålig koll den genomsnittlige amerikanen har på sin bil med allmän skötsel och däcktryck, till exempel. Då blir man lite förvånad över att jänkarna har utvecklat en ny balanseringsmaskin som den här.

Med en rulle mot däckets belastar den och simulerar vägbanans tryck mot slitbanan. Maskinen mäter de kraftvärden som belastar däckets och ger en mer rättvis balansering när den kan bestämma både fälgens och däckets avvikelser. På så vis går det också att reklamera ett däck innan det har rullat på vägen,

bättre för konsumenten och bättre för däcktillverkaren.

Framtidens maskiner

Skärmen på maskinen, som visar alla upptänkliga värden av däck/fälgens egenskaper, är väldigt visuell och pedagogisk, också en anledning till att investera i nya grejor.

– Eleverna ska ju ha framtidens maskiner att lära sig på. Dessutom lyfter det den övriga personalens kompetens när man helt enkelt får föra vidare sin kunskap till nyfikna elever med praktisk kunskapshunger, säger Ulrik, och man märker

att han inte är så lite stolt över att ha dragit i gång den här satsningen.

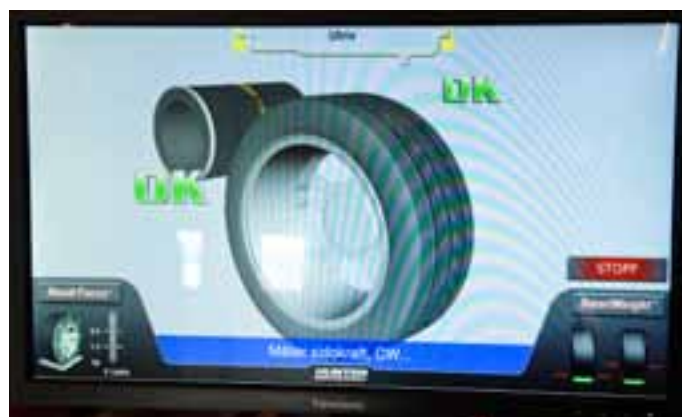
Och med all rätt; den nya utbildningen ger ett stöd till skolorna från däckbranschen som bara en aktiv verksamhet kan göra. Tidigare fanns det ingen utbildning eller stöd från branschen till fordonsprogrammen, och ingen lärlingsplan heller.

Kompetens och status höjs

Kompetensen höjs, statusen på branschen höjs och – inte minst – statusen på yrket höjs när de nya anställda helt enkelt är specialutbildade i däck på en yrkesgymnasial nivå. ■



Ulrik har gått i spetsen för att höja kompetensen i branschen.



På Hunter-maskinens skärm visas alla värden på ett pedagogiskt och effektivt sätt.



Det blir naturligt att utrustningen uppdateras.



Conny Hermansson gör sig färdig att belastar fälg och däck med belastningsvärden motsvarande en väggyta.

X
MYCKET BRA

X
OINTRESSANT

X
OK

X

Säg din mening om DäckDebatt

– kanske blir du miljonär!

En tidning måste alltid förnyas, förändras och förbättras och i det arbetet vore vi tacksamma för att få din hjälp. Vi vill ha dina synpunkter på artiklarna i den senaste utgåvan av DäckDebatt, alltså nr 5 2013, alltså den tidning du nu håller i handen, och hoppas att du vill ta några minuter och bedöma de olika inslagen i tidningen genom att besvara vår webbenkät. Och har du lite tur kan du bli miljonär på kuppen – för vart tionde registrerat svar lottar vi ut en trisslott. Du har alltså tio procents vinstchans, vilket är minst hundra gånger bättre än i ett vanligt lotteri! Om du struntar i vinstchansen och vill lämna dina svar anonymt går det så klart också bra.

Gå in på www.dackdebatt.se/ivu och fyll i formuläret där.

Tack för din medverkan!

Björn Sundfeldt

Chefredaktör





FOTO: Pentus Grönvall

Vintermönster på drivaxeln – ja tack!

DEN 1 JANUARI 2013 blev det krav på vintermönster på drivaxeln på tunga fordon i Sverige. En studie genomförd av Däckbranschens informationsråd i samarbete med Polismyndigheterna i Stockholms respektive Skåne län, på uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket, visade att nästan alla fordon följde kravet. 95% av alla kontrollerade fordon hade däck

med vintermönster på drivaxeln. Inga direkta skillnader i resultatet när det gäller drivaxeln fanns för svenska respektive utländska fordon eller mellan olika fordonstyper.

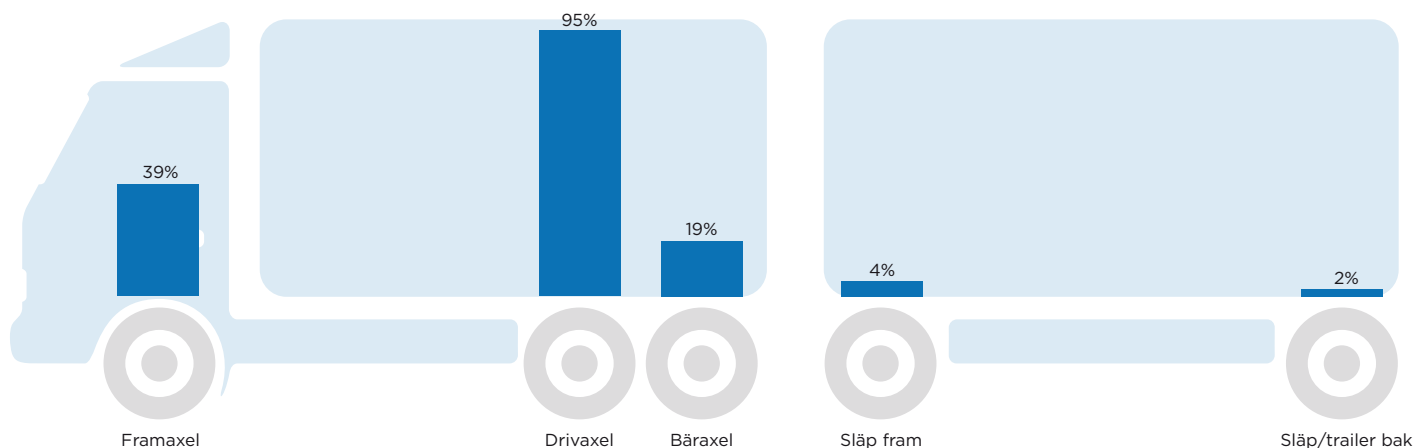
Däremot var andelen vintermönster på övriga axlar lägre. På framaxeln satt däck med vintermönster på 39% av alla undersökta fordon, på bäraxel var andelen 19% och på släp/trailer hade väldigt få

fordon vintermönster på däcken.

Liknande studier gjordes även de två föregående vintrarna. Årets studie genomfördes i mars (med vinterväglag i princip i hela Sverige) och totalt kontrollerades 509 tunga fordon, 314 av dessa i Stockholm och övriga 195 utanför Kristianstad. Ungefär 40% av bilarna var registrerade i Sverige.

Huvuddelen av fordonen var

trailerdragare (55%). Övriga fordon var långtradare med släp (15%), buss (12%), distributionsbil (8%), tankbil (5%) samt diverse med färre än 20 fordon per kategori (5%). En rapport med alla resultat från studien kommer att publiceras på www.dackinfo.se under menyen Statistik/Undersökningar, där även tidigare års motsvarande studier finns. ■



Vintermönster på respektive axel på alla undersökta fordon (mars 2013).



Stor osäkerhet om

TPMS

Det låter lite som en inte särskilt trevlig sjukdom och det kommer successivt att drabba alla i däckbranschen, men Tire Pressure Monitoring System är alls inte farligt – även om det ännu råder viss förvirring runt tekniken. En sak är säker: Den 1 november 2014 får ingen ny bil säljas utan däcktrycksövervakning. **TEXT** Eric Lund **FOTO** Eric Lund m.fl.

MED STOR SANNOLIKHET var Porsche 959 först, åtminstone bland bilar avsedda för körning på vanliga vägar. Redan 1985 hade nämligen supersportbilen 959 ett system för däcktrycksövervakning som kunde varna föraren om luften börjat pysa ut ur något av däcken.

Nu var inte Porsche 959 någon "vanlig" bil i ordets rätta bemärkelse. Porsche hade tagit sin redan då drygt 20 år gamla 911-modell och laddat i all den senaste tekniken, bland annat aktiv fyrhjulsdrift och dubbla turboaggregat. Systemet för däcktrycksövervakning ärvde den sannolikt från märkets tävlingsbilar i Grupp C-klassen, och 959 tillverkades i en begränsad upplaga om bara drygt

200 exemplar och kostade som ny cirka 1,7 miljoner kronor.

Sedan dess har TPMS, vilket ska läsas "Tire Pressure Monitoring System", blivit allt vanligare. I början av 2000-talet fick tekniken ett uppsving då bland annat några franska tillverkare gick i bräschen för att lansera TPMS även i mer vardagsnära bilmodeller.

Två huvudtyper av system

Men från 1 november 2014 får inga nya bilar säljas utan TPMS i Europa. Redan från 1 november 2012 gäller att alla bilar som lanseras med ny plattform måste vara förberedda för systemet. Reglerna säger att systemet ska varna om däcktrycket sjunker mer än 20 procent under

det korrekta värdet och vid minst 1,5 bar. Dessutom krävs att systemet varskar föraren om vilket av däcken det gäller, inte bara att något av hjulen har problem (vilket varit fallet med vissa hittillsvarande system). Det finns två huvudtyper av system: indirekta och direkta. De förstnämnda tar hjälp av bilens ABS-sensorer för att avgöra om rullningsomkretsen förändrats på något av hjulen. Det ställer stora krav på att däcken är av korrekt dimension, varje avvikelse kommer att vara en felkälla.

Den andra kategorin, direkta TPMS, har i stället en egen sensor i respektive däck. Det låter high tech, men är egentligen inte särskilt komplicerat. Sensorn sitter



En sensor i varje däck meddelar sig med bilen med hjälp av en radiosändare.

på insidan av ventilen och har en liten radiosändare som meddelar sig med bilen. Normalt ska batteriet räcka i 16 000 mil eller åtta år, och när strömmen är förbrukad byts hela sensorn.

Vällovligt lagkrav

Syftet med lagkravet om TPMS i alla nya bilar är vällovligt: högre säker-



Mellan 10 000 och 15 000 kronor räknar Per Larsson vid Centrala Gummi i Örebro med att behöva investera i ny utrustning – om det räcker med ett av systemen vill säga. Sannolikt behövs två och då blir priset det dubbla.

het och mindre miljöpåverkan tack vare korrekt däcktryck. Samtidigt ställer det många nya krav inte bara på biltillverkarna, utan även på däckverkstäder och – inte minst – konsumenter.

– Det här blir en stor utmaning. Hanteringen kommer att bli mer omständlig, säger Per Larsson, som tillsammans med sin familj driver Centrala Gummi i Örebro.

Genom åren har Per Larsson

och hans personal naturligtvis stött på TPMS i olika former, men det har hittills inte vållat några större bekymmer. Inför lagkravet kommer saken i ett nytt läge.

– Just denna säsong har vi stött på patrull tre gånger. Det har gällt kunder som beställt kompletta nya hjul där sensorerna måste paras ihop med bilen. Då har vi fått ta hjälp av respektive bilmärkes generalagent för att greja pro-

grammeringen. Det är en av utmaningarna som däckverkstäderna plötsligt har att hantera, eftersom det inte finns någon standard för vare sig sensorer eller styrsystem. Vissa bilar kräver till exempel uppkoppling via OBD-uttaget.

De nordiska marknaderna skiljer sig av begripliga skäl från övriga Europa, eftersom i princip varje bil förses med två kompletta hjulomgångar. Att bara lägga om

på fälg förenklar hanteringen runt TPMS, men skulle inte vara gångbart i Sverige där i stort sett hela fordonsflottan ska skifta däck under två veckor varje höst och vår...

Utbildning krävs

Därför kommer det att behövas massor av utbildning och en hel del investeringar hos däckverkstäderna. I huvudsak finns två system ▶

” Vi har fått ta hjälp av respektive bilmärkes generalagent för att greja programmeringen. Det är en av utmaningarna som däckverkstäderna plötsligt har att hantera, eftersom det inte finns någon standard för vare sig sensorer eller styrsystem. Vissa bilar kräver till exempel uppkoppling via OBD-uttaget.



Gamle rallyesset Walter Röhrl arbetar sedan länge som testförare och pr-maskin åt Porsche. Här ses han balansera den fabulösa 959-modellen – och givetvis har han full koll på däcktrycket via sensorerna i fälgarna.

► för däcktrycksensorer på eftermarknaden: – ventiler som är direktanpassade för en specifik bilmodell, vilket kräver en rigorös lagerhållning, – ventiler som är "blanka" och anpassas för den aktuella bilen med programmering hos däckverkstaden, vilket minskar behovet av lagerhållning men tar längre tid vid varje hantering. Ett av de företag som säljer den nödvändiga utrustningen är Continova AB i Kungsbacka, där Patrik Örtengren är försäljningschef.

– Däckverkstäderna behöver dels kunna kolla om sensorerna fungerar som de ska, dels kunna avläsa identiteter och funktioner hos sensorerna. Det sistnämnda just efter ett däckbyte, eller på ett hjul som legat förvarat en säsong, säger Patrik Örtengren. Han menar att själva däcktrycksensorn – som det blir däckverkstadens uppgift att hantera – krasst sett är en reservdel till bilen och bör betraktas som



Patrik Örtengren, försäljningschef på Continova AB i Kungsbacka.

en integrerad del av fordonets styrsystem. Han får medhåll från Per Larsson vid Centrala Gummi:

– Jag tycker det är konstigt att inte biltillverkarna informerat tydligare om tekniken och det som komma skall, säger Per Larsson. Det får mig att dra öronen åt mig och misstänka att de har något nytt på gång.

Det Per Larsson har i åtanke är en utveckling som skulle kunna förenkla arbetet, standardiserade arbetsmoment och kanske ge lägre priser. Centrala Gummi har – i likhet med många andra lokala däckföretag – valt att ännu ligga lågt. Något beslut om investeringar har inte fattats, även om Per Larsson inser att tiden fram till 1 november 2014 kommer att gå snabbt.

– Jag tror vi kommer att behöva köpa båda utrustningssystemen, det vill säga såväl det med specialanpassade ventiler som det med programmerbara ventiler. Patrik Örtengren bekräftar att så lär bli fallet.

– För att klara samtliga bilmoddeller på marknaden kommer verkstäderna att behöva ha båda. Och sedan ska man heller inte glömma

” Däckverkstäderna behöver dels kunna kolla om sensorerna fungerar som de ska, dels kunna avläsa identiteter och funktioner hos sensorerna.



En däckventil med tillhörande sensor - high tech en gång i tiden, numera vardagsteknik och snart lagkrav.

att biltekniken utvecklas snabbt, det kommer ständigt nya system...

Information viktig

En annan viktig uppgift för alla inblandade parter är att informera bilägarna. Plötsligt kommer det till en kostnad för fyra sensorer ovanpå priset för de fyra, kompletta vinterhjulen.

- Marknadpriset för en sensor är ungefär 800 kronor, så priset för en omgång vinterhjul ökar med åtminstone drygt 3000 kronor, säger Patrik Örtengren. DRF försöker givetvis koppla greppet om den nya situatio-

nen, men ordföranden Sven-Erik Fritz menar att det hittills varit knepigt.

- Vi jagar information i alla tillgängliga kanaler, men det är omöjligt att få en samlad bild. Bara en sådan sak som att olika leverantörer har sina egna namn och beteckningar på samma typ av produkter förvirrar både verkstäder och konsumenter. Sven-Erik anser även att förvirringen går längre än till bara det språkliga, vad gäller till exempel om fälgarnas utformning.

- Leverantörerna av TPMS säger att det krävs speciella fälgar, medan fälg tillverkarna säger att så inte är

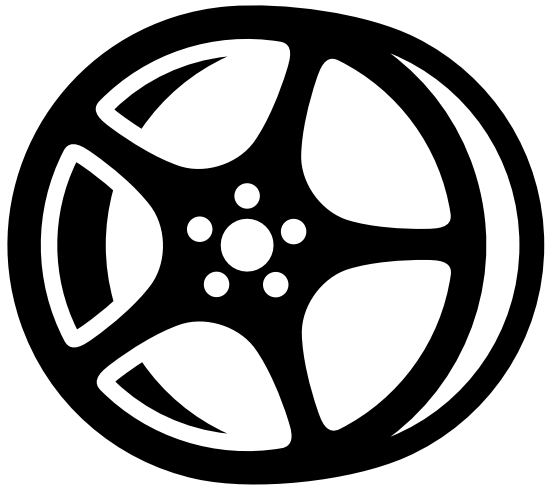
fallet. Vad gäller? Sven-Erik tycker att såväl däck- och fälgfabrikanter som biltillverkare kunde förberett information redan nu, men han är ändå förhoppningsfull om att mycket kommer att falla på plats före jul.

- Vi har Automässan i Göteborg framför oss, och då måste vi kunna ge adekvata svar till alla besökare om vad som gäller kring TPMS! Ett är säkert: DäckDebatt kommer att följa upp frågan noggrant framöver. ■

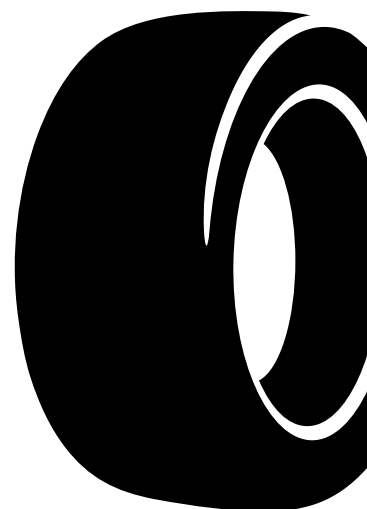
” Leverantörerna av TPMS säger att det krävs speciella fälgar, medan fälg tillverkarna säger att så inte är fallet.



FOTNOT: Porsche 959 visades i produktionsutförande vid bilsalongen i Frankfurt 1985, men började inte levereras förrän 1987. Den var egentligen tänkt som homologeringsbil för tävling i Grupp B (främst rally), men klassen hann läggas ned innan 959 var färdig. Hjulen var speciella på fler än ett sätt: fälgar av magnesium med centrumbult och ihåliga ekrar där däckkluften löper även i fälgkrarna. Däcken var Dunlop Denloc, det vill säga det patent som skulle förhindra att gummit krängdes av fälgen vid en punktering. Dimension fram 235/45-17 (fälgbredd 8 tum), bak 255/40-17 alternativt 275/40-17 (fälgbredd 9 respektive 10 tum). DäckDebatts chefredaktör Björn Sundfeldt (anno 1986, bilden t v) var en få svenska journalister som fick provköra 959 när den var ny - vilket författaren av denna artikel fortfarande är lite avundsjuk på...



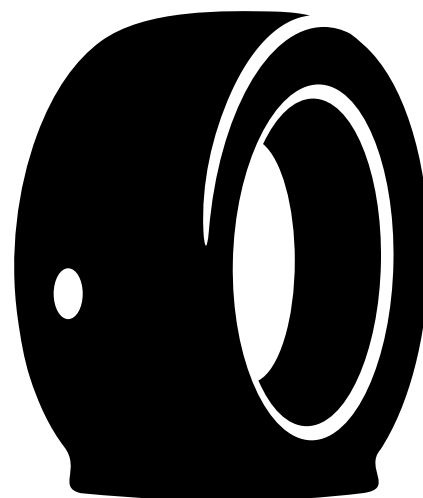
SWÄRDS VÄRLD



Han är bokstavligt talat född in i däckbranschen och där har han blivit kvar. Janne Swärd är inne på sin andra däckverkstad och har dessutom hunnit vara anställd på Euromaster och styrelseledamot inom DRF. **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt

”

Utan en lojal och serviceinriktad personal är det omöjligt.



– OKEJ, DÅ ses vi runt ett. Jag ska bara träffa banken och se till att vi kan få lite bättre ränta nu när vår rating har gått upp.

När vi ringer Janne Swärd på Swärds Däckservice i Jönköping för att bestämma tid för ett möte, intervju och några bilder, är han på väg att vrida om nackskruven på banken ett varv till. Swärds Däckservice har nämligen gått från noll till 18 miljoner i omsättning på tre år. Det ger bra rating på kreditinstituten.

Andra går kräftgång

Med en redovisad vinst på 840 000 kronor var den raketen den största ökningen bland likvärdiga gummiverkstäder i Sverige under 2012. Och det i en bransch som likt många andra går lite kräftgång.

Janne Swärd och hans fru Kicki driver företaget tillsammans.

– Jag kan ju inget annat, och att göra samma resa i till exempel Borås hade aldrig gått. Här i Jönköping visste mina kunder vem jag var när vi drog igång igen för tre år sedan, konstaterar Janne

Däckföretagandet kom som många andra familjenärningar att gå i arv, om inte på ett klassiskt sätt så i alla fall på ett nästan klassiskt

sätt. När Janne mor blev gravid och väntade honom 1955, jobbade hon som ekonomiansvarig på en däckfirma som hette Norks Gummiverkstad i Jönköping, grundad 1938. Janne far började då som ersättare till sin fru och blev så småningom kamrer, som det hette på den tiden.

Servicemedvetenhet

Grundaren sålde till Janne far 1968 och Janne började jobba extra på firman. 19 år gammal åkte han dessutom till England för att under ett år jobba på en gummiverkstad ägd av Goodyear. Sedan var det tillbaka till Norks, som Janne i sin tur köpte av sin far 1989. Janne drev företaget, förvaltade arvet och grundlade en servicemedvetenhet som sitter i än idag.

Janne satt också många år i DRF:s styrelse, även under de åren när DRF omformades till den organisation som den är idag. På frågan om hur han ser på branschens framtid, har han en klar uppfattning.

– Kedjorna blir starkare och man måste tillhöra en kedja, men verksamheten måste absolut inte vara leverantörsägd. Jag tror mera på gemensamma inköpsorganisationer och ägarledda egna företagare ▶

Janne och Kicki Swärd framför Swärds Däckservice.





I lagret bildar gröna, snygga hyllkonstruktioner och däck med vita häftklammerfixerade lappar ett slags stringent mönster.



Swärds Däckservice har gått från noll till 18 miljoner i omsättning på tre år.

► som drivs av en entreprenörsanda. Det är melodin för framtiden.

Euromaster köpte Norks i december 2004 och Janne var kvar som platschef till 2006. Han fortsatte därefter i Euromaster som partneransvarig för kedjans tolv fristående filialer. Dessa ökade under hans ansvar till 30 under de närmaste åren, men våren 2010 tyckte Janne att det räckte. Han ansåg att ledningen och han inte fungerade tillsammans, diplomatiskt uttryckt.

Ett halvår senare, på hösten 2010 var det lagom – eller snarare tillåtet

– för Janne att ge sig in i branschen igen. En lämplig fastighet fanns i Torsvik, ett industriområde längs E4 fem minuter söder om Jönköping.

– Det är mycket tung trafik här ute, men vi ligger också lättillgängligt för våra personbilskunder, förklarar Janne på frågan om det geografiska läget.

Personal från Norks-tiden

Många i personalen som jobbade med Janne på Norks-tiden finns med i företaget idag.

– Utan en lojal och serviceinrik-

KUMHO TYRES

Vi är med dig hela vägen. Året om.

KW31 Arctic Winter
Friktdäck för personbilar och minivans.
Maximalt grepp med utmärkt kurvtagning och bromsförmåga vid snöiga och isiga vägar i nordiskt klimat. Kraftig designad skuldra.

KW22 Arctic Winter
Dubbdäck för personbilar och minivans.
Multi-sajpad design för utmärkt grepp vid vått väglag. Gummiblandning med silica och optimal placering av dubb för att maximera greppet vid vinterväglag.

www.dawadack.se · 031-742 1180

tad personal är det omöjligt. Mitt namn är synonymt med däck i Jönköpings-trakten, och vår personal förvaltar arvet efter Norks. Ägar drivet och bästa tänkbara service, det är så jag tänker, säger Janne.

Och från 18 miljoner i omsättning räknar Janne Swärd med en ökning till 20 miljoner inom två år, med fem procents vinst.

Då behöver Swärds Däckservice bygga ut ytterligare. Förra tillbygget gjorde att man nu kan förvara däck till 1300 bilar i sitt däckhotell. Ökningen har varit runt 100 bilar per säsong. Janne räknar med att ökningen fortsätter och då behövs det yta för ytterligare 300-400 bilar de kommande åren.

Vi går runt i lokalerna och tittar på däckhotellet för både personbilar och lastbilar. Snyggt! Gröna, snygga hyllkonstruktioner och däck med vita häftklammerfixerade lappar bildar ett slags stringent mönster.

Ödligt lugnt just nu

I både lastbilsdelen av verkstaden, som för övrigt kan ta in två 24-meters-ekipage samtidigt, och i person-

bilsdelen är det ödligt lugnt. Det är helt tomt i lastbilsdelen, dörren står öppen till en förmanshytt. En klassisk och på samma gång otidsenlig flickkalender som representerar ett däckmärke hänger på svaj i hytten.

Några nya lastbilsdäck ligger och väntar. DäckDebutt hälsar på precis dagarna före höstanstormningen. Inom några dagar blir det full fart i båda verkstadsdelarna.

- Ja, det är den varma hösten. Folk och fä och företag väntar på att kylan ska komma innan vinterdäcken åker på. Man hade önskat att rushen kunde sprida ut sig lite, men nu är det inte så, konstaterar Janne.

Uppe i det luftiga kontoret visar han på sin dator en reklamfilm som gjordes för något år sedan. I den har Janne och Kickis hund, boxern Bozze, en huvudroll med en röst från en standup-komiker. Snutten funkade bra och på nedervåningen i kundmottagningen hänger de obligatoriska porträtten på alla medarbetare.

Bozze hänger i mitten. ■



I lastbilsverkstaden är det just nu ödligt och lugnt.



En trogen kund med skolskjutsar får en av sina bussar vinterskodd.

När du önskar något mer

Vi tror det är viktigt att du som ägare till en verkstad känner att du betyder något och att dina synpunkter tas tillvara och detta oavsett storlek.

Vi DäckPartner tror nämligen att ingenting här i livet är gratis och definitivt inte i vår bransch. Vi arbetar hårt för att våra ägare dvs. våra medlemmar skall få en bra lönsamhet, och det gör vi genom en slimmad, kompetent, hårt arbetande och kravställande organisation som fokuserar på vår kärnverksamhet och som inte kväver fri företagsamhet. Visst levererar även vi leverantörsavtal, centrala kunder, profilering och utbildning men det är för oss en självklarhet som ingår i paketet.

Vill du fortsatt vara eller bli en lönsam och oberoende verkstad kostar det inget att prata med oss, välkommen att höra av dig för en förutsättningslös diskussion.



DäckPartner ägs av sina medlemmar och står därför fri att välja leverantörer, produkter, och kunder.



**DÄCK
PARTNER**



däckpartner.se



DäckPartner – Snart mer svensk än bara stavningen

För mer information - kontakta Kent Carlsson tf.: 070-275 34 80, Lasse Szücs tf.: 070-188 14 20, Peter Axelsson tf.: 070-589 13 20, Mats Andersson tf.: 070-283 85 58 eller ring någon av våra medlemmar.



Segerrecept på Ringen:

Rätt regndäck

Att ha bra regndäck för oss vardagsbilister handlar bara om att ha bra mönster på däcken. I racingvärlden är det något helt annat och betydligt mer komplicerat.

TEXT Peter Sundfeldt FOTO Clement Marin och Peter Sundfeldt

ALLA SOM INTRESSERAR sig för eller ägnar sig åt någon form av markbunden motorsport, vet vad däcken betyder för fordonets möjligheter att göra det som en tävling normalt innebär; att komma så fort framåt som möjligt.

I bilsportens högsta och mest avancerade klass, Formel 1, har fan-

sen fått lära sig engelska uttryck som till exempel grinding (hög förslitning av gummit mot asfalten), blistering (hög belastning som ger hög temperatur i däckets slitbana och därmed en slags blåsor som sliter sönder däcket), going off (däckets vidhäftningsförmåga försvinner) och marbles (däck-

rester från slitbanor som hamnar utanför idealspåret och som orsakar vibrationer i bilen när de kläbar fast i däcket). Dessa engelska termer har fått svengelska efterföljare i form av "grindar" (slits hårt), "blistrar" (slitbanan går sönder) och "däcken går av" (förlorar greppet). På ett sätt förståeligt, då de

svenska uttrycken "tappar greppet", "slits" och "går sönder" inte har någon nämnvärd "rejsig" klang över sig.

Som lite kuriosa kan det vara roligt att veta att däckresterna, marbles, efter målflagg ofta körs över med flit för att på det sättet få bilen några millimeter högre och gram tyngre för att vara på den

” Alla som intresserar sig för eller ägnar sig åt någon form av markbunden motorsport, vet vad däcken betyder för fordonets möjligheter att göra det som en tävling normalt innebär; att komma så fort framåt som möjligt.



Stress i depån under morgontimmarna när tävlingen drar igång igen efter nio timmars avbrott.

säkra sidan om det skulle ske en reglements kontroll av bilens höjd och vikt efter tävlingen.

Detta resonemang gäller alltså däck utan mönster, slicks, och hade vi inte haft regn i världen, är det den däcktypen som ger bäst grepp på torr asfalt. Ju mindre mönster i däck, ju mera gummi i asfalten.

Men blandar vi in regn i grepp-ekvationen blir allt genast mer oförutsägbart och ger större möjligheter för däcktillverkarna att skilja ut sig från sina konkurrenter.

Ett mönstrat regndäck för racing har väldigt lite gemensamt med ett mönstrat däck för vardagligt vägslag.

Beroende av kylande vatten

Ett racingregndäck bygger dels upp mycket värme i slitbanan för att ge en så stor vidhäftning som möjligt, dels transporterar det med sitt mönster bort vatten från vägbanan. Regndäcket är alltså beroende av det kylande vattnet för att kunna fungera. Om ett regndäck körs i racetempo på torr asfalt dröjer det

inte länge förrän temperaturen blir för hög och däckets slits sönder. Vid ett regn race ändras förutsättningarna för varje varv. Enligt teamet Black Falcon var det regndäcket från Dunlop som gjorde att teamet med sin Mercedes SLS AMG GT3 kunde köra hem segern i 24-timmarsloppet på klassiska, kurviga och krävande Nürburgring.

När loppet avbröts efter bara fyra timmar på grund av kraftigt regn och dimma, och sedan inte startade igen förrän efter nio tim-

mars uppehåll, kunde teamet utnyttja den utveckling av racing-regndäck som Dunlop har koncentrerat sig på. En utveckling av däck som ska kunna ge bra grepp under lång tid under de svåra förhållanden med skiftande väder, regn och ibland låga temperaturer, som ofta råder i området runt Eifelbergen där Nürburgring ligger.

På jätteanläggningen Eurospeedway Lausitzring, 15 mil söder om Berlin i det forna Östtyskland, står jag framför en Mercedes SLS AMG ▶

”

Om du inte någon gång har varit rädd på Ringen, då har du kört för långsamt.



► GT3, en likadan bil som vinnarbilen från Nürburgring. Den här bilen har körts både i den tävlingen och i 24-timmarsloppet på Spa-Francorchamps i Belgien. Jag har gjort en seat fitting och hittat min körställning med hjälp av olika insatser i stolen och justering av pedalstället. Nu sitter jag bra, här skulle jag kunna sitta länge och tävla. Det är torrt på banan i dag, och för en gångs skull hade jag nästan hoppats på regn för få kunna känna på de där fantastiska regndäcken i vätan. Samtidigt är det roligare att

få lära känna en racerbil på torrt underlag.

Mycket att leka med

Jag får lära mig banan i en "vanlig" SLS AMG, en mycket exklusiv och snabb bil – men i jämförelse med sitt tävlingssyskon har den inget att sätta emot, trots ungefär samma effekt: cirka 580 hk. Det beror naturligtvis på lägre vikt, bättre aerodynamik (vingen bak genererar upp emot 500 kg marktryck), bättre och optimerade hjulupphängningar och så förstås – tävlings-

däckens överlägsna greppförmåga. Redan efter ett par varv i racebilen känns det där som inte syns på utsidan; bilen känns mindre än vad den ser ut och den betar sig nätt och bestämt. På mittkonsollen finns det två vred som reglerar ABS-bromsarnas och antispinnfunktionens ingrepp. Vreden är graderade 1-10. Ganska mycket inställningar att leka med.

Om man fick, vill säga. Bliir ombedd att köra med lagom mycket ABS och lagom mycket antispinn, det vill säga ungefär 75 procent.

Det går fort att nå dit, till gränsen och till ingreppen, men det är ju så här det ska vara när man erbjuds en provkörning av en exklusiv tävlingsbil. Det måste finnas marginaler. Oavsett, bilen ger ett direkt förtroende, jag kör med vänsterbroms och fullgasväxlingar och växelpaddlarna lirar mekaniskt och ergonomiskt fint ihop. Det som slår mig mest är bilens fina instyrning (på engelska turn-in) mot apex; hårda inbromsningar in i böjen och tidiga accelerationer ut... bilen styr snyggt och exakt dit



Banan är på väg att torka upp mot slutet av tävlingen och BMW Z4:n närmar sig en av de tre AMG SLS GT3:orna.



På Lausitzring med AMG SLS GT3, bilens förmåga till exakt "turn-in" imponerar.



Rätt åtdragningsmoment på centrummuttern.

du vill, trots viljan från maskinens styrka att slita loss bakhjulen från greppet mot asfalten (överstyrning) eller trycka bilen framåt över framhjulen (understyrning). När däcken har rätt temperatur, när förtroendet från föraren till bilen är högt och när bilen reagerar på rätt sätt, då sjunker varvtiderna och föraren kör fort utan större ansträngning. Och om det görs med en stringens, med likvärdiga varvtider från alla förare i bilen under ett långdistansrace, ja, då har man ett vinnarteam.

Vädret skiftar fort

Alla komponenter lilar tillsammans och presterar; teamet har ett bra "package", som det kallas på engelska. I det paketet spelar däcken en stor roll, och gjorde så extra tydligt under 24-timmars tävlingen på Nürburgring. Efter provkörningen och några medåkningsvarv i en obekvämlig passagerarstol pratar jag lite med Jan Seyffarth och Nico

Bastian, som kom trea i Nürburgring 24h med Rowe Racings AMG SLS GT3, och de förmedlar lite av känslan de hade i bilen under tävlingen. Ringen, som alla initierade och entusiaster kallar banan, är lika rolig och underhållande som spännande och skrämmande. I synnerhet i regn. Och vädret skiftar fort där. Den under slutet av sextioalet och i början av sjuttioalet trefaldiga världsmästaren i Formel 1, Jackie Stewart, kallade Nürburgring för "The Green Hell" eller "Die Grüne Hölle" på tyska.

– Om du inte någon gång har varit rädd på Ringen, då har du kört för långsamt, konstaterade Stewart. En sanning svår att argumentera mot.

Efter fyra timmars racing i soligt väder avbröts alltså årets 24-timmars när ett kraftigt regn och dimma plötsligt drog in över bergen och försämrade sikten rejält. Den ofrivilliga pausen varade i nio timmar (en bra nattvila för alla team!), och när täv-

lingen drog i gång på morgonen regnade det fortfarande och tre AMG SLS GT3 låg i topp.

Nu visade sig Dunlops regndäck från sin bästa sida och de drog ifrån. Känslan att ge sig ut på en blöt Nürburgring på morgonen kan vara splittrad, men att kunna ge allt med ett regndäck du har förtroende för, det är en bra känsla. Mot slutet av tävlingen torkade banan upp och då fick en BMW Z4, med bland annat svensken Richard Göransson bakom ratten, upp farten igen och kunde ta andraplatsen efter några snabba varv på deras väl fungerande omönskade slicks. I de förhållandena hade det teamet övertaget.

Men det visade just hur stor skillnad ett bra regndäck kan göra. Och för all del även ett bra omönskade torrdäck.

Det är som bekant däcken som är den enda kontakten med marken, med asfalten. Och den kontakten vill man inte gärna förlora. ■



Dunlops tekniker har järnkoll på slitage, tryck och värme.

Vill du få tillgång till allt det som gjort oss till branschens starkaste kedja?



Bli Däckiapartner

En av Sveriges största däckservicekedjor växer så det knakar. Vår ambition är att bli ännu större. Vill du bli en av oss?

Kontakta partneransvarig Nicklas Ericsson, på 076-052 88 86 eller mail nicklas.ericsson@dackia.se så berättar han om möjligheterna.



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

däck

DEBATT

Robert Collin, välkänd motor-, trafik- och däckreporter, kommenterar regeringens uppdrag till Trafikverket att minska användningen av dubbdäck. Läs hela regeringsuppdraget på sidan 15.

Vad är det som händer?

VAD MENAR MILJÖMINISTER Lena Ek när hon vill att Trafikverket "skapar relevant konsumentinformation (om dubbdäck), eventuellt genom provning av däck, för att underlätta valet av däck och för att stimulera utvecklingen av bättre dubbfria däck för svenska förhållanden och med bibehållen säkerhet"?

Eller att "Trafikverket ska i samverkan med relevanta aktörer arbeta med att öka medvetenheten om däckval i syfte att minska andelen trafik med dubbdäck utan att säkerheten minskar."?

Vad är det som händer? Har Lena Ek aldrig hört talas om de vinterdäcktester som vi på Aftonbladet och bildningarna Teknikens Värld och Vi Bilägare genomför till varje säsongstart? Som visar att på det värsta underlaget, blixthalkan, är det bara dubb som biter. År efter år, samma sak, att ett odubb centraleuropeiskt däck av den typ som ökar sin marknadsandel varje år i Sverige, kan ha upp emot dubbla bromssträckan jämfört med ett dubbdäck. Och att de nordiska odubbade däcken också är som Bambi på hal is.

Trafikverket behöver knappast bekymra sig om den informationen till bilisterna. Den sköter tidningarna på ett förtjänstfullt sätt. Ärligt, samvetsgrant, ambitiöst.

Inte heller behöver Trafikverket bekymra sig om däckutvecklingen. Tillverkarna gör vad de kan. I år har Michelin gjort ett verkligt genombrott med sitt nya nordiska odubbade däck som med bibehållet grepp på vinterväg klarar stabiliteten på barmark och hög fart på Autobahn. Men dubbdäcken blir ju också bättre, trots nya hårda slitageregler. Nokians Hakka 8 är makalöst bra på is, och det är även Pirellis nya dubbdäck. Och båda har klarat de nya hårda slitageproverna.

Om Lena Ek inte läser våra däcktester så kanske hon skulle bekanta sig med de tester som VTI gjort. Som visar att de odubbade däcken tappar greppet på isen om inte ett antal dubbdäck kört förbi och ruggat upp isen innan. Samma

resultat från finska VTT. Hur har ministern tänkt komma runt det problemet? Inga dubbdäck, ingen ruggning, då blir det snorhalt för hennes odubbade däck.

Ministern pekar med hela handen: "I första hand bör arbetet inriktas på att få till stånd en ändring av däckvalet i de regioner där miljö kvalitetsnormen för stora partiklar (PM10) överskrids."

Hur tänker hon? Vem vill råka ut för blixthalka i Stockholms infartstrafik om ingen ruggat upp isen med sina dubbdäck? Sådana masskrockar har vi aldrig varit med om.

Lena Ek fortsätter: "Studier har visat att den dominerande orsaken till de höga halterna av stora partiklar i luften är det vägslitage som dubbdäck ger upphov till."

Det är ju ren lögn. Vad är det som händer? En lögn som upprepats många gånger de senaste åren av både Lena Ek, moderaten Ulla Hamilton i Stockholm och kommunpolitiker i en del andra städer som Göteborg, Uppsala och Jönköping. Men ändå en lögn.

Sanningen, som politiker, miljödebattörer och Trafikverket mörkar, är ju att de stora partiklarna till största delen kommer från sand som snösvängen sprider på gator och vägar, som males ner av alla typer av däck, dubbade, odubbade och sommar däck. Och från byggen och rivningar, byggdamm som virvar runt i luften.

En liten del av partiklarna kommer från den asfalt som dubbdäcken sliter, ja, det stämmer. Men hur stor del som kommer från vad har ingen forskare kunnat eller velat visa. För hur skulle det se ut? Att visa att dubbdäcken inte är boven i dramat. Då ryker ju forskningsanslagen direkt.

Vad är det som händer?

Robert Collin
Trafikreporter
Aftonbladet



BOAB HJULDELAR

NYTT I VÅRT SORTIMENT!



S40

Enkel och smidig med mekanisk svängarm



S43

Robust maskin med bakåt tillande botten



S45

Traditionell svängande horisontal botten



S300 M

Olje-hydraulisk PV monteringsmaskin med många fremskridningar som tex. TPMS. Kan levereras i flera färger.



S560

Elektro-hydraulisk EM monteringsmaskin upp till 56". Kraftfull och trogen storstjälare. Max hjulbredd 1500mm och 2500kg.



S545

Snabb och pålitlig med hydrauliskt roterande verktyg. Max hjulbredd 1065mm och 2200kg.



Ladda ner en "QR app" till din smartphone och skanna koderna för en demovideo!



DIN KOMPLETTA MASKIN LEVERANTÖR!

FVU

www.boabhjuldclar.se 0530-133 33

