

DÄCK DEBATT



NR 3 • 30 APRIL 2014 • PRIS 65 KR

GRUS- RACING MED PUNKA

FULLT ÖS MED LÅGT
TRYCK I SPEEDWAY

TESTSAMMANDRAG:
SOMMARDÄCK

VI TAR
PULSEN PÅ
NOKIANS
NYA VD



Nytt kedjegrupp
Euromaster satsar på
franchisekoncept.



Finfina fälgar
Vi botaniserar bland vårens
nya rullande bilutsmäckningar.



CONTROL. THERE ARE NO SHORTCUTS.

Apollo Nr 2 i Sommardäcktest 2014

“Bromsförmågan var testens bästa på våt vägbanan.”

“Däcket placerade sig i toppen i varje test.”

“Det är inte möjligt att hitta något att anmärka på.”



**auto
motor
und sport**



Alnac 4G



TEST WORLD
INTERNATIONAL TESTING SERVICES



apollo

GO THE _____ DISTANCE

FIND US ON





14

PÅ SLADD MED NÄSTAN PUNKTERING

Speedway är en klassisk motorsport som körs med motorcyklar utan bromsar med nästan punktering på däcken.



Innehåll

April 2014



Euromaster franchising

S Ö Däck i Södertälje är ett av de första företagen att hoppa på en ny giv från Euromaster: franchising i stället för "bara" medlem.



"En långsiktig fin ökning"

Ulrika Söderström är Nokians nya VD i Sverige och hon har en positiv inställning till den framtida utvecklingen.



Däckpoolare i Lidköping

Däckpoolen är en intresseförening snarare än en kedja – och årsmötet i Lidköping bjöd också på flera intressanta inslag.



Nytt & Nyttigt

Kan man underlätta och effektivisera sitt arbete med nya hjälpmedel ska man förstås göra det!



Många tester, två vinnare

Tidningstester av sommarkäck har i år varit fler än vanligt. Vi analyserar och sammanfattar resultaten för 28 testdäck i fyra tidningar.



Lätta fälgar tung trend

Vårens nya fälgar är många, men trenderna i branschen svåra att fånga. DäckDebatt gör dock ett försök med hjälp av tre DRF-anslutna företag.

ALLTID I DÄCKDEBATT
4 Ledare 6 Noterat 38 DäckDEBATT

Vintern rasat hårt på våra vägar...



Jaha, så har då våren både infunnit sig och är på väg att övergå i sommar. Spåren från den gångna och extremt snöfattiga vintern ser vi lite varstans; på däckens mönsterdjup, dubbarnas kvalitet och vägarnas bristfälliga kondition.

På förbundshåll är årets förbundsstämma i annalkande – och så även för servicebolaget – då bland annat nya styrelser tillsätts. Så våldsamt stora förändringar blir det nu inte, då mandatperioderna är variabla och därmed skapar kontinuitet, vilket i sin tur borgar för långsiktighet i styrelsearbetet.

Utbildningarna i Däckskolorna 1 & 2 rullar på hela våren och våra lärare belönas med MVG i betygsskalan av "eleverna".

Vi har kunnat notera från motorpress och åkerinäring att kraven ökar dramatiskt vad gäller däck och hjulutrustningen på den tyngre fordonsflottan. Rätt utrustning för respektive transportuppdrag och rätt inställda axlar kan betyda väldiga skillnader i bränsleförbrukning och naturligtvis också i slitage på både hjul och fordon.

Man noterar alltför ofta hur fordonståg uppträder så snett på vägen att man nästintill kan läsa sin egen reklam på trailer- och släpvagnssida. Detta kan vi, "Däck- & Hjulmekaniker", avläsa på däckslitaget och skall rekommendera åtgärder emot. Däckskolan 2:s tyngsta bit avhandlar just denna kunskap. För medelstora åkerier är det fråga om sexsiffriga belopp per år i direkta och onödiga utgifter. Kunskap ger kvalitetssäkring för såväl konsument som serviceföretag.

Nu till något helt annat, nämligen det återkommande vägslitaget som direkt förknippas med uppkomsten av miljöpartiklar – som i sin tur påverkar vår hälsa. Nu föreslås att en ny utredning ska utarbeta förslag till beskattning av dubbdäckanvändning generellt (se även sid 12).

Klart att det är mer lockande för myndigheterna att få en skatteinkomst än att betala för ny beläggning på slitna vägar. Men att betala lite mer för bättre beläggning som håller längre tror jag är en bättre och mer samhällsekonomisk lösning – vi vet fortfarande inte vad det skulle kosta i sämre trafiksäkerhet om alla dubbdäck skattas bort.

Nyligen infördes en begränsning av antalet dubb per rullomkretsometer, vilket vid en branschanalys visade sig vara ett slag i luften; flertalet producenter har utnyttjat möjligheten att via testintyg från den så kallade över run-metoden påvisa att det egna dubbdäcket, trots fler dubbar än stipulerat, inte sliter upp fler partiklar än den satta begränsningen.

Vad är detta? Så här många dubbar får du ha – men... så kraschar man allt på samma sida via dispenser som egentligen ingen konsument frågat efter.

Var slutar detta? Den som lever får se brukar man ju säga.

Ha nu en skön sommar önskar vi på förbundskansliet alla läsare och däck & hjulanvändare – från barnvagnsfösare till rullatorförare.

Sven-Erik Fritz
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

Nils-Erik Wickman

Tel 08-556 960 13

n.wickman@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

Printec Offset

Omslagsbild

Roger Hultgren/Hulk Foto



VÄX TILLSAMMANS MED EUROMASTER!

Få fler och större kunder med
vårt franchisekoncept.

Euromaster är Europas och Sveriges största däck-
kedja. Nu satsar vi för att bli ännu starkare. Vårt nät-
verk består av fler än 100 verkstäder och nu ska vi
växa för att bli ännu större och bättre.

Genom att ansluta dig till oss får du möjlighet att
jobba med fler och större kunder. Du når också fler
nya privatkunder som uppskattar personlig och
engagerad service.

Euromaster ger ditt företag ännu starkare profil
samtidigt som du behåller din lokala identitet och
självständighet.

**Välkommen till vår
värld av möjligheter!**



*Euromaster ägs av
Michelin. Det ger
oss unika fördelar
som leverantör
till branschens
kunder.*



www.euromaster.se

Vill du veta mer om Euromasters franchiseprogram
kontakta Peter Karlström, tel 0727-33 45 68.



DÄCK BEHÖVER EXPERTER



Michelin-däck på Volvos värstingar

VOLVOS KOMMANDE värstingmodeller S60 och V60 Polestar får Michelin Pilot Super Sport i dimensionen 245/35 R 20 som standard.

Polestar är Volvos "hustrimmare" – eller förädlare med ett finare ordval – och S60/V60 Polestar Edition är Volvos snabbaste serietillverkade bil någonsin. Bilens turboladdade raka sexa på 3 liter och 350

hästkrafter ger i kombination med fyrhjulsdrift en 0-100-tid duktiga 4,9 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Volvos värstingar ska säljas på fyra kontinenter runt om i världen med start från juni 2014. För vinterkörning med dessa modeller rekommenderar Volvo Michelins Pilot Alpin 4 eller X-Ice North 3. ■

Japanskt genombrott i turbulenssimulering

JAPANSKA FORSKARE FRÅN Yokohama, ISA (Institutet för rymdvätskap (ISAS) och JAXA (Japan Aerospace Exploration Agency) har för första gången i världen lyckats med en nästan fullskalig simulering av flödesstrukturer (turbulens) runt ett däck som rullar på vägbanan och de akustiska vågor (buller) som det genererar.

Förverkligandet av en simule-

rad flödesstruktur möjliggör exakt mätning av akustiska vågor och öppnar möjligheter för nya tekniska genombrott, som skulle kunna leda till en minskning av förbifartsbuller och förbättring av aerodynamiska prestanda. Yokohama avser därför att fortsätta att stödja ytterligare forskning inom dessa områden, meddelar företaget. ■



Snålare fjärrtransport med Michelin

MICHELINS LASTBILSDÄCK X Line Energy kommer i nya dimensioner. 80- och 65-serierna kompletterar 70- och 55-serierna som kom i början av 2013. Däck i dimensionen 315/80 R 22.5 för drivhjul och 385/65 R 22.5 för släp är bland de viktigaste dimensionerna för lastbilsdäck.

Enligt Michelin sänker de nya däcken kostnaden för åkerierna

både genom minskad bränsleförbrukning och ökad livslängd. Jämfört med däck i samma dimension av förra generationen, X Energy SaverGreen, har nya X Line Energy 80- och 65-serierna (enligt Michelin) upp till 5 procent längre livslängd på drivhjulerna och 14 procent längre för släpdäcken. De nya däcken kan regummeras och mönsterskäras. ■



Världens första traktordäck för vinterentreprenadarbeten

HUR MÅNGA OLIKA nischer och speciella användningsområden det finns i däckbranschen är inte lätt att veta, men ett sådant område är i alla fall specialdäck för vinterentreprenad och snöröjning.

Och när de flesta av oss nu ivrigt ser fram mot sommaren planerar Nokian Heavy Tyres för vintern och lanserar Nokian Hakkapeliitta TRI, ett däck som uppges innehålla helt nya tekniska lösningar som effektiviserar arbetet på vintern.

Hakkapeliitta TRI har en ny slitbana, lamellerade mönsterklackar med lamellväckare och en ny special-

gummiblandning, speciellt utvecklat för att ge bästa möjliga vintergrepp och köregenskaper, meddelar Nokian och tillägger att det nya "däcket är slitstarkt och rullar lätt, vilket ger bra däckekonomi".

Sex dimensioner (tre par) börjar säljas under sista kvartalet 2014. Ytterligare tre dimensioner blir tillgängliga under första kvartalet 2015. Däckdimensionerna har valts ut efter maskinerna som är vanliga i snöröjning. Viktigaste marknader för det nya däckets är förstas områden där snörika vintrar är vanligt, huvudsakligen Norden, alpmråden i Centraleuropa samt Nordamerika. ■



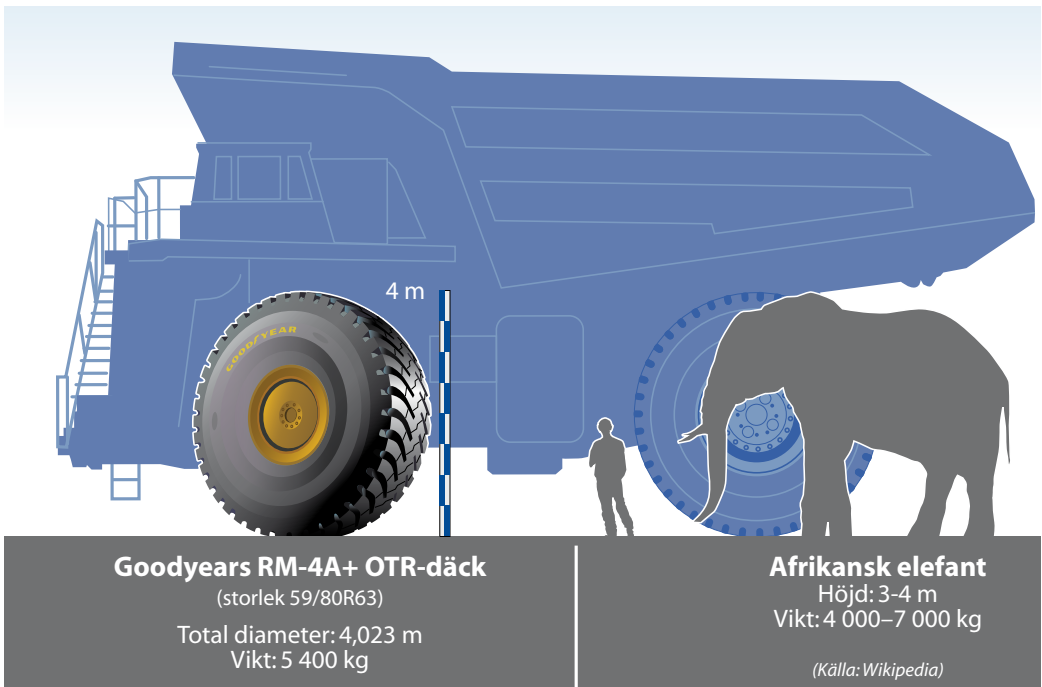
Förbundsstämman 22 maj 2014

Reviderad information om förbundsstämman

OBS! Ny lokal: Spritmuseum på Djurgården i Stockholm (Djurgårdsvägen 38-40, mellan Vasamuseet och Gröna Lund vid gästhamnen).

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

www.drf.se



Goodyears RM-4A+ OTR-däck

(storlek 59/80R63)

Total diameter: 4,023 m
Vikt: 5 400 kg

Afrikansk elefant

Höjd: 3-4 m

Vikt: 4 000-7 000 kg

(Källa: Wikipedia)

Goodyears elefant-däck

AFRIKANSKA ELEFANTER ÄR vanligen 3-4 m höga och väger 4 000-7 000 kg. Goodyears största däck RM-4A+ i dimensionen 59/80R63 är lite drygt fyra meter högt och väger 5 400 kg!

Jättedäcket ingår i Goodyears RM-däckserie (Rock Mining) och är alltså avsett för gigantiska gruvdumprar. Däcket säljs världen över för montering på världens största gruv- och schaktmaskiner som används i kol-, sten-, guld- och koppargruvor.

Med en fälgdiameter på 63 tum (1,6 m) och en diameter på 4,023 meter är däcket världens största.

Det är högre än den tillåtna höjden för de flesta semitrailers i Europa (4 meter) och en meter högre än en basketkorg.

Elefantdäcket finns i två storlekar, 53/80R63 och 59/80R63, med tre blandningsvariationer och två mönsterdjup (E3 och E4), vilket ger totalt tolv tillgängliga varianter.

Men Goodyear är inte ensamma om att tillverka "elefantdäck". Som DäckDebatt tidigare skrivit om (nr 4 2011) har både Bridgestone och Michelin lika stora 63-tummare på programmet. ■



Missa inte världens största däckmessa

VÄRLDENS STÖRSTA DÄCKMÄSSA

avhålls vartannat år i tyska Essen. I år pågår Reifen 2014 den 27-30 maj. Ingen annan mässa drar lika många tillverkare, generalagenter, återförsäljare och andra branschmänniskor. Till Reifen 2014 väntas runt 600 utställare på 60 000 kvadratmeter. Vid den förra mässan 2012 kom cirka 19 000 besökare från 130 länder. ■



Contact 6 kommer i höst

CONTINENTALS nordiska dubbfria vinterdäck ContiVikingContact 5 ersätts i höst av ContiVikingContact 6, som uppges vara "ett däck med exceptionellt höga säkerhetsnivåer för vinterförhållanden i Skandinavien". Det nya däcket finns redan i 80 dimensioner för följar mellan 13 och 20 tum. ■



Varannan bilist tror på alternativa drivmedel

MER ÄN VARANNAN bilist (56 procent) tror att användningen av alternativa drivmedel kommer att öka och sex av tio vill göra mer för att miljöanpassa sin bilkörning. Mest positiva är kvinnor och förare

som redan kör bilar som drivs på alternativa bränslen, allt enligt en enkät som Bilprovningen genomfört i samarbete med Handelshögskolan vid Umeå universitet och som besvarats av 1 500 bilister. ■



Michelin återkallar i USA

1,3 MILJONER DÄCK har Michelin tvingats återkalla och byta ut i USA. Det rör sig om USA-tillverkade Michelin LTX-däck avsedda för lätta lastbilar. En del däck har tappat lufttrycket väldigt snabbt och i vissa fall har slitbanan lossnat. Några allvarliga olyckor till följd av dessa problem ska dock inte ha inträffat. ■

Goodyear på topplista

GOODYEAR ÄR VÄRLDENS mest uppskattade biltillbehörsföretag, i alla fall enligt amerikanska tidningen Fortune, som publicerat denna popularitetslista sedan 1983. Goodyears popularitet räcker dock inte till en placering på den totala 50 bästa-listan på: money.cnn.com/magazines/fortune/most-admired. ■

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundkvist

Frasses däck i Örebro

och pratar med ägaren Mattias Andersson

MITT UNDER däckbytarsäsongen tittar DäckDebatt in och tar tempen på bytesruschen.

Är Örebroare ett förutseende folk när det kommer till däckskiftet?

– Inte bättre än någon annan, skulle jag säga. Som alltid är det vädret som styr och just nu är det kanske lite för mycket sol, vilket ger hårt tryck. Vi började den 24 mars att bjuda in kunderna utifrån förvarningssystemet. Dubbdäcken först och därefter dubbfria, men tyvärr kör majoriteten fortfarande dubb.

Kommer kunderna på tiden ni föreslår då?

– 85 procent gör det, men sen finns alltid de som kommer in och måste skifta på studs. Många är heta på att byta, men vissa kan man fråga om de verkligen behöver sommardäcken just i dag. Behöver de det så har vi täckning med extra personal och hanterar ruschen bra.

Det krävs lite fingertoppskänsla, men vi känner våra kunder. Vissa är punktliga, andra kommer aldrig. Man lär sig snabbt. Systemet med inbjudningar sparar i alla fall många telefonsamtal.

Om du heter Mattias, vem är då Frasse?

– Ja du, det är Arne Fransson som grundade firman 1989 och som jag började jobba för 1999. Fyra år senare köpte jag firman och "Frasse" hop-pade av, men eftersom namnet redan funnits i 14 år tyckte jag inte det fanns någon anledning att byta. Dock gick vi med i First Stop året därpå och profilerar det hårt. Viktigt att tillhöra stort namn och inte klamra sig fast vid det lilla namnet, då riskerar man att tyna bort.

Namn: Mattias Andersson

Alder: 42 år

År i branschen: 26 år

Bor: Örebro

Nytt SUV-däck från Hankook

HANKOOKS framgångsrika sportdäck Ventus S1 evo2, som bland annat nu sitter som originaldäck på BMW:s nya 4-serie, har nu i vår även kommit i en version avsedd för SUV:ar. Däcket, som har den helt logiska beteckningen Ventus S1 evo2 SUV, har fått goda vitsord i ett däcktest i den tyska motortidningen, originalmonteras på BMW X5 och finns i 30 dimensioner från 17 till 22 tum med 30- till 60-profil i olika bredder från 225 till 315 mm. ■



nydailynews.com/autos/saudi-duo-tires-car-drives-wheels-article-1.1268000

På två hjul med fyrhjulning som blir trehjulning...

MÅNGA STOLLAR FINNS det på vår jord, det vet vi ju sedan gammalt, men att köra bil på två hjul samtidigt som kompisen skruvar av och på ena bakhjulet...

Bilkörning balanserande på två

hjul var ju poppis här hemma i Sverige för typ 30 år sedan, men nu har tydligen denna fluga nått Saudi-arabien. På Youtube finns flera klipp på "tvåhjulningar" inklusive däckbytar-klippet. ■

Nya medlemmar i DRF

ABS Wheels Sweden AB, Com4 Tires
 Harlösa Däckservice AB, Com4 Tires
 Mälarteamet i Sverige AB, Com4 Tires
 Nordson Import KB, Com4 Tires
 Ralphs Däck AB, Com4 Tires
 Steneby Schakt AB, Com4 Tires
 Tranemo Bilvårdscenter, Com4 Tires
 Vallentuna Däckservice, Com4 Tires
 Com4Tires Arendal AB, Com4 Tires
 Vimmerby Bildemontering AB, Com4 Tires
 Alingsås Däckservice, Com4 Tires
 Gräsdalens Däckservice AB, Com4 Tires
 Autodäck i Södertälje, Com4 Tires
 Cardäck, Com4 Tires
 Gångvikens Däck o Bilservice AB, Com4 Tires
 Auto Remtene AB, Com4 Tires
 JJ's Däck AB (Best Drive), Fristående
 Annas Däck AB, Fristående
 Vianor AB
 Oscars Däck och Verkstad AB, Däckpartner
 Gummiverkstan i Syslebäck, Däckpartner

Arlandastad
 Harlösa
 Sala
 Lemland/Åland
 Sjuntorp
 Dals Långed
 Tranemo
 Vallentuna
 Göteborg
 Södra Vi
 Alingsås
 Karlstad
 Södertälje
 Angered
 Sundsbruk
 Heberg
 Falkenberg
 Eskilstuna
 Skarpnäck/Stockholm
 Tierp
 Syslebäck



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



Eldriven enhjuling med gokart-däck

ETT HJUL, EN bräda och en elmotor. Enligt tillverkaren Future Motion i USA ska det bara ta ett par minuter att lära sig köra Onewheel, som toppar nästan 20 km/h.

Onewheel kan väl närmast beskrivas som en enhjulig elmotordriven skateboard. Inne i hjulet sitter en elmotor. Räckvidden anges till 6-9 kilometer innan batteriet behöver laddas i 1-2 timmar i ett vanligt eluttag.

Detta fordon (?) körs ungefär som en Segway. Framåtlutning innebär acceleration och bakåtlutning innebär broms. För att svänga lutar föraren fordonet i sidled. Onewheel håller balansen av sig själv – och tillverkaren hävdar alltså att det bara tar minuter att lära sig.

Onewheel väger 11 kg och kostar 1300 dollar, cirka 10 000 kronor. Oklart om den kommer att säljas i Sverige. ■



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.



Liten bilburen livräddare

RESQME ÄR DET fyndiga namnet på en liten smidig livräddningspryl som i Sverige säljs via bland andra Motormännen och Kala AB. Med resqme (resque me, rädda mig på engelska) kan man lätt och snabbt både skära sig loss från bilbältet och "skjuta" sönder en bilruta.

Om olyckan skulle vara framme och bilen välter, hamnar i vattnet eller börjar brinna kan det ibland vara knepigt att komma ur bilen. I bilar med centrallås och elektriska fönsterhissar måste man kanske krossa en sido- eller bakruta för att komma ut.

Resqme är så liten att den kan hänga på tändningsnyckeln, den har en inbyggd kniv och man krossar en ruta genom att pressa verktyget mot rutans yta och trycka till, varpå ett fjäderbelastat don punkterar rutan.

Verktyget laddar om automatiskt och kan användas flera gånger.

I USA är Resqme prisbelönt för sina goda egenskaper som livräddningsverktyg och den är testad och godkänd av tyska TÜV.

Finns i gult, rött, blått och svart. Pris cirka 170 kronor. ■

SNART ÄR DET SOMMAR!



Dags för sommardäcken:



Det självklara valet när det gäller god däckekonomi!

Har du ont om plats? Vi hjälper dig!
Prova vår däckhotellstjänst.

Kontakta oss för offert.



Din rikstäckande däckdistributör



I sta'n på da'n.

Box 60 | 619 22 Trosa
Tel 0156-409 00 | Fax 0156-182 60
info@kransensgummi.se
www.kransensgummi.se

• Personbilsdäck • Lastbils- och entreprenad-
däck • Fälgar och tillbehör • Verktyg och
maskiner • Däckhotell • Slangar •
• Alltid 30.000 däck i lager •

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.

Säker trafikmusik

SOUNDS FOR DRIVING är ett "musiktrafiksäkerhetsprojekt" som initierats av Europcar och som kombinerar vetenskaplig forskning med musikens värld.

Martin Ljungdal Eriksson är ljudexpert och jobbar med hur ljud påverkar människans hälsa. Håkan Lidbo är etablerad musikproducent och har skapat musik baserad på denna forskning.

Resultatet är elektronisk musik som ska göra oss till lugnare och mer harmoniska bilförare. Att tonsätta forskningresultat för att skapa en positiv känsla hos bilförare är något helt nytt.

Målet med projektet var att ta fram musik anpassad för olika körsituationer, från att sitta fast i kö i stressig stadstrafik till nattkörning där man i princip är ensam på vägarna.

Musikstyckena har titlar som Landsvägskörning, Nattkörning, Långkörning, Äntligen på väg och Bilkö och mellan sex och åtta minuter långa. För situationer när det inte går att stanna trots att naturen kallar finns också bonusspåret Kissnödig.

Forskningen har visat att kriterier för lugnande musik är att den bland annat ska vara långsam och



följsam, instrumental och ha en maxvolym runt 60 dB, som motsvarar normal samtalston.

Den nya harmoniska musiken ska laddas ner i alla hyrbilar från Europcar och det lugnande albumet Sounds for Driving finns även på Spotify. ■



BluEarth-A
215/50 R17

Yokohama lanserar "Blåjord"

JAPANSKA YOKOHAMA HAR i vår lanserat ett nytt personbilsdäck som uppges vara "exceptionellt bränsleeffektivt". Däcket kallas BluEarth-A och har i de flesta dimensioner enligt EU:s klassificering fått C i rullmotstånd och A i våtgrepp.

Det nya "Blåjord"-däcket uppges också ge låg ljudnivå, hög komfort och lång livslängd. ■

Lag på backkameror i USA

USA:S TRAFIKSÄKERHETSVERK NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) föreslår att det ska bli lag på att alla nya bilar, bussar och lastbilar ska ha backkameror. Bakgrunden är ett flertal dödliga backningsolyckor, bland annat med föräldrar som backat över sina egna barn. ■

Nordisk Michelin-guide och tre nya stjärnrestauranger

"GUIDE MICHELIN Nordic Countries" är en ny hotell- och restaurangguide som Michelin lanserat specifikt för de nordiska länderna.

Dessutom har tre svenska restauranger fått varsin ny stjärna i Guide Michelins "huvudbibel" Main Cities of Europe 2014."

De tre nya svenska stjärnkrogarna är Oaxen Krog och Opera-källaren i Stockholm och Bhoga i Göteborg.

Svenska restauranger med stjärna i Guide Michelin Main Cities of Europe 2014:

2 stjärnor Stockholm: Mathias Dahlgren Matsalen och Frantzén.

1 stjärna Stockholm: Mathias Dahlgren Matbaren, Esperanto, F12, Ekstedt, Gastrologik, Operakällaren (ny) och Oaxen Krog (ny).

1 stjärna Göteborg: Thörnströms Kök, 28+, Sjömagasinet och Bhoga (ny).

Tio restauranger får en Bib Gourmand-utmärkelse (Bib Gourmand indikerar en restaurang som serverar vällagad mat till ett rimligt pris.

Stockholm: Brasserie Bobonne, Proviant, Rolfs Kök, Den Gyldene Freden, Pubologi, Ulla Winblad, Sjögräs, EAT och Oaxen Slip (ny).

Göteborg: Familjen.

Mer än 3 800 hotell och restauranger i 44 städer i 20 länder

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

Guide Michelin Main Cities of Europe 2014 omfattar totalt 1 562 hotell och 2285 restauranger. Urvalet

av restauranger omfattar 279 Bib Gourmand-restauranger, 15 restauranger med tre stjärnor, 81 med två stjärnor och 349 med en stjärna.

Michelins olika guider finns också tillgänglig på viamichelin.com. Pappersutgåvan gavs ut i mer än en miljon exemplar förra året och dessutom kan Guide Michelin laddas ner som Iphone- och Ipad-applikation. ■



VILL DU OCKSÅ BLI DELÄGARE I DÄCKTEAM?

Brinner du för bra affärer? Driver du en däckverkstad men känner att något saknas?

Ring oss på Däckteam!

Vi söker dig som vill vara med och driva Däckteam-kedjan framåt.



Vi erbjuder

- Starkt varumärke
- Tydlig profil
- Centrala kundavtal (fleets)
- Gemensam marknadsföring
- Konkurrenskraftiga inköpsavtal
- Lokala entreprenörer
- Intranät (Däcknet)
- Verksamhetssystem, K&M
- DT 24 Jourservice



Ring oss gärna för att boka ett möte!
040- 611 89 10

Danska bilägare får däckhjälp på nätet

ALLA NYA BILDÄCK som säljs i Sverige har nu EU:s "däcketikett" som ska underlätta konsumenternas däckval. Ännu lättare har konsumenterna i Danmark, där däckköpare nu kan gå in på daeklabel.dk och snabbt och enkelt få besked om vilka däck som passar just deras bil och vilka EU-betyg de aktuella däcken har fått.

Bakom denna nyttiga hemsida står Dækbranchens Fællesråd, en branschorganisation som omfattar allt och alla i däckbranschen och

inte har någon riktig motsvarighet i Sverige.

– Att alla däckimportörer i Danmark ställer upp med information i en gemensam däckportal torde vara unikt, i alla fall i Europa, konstaterar en nöjd Volker Nitz, som basar både för Dækbranchens Fællesråd och för Dæk-Magasinet, Danmarks motsvarighet till DäckDebatt.

Funkar inte i Sverige

Här i Sverige kan vi dessvärre inte utnyttja den danska hemsidan; för

att få besked om lämpligt däck ska man nämligen skriva in sitt registreringsnummer, och svenska sådana är mer än vad daeklabel.dk klarar av.

Någon svensk motsvarighet till den danska hemsidan är knappast "på G". Här har vi inte någon heltäckande däckbranschorganisation motsvarande den danska, och att alla svenska däckimportörer/leverantörer plötsligt skulle börja samarbeta om en gemensam hemsida finns nog inte på kartan. ■



Skatt på dubbdäck 2016!

Regeringen vill införa lokala dubbdäcksskatter där partikelhalterna anses ohälsosamt höga. En särskild utredare har därför fått i uppdrag att titta på hur skatterna bäst ska utformas.

DEN UTREDNING SOM regeringen beslutat om ska försöka hitta ytterligare åtgärder som kan minska höga partikelhalter i ett antal svenska städer. Utredaren Petter Classon ska se på hur de åtgärder vi har idag kan förbättra situationen, men även "bedöma ändamålsenligheten samt lämpligheten i, att införa en skatt på dubbdäckanvändning i första hand i Stockholm, men även i andra berörda tätorter".

I utredningens direktiv sägs inte rakt ut att skatt på dubbdäck ska införas, men andemeningen råder det ingen tvekan om. I Oslo kostar det 1 200 norska kronor per vintersäsong att köra med "piggedek". Någon som tror att det blir billigare i Sverige?

Utredningen ska vara klar 31 mars nästa år, vilket innebär att en

skatt på dubbdäck kan införas tidigast andra halvåret 2016.

Komplicerad fråga

Miljöminister Lena Ek vill inte förutspå hur de lokala skatterna ska tas upp, men de kommer i alla fall inte att tas ut vid köp av dubbdäck – det är var dubbdäcken används och inte var de köps som avgör deras miljöpåverkan.

– Detta är en väldigt komplicerad fråga. Att införa avgifter är nästan omöjligt, avgifter ska enligt svenskt regelverk motsvaras av en motprestation. Däremot är alltså lokala skatter en möjlighet, konstaterar Lena Ek (C).

– Vi har jobbat med den här frågan länge och det är inte alldeles lätt. Kommunerna måste arbeta på olika sätt för att få ned halterna.

Inte i första hand för att vi ska klara EU-normer utan för att höga halter av partiklar är en hälsofara, inte minst för barn och allergiker, fortsätter miljöministern. ■



Miljöminister Lena Ek.



Minus med Conti EcoPlus

NYA CONTI ECOPLUS ska minska bränsleförbrukning för tunga fordon med upp till 0,19 liter per mil, utlovar Continental vid introduktionen av en ny däckserie som utformats för maximal uthållighet på motorväg.

Bidragande till minusförbrukningen ska vara ny mönsterdesign och specialutformade gummiblandningar utan att det påverkar däckens livslängd.

Fördelen med den nya däckserien, som är utvecklad för fjärr- och distributionstrafik på motorväg och andra större vägar, är enligt Conti lågt rullmotstånd utan att det påverkar däckens livslängd. Efter släpavagnsdäcket Conti EcoPlus HT3 har serien utökats med styrdäcket Conti EcoPlus HS3 och drivaxeldäcket Conti EcoPlus HD3. ■



Continental satsar i Indien

MED EN ÅRLIG produktionskapacitet på 220 000 radialdäck för lastbilar, ett leverantörsnätverk på över 1 400 butiker samt försäljnings- och kundservice i fler än 70 indiska städer, fortsätter Continental sin satsning på den indiska marknaden.

Sedan övertagandet av den

indiska däcktillverkaren Modi under 2011 har Continental gjort stora investeringar i nya produktionsanläggningar, samtidigt som erfaren personal åkt till Indien för att ge lokal personal utbildning i produktionsteknik och ny maskinutrustning. ■



Vardagsdäck från Dunlop

DET NYA "STADSBILSDÄCKET" StreetResponse2 från Dunlop har enligt tillverkaren cirka fem procent kortare bromssträcka och tio procent längre livslängd än sin föregångare. StreetResponse2 får i EU:s märkning B för våtgrepp och C för rullmotstånd, vilket är ett av de bättre betygen i sin kategori. StreetResponse2 finns bara för 13, 14 och 15 tums fälgar. ■

NYHETER!

Balansering

John Bean BFH 600

BFH 600 är en professionell och extremt snabb video-balanseringsmaskin för bilar, lätta lastbilar och motorcykelhjul som kombinerar hög noggrannhet med ett litet golvyttrymme. En perfekt lösning för verkstäder som vill optimera arbetsutrymmet.

Extremt kort start-stop cykel på endast 4,5 sekunder för en 15" fälg. Funktioner som dolda vikter, viktoptimering och laser-punktsmarkering är standard.

Finns även med automatnav.



Hjulinställning

John Bean ELS 3D

Snabb och enkel att använda, exakt mätning. En kompakt design som gör enheten lätt att placera. Visualiner 3D ELS är instegsmodellen bland JBS 3D hjulinställare.

Den lättanvända programvaran hos Visualiner 3D ELS hjulinställare ger dina tekniker mätvärden på några få minuter.



Pris från: **109 000:-**
exklusive moms

Leasingkostnad:
2 670 kr/mån.*
(36 mån)



<http://www.facebook.com/sunmaskin>

* Restvärde. Alla priser exklusive 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







SPEEDWAY

tight fight med punka

Vid sidan av dragracing är speedway nog den mest explosiva motorsporten. Motor, förare och däck ska leverera allt på fyra korta varv – och sedan ett år tillbaka tävlar en svensk tillverkare om att leverera det bästa speedwaydäcket! TEXT Eric Lund FOTO Emma Haag, Atlas



Det explosiva tävlingsformatet ställer speciella krav på däck, samtidigt som reglementet är snävt. De tillverkare som utvecklar speedwaydäck är få, och för flertalet stora däckmärken är sporten en vit fläck.

” Det händer att mekanikerna glömmer att sänka lufttrycket. Det blir som att köra på is och resulterar ofelbart i omkullkörning redan i första kurvan.

SPEEDWAY ÄR VÄL världens tråkigaste och mest enformiga sport. Fyra förare, fyra varv, runt-runt på en kort grusbana. Dessutom kan det väl inte vara så svårt att bara köra vänster-varv? Eller ...?

Det går också att betrakta speedway ur en annan synvinkel: en publikvänlig arenasport där det ofta är tight fight från start till mål. En sport där den tekniska utvecklingen gått långsamt jämfört med andra mc-grenar, en sport där man kör med nästan punktering på däck - och en sport där körtekniken de senaste åren inneburit extremt mycket hårdare attack och mindre marginaler. Dessutom något så ovanligt som en motorsport som körs både i lag och individuellt.

Rundbanetävlingar har funnits sedan tidigt 1900-tal, men formerna har varierat. För hundra år sedan var så kallad board track racing populärt i USA. Tävlingarna kördes på stora ovalbanor med uppbyggda, kraftigt doserade kurvor av trä. Dödsolyckor var legio.

Flat track racing

Speedway som vi européer känner sporten är stor även i USA, men

betydligt populärare "over there" är flat track racing. Formatet liknar speedway, men banorna är längre, startfälten större, motorerna två-cylindriga (trimmade Harley-Davidsonmaskiner har dominerat, men Honda, Triumph, Ducati och många andra förekommer) och det kan lätt gå 150 km/h i ingången av kurvorna. Med full sladd ...!

Det är inte ovanligt att amerikanska roadracingsförare rekryteras från flat track - den som behärskar sladdtekniken har en avgjord fördel när 250 hästkrafter i ett smalt effektregister ska hanteras på asfaltsbana under fullt nedlägg.

Sladden är hela grejen med speedway. Men borde det inte gå snabbare att köra ett tajt innerspår utan att spinna bort motorns effekt? Tja, den enkla sanningen är att om det hade varit snabbare så hade speedway utvecklats i den riktningen. Jämför med rally, där det trots fyrhjulsdraft och aktiva differentialer fortfarande "går brett" om underlaget är grus, snö eller is.

Speciella krav på däck

Den explosiva tävlingsformen - med heat som bara varar fyra varv och där starten och första kurvan är

oerhört viktiga - ställer speciella krav på däck. Under många år var det enda godkända fabrikkatet tjeckiska Mitas, som tidigare hette Barum.

Jon Lindberg är koordinator för speedway och isracing vid Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet, Svemo, och han berättar att även Pirelli hade speedwaydäck för 15-20 år sedan. De senaste åren har emellertid Mitas haft ett slags monopol.

- VM-förarna fick fem däck tilldelat sig inför varje deltävling. Men det fanns inte någon begränsning i antalet som fick användas, det var fritt fram att köpa fler däck utöver de som ingick i startavgiften, berättar Jon Lindberg.

Eftersom däck slits hårt bara på ena sidan kan en elitförare använda samma bakdäck i två heat om det vänds i pausen. Toppåkarnas kasserade däck går sedan ofta vidare till mindre bemedlade förare, men för yppersta grepp duger inget begagnat.

- Om ett heat blåses av på grund av olycka eller liknande byter elitförarna däck inför omstarten, säger Jon Lindberg. Däck har oerhört stor betydelse och är typ-

exempel på sådant som leder till heta diskussioner i besvikelsens stund efter ett förlorat heat.

Sportatlas levererar

Sedan ett år har emellertid en liten revolution ägt rum, i så måtto att Mitas inte längre är ensam herre på täppan. Numera är tre leverantörer godkända av FIM, internationella motorcykelförbundet. En av nykomlingarna är italienska Golden Tyre, men mer spännande för svenskt vidkommande är att företaget Sportatlas i Anderstorp utvecklat ett speedwaydäck. Sportatlas har tidigare främst ägnat sig åt tillverkning av skyddsutrustning som hjälmar, ryggskydd och säkerhetsvästar. Sedan fabrikkatet godkändes av FIM sommaren 2013 har Sportatlas sålt cirka 1000 speedwaydäck.

- Vi har arbetat med speedway i många år och såg en möjlighet att utveckla ett däck med delvis nya egenskaper, förklarar Klas Johansson, VD för Sportatlas.

Reglementet är tämligen snävt, exempelvis måste klackarna i däckmönstret hålla ett visst mått. Även gummits hårdhet är stenhårt reglerad, 70 grader shore plus/minus

två! Däremot säger inte reglerna något om sajning, vilket Sportatlas tagit fasta på.

- Vårt däck slits annorlunda och när vi mätt starttider är vi bättre än konkurrenterna på alla underlag, säger Klas Johansson. Men vi är som allra bäst när banan i sig har bra fäste, och nu arbetar vi för att utveckla däck med toppprestanda även på andra underlag.

En vital fråga är som alltid lufttrycket. I speedway används så låga tryck som 0,3 kilo och som mest 0,7-0,8.

- Man kan se det på bilder tagna bakifrån. Det ser nästan ut som punktering, däcken nästan fladdrar på fälgen, säger Jon Lindberg.

Som alltid måste emellertid däcket pumpas hårt vid montering - men det gäller att sänka trycket före start.

- Det händer att mekanikerna glömmer att sänka lufttrycket. Det blir som att köra på is och resulterar ofelbart i omkullkörning redan i första kurvan, avslöjar Jon Lindberg.

En marginell sport

Jämfört med exempelvis motocross och road racing har produktutvecklingen i speedway varit lång-

sam. Att hojarna saknar såväl växellåda som bromsar (!) och fjädring bak är en sak, men att ingen av de etablerade mc-tillverkarna ägnat sig åt speedway avslöjar att detta trots allt är en marginell motorsport på vårt klot.

Under 1980-talet var engelska Weslake den populäraste motorleverantören, sedan tog tjeckiska JRM (tidigare Jawa) över ledartröjan. Numera kör nästan alla elitförare med motorer från italienska GM.

Sedan tidernas begynnelse har det handlat om encylindriga metaldrivna fyrtaktare på 500 kubikcentimeter. På 1980-talet infördes fyrventilstoppar och på 1990-talet kom någon på att luta motorn framåt för bättre viktfordelning. Därutöver handlar det främst om ett avancerat finlir; från fabrik är motorn snudd på ett råmaterial som trimmas och anpassas efter förarens specifika önskemål.

Resultatet blir 80-90 hästkrafter. Som ska samsas i ett däck med anläggningsyta som handflatan på en femåring. Och leverera allt i ett tävlingsheat som ofta bara varar en minut.

Var det någon som sa att speedway är tråkigt? ■



Tight fight från början till slut - inte ovanligt i speedway. Och nu tänker svenska Sportatlas i Anderstorp ge italienare och tjecker en match om vem som kan göra det bästa däcket.



Svenska Atlas utmärks främst av sin sajning, som är avgörande för slitaget. Däckets hårdhet stipuleras av reglerna enligt Shore-skalan. Däck mäts på Shore A-skalan (0=mjukt, 100=hårt), i speedway tilläts 70 grader +/-2.



"Speedway-hojen är oanvändbar utanför grusovalen, men vilken kul grej att ändå ha i sitt eget garage", filosoferar DäckDebatts skribent i sadeln på sin Jawa/Weslake.

Känslan när sladden kommer av sig själv slår allt!



DäckDebatts reporter är en hängiven amatör i sladdandets ädla konst.

NU FÖR TIDEN ser speedwayförare ut som rullande neonskyltar, med skräniga sponsordekaleringar i grälla färger. Hojarna är dessutom draperade i skynken så att motorn bara skymtas.

Annat var det när jag var grabb och hängde med pappa till Gubbängens IP söder om Stockholm för att se Anders Michanek och de övriga av 1970-talets toppförare göra upp om vem som kunde sladda mest och bäst. Då var estetiken en stor del av behållningen.

På den tiden körde förarna i tajta skinnställen och det var verkligen "vänsterbenssläpning" som gällde. Även dagens förare har så klart en släpsko av metall under vänsterdojan, men benet används snarare som balansvikt i luften –

ungefär som en katt balanserar med svansen.

Med barnaögon hade speedway en mystisk lockelse. Motorcykelkörning förvisso, men så totalt annorlunda jämfört med motocross- och landsvägshojar.

Kanske var det därför jag drogs som en humla till en sockerbit när Varg-Olle Nygrens speedwayskola kom till min kännedom. Jag deltog i den legendariske förarens "sliding school" första gången 1998, bjöd min pappa på kursen i 60-års-present ett par år senare och köpte en egen hoj säsongen efter. Sedan dess har jag gått kursen ytterligare några gånger och haft lika roligt vid varje tillfälle.

Någon speedwayförare blir jag inte, men känslan av att komma med

hygglig fart längs rakan och våga "ställa upp" redan i kurvans ingång – den slår det mesta jag upplevt i motorsammanhang. I bästa fall orkar jag hålla sladden genom hela kurvan och ge järnet ut på nästa raksträcka, men många varv i taget orkar jag inte. Armmuskulerna brukar anta samma konsistens som marshmallows.

Men om jag inte lyckas få till körningen får jag väl ägna mig åt det estetiska i stället. Kanske jag ska låta sy upp ett skinnställe i rätt 1970-talsstil och måla tanken, hjul-tallriken på bakfälgarna och stänkskärmmarna i flakelack?

Sedan gäller det bara att övertyga sambon: Om att hojen har en given plats i vardagsrummet!

Eric Lund

SISTA CHANSEN ATT SLADDA MED VARG-OLLE

Det kan vara svårt att förstå, men på 1950-talet var Varg-Olle ett namn med nästan samma aura och klang som Zlatan har i dag. Ändå kom han aldrig bättre än trea i en individuell VM-final (1954).

Men Varg-Olle vann SM 1949 och det nordiska mästerskapet 1960. Framför allt tävlade Olle Nygren ständigt, och inte bara i speedway, utan även i motocross, isracing, roadracing och en hel del bilsport.

Efter den långa tävlingskarriären startade han speedwayskola i engelska King's Lynn, där han drillat både blivande elitförare och glada amatörer.

Varje sommar har Olle Nygren kommit till Täby Motorstadion utanför Örebro för att under ett par helger gästspela med sin "sliding school". Kundkretsen har bestått av alltifrån vana mc-förare till folk som knappt ens kört moped - och

de flesta brukar få till något som liknar en "speddvajj-sladd".

Kurserna körs med Jawa 500-kubikare från 1960- och 1970-talet, samtliga med metanoldriven tvåventilmotor på cirka 60 hästkrafter. Numera ägs hojarna (och all personlig utrustning som hjälmar, skinnställ, stövlar etc) av örebroaren Brian Runesson, som ordnar speedway-evenemang på beställning.

Men 14-15 juni 2014 kommer att bli historiska datum. Då kör Varg-Olle för sista gången sin kurs på svensk mark. Åtminstone är det vad 85-åringen själv räknar med.

Pris 4150 kronor inklusive allt - hoj, bränsle och personlig utrustning - eller 1800 kronor om du kommer med egen hoj och utrustning. Platserna lär gå åt snabbt, men det kan vara värt ett försök att komma med på Varg-Olles sista sladdskola.

Vill du ha en plats på Varg-Olles sista sladdskola, ring +44 1394 270 537 eller mejla på vargolle@aol.com



Debut i livet 1929, debut i speedway-laget Vargarna 1946 (där kom smeknamnet!), första SM-guldet 1949. Men 2014 räknar Varg-Olle Nygren med att det är sista gången han kör sin speedwayskola.



Bakom de stora portarna finns tvätt- och rekondverksamheten, som tar hand om många bussar från systerbolaget S Ö Buss. Däckverksamhetens portar ligger runt hörnet.

Både lokal förankring och stordriftsfördelar

När bröderna Öqvist ville utveckla familjeföretaget i Södertälje blev de pionjärer inom svenska Euromaster. De gick från partner till en av landets första franchiseverkstäder och fick både hjälp och utveckling. **TEXT OCH FOTO** Erik Gustafsson

- TILL EN början upplevde vi skillnaden mellan partner och franchise som liten, men Euromaster var lyhörda redan från första dagen. Och sedan dess har konceptet utvecklats och vi har gjort en ordentlig resa, säger Henrik Öqvist, som tillsammans med sin bror Magnus Öqvist driver S Ö Däck i Södertälje.

Att vara franchisetagare åt Euromaster innebär att verkstaden kan behålla sin lokala profil, samtidigt som verksamheten drar nytta av fördelarna som en stor kedja för med sig.

- Den lokala förankringen är viktig för oss. S Ö har funnits i mer än 35 år, och det namnet var inget vi var beredda att ge upp. Dock

behövde vi hjälp för att utvecklas och därför passade franchisekonceptet oss väldigt väl, säger Magnus Öqvist.

S Ö grundades redan 1975 av Lars och Gunnel Öqvist och var då främst ett bolag för beställningstrafik. För åtta år sedan startades en däckverkstad i liten skala och 2009 skedde generationsskifte i bolaget

när sönerna tog över. Henrik och Magnus tog då däckverksamheten vidare under namnet S Ö Däck, medan brodern Christer fortsatte med bussarna i S Ö Buss, som i dag har 20 bussar och limousiner. Två år därpå flyttade båda företagen in i nybyggda lokaler i Södertälje, där de nu har plats för såväl däck som bussar på varsitt våningsplan.



Vi vet alla att våra däckverkstäder har olika förutsättningar och utseende, och lokala önskemål och lokal konkurrens styr ofta sortimentet. Detta är ett viktigt inslag i konceptet, det måste finnas utrymme för lokala beslut och initiativ.

- Vi är tre bröder i samma hus och det går fint. Henrik och jag kompletterar varandra bra. Han är administrativ, jag är mer praktisk, säger Magnus Öqvist.

Nytt koncept

För Euromaster i Sverige är franchisekonceptet nytt. I Sverige finns än så länge bara S Ö Däck och Frölunda Däckshop. I Europa finns däremot snart 900 verkstäder som drivs på det sättet. Och det bredvid de nästan 1500 verkstäderna som koncernen äger.

- Att vara franchisetagare till Euromaster innebär att kunden fortfarande besöker den lokala verkstaden, med det lokala företagsnamnet väl synligt i kombination med en tydligare Euromasterprofil, förklarar Peter Karlström, försäljningschef på Euromaster Sverige.

- Vi tar tillvara på den lokala entreprenörens styrkor som lokala

nätverk, flexibilitet, kunskap om den lokala marknaden, förmågan att vilja lite extra och hitta innovativa lösningar. Samtidigt paketerar vi ihop det med styrkan hos ett europeiskt nätverk när det gäller till exempel villkor, kundavtal med stora nationella och/eller lokala fleetkunder, avtal med leasingbolag och säljorganisationer som regelbundet bearbetar dessa.

För S Ö Däck, som var ett pilotfall i Sverige, har utvecklingen varit lärorik. Firman kan i dag dra nytta av koncernens företagsavtal som ökar omsättningen, samtidigt som de känner sig som en i "de storas gäng". En stor skillnad från den tidigare partnertiden när konkurrensen var hårdare.

- Nu är vi med på filialchefsmötena, kan säga vad vi tycker och samtidigt känna att de lyssnar på oss. Samtidigt upplever vi större öppenhet från Euromaster huvudkontor, de vågar släppa jobb till oss

utan att "förlora" på det, säger Henrik, och berättar att skillnaden under första tiden som franchise var liten jämfört med tiden som partner.

- Då kändes det mest som vi bara betalade till Euromaster för namnet, men det har ändrats. Eftersom vi var först ut var det här nytt för oss båda, och successivt har det blivit allt bättre; i dag är det en helt annan grej.

- Det har varit extremt roligt att följa utvecklingen. Att kunna påverka. Nu har vi en helt annan inblick i den långsiktiga strategin till skillnad från tidigare. Och med det kommer en bättre förståelse från oss som gör det enklare att både godta taktiken och planera själva.

Lokala beslut och sortiment

Som franchisetagare får man tillgång till hela Euromasters sortiment, men har också möjlighet att

tillgodose lokala önskemål och ha egna produkter. Euromaster styr inte heller den egna verkstadens prissättning eller deltagande i vissa kampanjer. Det är upp till var och en.

- Vi vet alla att våra däckverkstäder har olika förutsättningar och utseende, och lokala önskemål och lokal konkurrens styr ofta sortimentet. Detta är ett viktigt inslag i konceptet, det måste finnas utrymme för lokala beslut och initiativ, menar Peter Karlström.

- Det administrativa arbetet finns naturligtvis kvar, men sättet vi jobbar på i dag är annorlunda än tidigare. Just nu implementerar vi Master Standard, ett ledningssystem för bättre effektivitet, vilket strax är klart. Vi har fått mycket hjälp, och uppskattar att "allt" redan finns hos Euromaster. Det är ingen idé att uppfinna hjulet två gånger, här hämtar vi bara hem färdiga mallar för saker. Support ▶



Trots att Magnus och Henrik Öqvist hellre har blå byxor än Euromasters gröna diton trivs de som franchisetagare i koncernens kläder.

► ten är viktig, i alla avseenden, tycker Henrik och Magnus Öqvist.

Vågar testa nytt

I företaget är de tre fast anställda för däckverksamheten plus två medarbetare som sköter S Ö Fordonsservice och rekond, en verksamhet som ökar för varje år.

- Vi försöker hålla en bra bredd.

Tack vare att vi är ganska små vågar vi testa nya saker som efterfrågas. Bredvid det vanliga däckhotellet har vi exempelvis takbox-förvaring åt kunderna, säger Magnus och visar en lång vägg fylld av hängande boxar.

Hur mycket S Ö Däck ökat i omsättning genom franchise-konceptet kan bröderna inte svara på, då däckverkstaden fortfarande är under utveckling.

- Det är svårt att mäta mot något då verksamheten var färsk och under uppbyggnad när vi blev franchisetagare. Men klart att Euromaster bär med sig en trygghet. Tack vare dem får vi andra kontrakt och företagsavtal vi inte kommit åt tidigare. Vi är nöjda och ser bara fördelar för vår del.

Som franchisetagare betalar företaget en avgift för att ingå i

kedjan och arbeta under Euromaster-namnet.

- Avgiften är en mycket rimlig månadsinvestering för support, datasystem, kläder och så vidare, hävdar Peter Karlström.

Största skillnaden mellan att vara partner och franchisetagare är enligt Peter att däckverkstaden är mer involverad i den dagliga verksamheten inom Euromaster. Verkstaden har support från en erfaren operativ chef som också ansvarar för egna filialer.

Passar det då för alla däckverkstäder att ingå ett franchise-avtal?

- Nej, det tror jag inte. För oss passade det bra, men jag tror inte alla har att vinna på det. Vi hade en stark lokal förankring som byggts upp från grunden, men sedan har vi vuxit och fått en styrka som effekt av Euromaster. Dominerar man redan sin marknad eller finns i ett område med väldigt begränsat utbud leasingbilar kanske det är bättre att stå på egna ben, tror Henrik Öqvist.

- Till rätt personer där förutsättningarna stämmer, och som behöver hjälp med utvecklingen rekommenderar jag absolut det här, flikar Magnus Öqvist in. ■

” Vi försöker hålla en bra bredd. Tack vare att vi är ganska små vågar vi testa nya saker som efterfrågas. Bredvid det vanliga däckhotellet har vi exempelvis takbox-förvaring åt kunderna.



En karakteristiskt tydlig Euromaster-profilering är ett måste för franchiseverkstäderna, men för bröderna Öqvist var det viktigt att behålla den lokala S Ö-känslan.

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 kontrollsystém, 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.



Däckspecialisternas Riksförbund - DRF

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

www.drf.se



"Vi ser en långsiktigt fin ökning"

Dagligvaruhandel och däck har inte mycket gemensamt, mer än att båda är spännande branscher. Det tycker i alla fall Ulrica Söderström, som sedan ett knappt år är vd för Nokian i Sverige. **TEXT OCH FOTO** Eric Lund

NÄR **ULRICA SÖDERSTRÖM** för sju år sedan fick frågan om att bli produktchef hos Nokian jobbade hon som inköpare på Icas huvudkontor samt som produktchef på Scan. Hennes kunskaper om däck låg på samma nivå som hos en genomsnittlig konsument: däck är runda, svarta och gjorda av gummi. Men det hindrade henne inte från att

göra ett lappkast i karriären och lämna dagligvarubranschen.

Nokians svenska verksamhet förknippades under många år med Per-Åke Beijersten, som var VD i hela 27 år. Han arbetar alltså kvar i Nokian Däck AB med några specialprojekt, men lämnade alltså över rodret till Ulrica Söderström i somras.

Nu leder Ulrica Söderström, 43 år, verksamheten med cirka 30 anställda, varav nio utesäljare.

– Deras arbete är oerhört viktigt och högt prioriterat. Det hjälper oss att förstå kundernas vardag och att bistå dem med stort och smått, säger Ulrica.

Själv tar hon chansen att åka med säljarna då och då, att ha kän-

selspröten långt ute är viktigt även för chefen. De flesta vardagarna tillbringar hon ändå i sitt anspråkslösa arbetsrum med utsikt över en parkeringsplats.

200 000 däck

Huvudkontoret ligger i en gigantisk och relativt ny byggnad i Rosersberg nära Arlanda, och där



2013 var ett fantastiskt år, inte minst för att vi för första gången under ett och samma år introducerade både ett nytt dubbdäck och ett dubbfritt vinterdäck.

ULRICA SÖDERSTRÖM

Yrke: Vd för Nokian Tyres AB

Ålder: 43 år

Bor: Upplands Väsby

Familj: Gift med Lasse, två barn (Harry och Ebba)

Fritidsintressen: Båt och skärgårdsliv, familj och vänner



För några år sedan en vanlig däckkonsument, i dag en passionerad VD för ett av de ledande däckföretagen i Sverige. Ulrica Söderström talar gärna om "the Hakkapeliitta spirit" när hon beskriver Nokians verksamhet.

finns även Nokians lager som rymmer drygt 200 000 däck. Lagret administreras av ett separat företag, Seppos Service, men i det vardagliga arbetet fungerar firmorna som en enhet med bland annat gemensamma personalutrymmen. När så krävs arbetar lagret i treskift.

Nokian Däck AB omsätter ungefär en miljard kronor, och person-

bilsdäck står för cirka 85 procent.

– 2013 var ett fantastiskt år, inte minst för att vi för första gången under ett och samma år introducerade både ett nytt dubbdäck och ett dubbfritt vinterdäck, säger Ulrica Söderström.

Det är vinterdäcken med Hakkapeliitta 8 (dubb) och Hakkapeliitta R2 (nordiskt dubbfritt) i spetsen

som gjort Nokian till en av de största aktörerna på de nordiska marknaderna, men sedan 2006 är även sommardäck en viktig del.

– Vi har en stadigt ökande andel av marknaden för sommardäck i premiumsegmentet, säger Ulrica Söderström. Dessutom ökar vi på lastbilssidan, det var positivt att vi förde över varumärket Hakkape-

liitta även till de tunga däcken för några år sedan.

Bättre distribution

Ändå vill Ulrica Söderström sträva efter ännu bättre distribution för sommardäcken, och hon menar att Nokians erfarenhet av nordiskt klimat kommer till gagn även den varma årstiden.



Om ett dubbdäckförbud införs måste även ett sommardäckspåbud införas, så att inte folk kör med dubbfria vinterdäck året runt.

- Våra sommardäck är utvecklade för nordiska förhållanden, under perioden april till november är det ju heller inte alltid torrt och fint väglag.

Norden och Ryssland är Nokians prioriterade marknader, och Sverige naturligtvis en av de allra viktigaste. Ulrica Söderström är glad för det smidiga samarbetet med fabriken i Finland.

- Vi får alltid bra gensvar och de är väldigt flexibla. Om vi behöver fler vinterdäck i mars löser de det direkt i produktionen.

Ulrica Söderström tror att en viktig framtidsfråga är att skapa kringprodukter och mervärden som Nokians kunder, däckdistributörer och -handlare, kan tjäna pengar på.

- Hakkaskydd är ett exempel, där vi erbjuder däckköparen att inom ett år efter köpet ha tillgång till fri assistans inklusive nytt däck. Vi måste bli duktiga på den här typen av tjänster och vi måste fortsätta att ligga i topp med utveckling och innovationer.

Hon ser många utmaningar för både branschen och Nokian. Att

öka medvetenheten om däckvalets betydelse är en sådan.

- Däck är en lågintresseprodukt, men oerhört viktig ur ett säkerhetsperspektiv och rätt eller fel däck kan göra stor skillnad. Om ett dubbdäckförbud införs måste även ett sommardäckspåbud införas, så att inte folk kör med dubbfria vinterdäck året runt.

Spännande bransch

Närmast på tur för Nokian står Hakkapeliitta 8 i SUV-utförande, samt nya c-däck för skåpbilar och lätta lastbilar. För vd:n som kom från dagligvarubranschen innebär däck en spännande bransch.

För att skola in sig i branschen såg hon till att praktisera på däckverkstäder - att själv montera däck gav en grundläggande förståelse för verksamheten.

På hemmaplan finns två barn, vars sportaktiviteter tar mycket tid i anspråk och livspusslet är förstås inte alltid enkelt med ett krävande jobb. Men att Ulrica Söderström kommer att stanna i däckbranschen tvivlar hon inte på. ■



Nokian har hela sitt lager för den svenska marknaden i Rosersberg, några kilometer från Arlanda. Drygt 200 000 däck ryms samtidigt inför säsongerna.



Entreprenad- och skogsmaskinsdäck är en växande marknad för Nokian. Sedan några år kallas även lastbilsdäcken för Hakkapeliitta, vilket bidragit till framgången i det segmentet.



Däck är en lågintresseprodukt, men oerhört viktig ur ett säkerhetsperspektiv och rätt eller fel däck kan göra stor skillnad.

LÖNSAMMA FRÅN DAG ETT, SÅ SLÅ TILL IDAG.



Unika **HUNTER ROAD FORCE TOUCH** löser vibrationsproblemen som vanliga balanseringsmaskiner inte klarar och gör omöjliga hjulfel till lönsamma jobb. Dessutom minskar vikt-
förbrukningen med minst 30 procent. Lönsam direkt med andra ord.

Ring
031-748 34 00
för en demo.

AC-SERVICE med en knapptryckning. Opus AirCool R134 gör komplett AC-service medan du kan göra annat.

Kampanjpris
21.900:-
inkl. startkit



IDÉ & DESIGN • FINANSIERING • BRETT SORTIMENT • 5 ÅRS GARANTI • INSTALLATION & SERVICE • KALIBRERING



Träff och jubel med Däckpoolen

TEXT OCH FOTO Roland Götblad

DÄCKPOOLEN ÄR EN intresseförening med 25 fristående däckföretag som har för vana att ha en årlig träff för utbyte av erfarenheter och planering.

I år förlades denna träff till Lidköping med samtidigt firande av medlemmen Carpart AB, som är lokaliserad just till Lidköping och som i år firar sitt 30-årsjubileum.

Efter rundvandring på Carpart AB gratulerades detsamma och dess ägare innan det var dags för lunch. Eftermiddagen fortsatte med mötesförhandlingar, innan ett omtyckt initiativ som tagits fram av Däckpoolens "starke man" Ulrik Jönsson, Malmö tog sin början.

För tredje gången tillämpades nu Ulriks ide som innebär "speed-

dating" mellan däckåterförsäljarna och produktleverantörerna i mindre grupper. Femton minuter var reserverade för varje station, där alla fick tillfälle att diskutera och ställa sina frågor till respektive

företags representant hos däckleverantörer, fälgleverantörer etc.

Alla verkade tycka att detta var ett bra initiativ, som hade alla möjligheter att ge bättre utbyte än om respektive företag på konventio-

nell sätt fick berätta om det de tror intresserar deltagarna.

Förhandlar villkor

Däckpoolens Intresseförening är en liten organisation utan anställda och med en styrelse på fyra personer som sköter ruljansen på till största delen ideell basis. Ändå hävdar Däckpoolen att man klarar av att förhandla fram samma villkor för sina medlemmar som övriga kedjor inom däcksektorn, som oftast har större organisationer.

De 25 medlemmarna i Däckpoolen omsätter cirka 200 miljoner kronor. Flertalet medlemmar jobbar med lätta däck, endast ett fåtal erbjuder service för tyngre däck. ■



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.

LULEÅ	12-13 MAJ
STOCKHOLM	14-15 MAJ
ÖREBRO	17-18 SEPTEMBER
JÖNKÖPING	15-16 SEPTEMBER
GÖTEBORG	24-25 SEPTEMBER

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

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

UPPLANDS VÄSBY	1-2 SEPTEMBER
GÄVLE	8-9 SEPTEMBER
MALMÖ	22-23 SEPTEMBER





Användarvänlig fyrhjulsmätare

Gesab säljer en ny 3D-fyrhjulsmätare som ska vara mycket snabb och lätt-använd. Med Butler Speedliner 3D HP,B tar hjulmätning cirka sju minuter. Mätaren är helt trådlös och det finns inget stativ med kameror framför lyften som tar golvyta. Fyrhjulsmätning kan utföras på alla körbanelyftar, oberoende av höjd. Inga begränsningar, fyrhjulsmätaren är inte låst till endast en arbetsplats utan kan flyttas runt och användas på flera olika lyftar. ■

Däckbibeln är här

Årets databok från STRO har nu lämnat tryckeriet och som vanligt är "Däckbibeln" fullspäckad med nyheter som rör däck- och fälgdimensioner, branschteknik och lagar om och för däck. STRO:s (The Scandinavian Tire & Rim Organization) databok är världens mest kompletta databok för däck och fälgar och den finns som vanligt på de nordiska språken och på engelska. 2014 års databok är på 370 sidor och innehåller nya och äldre data för mer än 6 700 olika dimensioner. Nya märken, modeller och dimensioner. Årets utgåva innehåller bland annat mer än 120 nya personbilsdimensioner, 20 nya traktordimensioner, flera nya bilmärken och cirka 60 nya bilmodeller. I STRO-boken finns också mycket nyttigt allroundinformation om däck samt gällande bestämmelser och lagstiftning för däck i Sverige. Databoken används av alla däckverkstäder av betydelse och har också blivit ett oundgängligt verktyg för Trafikpolisen, Bilprovare, Bilåterförsäljare och många andra som arbetar med eller är intresserade av däck. STRO Databok 2014 kostar 295 kronor exkl moms (totalt 406 kronor inklusive moms och frakt) vid köp av en bok. Vid beställning av flera böcker blir pris per bok lägre. Databoken kan beställas via mejl: info@stro.se. ■



Snabb balansering

BFH 600 från John Bean är en ny och extra snabb video-balanseringsmaskin för bilar, lätta lastbilar och motorcykelhjul. Maskinen uppger kombinerad hög noggrannhet med ett litet golvutrymme och ska vara "perfekt lösning för verkstäder som vill optimera arbetsutrymmet". Kort start-stopp-cykel på 4,5 sekunder för en 15-tums fälg. Funktioner som dolda vikter, viktoptimering och laserpunktsmarkering är standard. BFH 600 finns även med automatnav. Säljs av SUN Maskin & Service AB. ■



Smidig balansering från Continova

Continova presenterade tidigare i år en liten smidig balanseringsmaskin för last- och busshjul. Maskinen kallas Tip Top Paguro och monteras upp i en LV-monteringsmaskin och passar perfekt för mindre däckverkstäder, servicebilar eller åkerier. När den inte behövs kan den lätt bäras undan och förvaras utan att ta någon nämnvärd plats. "Axeln" fästs enkelt i chucken på monteringsmaskinen och ansluts till den batteridrivna portabla displayen. Balanseringsmaskinen är handdriven och mycket användarvänlig. ■



Flyttbart från Frennix

Den första anläggningen med Frennix Flyttbara hyllor har levererats till Vianor i Norge. Hyllorna har 5 nivåer och där finns 3 pinnar för varje däck-sats för största säkerhet. På den översta nivån finns plats för satser med stora SUV-hjul. Gavlarna har rasskydd, inget hjul ska kunna ramla ner, och hyllplanen är helsvetsade för största säkerhet och hållbarhet. Hyllorna flyttas med vev. En hyllrad full med hjul väger många ton och därför är det extremt viktigt att skenorna som hyllorna rullar på är monterade absolut vågrätt. Med veven flyttar man lätt upp till 6 hyllrader på en gång, man behöver alltså inte flytta rad för rad. Fördelen med flyttbara hyllor är förstås högre lagringskapacitet. Det lönar sig ofta vid nybyggnationer med höga kvadratmeterpriser. ■



Enkel hjulinställning

Nya Visualiner 3D ELS är "inestegsmodellen" bland 3D hjulinställare från John Bean. Maskinen ska vara snabb och enkel att använda och ge exakt mätning, meddelar importören SUN. 3D ELS har en kompakt konstruktion som gör den lätt att placera. ■

**BOAB
HJULDELAR**

**SUCCÉ SÄLJAREN FRÅN
FRÅN AUTOMÄSSAN!**

2400,-



Lätt högkapacitets kärra har ett unikt grepp som gör jobbet åt dej utan att du behöver några hand- eller fotpedaler för att plocka upp eller lossa en däckstuv.

Kärran är robotsvetsad, pulverlackerad och byggd av kvalitetskomponenter!
Max 200kg.

NYHET!
INTRO-PRIS
1490,-

Handhållen luftpåfyllare med **pumpautomatik!**
Övertryck, användarvänlig med två programmerbara snabbknappar och Li-ion batterier. 0,5 - 12 Bar.
Oslagbar lösning för att snabba upp arbetet!

DIN KOMPLETTA VERKTYGS LEVERANTÖR!

Moms och frakt tillkommer.

**BOAB
HJULDELAR**

TW 0530 - 133 33
www.boabhjuldelar.se

Ledningsbyte på SDAB:

Fredrik kommer, Lasse går

EFTER DRYGT 20 år ska Lasse Åman lämna SDAB och överlåta VD-stolen till Fredrik Ardefors, som bland annat haft ett antal VD-befattningar i Sverige och övriga Europa, främst inom fordons- och entreprenadmaskinsbranschen.

Fredrik är civilingenjör och känner väl till frågeställningar kring insamling, återvinning, finansiering och rapportering, efter att i nio år arbetat med producentansvar som rådgivare och konsult.

– Inom branscher med producentansvar tror jag att SDAB är den enda organisation jag inte haft direktkontakt med tidigare. Det kändes desto roligare att upptäcka i vilken positiv anda och hur metodiskt man har arbetat med producentansvaret för däck. Det fick mig intresserad när jag hörde att SDAB sökte ny VD, säger Fredrik.

– Jag ser flera utvecklingsområden, bland annat att fortsätta hitta bra sätt att använda uttjänta däck



Fredrik Ardefors.

på ett miljömässigt och ekonomiskt fördelaktigt sätt. Där tror jag det internationella samarbetet är viktigt. Vi måste också fortsätta arbetet med att tydliggöra lagstiftningen, hur lagen tillämpas och hur uppföljning ska ske så att det blir lika villkor för alla.

Lasse Åman började på dåvarande Däckleverantörernas Förening i januari 1994, med uppdrag att



Lasse Åman.

med utgångspunkt från Kretsloppspropositionen se till att däckbranschen levde upp till det producentansvar som senare formulerades i en förordning hösten 1994.

När väl bolaget var på plats blev Lasse VD, och efter överläggningar inom branschen skapades grunden för det system för däckåtervinning som vi har idag.

RagnSells AB gick segrande ur

den första upphandlingen och har lyckats behålla uppdraget sedan dess. Den operativa starten, med insamling och återvinning drog igång i januari 1995.

De första 8–9 åren fick verkstäderna själva köra in de uttjänta däcken till anvisade mellanlagringsstationer, spridda över hela landet. Som ett led i ökad service inleddes därefter en utveckling som ledde till att däcken, i princip, hämtas ute på verkstäderna.

Återvinningsavgiften för ett personbilsdäck var då 12 kronor exklusive moms.

I dag, 20 år senare, är avgiften bara 16 kronor och då blir däcken hämtade ute på verkstäderna. I princip har alltså priset inte ökat utan snarare minskat.

I Norden var vi först ut med att införa ett däckåtervinningssystem inom ramen för producentansvar. Nu har ett tiotal länder till i Europa infört liknande system. ■

Mobil axel- och hjulinställning

ÄR DU RÄTT JUSTERAD?

- ▶ Minimera onormalt däckslitage
- ▶ Minska bränslekostnaden



Med en mobil axel- och hjulinställning från Colmec sänker du dina driftskostnader! Kontakta oss redan idag.

Patrik Johansson

Jonas Nilsson

Ulrik Bäckström





Inte lätt att välja rätt

Årets sommardäcktester i sammandrag

Två klara vinnare och två intressanta uppstickare. Resultaten från årets svenska tidningstester av sommardäck är relativt samstämmiga, även om det finns några avvikelser – och två intressanta nykomlingar från Indien och Kina.

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Lasse Allard, Aftonbladet, Glenn Lindberg och Andreas Libell, Teknikens Värld

TABELL PÅ
NÄSTA UPPSLAG

” Nog kan urvalet av däck ibland te sig lite märkligt. Aftonbladet har till exempel inte testat något däck från världens största däcktillverkare Bridgestone och Vi Bilägare har valt bort däck från snabbväxande Hankook.

AFTONBLADETS test av sommar-däck har som vanligt gjorts av finska TestWorld och **Vi Bilägare** har – också som vanligt – gjort sina egna tester. **Teknikens Värld** har i år gjort comeback som sommar-däck-testare efter några års frånvaro, **auto, motor & sport** har publicerat två olika tester – men tidningen **Motor** har fallit ifrån.

De tester **Motor** tidigare publicerat var inte svenska utan köpta från den stora tyska systerorganisationen ADAC. Sedan ADAC tidigare i år skakats av diverse skandaler, bland annat med manipulerade rösträkningar, har **Motor** dock valt att avstå från de tyska testerna – förtroendet för ADAC:s verksamhet anses alltför skamfilat.

Aftonbladet redovisar resultaten för 14 däck, som i vintras testades på en bana i Sydafrika. Testdäcken var, liksom i övriga tidningar, i den mest sålda dimensionen i Sverige, 205/55 R16 med hastighetsklassningen V, vilket innebär max 240 km/h.

Auto, motor & sport har köpt samma test från TestWorld som Aftonbladet, men redovisar dessutom resultaten från ett test med elva däck som genomförts av den tyska modertidningen.

Teknikens Värld genomförde sitt test av ett dussin däck på några olika testbanor i Sverige i augusti-september förra året. Tidigare har det ansetts för tidigt, det skulle inte gå att få fram nya däck som var aktuella följande sommar, men hos Teknikens Värld upplevde man inga sådana problem – och menar att det är en fördel att testa i Sverige på svensk asfalt. Om så är fallet framgår det dock inte av testresultaten.

Vi Bilägare testade också sina däck i vintras, men på Continentals bana i Uvalde, Texas, USA, och Vi Bilägares rangordning av sina nio däck är nästan identisk med Tek-

nikens Världs, i de fall tidningarna testat samma däck. Även Aftonbladets och a,m&s ranking ansluter till de andra tidningarnas – med ett undantag. Medan Teknikens Värld och Vi Bilägare rankar Goodyear Efficient Grip Performance som etta respektive tvåa kommer detta däck bara på sjätte plats i Aftonbladet. Men i övrigt är resultaten i årets tester alltså ovanligt samstämmiga, och det gäller även det tyska testet.

Dock är det bara två däck som testats av alla tidningarna, tre har testats av tre tidningar och sex däck redovisas i två tidningar.

Märkligt urval

Nu är det i och för sig inte upp till DäckDebatt att ha synpunkter på andra tidningars testupplägg, men nog kan urvalet av däck ibland te sig lite märkligt. Aftonbladet har till exempel inte testat något däck från världens största däcktillverkare Bridgestone och Vi Bilägare har valt bort däck från snabbväxande Hankook...

Däremot har Aftonbladet noterat ett par intressanta resultat för två asiatiska lågprisdäck. Indiska Apollo Alnac 4G, som fick bra betyg redan förra året (sjua), placeras i år på en delad andraplats (!), medan kinesiska Landsail LS288 anses nästan lika bra som flera "premium-däck" och landar på tionde plats.

Totalt redovisar de fyra tidningarna testresultaten för 28 olika däck från 24 tillverkare, men det är bara elva av däcken som har testats av minst två tidningar. I tabellen här intill sammanfattar vi resultaten för dessa elva, samt för Aftonbladets två asiatiska uppstickare.

Jämför med EU-märkning

Vi anger placering i respektive test och delbetyg i "grenarna" broms på vått underlag och rullmotstånd. De senare för att kunna jämföra

med däckets EU-märkning, som ju betygsätter däcken när det gäller just broms på vått underlag och rullmotstånd (och buller för omgivningen). EU-märkningen varierar som bekant beroende på dimension, vi redovisar förstas resultatet för 205/55 R16.

De olika tidningarnas totalpoäng räknas fram på så olika sätt att de inte är jämförbara och därför heller inte intressanta att publicera. Aftonbladet anger inte delbetygen för våtbroms och rullmotstånd, men det gör däremot auto, motor & sport i sin redovisning av samma test. Därför har vi helt sonika tagit oss friheten att lägga in dessa betyg i Aftonbladets testsammandrag, medan a,m&s-testet i tabellen avser den tyska modertidningens test.

För att ytterligare komplicera det hela använder Vi Bilägare en 5-gradig betygsskala för de olika delmomenten, medan övriga tidningar har 10 som maxpoäng. För att underlätta jämförelser har vi

därför omvandlat Vi Bilägares betygsskala till 10-gradig genom att multiplicera delpoängen med två. Till saken hör också att de olika tidningarna vid sammanräkning av totalpoäng viktar olika egenskaper olika mycket. Totalpoängen är alltså inte jämförbara och redovisas därför inte i vår tabell.

Som framgår av tabellen är tidningarnas testresultat alltså relativt samstämmiga, medan EU-märkningen ofta avviker från tidningarnas resultat. Och då inställer sig förstas den givna frågan: Vem eller vilka ska man lita på? Tja, om flera tidningar i omfattande och seriösa tester kommit fram till ett resultat som avviker från EU-märkningen så är vårt tips att inte lita på EU!

Som vanligt när det gäller däcktester finns en hel del olikheter och reservationer, men sammanställningen här nedan/intill ger i alla fall viss vägledning – och däck som har bra betyg från flera "instanser" torde också vara ett bra val. ■



Teknikens Världs däcktestare Linus Pröjtz och Ruben Börjesson begrunder resultaten efter en testomgång på det gamla flygfältet Björkvik söder om Nyköping.



Sommardäck som testats av minst två tidningar

Placering/poäng för våtbroms/rullmotstånd	Aftonbladet	auto, motor & sport	Teknikens Värld	Vi Bilägare	EU-märkn våtbr./rullm.
Continental Conti PremiumContact 5	1/9/8	1/10/8	2/10/6	1/10/8	A/C
Dunlop SP Sport Bluresponse	6/9/10	4/7/10	6/8/8	5/8/10	A/B
Goodyear Efficient Grip Performance	6/9/10	-	1/10/8	2/8/10	A/B
Hankook Ventus Prime 2	8/9/7	6/8/7	-	-	C/C
Michelin Energy Saver +	-	7/8/10	3/9/7	-	A/B
Michelin Primacy 3	5/9/8	-	-	6/6/8	A/C
Nokian Hakka Blue	2/9/10	-	3/10/5	3/8/10	A/C
Pirelli Cinturato P7	2/9/7	3/8/7	-	3/8/6	B/E
Vredestein Sportrac 5	8/9/8	-	-	8/6/6	B/C
Bridgestone Turanza T001	-	9/5/7	-	7/6/6	B/C
GT Radial Champiro VP1	-	11/5/7	-	9/2/6	C/E
Apollo Alnac 4G	2/10/9	-	-	-	B/C
Landsail LS288	10/10/9	-	-	-	B/B

Testsammanställningen gäller däck i dimensionen 205/55 R16V. Vi Bilägares 5-gradiga betygsskala har dubblerats för att kunna jämföras med övrigas 10-gradiga betygsskalor.



1



2



3

”

Vi ser en tydlig trend mot ökad efterfrågan på originalanpassade fälgar och vi ser också en tydlig trend mot fortsatt vilja att köpa unika fälgar i egna färger och kombinationer.



4



5



6



7



8



9

1. Ballistic Morax från Specialfälgar 2. Nitro Flame från Specialfälgar 3. Oxigin OxRock från Rautamo Wheel Fashion 4. BM Capri från Specialfälgar 5. Mak XCave från OCL Brorssons 6. Oxigin Concave från Rautamo Wheel Fashion 7. Dotz Shift Pinstripe Red från OCL Brorssons 8. Dotz Freeride från OCL Brorssons 9. Vossen CV från Rautamo Wheel Fashion



LÄTT ÄR RÄTT

Först var det viktigt att lättmetallfälgarna hade låg vikt, men sedan blev utstrålningen mycket viktigare än vikten. **TEXT** Björn Sundfeldt

AV DE KONSUMENTER som i dag väljer aluminiumfälgar i stället för stålfälgar torde det vara ytterligt få som gör detta val för att minska bilens ofjädrade vikt, vilket ju var grundtanken med lätta fälgar. I stället är det fälgarnas former som styr; det finns knappast någon annan enskild åtgärd som lyfter en bils framtoning lika mycket som snygga fälgar.

Vad som är snyggt ligger förstås i betraktarens ögon, men eftersom det finns ett enormt utbud av fälgar finns det säkert både former och färger som tilltalar alla. Men ska man köpa nya fälgar skadar det ju inte med en modell som inte bara är snygg utan även bra.

Den nya fälgerna bör i alla fall inte väga mer än originalfälgerna,

helst mindre – vilket inte är en självklarhet. Det finns lättmetallfälgar som alls inte är lätta. Är fälgerna av ett mindre känt eller okänt märke är det lämpligt att fråga en fälgspecialist vad det är för något. En sökning på nätet kan också vara värt besväret.

Trender

Trender kommer och går, men nog verkar det som om grundidén består:

– Vi ser en tydlig trend mot ökad efterfrågan på originalanpassade fälgar, och det är bra för det är vi starka på, och vi ser också en tydlig trend mot fortsatt vilja att köpa unika fälgar i egna färger och kombinationer, konstaterar Andreas Linder på Rautamo Wheel Fashion AB,

där han titulerar sig som ägare, VD och lagerarbetare.

– Stort och mörkt, sammanfattar Richard Lundqvist, VD på ocl Brorssons, apropå trenderna i fälgbranschen.

– Vi ser en fortsatt ökning i storlekar och det beror bland annat på att bilarnas originalfälgar växer. Förut var det ju mest 15 och 16 tum som gällde, nu kommer många nya bilar med 17, 18 och ibland 19 tums fälgar som original. Dessutom har priserna på däck planat ut, stora däck är inte lika dyra som tidigare.

– Trenden mot mörka fälgar är grymt stark, mörkt och grått och gärna polerat. Riktigt dyra och exklusiva fälgar har också ökat, även om det förstås inte är några volymer.

Om man ska kosta på bilen nya och bra fälgar är det ju även lämpligt att välja bra däck. En bra början är att bläddra till sidan 34 för att vaska fram några av de bästa däckerna och sedan låta pris och vikt fälla avgörandet – det kan skilja upp till två kilo (!) mellan olika däck, och att köpa lätta fälgar till tunga däck är inte så kreativt.

Lägre ofjädrad vikt bidrar till bättre komfort och vägegenskaper. Skillnaderna blir måhända inte så stora, men många bäckar små...

Utbudet av fälgar är som sagt enormt och att redovisa alla fälgar – ja, inte ens alla nya fälgar – låter sig inte göras på dessa sidor. Men en uppsättning nya fälgar från några DRF-anslutna fälgimportörer kan vi i alla fall bjuda på. ■

Dubbdebatten:

”Het, polariserad, full av halvsanningar och rena lögner”

VISST ÄR DET ovanligt lugnt i dubbdäckdebatten i år? Bristen på kyla och snö i södra delarna av landet sedan årsskiftet har medfört mindre trafikproblem och inte ens nyheten att regeringen tillsätter en utredning om dubbdäcksavgifter verkar ha fått de gängse debattörerna på fötter. Samtidigt borde förutsättningarna vara maximalt ogynnsamma avseende dubbdäckens slitage och partikelbildning, då de flesta behåller dubbdäcken på till mitten av april och vägarna ligger bara.

I den bästa av världar skulle jag tolka tystnaden som att debatten lagt sig och att alla insett att dubbdäck må vara bra och viktiga på vissa vägar under vissa situationer för framkomlighet och säkerhet, men också utgör ett påtagligt problem för luftkvaliteten i våra städer. Alla skulle därmed vara överens om att vi behöver hitta ett sätt att behålla dubbdäckens fördelar, men undvika deras nackdelar. Jag är dock inte riktigt så naiv, utan förväntar mig att debatten kommer att ta fart igen nästa gång någon forskare menar att vi borde begränsa dubbdäcksanvändningen.

Då debatten oftast är het, polariserad och full av halvsanningar och rena lögner, vill jag kortfattat berätta vad dagens forskning egentligen säger om dubbdäck och partiklar. Detta är alltså inte mina personliga åsikter om dubbdäck utan var kunskapen, enligt granskad och publicerad forskning, i dagsläget står, dock kombinerad med några utsvävningar utifrån min egen kunskapshorisont.

Dubbdäck alstrar genom sitt slitage av vägar partiklar. Det mesta är större sand- och dammpartiklar, men en liten del blir så små att de är inandningsbara, så kallade PM₁₀. Oavsett ursprung har PM₁₀ kunnat kopplas till negativa hälsoeffekter i befolkningen. De PM₁₀-partiklar som dubbdäck alstrar genom slitage av vägbeläggning är i huvud-

sak mellan 0,5–10 µm, det vill säga i den grövre delen av partikelfractionen. Denna del av de inandningsbara partiklarna har främst visat sig påverka luftvägssjukdomar negativt men även kopplats till effekter på barns lungutveckling och akut dödlighet, det vill säga att människor dör i samband med höga partikelhalter.

De påvisade hälsoeffekterna motiverar starkt att vi bör försöka minska utsläppen av dessa partiklar. Partiklar från avgaser är mindre och har också stora negativa hälsoeffekter, kanske till och med större än de grövre partiklarna från dubbdäcksslitage, och behöver självklart också minskas. Främst görs detta genom att begränsa trafiken och genom att modernisera och utveckla motorer. Då avgaspartiklar är mycket små och lätta bidrar de väldigt lite till PM₁₀, som är baserat på massa, och spelar därför liten roll för om vi klarar EU:s gränsvärden för PM₁₀. De grova, och därmed tyngre, slitagepartiklarna är här desto viktigare.

Ibland brukar partikelproblemen skyllas på vintersandningen, som uppfattas som en självklar orsak, då den syns och damningen märks tydligt då sanden tas upp på våren. Sand bidrar till PM₁₀ och den enda uppskattning som gjorts hittills (på en plats vid ett tillfälle i en finsk studie) tydde på att den utgjorde ca 25 procent av PM₁₀ en dammig vardag, medan beläggningsslitage utgjorde cirka 50 procent (resten kunde inte identifieras).

På svenska problemgator som präglas av mycket trafik används sällan sand, då den försvinner från körbanan för fort. Däremot används sand på gång- och cykelbanor och kan därifrån föras ner på körbanan och bidra till bildning och uppvirvling av PM₁₀. Man bör dock betänka att dubbdäcken sliter vägen kontinuerligt från oktober till april och att huvuddelen av slitaget som är grövre än PM₁₀ mycket väl kan

förväxlas med sand där det ligger i vägmiljön.

Är det då inte bara att sopa upp partiklarna så är problemet löst? Dessvärre inte. Åtskilliga studier, både i Sverige och utomlands, visar att effekten av vanliga städmaskiner, på så små partiklar som PM₁₀, är mycket liten. Detta gäller främst åtgärder från en dag till en annan då halterna är mycket höga. Det kan dock vara så att städningen, om den utförs väl, ofta och med bra teknik, kan bidra till generellt lägre partikelhalter under en säsong, men dessa effekter är svårare att utvärdera.

Akut höga halter sänks bäst med hjälp av dammbindning, som innebär att vattenbindande lösningar av olika typer av salter sprids i små mängder på vägytan, som hålls fuktig och därmed förhindras uppvirvlingen av partiklar. Enbart dammbindning hjälper dock inte för att halterna ska sänkas tillräckligt mycket för att gällande gränsvärden ska nås i många väg- och gatumiljöer.

Effektivare än att minska spridningen av partiklar genom städning och dammbindning är förstås att minska bildningen av partiklar, vilket innebär minskad dubbdäcksanvändning, minskad vintersandning och/eller minskad biltrafik. Dessa åtgärder är förknippade med avgifter/skatter och stadsplanering och är svårare politiska nöter än att städa gatorna oftare. Norge har lyckats bra i Oslo med dubbdäcksavgifter kombinerat med bättre städning och dammbindning och klarar för närvarande EU:s gränsvärden. Dubbdäcksandelen är 10–15 procent, jämfört med 50–60 procent i Stockholm.

Generellt behövs flera säsongers utvärdering för att effekten av åtgärder mot partiklar ska kunna göras, eftersom meteorologin spelar en central roll för partikelhalterna. En snöig och fuktig vinter ger låga partikelhalter, men kan ge mycket höga halter på våren då vägarna

torkar upp och vinterns slitage virvlas upp av trafiken. En torr och förhållandevis varm vinter, som denna i södra delen av landet, kan medföra höga partikelhalter, men medför också att mindre vintersand används och mindre ansamling av damm i snödrivor som kan ge höga utsläpp då dessa smälter på våren. Därför är det sällan relevant att dra för stora växlar på en förändring i halter från ett år till ett annat utan längre utvärderingsperioder behövs.

Kunskapen om dubbdäckens bidrag till partikelutsläppen måste naturligtvis vägas mot de fördelar dubbdäck har på riktigt hala vinterväglag. Ett system och/eller teknik som tillåter dubbar där de behövs, men inte där de orsakar höga partikelhalter för många exponerade människor, efterlyses med ljus och lycka. Skatter eller avgifter är styrmedel som utreds, samtidigt som teknikutveckling av såväl fordon som däck pågår, så möjligheterna finns att man hittar en bra kombination så småningom.

Avslutningsvis: personligen bytte jag till nordiskt dubbfria däck för några år sedan och har inte upplevt några problem varken i södra delen av landet eller i fjällen (ta i trä!). Säkert helt ok däck jag har, men en viktigare orsak är att jag vet att jag har dubbfria däck och därför kör försiktigare än jag gjorde med dubbdäck och dessutom upplever att jag är mycket mer uppmärksam på vädersituationen. Alltså en effekt av däckbytet som jag önskar att jag kunde överföra till alla trafikanter och som sätter fingret på att oavsett däck, antispinn, antisladd och ABS, så har vi själva genom vårt körbeteende och våra egna val, en mycket bra möjlighet att påverka såväl trafiksäkerhet och framkomlighet som luftkvalitet.

Mats Gustafsson
forskare VTI

**BESTÄLL
NU
LEVERANS
INNAN HÖSTEN**



HOTELLET DÄR DET ALLTID FINNS RUM

Tänk om du kunde öka kundflödet i verkstaden, och samtidigt underlätta arbetet för däckmontörerna. Tänk om du kunde utnyttja utrymmet bättre för ditt däckhotell, och samtidigt öka kapaciteten. Tänk nu, att du kan.

Tel. 08-504 900 61 | kontakt@frendix.se | www.frendix.se

Kompakta däcklagarsystem med flyttbara eller fasta hyllor, inklusive däckstaplare och kärror. Uppfyller Arbetsmiljöverkets krav.

FRENDIX®
Däcklagarsystem



FVU

BEHÅLL **KYLAN** UNDER SOMMAREN MED HELLA HUSKY 150

Med vår Tysktillverkade HELLA Husky 150 får ni en kompakt AC-service enhet för R134yf köldmedium. Den automatiska luftningen av icke-kondenserbara gaser (NCG) är lika viktig som tidssparande. Multi-pass återvinning, "push-pull utrensning" och sist men inte minst användarvänliga 3-steps-koncept: Välj ett fordon, koppla och öppna ventiler - och allt går automatiskt.

HELLA HUSKY 150

Teknisk data:

Vacuum pump:	70l/min
Kompressor:	400g/min
Intern tank:	10 kg
SAE:	J2788

Leasing fr. 461 SEK/MÅN exkl. moms

Kompatibel med hybrid och elfordon, HELLAS Husky 150 överraskar med ovanliga funktioner i kompaktsegmentet, såsom färgskärm och ett integrerat USB-gränssnitt. Uppdatera programvaran och fordonsdatabasen, samt importera och exportera kunddata. Allt utförs lätt i enkla menyer. Mercedesgodkänd enligt SAEJ2788



3-370-607

CONTINOVA

Tel 0300-52 14 00 • info@continova.se • www.continova.se