

DÄCK DEBATT



NR 4 • 17 SEPTEMBER 2014 • PRIS 65 KR

**LE MANS:
24 TIMMAR
55 BILAR
12 000 DÄCK**

**TUNGA VINTERDÄCK
- I SVERIGE OCH
I ÖVRIGA NORDEN**

**TUFFA TAG I
TYLÖSAND**



Elmia Lastbil

Tunga däck på tunga fordon.



Gemytlig bilträff

Korv, kultur och kul bilar i Vallåkra.

DET ABSOLUTA TOPPDÄCKET BLAND VINTERDÄCK **SNOWTRAC 5**



VREDESTEIN SNOWTRAC 5. UNIK MÖNSTERKANALTEKNIK FÖR ENASTÅENDE GREPP PÅ VÄTA YTOR, SNÖ OCH IS. EXTRA STABILITET FÖRBÄTTRAR PRESTANDAN PÅ TORRA OCH VÄTA YTOR. PERFEKTA VÄGEGENSKAPER. MINSKAT RULLMOTSTÅND TACK VARE INNOVATIV FULL KVARTSBLANDNING. SMYGTEKNIKDESIGN: ENASTÅENDE LÅGA INVÄNDIGA BULLERNIVÅER GARANTERAR EN FRIDFULL KÖRNING.



VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



16

24 TÄVLINGS- TIMMAR OCH 12 000 RACINGDÄCK

Le Mans 24-timmarstävling för Sportbilar och prototyper är en av världens mest kända biltävlingar. DäckDebatt tittar in bakom kulisserna under årets tävlingsdygn.



Innehåll

September 2014



22

Vinterdäck så in i Norden

Danmark, Finland, Norge och Sverige – fyra grannländer med olika regler för tunga fordon däck vid vinterväglag.



24

Elmia Lastbil 2014

Många last- och transportbilar men ännu fler däck. 425 utställare, 36 013 besökare och 71 795 kvadratmeter.



26

Dubbdäck ökar säkerheten

På det årliga trafiksäkerhetsseminariet i Työlösand redovisades i år forskning som visar på dubbdäckens goda trafiksäkerhetsnytta.



28

Best Drive växlar upp

Däckedjan Best Drive har tidigare hållit en tämligen låg profil i Sverige, men nu ökar man farten och markerar det med en ny "flagship"-anläggning.



31

Positiva razziaresultat

Årets Däckrazzior tyder på att Sveriges bilägare börjat bry sig mer om sina däck – och därmed om sin egen säkerhet.



32

Korv, bilkultur och DRF

Den klassiska bilträffen i Vallåkra bjöd i år på ett nytt inslag: gratis korv och bröd från DRF om man fyllde i ett frågeformulär.

FASTA PUNKTER I TILLVARON

4 Ledare 6 Noterat 14 Fråga Fritz 38 DäckDEBATT



Samarbete och sorgebud

Hej och trevlig fortsättning på hösten! Vi har ju faktiskt redan hunnit dit – nu har sommarens ledighet bytts mot vardagens slit.

Nej, jag kanske ska avstå från "poesi"-försöken... I stället kan jag glädjande nog konstatera att DRF som riksförbund fortsätter att växa, vilket medfört att vi sökt en administrativ samarbetspartner. Styrelsen fattade beslutet förra hösten och uppdraget gavs till den så kallade framtidsgruppen (Jacob Lamberg, Lasse Dahlkvist, Max Petersfeldt, Ulrik Jönsson samt undertecknad).

Gruppens förslag delgavs styrelsen och förbundsstämman i maj och kommer att genomföras under senare delen av året. Vår samarbetspartner blir SESAB, Sveriges Entreprenörers Service AB, som finns i Svensk Bensinhandels lokaler på Ynglingagatan i Stockholm. Projektet innebär både en framtida förstärkning av kanslifunktionerna och ett ekonomiskt positivt avtal. Vi stärker förbundets medlemsnytta med diverse kompetenser, bland annat avtalsjuridik och försäkringsfrågor.

Vidare har regeringen nu tillsatt ytterligare en utredning som har till uppgift att utröna dubbdäckens påverkan i miljösammanhang. I direktivet nämns bland annat avgiftsfrågan och frågan om beslutanderätten fortsättningsvis skall vara kommunal. Vi följer utvecklingen och undersöker för närvarande möjligheterna att agera tillsammans med övriga branschorganisationer. Tilläggas bör att regeringen vill ha svar från utredaren i mars 2015.

Dessvärre kan jag inte heller i detta nummer skriva ledaren utan ett sorgebud. En av branschens giganter, Holger Petersfeldt i Göteborg, avled hastigt lördagen den 28 juni. Holger ägde och drev TH Pettersson AB tillsammans med sönerna Max och Michael under större delen av sitt vuxna liv. Mer om detta på sidan 36.

I övrigt fortsätter utvecklingen av våra kunskapsprojekt och där behöver vi förstärkning på lärarsidan för Däckskolan 2, som behandlar LV-Buss och lättare industri. Tips och intresserade tas emot av Marianne på kansliet.

Vid Vallåkraträffen i augusti deltog DRF tillsammans med bland andra TYA och Fordonsbranschen (sidan 32). Där fortsatte vi med den satsning på information till gymnasieelever som inleddes på Automässan i januari i Göteborg.

Nästa utflykt gick till Tylösand och MHR:s Trafiksäkerhetsseminarium de första dagarna i september, där ett av inslagen hade rubriken "Partiklar dödar fler människor än dubbar räddar liv?". Referat på sidan 26.

Sist men inte minst har en nygammal resurs knutits till DRF, nämligen Peter Buhre via sitt PB konsult AB. Peter kommer med sin gedigna branschkunskap att hjälpa förbundet med diverse pågående och framtida projekt.



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

Porsche





I vår bransch är säkerhet viktigast av allt.

I ett bra nätverk är du skyddad mot dåliga affärer.

www.firststop.se tel. 060-14 06 20 e-post. info@firststop.se





Bibendum på taket

MICHELIN HAR BYTT ut sin tre år gamla eventbuss mot en ny av samma modell, en VW Crafter men nu försedd med mer utvecklad och avancerad utrustning.

Det kanske mest uppseendeväckande med den nya bilen är den uppblåsbara, fem meter höga Michelin-gubben "Bibendum" som vajar från bilens tak, men med i den nya event-plattformen följer också bland annat ett Michelin-tält, TV-set för produktpresentationer, videospel, spotlights, högtalare och ett par Segway.

– Bilen användes vid bland annat branschmässor och återförsäljar-evenemang. Det fungerar

utmärkt och modellen har visat sig vara tillräckligt flexibel för att passa olika behov, säger Niclas Petersson, Nordic Event Manager.

– Vi kan bland annat aktivera besökarna i en Segway-tävling och det har blivit en succé. Michelin jobbar ju för "bättre rörlighet" och dessutom är det faktiskt väldigt få människor som verkligen provat en Segway. När de då kör den tillsammans med Michelin, är det en upplevelse som de kommer att minnas och berätta för sina vänner. Det skapar ett positivt samband med varumärket som räcker länge, berättar Niclas Petersson. ■



Blodstoppande fälgnyhet

DEN NYA FÄLGEN Elettrico från Barzetta har "en nypa italiensk elegans och en näve energisk sportighet från tävlingsbanorna. Elettrico har ett personligt utseende som får blodet att stanna", hävdas det i en entusiastisk pressrelease från importören Tyrelia.com. Enligt samma release satsar Barzetta hårt på fälg-



nyheter för att få en stor marknadsdel i Sverige.

"Barzettas passion är fälgar och det är även vår passion", avslutar VD Jukka Heiskanen. ■



Många blindstyren i trafiken

15 PROCENT AV bilisterna ser så dåligt att de utgör en direkt trafikfara och 25 procent kontrollerar sin syn så sällan som vart tionde år, enligt "Synbesiktningen", ett samarbete mellan Bilprovningen och Synoptik.

Vid den senaste Synbesiktningen undersöktes 2771 bilister. Nio av tio bilister ansåg sig då ha tillräcklig syn för att köra bil. Trots detta visade undersökningen att hälften av alla bilister behövde en synkorrigering och att 15 procent såg så dåligt att de utgjorde en direkt trafikfara.

Nu erbjuder Synoptik och Bilprovningen bilisterna att via nya

enkla självinstruerande syntavlor själva testa sin syn på Bilprovningens 89 stationer. Vid misstanke om dålig syn görs en gratis synundersökning i någon av Synoptiks butiker.

– Att en av fyra bilister väntar hela tio år med att göra en synundersökning är ett stort problem och leder till att vi har bilister som är direkta trafikfaror. Synen förändras gradvis och många märker helt enkelt inte att de ser sämre. Jag hoppas att vi tillsammans med Bilprovningen kan uppmärksamma hur viktigt god syn är för att kunna köra säkert och på så sätt vända de här siffrorna, säger Roland Olsson, VD på Synoptik. ■



Nu ska Lasse ta det lugnt

MÅNGA OCH VACKRA tal blev det när Lasse Åman den 21 augusti avtackades efter drygt 20 år som VD för SDAB (Svensk Däckåtervinning AB).

Avtackarna från vänster: Bernt Wahlberg, STRO, Per-Åke Beijersten, Nokian, Lars Zacharoff styrelseordförande SDAB, Hroar Braathen

Norsk Dekkretur, Lars himself (och nog ser han lite ledsen ut), Lennart Lomaeus, styrelseordförande DFTF, Fredrik Ardefors, ny VD för SDAB, Jan Strandberg, styrelseordförande, STRO, Ulrika Granholm Dahl, revisor SDAB, och Patrick Sjölin, styrelseordförande i regummeringssektionen RS. ■

Tunga släp i dåligt skick

AV DE DRYGT 23 000 tunga släp som Bilprovningen besiktigade under 2013 underkändes hela 61 procent. 5 procent var så dåliga att de fick körförbud och måste bogseras från besiktningen!

Skicket på de tunga släpvagnarna är alltså anmärkningsvärt dåligt. 48 procent hade så allvarliga brister att de underkändes med krav på återbesök och 25 procent under-

kändes även vid efterkontrollen.

49 procent av de tunga släpvagnarna underkändes på grund av dåliga bromsar, vilket var den enskilt största orsaken. 25 procent underkändes på grund av brister i hjulsystem.

1150 släp fick körförbud

Med 5 procent av de tunga släpvagnarna, cirka 1150 stycken, var det

alltså så illa ställt att de fick körförbud. Vanligaste orsaken till körförbud var otillräcklig bromsförmåga, vilket kan bero på eftersatt underhåll, klimatkänsliga bromskonstruktioner och förarnas körsätt. Andra vanliga orsaker är allvarliga rostskador som lett till att komponenter brustit eller där det funnits risk för haveri, till exempel brustna och rostskadade länkar.

I statistiken för tunga släp över 16 ton har märkena Briab och Härryda högst andel underkända inklusive efterkontroller med 67 procent vardera. Medelåldern för Briab-släpen är 21 år men endast 14 år för Härryda. Lägst andel underkända inklusive efterkontroller har Krone med 27 procent. De är dock i snitt bara endast fyra år gamla. Medelåldern för alla besiktigade släp var nio år. ■



Prisat maskrosgummi

CONTINENTAL OCH Fraunhofer-institutet för molekylärbiologi och tillämpad ekologi (IME) vid universitetet i Münster har belönats med utmärkelsen GreenTec Award 2014 för sitt gemensamma utvecklingsprojekt "RUBIN – på väg mot industrialisering av naturgummi av maskros".

GreenTec Award är Europas största miljö- och näringslivspris och delas ut i 14 olika kategorier sedan 2008.

Continental och IME arbetar med industriell användning av den särskilt gummirika ryska maskrosen, som till skillnad från det traditionella gummiträdets kan växa även där klimatet inte är tropiskt. Denna anspråkslösa växt kan odlas i kallare områden på så kallade marginella ytor, som tidigare inte har kunnat nyttjas för jordbruk.

– Vi är mycket glada över att ha fått denna utmärkelse för vårt maskrosgummi-projekt. Med projektet driver Continental en mycket lovande teknik framåt, vars hela potential vi inte kommer att kunna se förrän om några år. Vi är övertygade om att vi genom att använda gummi från maskrosrötter kommer att kunna göra vår däckproduktion betydligt mer effektiv och hållbar, säger Nikolai Setzer, som ingår i Continentals ledningsgrupp och ansvarar för däckdivisionen. ■



Hankook satsar tungt på forskning och utveckling

SYDKOREANSKA däcktillverkaren Hankook satsar drygt 1,7 miljarder kronor på ett nytt centrum för forskning och utveckling i Daejeon i Sydkorea. Byggandet av Hankook Technodome inleddes i juni i år

och beräknas vara klar att tas i bruk under 2016.

Dessutom planerar Hankook för en ny avancerad anläggning för däcktester. Den ska byggas i Sangju och tas i bruk 2018. ■



1200 grundskolor får gratis trafikantspel

ENLIGT UNDERSÖKNINGAR SOM NTF gjort är trafikundervisningen i skolorna ojämn och uppvisar stora brister. Lärarna säger sig vara i behov av ytterligare stöd och verktyg för sin undervisning i trafik.

Därför har NTF tillsammans med Bilprovningen och Volvo Lastvagnar låtit ta fram brädspelet **TRAFIKANT**, med frågor för barn, ungdomar och vuxna. Det nya spelet delas ut gratis till 1 200 grundskolor runt om i hela landet. Sko-

lor som är intresserade av spelet kan anmäla sitt intresse på: www.trafikeniskolan.se.

– Trafikundervisning i skolan var en självklarhet när jag var barn och så borde det vara även idag. Med goda kunskaper redan från barnsben torde förutsättningarna för en bra attityd och beteende i trafiken öka. Vår förhoppning är att spelet **TRAFIKANT** ska bidra till detta, säger Bilprovningens vd Benny Örnerfors. ■



Kärnfullt jubel hos Kärnfeldt

I maj firade Kärnfeldts Däck AB i Söderköping 20 årsjubileum i strålende sol med mycket folk!

Flera leverantörer var på plats, som Colmec, OCL Brorssons, Rautamo Wheel, Bridgestone, Continental, Trelleborg, och på plats var även tungviktaren Magnus Samuelsson.

Besökarna kunde bland annat prova på att köra Segway och några passade också på att göra affärer. 24 lastbilsdäck såldes under jubileumsdagen...

Det var alltså 20 år sedan Klas Kärnfeldt bestämde sig för att dra igång en egen gummiverkstad! 20 år senare står han bredvid Magnus Samuelsson i den nybyggda kund-

mottagningen, spannar sina armar och firar!

Klasse har varit i branschen sedan 1974. Då var det däckstöt och fälgkors som gällde, i dag jobbar man med modernaste möjliga maskiner. ■



Yokohama + Kumho = sant?



JAPANSKA DÄCKTILLVERKAREN

Yokohama och sydkoreanska Kumho har slutit ett avtal om teknik- och forskningssamarbete. Företagen ska omgående inleda gemensam forskning om och utveckling av däckrelaterade framtidsteknik, inklusive ultralätta däck och annan miljövänlig däckteknik samt nya konceptdäck.

Om och i så fall när och hur detta avtal skulle kunna leda till fördjupat

samarbete eller rent av samgående finns det för närvarande inga uppgifter om.

Kumho Tire har åtta däckfabriker i Sydkorea, Kina och Vietnam med totalt cirka 11 000 anställda. Yokohama Rubber driver 12 däckfabriker (exklusive de som för närvarande är under konstruktion) i sju länder runt om i världen och har ungefär 20 000 anställda globalt. ■

Bilverkstäder varnas för nytt kylmedel

SVERIGES Fordonsverkstäders Förening (SFVF) går ut med en kraftfull varning till bilverkstäder för felhantering av det nya kylmedlet till fordon, R1234yf.

Enligt EU:s riktlinjer ska kylmedlet användas i luftkonditioneringssystem för bilar. Vid brand i fordon kan mycket giftiga gaser utvecklas.

– När jag läser datasäkerhetsbladet för kylmedlet blir jag mörkrädd och måste varna för de mycket allvarliga situationer som kan uppstå vid till exempel en brand i ett fordon, säger Bo Ericsson, VD för SFVF.

Nyligen kom en rapport från universitetet LMU i München, där kemiforskare pekade på att det nya kylmedlet vid brand kan utveckla den mycket giftiga gasen karbonylfluorid.

Gasen har mycket farliga egenskaper. Enligt ett säkerhetsdatablad är den "dödligt vid inandning". Vidare finns det substanser och egenskaper i kylmedlet som beskrivs enligt följande:

- Orsakar allvarliga frätskador på hud och ögon
- Innehåller gas under tryck – kan explodera vid uppvärmning
- Frätande på luftvägarna

Om brand skulle uppstå

Om det skulle inträffa en fordonsbrand uppmanas till följande akuta åtgärder:

- Vid inandning: Flytta personen till frisk luft och se till att han eller hon vilar i en ställning som

underlättar andningen. Sök omedelbart läkarvård.

- Vid hudkontakt (även håret): Ta omedelbart av alla nedstänkta kläder. Skölj huden med vatten/duscha. Sök omedelbart läkarhjälp.
- Vid kontakt med ögonen: Skölj försiktigt med vatten i flera minuter. Ta ur eventuella kontaktlinser om det går lätt. Fortsätt att skölja. Sök omedelbart läkarhjälp.

– Kylmedlet infördes av EU i syfte att förbättra miljön. Men det verkar som om man inte på allvar kontrollerat vilka säkerhetsbestämmelser som är aktuella. Det kan bli ett stort arbetsmiljöproblem på bilverkstäder, konstaterar Bo Ericsson.

I Sverige rullar det drygt 30 000 bilar med 1234yf och efter EU-kraven förses allt fler bilar med det nya kylmedlet.

– Varje år brinner omkring 1200 bilar i Sverige av olika anledningar. Man vågar ju inte tänka på vad som kan hända om det uppstår en bilbrand i ett parkeringsgarage med bilar som har det nya kylmedlet. Röken stiger och gasen sjunker eftersom den är tyngre än luft, säger Bo Ericsson och fortsätter:

– Även alla bilägare måste informeras i händelse av en bilbrand eller om det brinner exempelvis i ett hus där det står bilar. Vårt råd är: Avlägsna dig från bilen omedelbart! Låt den brinna – den går att ersätta. Det gör däremot inte ditt liv. ■



Mjukrullande minröjardäck

MICHELIN HAR UTVECKLAT ett nytt däck för minröjarkfordon. Minröjaren SOUVIM II kan köras genom ett minfält utan att utlösa minorna. Det är möjligt genom att marktrycket är extremt lågt, lägre än fotavtrycket från en människa.

Ett bepansrat rekognosceringsfordon som SOUVIM II utövar normalt ett marktryck på 5 kg per kvadratcentimeter. Med Michelin LX PSI 710/75 R 34 anti-landminedäck genererar samma 7,5 ton tunga SOUVIM II ett marktryck på bara 360 gram per kvadratcentimeter. Det är mindre än en 80 kg tung människas fotavtryck, som är cirka 660 g/cm² och till och med lägre än trycket från en 2,5 kg tung kanin; 450 g/cm².

Detta gör det möjligt att minröja en sträcka på upp till 150 km

per dag vid en genomsnittsfart av 20 km/h. Med anti-landminedäcket kan SOUVIM II köra över platta landminor utan att de aktiveras och däcken kan även deformeras runt spetsen av koniska landminor utan att de exploderar.

Den största utmaningen har varit att för hand tillverka och fixera en bred, tio centimeter tjock remsa av skum på en stomme från Michelins däck för jordbruksmaskiner. Stommen fungerar med mycket lågt däcktryck för att åstadkomma ett så långsträckt avtryck som möjligt.

Skummaterialet är extremt svårt att forma och bearbeta. Det tjocka bandet av skum täcks sedan med ett tunt lager av gummi, "skim" för att skydda mot slitage och för att ge bättre grepp. ■

Racingdäck för gatan

NYA MICHELIN PILOT Sport Cup 2 är den senaste generationen racingdäck godkända för gatbruk. Ett mått på dess prestanda är att det är det enda originalmonterade däcket på bilar som Ferrari 458 Speciale, Mercedes SLS AMG Black Series och Porsche 918 Spyder.

Jämfört med föregångaren Michelin Pilot Sport Cup+ har det nya däcket upp till 50 procent längre livslängd på bana och ger snabbare varvtider tack vare teknologi som utvecklats i tävlingar som 24-timmars på Le Mans, meddelar Michelin, som också hävdar

att däckets förbättrade prestanda uppnåtts utan några kompromisser på andra områden. ■



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-fakturer till kommuner och andra som önskar
- PDF-fakturer 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 100 års sammanlagd erfarenhet i styrelsen inom branschen och har byggt upp verksamheterna från början och vet vad som behövs.

www.dackpoolen.se



Dags att lämna in sommardäcken!

Har du ont om plats? Vi hjälper dig!

Prova vår däckhotellstjänst.

Kontakta oss för offert.



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

Din rikstäckande däckdistributör



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

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Däcklagret & Service i Alvesta

och pratar med ägaren Torbjörn Hjalmarsson

Hej. Du är ganska ny som medlem i DRF. Är du nöjd så här långt?

– Jadå, man får mycket och bra information, det känns väldigt positivt. Jag är ju medlem via Däckarna och det är ju som sagt ganska nytt, så än så länge har jag inte märkt så mycket annat.

Hur länge har du kört eget?

– Jag startade här för sex år sedan. Har tidigare jobbat mycket inne i Växjö, men där är konkurrensen i däckbranschen för hård. Fast i och för sig jobbar jag mest med att laga stora däck.

Det är väl inte en särskilt vanlig inriktning?

– Nej, men jag har jobbat mycket med vulkning och regumering och bland annat varit på

Tip Top-utbildning i München, så det är logiskt för mig och det verkar finnas en skaplig marknad för den delen av verksamheten. Men utrustningen kostar en hel del, man får investera efter hand. Nyligen köpte jag till exempel en ny thermopress för 180 000.

Hur går affärerna då? Har du några anställda?

– Jodå, det går skapligt och till hösten finns det kanske utrymme för en anställd. Men än så länge kör jag ensam, men jag får hjälp av ett par kompisar, riktigt erfarna "gummigubbar", under topparna på höst och vår.

Namn: Torbjörn Hjalmarsson

Ålder: 54 år

År i branschen: 34 år

Bor: Odensjö, Alvesta kommun



Vem är Sveriges starkaste däcktekniker?

FÖR FÖRSTA GÅNGEN någonsin genomförs nu en tävling för landets alla däcktekniker. Vem som är starkast avgörs den 29 november i Stadium Arena i Norrköping, då det är final i Goodyears tävling "Sveriges starkaste däckmontör".

Varje år skiftas det cirka 36 miljoner bildäck i Sverige. Däcktekniker – eller däckmontör om man så vill – är ett yrke som kräver sin man eller kvinna. I en satsning för att hylla yrket har Goodyear dragit igång en landsomfattande tävling där man söker Sveriges starkaste däckmontör.

Tävlingen inleddes den 1 maj och alla utövare av yrket kan delta. För att bli en av de fyra finalisterna

som får göra upp i Stadium Arena den 29 november ska man lyfta två däck med utsträckta armar i axelhöjd under längsta möjliga tid. När kvalperioden avslutas den 30 september kontrolleras de 10 bästa bidragen på plats av kontrollanter från Goodyear. De tre bästa tiderna är kvalificerade för final. Den fjärde finalplatsen utsågs via en direktkvalificering under Elmiamässan i Jönköping den 20-23 augusti.

Den slutliga vinnaren kommer att koralas i periodpausen i deltävlingen "World strongest man" qualifying tour den 29 november. Arrangemanget kommer att sändas live på Eurosport. ■

Michelin Latitude Sport 3 – SUV-däck för asfalt

NYA MICHELIN LATITUDE Sport 3 är ett däck för stadsjeepar som sällan eller aldrig lämnar storstadssjungen. Däcket är certifierat för några av de mest prestigefyllda bilmodellerna i den här kategorin, bland dem Porsche Macan, BMW X5 och Volvo XC90.

Anledningen till att renomméerade biltillverkare valt att originalutrusta sina toppmodeller med MICHELIN Latitude Sport 3 är att i det nya däcket kombineras alla de egenskaper som en modern SUV kräver och som uppskattas av deras förare.

Enligt Michelin värderar SUV-ägare säkerheten högst. Många moderna SUV-modeller har, trots sin storlek, höga tyngdpunkt och höga vikt, mycket goda köregenskaper, bra väghållning och hög komfort. Detta ställer allt större krav på däcken, som måste ge säkra köregenskaper och ett väggrepp som ligger nära sport-

bilens, samtidigt som de ska klara hög motorstyrka och stora tyngdförskjutningar.

Latitude Sport 3 har 2,7 meter kortare bromssträcka på våt vägban jämfört med föregående generation. Däcket levererar också längre livslängd och bidrar till sänkt bränsleförbrukning, uppger Michelin.

Under det första försäljningsåret kommer däcket att erbjudas i 39 dimensioner, från 17 till 20 tum. ■



KÖP INTE KINAKOPIOR — KÖP SVENSK KVALITÉT

ORIGINALET SEDAN 1988



GR Gothia Redskap
www.gothiaredskap.se 013-393200

XL = Justerbar upp till 1200mm

GREPP SOM ALDRIG FÖRR

nokian[®]
TYRES



NYHET!

nokian
HAKKAPELIITTA[®] R2

NYHET!

nokian
HAKKAPELIITTA[®] 8

Stora skillnader i däckkunskap

NORDISKA BILISTER VÄNTAR i det längsta med att skifta till sommar-däck på våren och det är fortfarande mannen som tar ansvar för däckskiftet. En av tre nordiska bilister skiftar i sista minuten och svenskarna skiftar sist, enligt en undersökning bland 4 000 nordiska bilister utförd på uppdrag av Michelin.

Fler än tio procent av bilisterna menar helt felaktigt att vinterdäck är bättre på våt väg under sommaren. Bland danska bilister är denna missuppfattning dubbelt så hög.

Bara 43 procent av de svenska bilisterna vet att gränsen för som-

mardäckens mönsterdjup ligger på 1,6 mm. 53 procent av de manliga och bara 34 procent bland de kvinnliga bilisterna.

Svenska bilister är bäst på att kontrollera trycket i däcken, men var tionde nordisk bilist kan inte göra detta själv! Bara hälften av de finska och danska kvinnliga bilisterna kan kontrollera lufttrycket, vilket är långt sämre än de svenska och norska grannarna.

Nio av tio män uppger att de kan skifta till reservhjulet i händelse av punktering. En av tre nordiska kvinnor säger att de inte kan det. Norska kvinnor är bäst på

att skifta däck, två av tre uppger att de klarar ett hjulbyte.

Undersökningen visar också att var tredje bilist inte vet vilket däckmärke de kör på! Dubbelt så många män som kvinnor har den vetskapen.

I nästan två av tre hushåll är det mannen som står för däckskiftet – men 37 procent av bilisterna får detta gjort på däckverkstaden.

Undersökningen avslöjar också att en av fyra finska bilister (25 procent!) skickar SMS när de kör, vilket är mer än de andra nordiska länderna tillsammans! I Sverige är det bara fem procent som erkänner att de sms:ar samtidigt som de kör bil. ■



Redan för trångt hos Däck-Roy

FÖR ETT PAR år sedan hälsade DäckDebatt på i Däck-Roys då helt nya och fina lokaler på Öland alldeles vid brofästet. Nu är lokalerna redan för små.

– Vem hade kunnat tro på en sådan utveckling. Men nu har vi satt igång med att bygga ännu större, kommenterar Mikael Idensjö på Däck-Roy. ■

Nytt mässrekord i tyska Essen

VÄRLDENS STÖRSTA DÄCKMÄSSA i tyska Essen var i år större än någonsin. Den 24 till 27 maj fanns där 670 utställare från 44 länder och cirka 20 000 besökare från 130 länder.

Inte helt oväntat var det i år fokus på system för automatisk kontroll av däcktryck (TPCSS). En mässa i mässan var Rubber Tech Europe i Hall 6, där 53 utställare presenterade gummimaskiner, gummi-kemikalier, gummiråvaror och produktionsteknik. Tillsammans fanns alltså totalt 723 utställare på de båda mässorna.

Förutom mängder av nya däck, fälgar, maskiner och allt annat som hör till branschen utdelades diverse priser och hedersomnäm-

anden. Bland annat prisades Yokohama med Innovation Award i kategorin "Teknik och produkter" för den simuleringsteknik som utvecklats av forskarna hos Yokohama Rubber tillsammans med ett team av forskare vid Institutet för rymd och Astronautical vetenskap (ISA) och som DäckDebatt skrev tidigare i år (nr 3).

Redan nu är förberedelserna för Reifen 2016 och Reifen 2018 på Messe Essen i full gång. Om två år är det den 24 till 27 maj som gäller och två år senare är det jubileum: Reifen 2018 på Messe Essen blir den 30:e i ordningen och arrangörerna planerar för en stor födelsedagsfest med en hel del överraskningar för utställare och besökare. ■



Större hjul i Formel 1?

MEDAN VANLIGA BILAR får allt högre hjul med låga däckprofiler har man i Formel 1 fortsatt med endast 13 tum höga fälgar med däck som har extremt höga däcksidor – som man kört på sedan "nästan intill stenåldern".

Enligt Michelins motorsportchef Pascal Couasnon var denna konservatism en av anledningarna till att den franska däcktillverkaren lämnade F1 för några år sedan (se även sid 18), men nu synes tecken på att en förändring kan vara förestående.

Tillsammans med Lotus F1-team har Pirelli testat 18-tums konceptdäck på Silverstone och efteråt var Pirellis motorsportdirektör Paul Hembery klart positiv:

– De nya däckerna såg fantastiska

ut och fungerade utmärkt. Nu handlar det ju bara om prototypdäck, men om F1-teamen vill köra vidare i denna riktning har vi möjlighet att komma med en produktionsfärdig version inom jämförelsevis kort tid.

– Den främsta tekniska fördelen med 18-tums däck är en styvare sidovägg som hjälper till att upprätthålla den strukturella styvheten hos däck. 18-tumsdäcket är fysiskt större och mer besläktat med däck som syns på vägen, vilket leder till större tekniköverföring.

De nya F1-däcken som testades har samma bredd som nuvarande 13-tums däck (245 mm fram och 325 mm bak), men har 30 mm större diameter. Den totala vikten, inklusive fälg, är cirka 4 kilo högre. ■



27 maj avslutades Reifen 2014. Redan nu är förberedelserna för Reifen 2016 och Reifen 2018 på Messe Essen i full gång.

NYHET!

Balansering

John Bean BFH 300

BFH 300 är en professionell och extremt snabb balanseringsmaskin för bilar, lätta lastbilar och motorcykelhjul som kombinerar hög noggrannhet med ett litet golvytrymme. 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 laserpunktsmarkering är standard.

Finns även med automatnav.



Pris från:

27.000:-

Leasingkostnad:

690

(36 mån)

kr/mån.*

Montering

John Bean T3000-20

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



Pris från:

25.700:-

Leasingkostnad:

656

(36 mån)

kr/mån.*

John Bean CENTAUR

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

Pris från:

79.500:-

Leasingkostnad:

1 126

(60 mån)

kr/mån.*


NYHET!

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


Ackrediterad kalibrering

Vi är ackrediterade att utföra kalibreringar av:

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

* Restvärde. Alla priser exklusive moms.

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



FRÅGA FRITZ

Sven-Erik Fritz är förbundsordförande i DRF och har jobbat i däckbranschen sedan 1952 – Sven-Erik har alltså 62 års erfarenhet! Här svarar han på läsarfrågor som kan vara av intresse för alla läsare.

Hej på er!

Jag har fått en fråga av en kund angående vinterdäck och släpvagn som jag inte blir klok på. Det gäller en släpkärra med totalvikt på 3 500 kg som dras av en tung lastbil. Så som jag tolkar Transportstyrelsen så krävs det inte vinterdäck på den om inte lastbilen har dubbdäck. Jag har även försökt få besked från Transportstyrelsen men lyckas inte.

Har ni några råd? Eller vem kan tänkas svara på det om inte Transportstyrelsen klarar det?

Med vänlig hälsning,

Markus Eriksson, Geko Däckservice AB

Hej Marcus!

När det handlar om tunga fordon, alltså över 3500 kg totalvikt, så behöver bara dragbilen ha vinterdäck (med minst 5 mm mönsterdjup). Men det förutsätter alltså över 3,5 ton. I övrigt gäller pv-förordningen.

SEF

Hej!

Ryktet går om de så kallade internetköpta däckerna, att om vi tar emot och utför arbete, så är det sedan vi som tar ansvar för reklamationerna?!

Har ni någon info om vad som gäller?

Tack på förhand!

Maritha Andersson, Kumla Däck AB

Hej Maritha!

Du (ni) behöver aldrig ansvara för mer än er egen serviceinsats, som ni bör ha dokumenterad på kvitto, följesedel eller faktura. Däcken lyder under så kallat producentansvar, vilket innebär att leverantören av däckerna ska vidarebefordra dem till producenten för handläggning av eventuell reklamation.

SEF

Hej!

Jag fick en fråga som jag undrar om ni kan hjälpa mig med: Om en kund insisterar på att sätta på däck på sin bil som inte har godkänt mönsterdjup, kan man som verkstad då friskriva sig från ansvar? Eller kan man vägra att utföra jobbet?

Det brukar ju alltid gå att komma fram till en lösning, men det är bra att vara säker på sin sak om man hamnar i en sådan situation.

Som jag förstått det så kan man ju skriva ett avtal, till exempel om man gör en provisorisk lagning på ett däck, men är det samma sak som gäller i detta fall?

MVH

Gunilla Wadstedt, IDS-Industri och Däckservice AB

Hej Gunilla!

Man skall alltid tacka nej till att utföra servicearbeten som strider mot lagen. Eftersom det inte känns bra att tacka nej, så vore det ju bra om kunden kunde övertalas. Men går inte det kan och bör ni vägra utföra jobbet. Man medverkar till något olagligt och om det skulle ske en olycka i direkt anslutning och orsaken kan knytas till däckens beskaffenhet, så vad fn händer då??.

Friskrivning är ett alternativ som en domstol säkerligen inte skulle ta hänsyn till, eftersom man ju som sagt medverkar till att göra fordonet olagligt.

Om till exempel en bil kommer till Bilprovningen med däck utan mönsterdjup så blir det körförbud. Då är det bärgare eller skiftning av hjul inom området som gäller. Plus ombesiktning.

En nödlösning i fallet du skisserat är att kunden hyr plats hos er men skiftar själv. Hoppas ni löser detta på ett för alla parter bästa sätt med trafiksäkerheten som bas.

SEF

Har du en fråga eller fundering som kan vara intressant för dina kolleger.

Mejla den till sven-erik.fritz@drf.se

PÅ NYA POSTER



Försäljningschef på Bridgestone

Jörgen Svarén har tillträtt tjänsten som Sales Manager Consumer Products på Bridgestone Sweden AB. Jörgen har en gedigen erfarenhet med sina 20 år i branschen, de senaste 8 åren har han tjänstgjort som Product manager för Commercial Products på Bridgestone Sweden AB.



Generalsekreterare för NTF

Johan Lindström har utsetts till Generalsekreterare för trafiksäkerhetsorganisationen NTF. Därmed får snart 80-åriga Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande sin första generalsekreterare. Johan Lindström har sedan januari i år fungerat som tf Generalsekreterare med uppdrag att ställa om organisationen för att möta framtidens utmaningar inom det ideella trafiksäkerhetsarbetet.

Johan Lindström, tidigare VD för Sveriges Åkeriföretag och ledamot i NTF:s styrelse, fick under hösten 2013 i uppdrag av styrelsen att inleda ett omfattande omställningsarbete inom NTF.



Ny chef för Nokian

Ari Lehtoranta har utsetts till ny chef (Chief Executive Officer och

President) för Nokian Tyres. Han började hos Nokian den 1 september och sätter sig i chefsstolen den 1 oktober 2014. Lehtoranta kommer närmast från Kone Corporation, där han chefade över centrala och norra Europa.

Nokians avgående chef Kim Gran pensionerar sig efter 14 år bakom Nokian-ratten men sitter kvar i styrelsen.



Ny supportmedarbetare på Compiler

Tiina Puurula är ny supportmedarbetare på Compiler. Tiina är uppvuxen i Finland och har finska och svenska som modersmål. Under 2010 extrajobbade hon på Compiler och hanterade bland annat finska översättningar samt kundsupport. Tiina har även arbetat i Norge och kommer främst att ansvara för kontakten med våra norska kunder.

– Jag ser fram emot att få komma igång och hoppas att mina språkfärdigheter kommer kunderna till nytta, säger Tiina.



Tomt efter Tom

Vi har en "gubbe" som heter Tom Ohlsson och som nu gått i pension efter 46 år i företagets tjänst. Han har varit en klippa för företaget och skött all service på fältet. Det blir inte helt enkelt att ersätta en sådan stjärna, men vi har anställt en ny kille som vi hoppas ska kunna axla hans mantel. Tom tror inte han ska få problem med selsättningen framöver, då han är engagerad i fotbollsföreningen Gröstorps IF och vet att han kan lägga så mycket tid han vill där. Skulle inte det räcka så kan nog barnbarnet Mathilda fylla ut tiden, skriver Elna på Österlennvulk.



SPECIAL *Fälgar*

SPEED with SPIRIT and CARE



SPANNA IN VÅRA VINTERNYHETER HÄR
www.specialfalgar.se



Toyota TS040 Hybrid var snabbast och ledde till gryningen.

med SUPERBILAR SUPERDÄCK

55 extrema tävlingsbilar med närmare 30 000 hästkrafter, 165 av världens bästa förare på 13 629 meter fransk racerbana, 263 300 åskådare – och närmare 12 000 däck! För den som inte är ett dugg bilintresserad är 24 HEURES DU MANS naturligtvis fullständigt vansinne, men för oss motornördar fullständigt... underbart.

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Audi, Porsche, Toyota, Michelin, Teknikens Värld m.fl.





När först Toyota och sedan Porsche fick problem lämnade de fältet fritt för Audi, som körde hem en dubbelseger.

DET HANDLAR OM bilar med extrem högteknologi i alla komponenter: motorer, växellådor, chassi, karosser – och i däck, handgjorda och specialtillverkade för just den bil de sitter på.

Men Le Mans 24-timmars är inte bara en lång låång lååång biltävling utan också en ännu längre folkfest, som smyger igång på onsdagen före tävlingsdygnet, drar igång på allvar på fredag eftermiddag med förarparad genom centrum av staden Le Mans och kulminerar under lördagsnatten på nöjesfältet, på barer och restauranger och på alla de campingplatser som finns runt och inuti den 13,6 km långa banan.

Le Mans ingår i FIA:s (internationella motorsportfederationen) VM för sportvagnar och prototyper, som körs i fyra klasser. LM P1, LM P2, LM GTE PRO och LM GTE AM. I tungviktarklassen LM P1 startade i år nio bilar från fyra tillverkare: Audi, Porsche, Toyota och schweiziska Rebellion R-One – Toyota.

De tre förstnämnda ställde alla upp med hybridbilar, men med helt olika konstruktioner.

Audi R18 e-tron quattro har en V6 turbodiesel på 4 liter och 490 hk som driver på bakhjulen och två

elmotorer på vardera 110 hk som driver framhjulen.

Porsche 919 Hybrid har en bensindriven och turboladdad 2-liters V4 (!) kopplad till ett litium/jonbatteri och kombinerat med ett avancerat energiåtervinningssystem, som tar till vara den levande kraften vid bromsning till framhjulen och värmen från avgassystemet omvandlas till energi till bakhjulen. Totaleffekten uppges vara över 750 hk.

Toyota TS040 Hybrid har en bensin-V8 på 3,7 liter och ett hybrid-system med en superkapacitator och elmotor på framhjulen, som

blir generator och återvinner bromskraften. Den totala effekten anges till 1 000 hk och den här bilen var också snabbast – men inte hela tiden.

Stora fartskillnader

Att följa en 24 timmar lång biltävling under hela dygnet är i allmänhet inte särskilt givande ens för den mest inbitne bilnörd, speciellt som fältet snart blir väldigt utspritt – fartskillnaderna mellan bilarna i de olika klasserna är mycket stor.

Men det finns som antytts mycket annat att göra mellan varven. Nöjes-

fältet lockar många, liksom stallens souvenirbutiker och massor av andra stånd och affärer som säljer allt från krimskrams till dyra märkesprylar och dito kläder. Restauranger av alla tänkbara typer gör goda affärer liksom enklare barer och ännu enklare öltält – ölkonsumtionen under Le Mans-helgen torde räknas i åtskilliga hektoliter.

Många tar en tupplur i en grässlänt eller i sin campingstol invid banan, andra gör som DäckDebatts utsände; går tillbaka till vår rullande redaktion i form av en bekväm husbil parkerad på en campingplats knappt 30 minuters promenad från huvudläktaren. Många och långa promenader blir det, men sådana lär ju inte vara särskilt skadliga. Att hänga några cyklar bakom husbilen är annars en god idé, då ökar möjligheterna att ta sig runt till olika delar av den 13,6 kilometer långa banan väsentligt.

Hårt festande

Många fester så hårt att de sover hela natten, vilket är ett allvarligt misstag. Har man tagit sig ända till Le Mans är någon eller några timmars nattskådning ett måste. Att stå vid en bra kurva när skym-

” Att följa en 24 timmar lång biltävling under hela dygnet är i allmänhet inte särskilt givande ens för den mest inbitne bilnörd.

ningen övergår i mörka natten är fascinerande, när man bara ser strålkastare och bilarnas belysta startnummer ser det ut att gå ännu fortare än när det är ljust. För att man lättare ska hänga med i tävlingen är ledartrion i varje klass markerade med en, två eller tre ljuspunkter i klassens färger och på många ställen finns stora bildskärmar som visar aktuell ställning och allt som händer ute på banan och i depån.

Så småningom lär man sig också att skilja på bilarna via deras ljud: DNA: Audis och Porsches hybridbilar svischar förbi med ett vinande och svagt visslande, Audis V8 smattar hårt, Corvetternas stora vinkelåttor hamrar dovt och V-tolvorna i Ferraris 408:or ylar högre och vasare än några andra.

De stora fartdifferenserna är – förutom tävlingens längd – den stora skillnaden mellan Le Mans 24-timmars och andra biltävlingar. Fartskillnaderna kan vara oerhörda, ibland uppåt 100 km/h på den 6 km långa Mulsanne-rakan trots att där sedan 1990 finns två uppbromsande chikaner. Det här ställer extra höga krav på förarna; alla de som inte kör de allra snabbaste bilarna måste hela tiden köra med "ögon i nacken" för att inte vara i vägen när de snabbare bilarna brakar förbi i hastighetsskillnader som närmar sig ett möte på landsvägen.

Många olyckor genom åren

Men även de skickligaste av förare gör ibland misstag och genom åren har många olyckor skett just på grund av hastighetsskillnaderna. Den värsta inträffade 1958, när tre förare i en långsam och två snabbare bilar missuppfattade varandra just när de körde in på start- och målakan. En av Mercedes "Silverpilar" slungades av banan och bröts i två delar som for in i publiken på huvudläktaren. 84 människor dog och drygt 120 skadades.

1999 var Mercedes-bilar också inblandade i ett par av de mer spektakulära olyckorna, men då berodde det inte på fartskillnader utan på kombinationen mycket hög fart och inte helt lyckad aerodynamisk utformning. Det årets Mercedes CLR nådde långt över 300 km/h på Mulsanne-rakan, men på ett litet krön som knappt märks i vanlig fart fick först en CLR (under träning) och senare efter fyra timmars tävling ännu en CLR luft in



Michelins däcklager, till synes en logistisk mardröm med drygt 7 000 däck att hålla reda på – men det fungerade utan problem!



under nosen, varpå de lyfte, flipade bakåt och totalkraschade.

Ingen skadades vid luftfärderna men Mercedes-stallets tredje bil drogs tillbaka från tävlingen.

2014 års tävling, den 82:a i Le Mans historia, blev en av de bästa på många år. Audi, Porsche och Toyota jagade varandra och växlade ledning flera gånger under dygnet, och även i de andra klasserna utkämpades dramatiska dueller. Anrättningen kryddades dessutom av regnskurar, som då

och då drev in över banan, orsakade avåkningar och kollisioner och tvingade teamen till oplanerade depåstopp och strategibytten.

24 timmar på 24 sekunder: Toyota var som nämnts snabbast i kvalen och så också i tävlingen – ända tills gryningen, då ledarbilen stannade med elproblem. Audi drabbades av flera turboras och det förde upp Porsche i ledningen – tills knappt två timmar återstod. Då bröt först den ena Porschen och lite senare även den andra. Audi hade

då fått snurr på turboaggregaten och tog märkets 13:e Le Mans-seger, en dubbel sådan dessutom!

12 000 däck – en logistisk mardröm

Två däcktillverkare levererar däck till årets VM för sportvagnar och prototyper. Michelin och Dunlop släpade tillsammans nästan 12 000 däck till de 55 bilar som startade i årets Le Mans.

Michelin skodde bilar i alla fyra klasserna, totalt 42 ekipage, och ▶



Michelins "borg" på Le Mans, med en enorm flotta av prydligt parkerade långtradare. Bara en bråkdel av dem rymdes på bild.



Henri Pescarolo, framgångsrik fransk sportvagnsförare med bland annat 33 starter och 4 segrar i Le Mans, finns även som hjälmstol.



Pascal Couasnon, högste chefen för Michelins avdelning för motorsport, övervakar allt som händer, i depån, däckverkstaden och på banan.

” Att Formel 1 envisas med 13-tumsdäck med extremt höga hjulsidor är obegripligt, det har inget med utveckling för vanliga bilar att göra.

► hade drygt 7 000 däck att hålla reda på. LM GTE PRO är enda klassen där teamen kan välja mellan olika däckleverantörer. De tolv bilar som körde på Dunlop hade tillgång till drygt 4 500 däck!

Mängden däck kan framstå som absurd, men blir något mer begriplig om man beaktar att de båda leverantörerna måste gardera för alla tänkbara utvecklingar av tävlingen, från 24 timmars regn till lika många timmars heta till allt däremellan.

Teamen har tillgång till fem olika däcktyper. Tre typer av slicks, mönsterlösa torrdäck med olika gummiblandningar för hett, varmt och svalt väder, ett intermediärdäck för fuktig bana och ett rent regndäck – och alla typer måste alltså finnas i tillräcklig mängd för att kunna användas hela tiden.

Det är en logistisk utmaning som heter duga: Transportera däcken, lagra dem så att rätt däck till rätt bil kan hittas blixtnabbt när teamen plötsligt inser att de har för lite däck av en eller annan modell, ha monteringskapacitet för att möta en plötslig våg av efterfrågan...

Däcken förvaras i två gigantiska lagertält och monteras på teamens fälgar i två stora, intilliggande tältverkstäder.

Bilarna gör tankstopp ungefär varje timme och under det inledande skedet av 24-timmarstävlingen byter teamen däck vid vart annat eller vart tredje depåstopp. Sedan – när de blir mer säkra på hur däcken håller – vid vart tredje eller fjärde stopp.

Allt övervakas av chefen

Pascal Couasnon, högste chefen för Michelins avdelning för motorsport,

övervakar allt som händer, i depån, däckverkstaden och på banan, men han tar sig ändå tid för en liten pratstund med DäckDebatt. Medan han hela tiden följer allt som händer på en stor bildskärm i Michelins eget pressrum berättar han bland mycket annat att:

– Motorsportavdelningen har cirka 150 medarbetare och Michelins utvecklingsavdelning cirka 6 000. Kunskapsutbytet är intensivt, många unga medarbetare från utvecklingsavdelningen kommer till motorsportcentret och jobbar några år innan de går tillbaka till R&D – motorsporten utvecklar alltså utvecklingsavdelningen.

– Gummiblandningar som utvecklas och testats i racing kommer i prestandadäck för gatubilar efter cirka fyra år. Det tar tid att anpassa de handgjorda racingdäcken till serieproduktion, gummiblandningar och konstruktion måste ofta modifieras.

– Motorsporten bidrar till snabbt utvecklingsarbete. I WRC (rally-VM) testar Michelin till exempel däckens stryktålighet, i endurance-VM (Le Mans-serien) testar man hastighet och hållbarhet och i nya Formel E (eldrivna formelbilar) utvecklar man lågt rullmotstånd och bra väggrepp.

– Förutom utvecklingsfördelar tjänar Michelin även pengar på att sälja tävlingsdäck – och så handlar det förstås om marknadsföring; tävlingsframgångar är bra för varumärket.

– Motorsportavdelningen gör även "gamla" däck, alltså handgjorda däck till veteranbilar i dimensioner som inte tillverkas i dag.

– Att Formel 1 envisas med 13-tumsdäck med extremt höga

hjulsidor är obegripligt, det har inget med utveckling för vanliga bilar att göra, anser Pascal, och förklarar att detta var ett av skälen till att Michelin lämnade F1 (och bara några veckor senare meddelar Pirelli, däckleverantör till F1, att man tittar på möjligheten att gå över till 18-tumshjul med låga däcksidor i Formel 1/red anm).

- Av alla tävlingsdäck är uppåt 80 procent handgjorda och det handlar om ett extremt precisionsarbete med millimeterpassning som endast

mycket erfarna tekniker klarar av. Mycket utvecklingsarbete görs via datasimulering och nu har man även chip i däcken för att mäta tryck och temperatur. Detta arbete har bland annat resulterat i att Michelins intermediatedäck i år helt saknar mönster, det är den nya gummiblandningen som ger grepp även i lätt regn. Tidigare har alla intermediatedäck haft skurna mönster för att leda bort vatten.

- Årets regler för LM P1 stipulerar bland annat att däcken ska vara

5 cm smalare än tidigare och därmed är de 2 kilo lättare. Men trots den ökade belastningen från hybriddriften (högt vrid-moment/red anm) håller de lika länge och ger samma varvtider som förra året, konstaterar Pascal Couasnon nöjt, och avslutar intervjun med att berätta om toppteams däck.

- I LM P1 har alla tre teamen, Audi, Porsche och Toyota, däck som är specialutvecklade för respektive bilmodell, och mot slutet av säsongen måste de enligt kon-

traktet låta konkurrentteamen prova varandras däck om de så önskar. Detta för att vara säkra på att de inte blivit förfördelade, alltså att Michelin favoriserat något team.

- De här extrema handgjorda däcken till toppteamen säljs inte utan hyrs ut till stallen, som får garantera att återlämna alla däck. Dessa är väl märkta med chips och streckkoder, Michelin vet hela tiden var varje däck finns, och om ett stall slarvar bort ett däck får de böta en miljon euro. Per däck! ■



Porsche 919 Hybrid låg länge i ledningen, men båda bilarna fick tekniska problem efter drygt 22 timmar.

Vinterdäck på tunga fordon:

Norge leder, Sverige släpar

Lagstiftningen om vinterdäck för tunga fordon varierar märkligt mycket mellan de nordiska länderna. Vissa tecken på en kommande harmonisering kan skönjas, men det lär dröja årtal innan den blir verklighet.

NORGE VAR INTE bara först i Norden med att införa restriktioner för användning av dubbdäck (se sidan 38), vår västra granne har också kommit längst när det gäller att lagstifta om tunga fordon däckutrustning vintertid.

I Sverige är det sedan knappt ett år lag på att tunga lastbilar och bussar – över 3,5 ton – måste ha vinterdäck på drivhjul och 5 mm mönsterdjup på dragbilens övriga däck – men på släpet behöver däckens mönsterdjup bara vara 1,6 mm! Vinterdäck på personbilar ska som bekant ha ett mönster som är minst 3 mm djupt.

I Norge har man alltså tuffare lagstiftning. Dragbilen ska ha vinterdäck, utom på de lyftbara axlarna, och på både dragbil och släp ska däck ha minst 5 mm mönster-

djup. Dessutom har man i år lagt fram ett förslag till krav på vinterdäck även på tunga släp, men när den lagen i så fall kan träda i kraft är inte klart.

I Danmark har man inga speciella krav på vinterdäck, varken på person- eller lastbilar, men ett sådant krav är möjligen på gång för personbilar. Mönsterdjupet ska vara minst 1.6 millimeter på alla hjul under alla årstider.

I Finland har man inga krav på vinterdäck på tunga fordon. Mycket tyder dock på att man i Finland snart inför samma krav som i Sverige, dock med krav på 5 mm mönsterdjup på dragbilen, utom då de lyftbara axlarna, som liksom släpet skall ha 3 mm mönsterdjup.

Varför har det blivit så här? Varför finns det ingen logik i lagstiftningen?



Bernt Wahlberg, STRO.

FOTO Pontus Grönwall

framhjulsdrevna fordon, vanligen husbilar, ha vinterdäck på alla hjul. Däremot har man helt glömt säkerhetsaspekten när det gäller ledbussar. De driver på bakaxeln men får ha vanliga däck på fram- och mellanaxel. Därmed är det alltså upplagt för fällknivsoluckyor i halt väglag kommenterar Bernt Wahlberg på STRO (Scandinavian Tire & Rim Organization), och tillägger:

– Sedan är det också så att däckbranschen ännu inte är riktigt redo för en lagstiftning om vinterdäck på alla hjul för alla tunga fordon, då det i många dimensioner saknas eller finns för få vinterdäck. Men man jobbar för fullt inom däckbranschen för att få fram tillräckligt många däck i rätt dimensioner under de närmaste åren. ■

– Det handlar bland annat om att man, i alla fall här i Sverige, kopplat kravet om vinterdäck på personbilar till trafiksäkerhet, medan vinterdäck på tunga fordon drivhjul handlar om framkomlighet. Men för säkerhets skull ska tunga



DÄCKDATA



Nordens ledande program för din däckaffär

040 672 88 88

www.compiler.com | sales@compiler.com

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



Elmia Lastbil 2014:

Många och tunga bilar, ännu fler däck

Affärer, debatter, kundträffar, vackra veteraner, tunga diskussioner och dito däck – Elmia Lastbil, i år med 425 utställare, är Sveriges viktigaste mötesplats för alla som jobbar med vägtransporter och tunga däck. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt

EXAKT HUR MÅNGA fordon som fanns utställda på Elmia Lastbil 2014 är det väl ingen som vet, men eftersom det nu i första hand gällde lastbilar kan vi i alla fall vara helt säkra på att antalet däck var minst fem gånger så många som antalet fordon, sannolikt fler ändå.

Helt säkra är vi också på att antalet utställare var 425, fördelade på 71 795 kvadratmeter som beträddes av 36 013 besökare.

Jönköping brukar ju ibland kallas för "Sveriges Jerusalem", men vartannat år i slutet på augusti är "Transportbranschens Mekka" en mer adekvat benämning.

På Elmia Lastbil i Jönköping samlas "alla" i branschen, det är mässan att inte missa för alla som på något sätt jobbar med last- och transportbilar och alla andra tunga

fordon som rullar på gummi hjul – eller för den delen som bara har det minsta mekaniska eller tekniska intresse. Eller som är nostalgiskt lagd och gillar gamla lastbilar – i år fanns ett 50-tal tunga veteraner på Elmia Lastbil, en av dem 100 år gammal och många av dem i bättre skick än när de var nya.

Jämfört med förlagan till Elmia Lastbil, IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) Nutzfahrzeuge i Hannover, som är nästan groteskt stor, är Elmia Lastbil tämligen svensk och relativt hanterlig.

Ända bör man ha minst en dag för att hinna tillgodogöra sig alla nyttigheter och helst bör man planera in två dagar, i alla fall om man också vill lyssna/delta på ett eller flera av de intressanta seminarier som alltid kompletterar själva

utställningarna; i år handlade det bland annat om KNEG och TS (KlimatNEutrala Godstransporter på väg och TrafikSäkerhet).

Alla på plats

Förutom nya transportfordon av de mest skiftande slag fanns också praktiskt taget alla däcktillverkare/importörer på plats och vi noterade bland annat att:

Conti lyfte fram sina nya lastbilsdäck i "generation 3", med nya teknologier och material och med fokus på minimerad totalkostnad för åkerierna. Conti har tre olika däcktyper i detta segment.

ContiEcoPlus med extra lågt rullmotstånd, anpassat för fjärrtrafik på stora vägar med få start/stopp.

Conti Hybrid uppges kombinera väldigt lång livslängd med lågt rull-

motstånd och är ett allrounddäck som passar för varierande transporter. Men även för distributions- och fjärrtrafik.

ContiScandinavia betecknas som "riktigt säkra vinterdäck". Sortimentet har breddats så att både 19,5 och 17,5 tum nu finns att tillgå.

Hankook presenterade sin däckserie SmartFlex, som är så kallade allsäsongsdäck för medel- till långdistansanvändning. Däcken finns i tre populära storlekar för styr- och drivaxlar och är M + S-märkta.

Michelin har utökad sin däckserie Michelin X® Multi™, så att den nu inkluderar ett däck särskilt avsett för trailers, Michelin X® Multi™ T. Det gör det möjligt för åkare att utrusta hela ekipaget med däck från samma däckserie.

Nokian Heavy Tyres lanserade

” Jönköping brukar ju ibland kallas för ”Sveriges Jerusalem”, men vartannat år i slutet på augusti är ”Transportbranschens Mekka” en mer adekvat benämning.



Att få tillfälle att prova på lastbilskörning i simulator var ett synnerligen populärt inslag på Elmia Lastbil 2014.



Ett 50-tal fina veteranlastbilar fyllde en av hallarna. Närmast en prydlig Scania Vabis från 1952. Motorn levererar 90 hk.



100-åringen som **inte** försvann: Menominee byggdes i USA 1914. Denna är en av två som finns bevarade.



”The difference between men and boys is the price of their toys”. Vid en monter med flygande helikoptrar, modellbilar och annat kul var det ständig trängsel.

två nya dimensioner av buss- och lastbilsdäcket Nokian Hakkapeliitta Truck D för vinterförhållanden. Med de nya däckdimensionerna finns Nokian Hakkapeliitta Truck D nu i alla de vanligaste dimensionerna.

Pirelli satsade mest på Elmia Lastbil, där man markerade sin offensiv på de nordiska marknaderna med en rad nyheter. I monter fanns bland annat den nya R:01II-serien, som begick världspremiär på tyska Reifen 2014 i maj.

”Med fokus på kommersiella operatörer har särskild tonvikt lagts på hållbarhet och säkerhet. Jämfört med tidigare generationers produkter har Pirellis nya sortiment lastbils- och bussdäck längre livslängd, är enklare att regummera och har förbättrad väghållning på både vått och torrt under-

lag”, skriver Pirelli bland annat i ett pressmeddelande.

Den nya generationen däck har en bredare kontaktyta, som ska ge längre livslängd och förbättrad väghållning. Även mönsterspår i däck har en ny form för att se till att stenar och andra föremål inte fastnar, allt för att öka livslängden.

Pirelli har också däck för långväga persontransporter och på Elmia presenterades det nya däcksortimentet H:01 COACH.

På mässan lanserade Pirelli också sitt nya Novateck-sortiment, som är ett utbud av färdigjutna slitbanor med Pirellis original slitbanemönster för regummerade däck. Enligt Pirelli har ett omfattande utvecklingsarbete lagts ned på att förbättra gummiblandningarna, och med Novateck ska regumme-

rade däck nu hålla en kvalitet fullt jämförbar med nya däck.

Förutom två stora inomhushallar består Elmia Lastbil av en ännu större ”hall” ute i det fria, där det ofta bjuds på många spännande bilar och

byggnationer, och där fastnade vi bland annat för Viking Bärnings-tjänsts VW Transporter med en smidigt ihop- och infällbar dolly.

Datum för nästa Elmia Lastbil är 24–27 augusti 2016. ■

” Förutom nya transportfordon av de mest skiftande slag fanns också praktiskt taget alla däcktillverkare/importörer på plats.



”Dubbdäck ökar säkerheten”

Frågor om däck och deras betydelse för trafiksäkerheten avhandlas alltför sällan på det årliga trafiksäkerhetsseminariet i Tylösand, men i år fick dubbdäckens vara eller icke vara i alla fall en timme. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Pontus Grönvall

”**NOLLVISIONEN 2.0 MED** en helt ny agenda” var rubriken för årets Tylösandsseminarium, men detta till trots var det mesta sig likt – med ett stort undantag: frånan av de senaste 25 årens huvudperson.

Sveriges mr Trafiksäkerhet Claes Tingvall, som lanserade Nollvisionen på Tylösandseminariet 1997, har av hälsoskäl trappat ner på jobbet som trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket.

Annars började årets seminarium bra. Den nye moderatorn Arne Winerdal är den bästa på länge. I det ”civila” är han VD för huvudarrangören MHF, han är väl insatt i ämnesområdet och som gammal journalist är han bra på att fånga upp väsentligheterna och ställa relevanta följdfrågor.

Mobiltelefonanvändare, trafikinnykterhet, cyklisters och motor-

cyklisters trafikvett eller brist på detsamma, knark och andra droger, självkörande bilar var några av de många frågor som avhandlades, med rubriken ”Partiklar dödar fler människor än dubbar räddar liv?” var förstås den som DäckDebatts utsända såg fram emot mest, men dessvärre – och för all del även som väntat – blev vi inte så mycket klokare av det som redovisades.

Outrättat tecken

Frågetecknet bakom rubriken rätades inte ut, även om Christer Johansson, professor vid institutionen för tillämpad miljövetenskap vid Stockholms universitet, hävdade att det kan tas bort. Enligt honom dör många människor i större städer i förtid på grund av de partiklar som dubbdäcken river upp och därför bör dubbarna förbjudas eller avgifts-

beläggas just i större städer. Störst är problemen under mars, april och i viss mån maj, när vägbanorna torkar upp (trots att dubbdäcken ska och oftast är avtagna den 15 april/red.anm).

Men även om de flesta forskare nu är eniga om att partiklar är farliga, saknas fortfarande handfasta bevis för hur farliga de är och vilka som är farligast; de ”stora” partiklarna PM₁₀ som bland annat alstras av dubbdäck, eller de riktigt små PM_{2,5}, som finns i till exempel bilavgaser. Och inte minst saknas kunskap om hur farliga de dubbgenererade partiklarna är i relation till dubbdäckens trafiksäkerhetsnytta – vilket inte är så konstigt, det är en synnerligen svårutredd fråga.

Men Johan Strandroth, trafiksäkerhetsanalytiker på Trafikverket,

och Matteo Rizzi och Anders Ydenius, forskare från Folksam har i alla fall gjort aktningvärda försök och kommit fram till att dubbdäck ger god trafiksäkerhetsnytta i vinterväglag och framför allt på isiga vägar. Nu var ju det inget nytt för dem som är någorlunda insatta i ämnet – eller för den delen någorlunda erfarna bilförare – men nu finns det i alla fall forskning som stöder detta.

Johan och Matteo har räknat ut att i vinterväglag minskar olycksrisken med 42 procent om man kör en bil med dubbdäck men utan antisladdsystem. Sådana system är dock ännu effektivare och minskar olycksrisken med upp till 50 procent. Har man en bil med antisladd och vinterdäck, dubbade eller odubbade, minskar risken för en olycka med 92 procent. På is och snö mins-



Det måste få vara varje bilägares eget beslut vilka däck han ska välja, staten får inte gå in och "förbjuda trafiksäkerhet!"

kar risken att köra in i en framförvarande bil med 25 procent jämfört med om man kör på odubbade vinterdäck. Statistiskt ger dubbdäck en säkerhetsfördel i norra Sverige (ungefär norr om Dalälven) men inte i södra och mellersta Sverige.

Anders Ydenius konstaterade att det finns stora säkerhetsfördelar med dubbdäck och efter omfattande genomgångar av olika studier och statistik rekommenderar han – och Folksam – dubbdäck i norra Sverige, framför allt till bilar utan antis-ladd. I övriga Sverige bör man köra

odubbade om man har bil med anti-sladdsystem, annars är det läge för dubbdäck utom i större städer.

STRO ändrade podiet

Den så kallade poleringseffekten, alltså att odubbade däck polerar vintervägar och gör dem ännu halare och att dubbdäck behövs för att rugga upp vägytan, var det ingen som berörde förrän Bernt Wahlberg från STRO anträdde podiet, och bland annat varnade för just detta om dubbarna stoppas i städerna. Han påpekade att det då finns stor risk

för fler fotgängarpåkörningar och upphinnandeolyckor.

Vid den efterföljande paneldebatten fick Christer Johansson och andra förbuds- eller avgiftsivrare mothugg från åhörarpå plats av bland andra Motormännens informationschef Jon Stenbeck, som menade att det måste få vara varje bilägares eget beslut vilka däck han ska välja och att staten inte får gå in och "förbjuda trafiksäkerhet!"

Sverker Dahl, skåning samt före detta motorjournalist och före detta PR-chef hos Mercedes i Sverige,

påpekade att det inte är den "synliga halkan" som är farligast utan den luriga, osynliga och plötsliga "svartishalkan" som överraskar – och som är anledningen till att så relativt många skåningar (cirka hälften) kör med dubbdäck.

Varpå moderatorn avslutade med frågan "ska bilägarna få välja själva eller ska samhället styra vårt val av däck med olika avgifter?"

Vilket ju är en mycket relevant fråga som dessvärre inte fick något svar – och frågan är väl om vi vill höra svaret när det kommer? ■



Arne Winerdal, vd MHF och moderator under Tylösandsseminariet 2014.



Johan Strandroth, trafiksäkerhetsanalytiker, Trafikverket.



Christer Johansson, professor Institutionen för tillämpad miljövetenskap Stockholms universitet.



Sedan 2006 har Däckrazzia varit med vid Tylösandsseminariet för att sprida kunskap om däck bland dem som arbetar med trafikfrågor i Sverige.



Best Drive laddar om

En "flagship store", det är när ett konsumentvarumärke etablerar sig i en större stad i ett premiärläge för shopping – och det är en trend som sprider sig snabbt.

TEXT OCH FOTO Peter Sundfeldt

NÄR PIRELLI VANN budgivningen om Däckia var man måttligt förtjusta på Continental i Sverige. Famlade lite innan man fick tag om rodret igen, så att säga. Att som däcktillverkare tillhöra eller äga en försäljningskedja är i dag ett måste.

Receptet blev en egen "flagship"-verkstad i Best Drive med ett premiumexponeringsläge, i det här fallet i Tagene industriområde längs E6:an norr om Göteborg. Best Drive är som bekant Continentals sedan länge etablerade varumärke i Europa och har också funnits i liten skala som franchisekoncept i Sverige, men aldrig som fullödig däckanläggning. Och i de länderna där Continental har industriverksamhet, det vill säga där man säljer däck som grossist, där har man också byggt upp kedjan Best Drive.

– Vi säljer alla varumärken, men tyngden ligger förstås på de egna produkterna Continental, Gislaved och Barum, säger Annika Bergqvist, VD för Best Drive i Sverige.

Stockholm och Malmö har också fått nya anläggningar. Och Annika tror att man snart öppnar även på andra orter i landet.



Annika Bergqvist, VD för Best Drive i Sverige.

– Det här är en viktig pusselbit i Continentals närvaro. Best Drive ska vara förstahandsvalet för kunden, menar Annika Bergqvist.

Invigningen av den nya "flagskeppsanläggningen" i Tagene skedde i våras, den 8:e maj, under överinseende av bland andra ett par viktiga representanter från ContiTrade i Tyskland, som var på plats för att markera betydelsen av att Best Drive öppnar en ny stor anläggning i Göteborg: Mortimer von Tschirschky, chef Nordic ContiTrade och Andreas Gerstenberger, chef för ContiTrade Europe.

Idel top brass, alltså.

Det knåpades med filmprojektor och invigningsband och grillades tysk wurst. Kunder, anställda, press, hangarounds och grannar åt gorkorv högt och lågt i lokalerna. På däcktravar, verktygslådor, däckvagnar och i kundmottagningshörnan minglade lunchhungra gäster.

Den här dagen var även en utbildningsdag för kunder och återförsäljare, och även för olika samarbetspartners som har anledning att förkovra sig i produktutbudet.

Drygt 170 personer kom till invigningen och de fick dessutom prova en Segway-bana, känna på Volvos Emergency Brake System mot en ballongbil och njuta av ett antal entusiastbilar, för dagen strategiskt parkerade på lyftar och monteringsplatser. ■



Grillad tysk wurst serverades lunchhungra invigningsgäster.

Färre väljer dubb

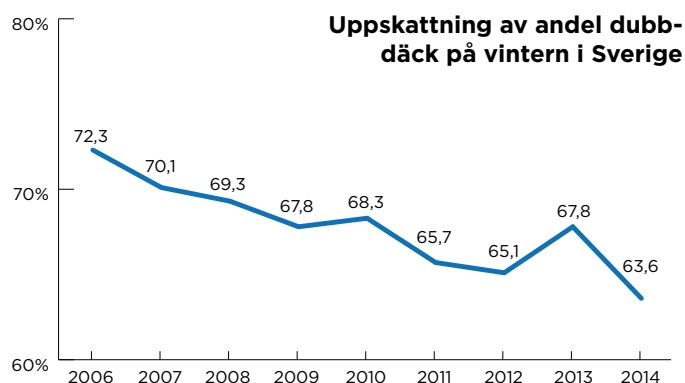
I BÖRJAN AV året kontrollerades återigen däcktyp på cirka 10 800 bilar runt om i Sverige och resultatet visar denna gång på en minskning i andelen som kör på dubbade vinterdäck och en motsvarande ökning i andelen som kör på odubbade vinterdäck.

– Vi har gjort liknande undersökningar under många år och ser en långsiktig trend i att andelen dubbdäck minskar, även om det var ett hack uppåt i kurvan 2013, säger Pontus Grönvall, Däckbranschens informationsråd.

Andelen som kör på dubbdäck uppskattades vid den senaste under-

sökningen vara 63,6 procent, vilket är den lägsta andelen sedan liknande mätningar startade 2005. Av de som kör på dubbfria vinterdäck uppskattades ungefär tre av fyra köra på dubbfria vinterdäck av nordisk typ och ungefär en av fyra på dubbfria vinterdäck av mellan-europeisk typ. Mindre än en procent av bilarna i undersökningen hade sommaräck.

Undersökningen genomfördes av Däckbranschens informationsråd på uppdrag av Trafikverket. Det totala resultatet finns på dack-info.se under länken Statistik. ■



DITT PROFFS PÅ DÄCKHOTELL

Däckad av alla lyft? Svenska Lager hjälper dig att projektera den optimala lösningen för ditt DÄCKHOTELL. Marknadens bredaste sortiment. Alltid anpassat för dig!



Svenska Lager

ENTRESOL, STÄLLAGE OCH LYFTHJÄLPMEDEL
Tel. 046-540 70 01 | www.svenskalagersystem.se

COLMEC FÖRSTÄRKER SÄLJKÅREN!

Mats Manning och Joel Karlsson är nyanställda säljare och förstärker vår redan starka säljkår ytterligare. Vår säljkår består idag av åtta medarbetare, alla med en gedigen branscherfarenhet, som täcker in hela Sverige. Från Kiruna i norr till Ystad i söder. Vi hälsar Mats och Joel varmt välkomna till oss!

Kunskapen inom vår säljkår är stor och innefattar allt från lätta lastbilsdäck till entreprenaddäck. Nytt som regummerat. Vår målsättning är att tillsammans med er återförsäljare bearbeta den lokala marknaden och skapa nya affärer. Vi vill tillsammans med er hitta och bearbeta nya slutkunder. Då Colmec är en märkesoberoende leverantör hittar vi alltid den bästa lösningen för just dig. Detta kommer att generera en tillväxt både försäljnings- och lönsamhetsmässigt för er lokalt.

Har ni några frågor så tveka inte att höra av er till oss på Colmec. Vi är alltid lyhörda och sätter alltid kunden i fokus. Som vårt motto lyder, vi vill inte bara tillgodose våra kunders förväntningar, **vi vill överträffa dem!**

TORGNÝ JOHANSSON
Försäljningschef



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.

GÖTEBORG
ÖSTERSUND

24-25 SEPTEMBER
1-2 DECEMBER

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.

MALMÖ
KARLSTAD
ÖSTERSUND

22-23 SEPTEMBER
8-9 OKTOBER
3-4 DECEMBER





Färre bilar med olagligt mönsterdjup i däckrazziorna

I slutet av augusti genomfördes däckrazzior i Västerbotten, Södermanland, Gotland och Västra Götaland och resultaten visade på klara förbättringar när det gäller hur slitna de kontrollerade däcken var.

SEDAN DÄCKRAZZIORNA FÖRSTA gången genomfördes i större skala har den uppmätta andelen som kör med minst ett däck med olagligt mönsterdjup minskat med 65 procent, från 6,5 procent 2005 till 2,3 procent 2014. Däcken blir olagliga när mönsterdjupet går under 1,6 mm. Det har varit en tydligt minskande trend i andelen med olagligt mönsterdjup i mätningarna sedan 2005 och årets resultat är det klart lägsta hittills.

Samtidigt minskar även andelen som kör på slitna däck med tre millimeter mönsterdjup eller mindre. Årets resultat, 28,2 procent, är den lägsta uppmätta andelen hittills.

– Vi hade befarat att vi skulle se fler slitna däck vid razziorna i år jämfört med föregående år på grund av den varma sommaren. När det är varmt blir gummit i däcken mjukare och slits mer. Men

resultaten från årets däckrazzior visar att bilisterna tar sitt ansvar när det gäller däcken. Däckrazziorna som vi nu genomfört i tio år har sannolikt också bidragit till att öka insikten om att man ska hålla koll på sina däck, säger Anna Rönne, NTF Stockholm/Gotland.

Information om energimärkningen

Nytt för i år är att Energimyndigheten är en av samarbetsparterna bakom Däckrazzia. Energimyndigheten deltar för att sprida information om energimärkningen av däck.

– Däckrazzia är ett utmärkt tillfälle att nå ut till Sveriges bilister om värdet av att välja lätttrullande däck. De mest energieffektiva däcken beräknas minska bilens bränsleförbrukning med upp till tio procent, säger Lina Kinning, projektledare på Energimyndigheten.



Vid däckrazziorna gör Polisen en ordinarie trafikkontroll, där föraren bland annat får visa körkort och genomgå nykterhetsprov. När trafikkontrollen är klar erbjuds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkontrollen är frivillig.

Däckrazzia är en samverkan mellan Polisen, NTF, Bilprov-

ningen, Däckbranschen och Energimyndigheten. Syftet är att öka kunskapen om bland annat mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljö samt om energimärkningen av däck. Den som vill veta mer om Däckrazzia kan besöka hemsidan www.dackrazzia.se. ■

Bilar, korv och kultur

Vallåkra-träffen är en drygt 30 år gammal klassiker i svensk bilkultur. I år deltog även DRF och TYA för att tillsammans med Bilproffs försöka intressera fler ungdomar för gymnasieutbildningen för däcktekniker. **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt





Byborna tar sina trädgårdsstolar, sätter sig längs vägkanten och låter sig underhållas av passerande fordon, folk och få.

I MITTEN AV augusti brukar samhället Vallåkra utanför Landskrona få en rejäl befolkningsökning och många av dem campar på en tillfällig campingplats i byn. Och visst kan det bli lite stökigt, men inte värre än att byborna tar sina trädgårdsstolar, sätter sig längs vägkanten och låter sig underhållas av passerande fordon, folk och få.

Flygfältet Enoch Thulin, som har fått sitt fina namn efter en lokal och tidig entreprenör, biltillverkare och flygplanstillverkare (Thulinfabrikens bilar och flygplan tillverkades under tidigt 1900-tal i Landskrona), är stort och träffen tar i stort sett hela flygplatsområdet i anspråk.

Egentligen var det bara det första året, 1982, som var exklusivt för Volvo-bilar. Redan året efter fanns klasserna VW Buggy, Street Rod och Tävlingsbilar med på programmet. Volvos varumärke har för all del haft en huvudroll under alla år, och lär väl ha det även i fortsättningen, men Vallåkra-träffen har plats för många smakriktningar

inom entusiastfordonskulturen.

Pärlrallyt för lastbilar och busar är ett exempel på det. Rallyt blev fullbokat ganska snabbt, max antal startande var 180 ekipage och många kom från Danmark och Tyskland. Start på lördagen i Helsingborg och målgång på flygfältet med individuell presentation av varje bil. Det tar sin tid, kan man säga, utan att överdriva.

Fast å andra sidan finns det gott om den varan, tid alltså, och det är lite trevligt att stå och kika på nyttofordon från förr, lyssna på intervjuer och lära sig något nytt. Som till exempel hur nummerskyltarna på lastbilarna i Tyskland såg ut åren efter andra världskriget, med markeringar från vilken ockupationszon de kom.

DRF på plats i Vallåkra

Gräsyrtorna är enorma, det finns en lååång marknadsgata och på delar av flygrakan är det ett företagsutställningsområde. Där hänger bland andra Försvaret med en stor del av fordonsflottan representerad. Det

är populärt bland både stora och små att klättra upp, in i och känna på pansarbandvagnar och stridsvagnar.

Här hittar vi också Däckspecialisternas Riksförbund, Transportfackens Yrkes- & Arbetsmiljönämnd och Bilproffs på en gemensam yta med utställning, aktiviteter och... korv! Massor av korv!

DRF delar ut gratis korv och bröd till dem som fyller i ett frågeformulär i syfte att locka fler unga till utbildningarna och jobben. TYA har en stor utställningstrailer som rymmer en avancerad lastbilssimulator, också ett populärt inslag.

– Drygt 900 korvar har gått åt, säger Ulrik Jönsson, som tillsammans med delar av styrelsen i DRF är på plats för att servera alla intresserade.

Det är första gången organisationen är med på Vallåkra-träffen, och det märktes om inte annat på en grav underskattning av korvintresset:

– Våra medhavda 250 korvar, bröd och Festis förslog inte alls, vi

fick ständigt uppsöka Citygrossen, ICA-Maxi med flera och tömma deras lager, skrattar DRF:s styrelseordförande Sven-Erik Fritz belåtet.

Initiativet till DRF:s deltagande i Vallåkra kom från Framtidsgruppen och beslut togs på Automässan i Göteborg i januari. Avsikten var att fortsätta den påbörjade gymnasieinformationen om inriktningen Hjulutrustningsteknik på Transport- och Fordonsgymnasierna.

– Vi är positivt överraskade. Att det kom så mycket folk till vår monter trots vädret var mer än vi vågat hoppas på, och dessutom känns det som om vi i stor utsträckning nådde rätt målgrupp, konstaterade Sven-Erik Fritz nöjt medan man rev och packade ihop montern efter väl förrättat värv.

Men nöjdast var nog Ulrik Jönsson, som visade sann däckbranschkompetens genom att vinna den av Bilproffsen arrangerade tävlingen med serviceinslag på en Go-cart.

I ett annat hörn av området, framför hangarerna, ligger en modellbilsbana för radiostyrda lastbilar och ▶



**För att upptäcka
avlägsna platser måste
du först ta dig dit.**



Nya UltraGrip Ice 2

4 % kortare bromssträcka på is*.

Optimal prestanda under nordiska vinterförhållanden.

Läs mer på goodyear.se



Hybridsajpningar i kombination med en mjuk blandning i toppskiktet för bättre grepp och väghållning i låga temperaturer.



Aktiva blockskärningar förbättrar sidokrafterna vid manövrering, förkortar bromssträcken på is och ökar väghållningsprestandan.



Öppna sidospår och sågformade skulderblock dränerar slask och vatten effektivare för bättre prestanda i djup snö.

TESTAD AV

TESTWORLD
INTERNATIONAL TESTING SERVICES

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



*Jämfört med genomsnittet av tre ledande konkurrenter. Testat av Testworld i december 2013 på uppdrag av Goodyear Dunlop. Däckstorlek 205/55R 16. Testbil VW Golf 7. Testplatser: Colmar Berg (Luxemburg), Wittlich (Tyskland) och Ivalo (Finland). Rapport nr: TW-TT13- MT550a.

terrängbilar. De små fordonen har samplat ljud, det vill säga dieselknatter, varningspip och kraftiga tutor. Återigen, stort och smått i publiken, men kanske mest väldigt stora ögon hos barnen runt banan.

I samma hörn hittar vi tältet och skylten med särskrivningen "Effekt test 700 kr". Här finns möjligheten att bli överraskad eller besviken över sin bils effekt. Möjligheten att få tinnitus gives också – men hörselpropparna ligger färdiga i fickan.

Bland alla enskilt utställda bilar, klubbområden och specialutställningar hittar vi en klubb med tydliga förtecken och snyggt placerade bilar. Svenska T-Gul klubben har ställt sedanmodellerna och "herrgårdsvagnarna" i var sitt prydligt led. "T-Gul" var som bekant den första av Volvos performance-versioner av 850-modellen. Känns som en fin liten lagom-representant för Volvo på Vallåkra; lite performance, lite exklusivt, lite konformt och – lite snyggt.

Bränna rakan i Ferrari

Nya övningar för publiken i år är erbjudandet att mot betalning få

bränna nedför flygrakan med något extra, en Ferrari 458 eller en Lamborghini Gallardo. Och att folk gärna betalar för en liten stunds upplevelse bakom ratten eller sittande i passagerarsätet i en exklusiv sportbil framgick tydligt av köbildningen.

– Medåkningar på flygrakan har vi haft förut, men inte möjligheten att få betala och köra själv, det är nytt för i år. Det ska brumma och låta, viktigt att kunna erbjuda upplevelser också, berättar Bo Östman, pressansvarig för eventet.

Och medåkning i en raceutrustad Ford GT40 från 1965 var kanske den mest åtråvärda möjligheten. Den brummade skönast av alla.

Fast vädret är inte snällt den här helgen. Mycket vind på lördagen och någon skur, lika eller ännu mer blåsigt på söndagen dessutom ihållande regn efter lunchtid. Då blir det lite tunnare i leden, folk stannar hemma, besökare med entusiastbilar kör hemåt och andra mer uthålliga entusiaster söker sig till hangarer, tält och liknande som kan skydda lite mot den värsta vätan.

– 10 836 besökare mot drygt 15 000 personer ett normalår. Inte



Den ser ut som en elak insekt med sin smala, delade framruta och höga avgasblås. En Peterbilt 352 Cabover från 1973. Cabover står för cab over engine, det vill säga hytten över motorn.

mycket att göra åt vädret, så är det, konstaterar Bo Östman.

Men nästa år blir det nog fint väder igen. Med mängder av olika, roliga och tokiga bilar och trångt

med folk runt dem. Och sänkta, fixade och snyggt genomförda Volvo-projekt, förstås.

För trettiofjärde gången i ordningen. ■



Hela korvgänget samlat. Från vänster William Petersfeldt, Sven-Erik Fritz, Johanna och Lasse Dahlqvist, Max Petersfeldt och Ulrik Jönsson.



Välbyggda och välljudande radiostyrda modell-lastbilar lockade både stor och liten på Vallåkra.



Austin/Nash Metropolitan, omnämnd som en av de o-coolaste bilarna i USA, såldes mellan 1954–1962. Här i svincool dragracingkostym.



Effekttest av Ford GT40 1965. Ägaren var inte nöjd med resultatet och skulle åtgärda omgående.

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

Holger Petersfeldt in Memoriam



DET ÄR MED största sorg i hjärtat vi meddelar att vår far, vår ledare och företaget TH Pettersson AB:s ägare, Holger Petersfeldt avlidit kl. 12.43 den 28 juni 2014.

Holger har varit verksam i företaget TH Pettersson AB sedan barnsben och utvecklat företaget till en genuin verksamhet. Som landstörmspojke lärde han sig ord-

ning och reda. Utbildade sig på Handels i Göteborg som ekonom och toppade med en motoringenjörsexamen. Arbetade aktivt inom försvaret och MRT-tjänsten. Ett brinnande intresse för däckbranschens framtidskridande och utveckling har alltid varit en drivfäder.

Michael och Max Petersfeldt

SOM FRAMGÅTT AV ledaren avled Holger Petersfeldt den 28 juni. Holger verkade större delen av sitt vuxna liv i vår bransch, efter att ha ärvt ansvaret för TH Pettersson AB av sin far.

Det låter sig inte göras att i detalj referera ett så långt yrkesliv som Holgers, men vid våra samtal på lokalföreningens möten har många fantastiska händelser och episoder berättats. Särskilt minns man efterkrigstidens händelser, när material och serviceresurserna var begränsade och fordonsdäcken inte alltid kunde stoltsera som högkvalitativa. Då krävdes det både fantasi och yrkeskunnande för att klara kundernas behov.

Holger har i allra högsta grad bidragit till och förvaltat ett väl-mående branschföretag till sina söner Max och Michael, och alltid verkat för en hög branschmoral gentemot såväl personal som konsument. Vår bransch har anledning att se både bakåt, framåt och uppåt till sådana företrädare.

Holger utnämndes så sent som på årets stämma till Hedersmedlem i DRF och det känns därför väldigt mycket "extra" en stor saknad – men också stor tacksamhet för vad Holger Petersfeldt bidragit med till branschen under sitt liv.

*Sven-Erik Fritz
Styrelseordf. DRF*

BRIDGESTONE

Vilket
program
passar bäst
för dig?



**TOTAL
TYRE CARE**
by Bridgestone

Kan Sverige lära av Norge?

REDAN PÅ 1980-TALET började diskussionen om det fanns negativa miljöaspekter av användningen av dubbdäck i både Norge och Sverige.

Men till skillnad från ett antal andra områden när det gäller miljö, där Sverige har varit långt före Norge, fanns det ett antal aktivister i Norge som lyckades övertala både centrala och lokala politiska organ att införa lokala begränsningar för användningen av dubbdäck. Detta gällde särskilt i de stora städerna Oslo, Trondheim och Bergen och hände redan före mitten av 1990-talet. Vi har alltså 20-årsjubileum i Norge på detta område.

Partiklar från dubbdäck – men mest från andra källor

Dubbdäck på personbilar och lätta transportbilar var alls inte oskyldiga till partikelproblemen, men inom däckbranschen ansåg vi att dubbdäcken fick ta mer stryk än de förtjänade.

Oslo, till exempel, har en unik topografi med höga berg som omger staden, och när nederbörd i form av regn och snö kom in över staden stannade den upp vid de omgivande höjderna, inklusive Holmenkollen. Mätningar visade då att 42 procent av luftburna föroreningar som kom med nederbörden från industrier i Polen och andra delar av Östeuropa, och inte från Tyskland och England, som man tidigare trott.

En annan viktig källa till föroreningar var ved- och koleldning i större städer i Norge. Avgaserna från fordonstrafik var också förorenande, men det var dubbdäck som fick ta den största skulden och det var enklast att skicka "räkningen" till bilisterna – trots att endast 16 procent av partikeldammet kom från dubbdäcken (enligt ovan nämnda mätning).

Förbud och avgifter

Oslo var först med att förbjuda dubbdäck, men man kunde köpa sig fri från förbudet genom att betala en avgift, som skulle gå till bättre underhåll av vintervägar.

Avgiften var redan på 90-talet så hög att många bilister kände sig tvingade att byta till dubbfria vinterdäck.

Däckbranschen var som nämnts skeptisk till förbudet, och menade att om en för stor andel av bilisterna körde med dubbfria vinterdäck skulle det resultera i en pole-ringseffekt, vilket skulle minska framkomligheten och resultera i försämrad trafiksäkerhet. Därför införde vägmyndigheterna en framkomlighetsgaranti som bland annat innebar ökad plogning och ökad saltanvändning.

Under vintrar med lite snö och kyla det gick det bra, men inte när det blev "riktig" vinter. Många som bytt till odubbade däck gick tillbaka till dubbat. Hushåll med två bilar hade ofta en bil med dubbdäck och en med däck utan dubbar.

Före dubbförbud och avgifter var det cirka 50 procent av bilisterna, både i storstäderna och i resten av Norge, som körde med dubbfria vinterdäck.

I Oslo var det sagt att om 80 procent av trafikarbetet skedde med odubbade däck skulle förbudet hävas. När denna gräns uppnåddes efter några år hävdes således dubbförbudet. Nästan omedelbart sjönk andelen odubbade däck till under 70 procent – och förbudet infördes på nytt.

Trondheim och Bergen har liknande erfarenheter med av- och på-lägen när det gäller förbud/avgifter för dubbdäck.

Klappjakt på dubbdäck

Återigen har vi från däckbranschen upplevt att jakten på dubbdäck är orättvis, men samtidigt har det skett stora förbättringar av de dubbfria däcken under de senaste 25 åren. Vi påpekade dock att partiklar från dubbdäckanvändning främst var ett problem längs de mest trafikerade vägarna och i tunnlar, och det skulle kunna åtgärdas genom frekvent rengöring. Så har också skett. Specialutrustning för rengöring av vägar har köpts in och partikeldammet har reducerats betydligt.

Den starkaste oppositionen mot dubbdäck har kommit från intresseorganisationer för astma- och allergidrabbade, som ju lider mest av partiklar i luften – men återigen, debatten har tidvis varit mycket orättvis och obalanserad.

Forskaren Mats Gustafsson på VTI skrev en debattartikel i förra numret av DäckDebatt. Där pekade han helt riktigt på hur olika de skadliga effekterna av partiklar kan vara, beroende på partikelstorleken i luftburet damm.

Mest skadliga är PM₁₀-partiklar, som går rakt in i lungorna och kan orsaka stor skada, särskilt vid långvarig stress, medan friktionen hos PM_{2.5}-partiklar är så stor att de fastnar innan de kommer in i lungorna och bara skapar obehag.

Det är de största partiklarna som härrör från asfaltdamm från dubbdäck, medan de mindre kommer från bland annat dieselavgaser och uppvärmning med ved och kol.

Konsekvenser av saltanvändning

Vägverkets framkomlighetsgaranti har lett till en så stor ökning av saltanvändning, i koncentrerad eller utspädd form, att det har orsakat betydande skador på växtlighet längs vägar och förorening av grundvatten, för att inte tala om rostskador på bilarna. Framkomligheten har visserligen varit bra, men biverkningarna har nu lett till att det norska Vägverket startat en kampanj för att minska saltanvändning – men detta har vi ännu inte sett den fulla effekten av. Användningen av sand i stället för salt har inte varit aktuellt utom i vissa begränsade områden. I stället har man slutat salta på lågtrafikerade vägar, vilket resulterat i flera avkörningar och allvarliga olyckor. Inte minst har utländska bilar med dåliga däck bidragit till en hel del trafikchaos på sådana osaltade vägar.

Vi har ännu inte sett någon bra dokumentation om vad saltet kan innebära i samband med partikelsituationen.

EU har i sin strävan efter renare luft i Europa påpekat att ett antal städer i Sverige och Norge inte uppfyller kraven för antalet dagar med ren luft. Påpekanden från däckbranschen i Norge, att det finns ett antal andra föroreningskällor utöver dubbdäck som orsakar luftburna dammproblem, har inte beaktats.

Dubbdäck – vägsplitage eller miljö

När det gäller regelverken för dubbdäck i Norden har man i första hand tittat på vägsplitage, inte på miljöproblemen med luftburet damm. Norska och svenska vägmyndigheter planerar nu ett test hos VTI, som kanske bland annat kan ge svar på om det finns skillnader mellan de olika däck- och dubblösningar som finns på den nordiska späckade marknaden idag. Det ska bli intressant när resultaten av detta test är klara fram på vårvintern.

Stora skillnader i nordisk dubbanvändning

Situationen när det gäller användningen av dubbdäck i Norden i dag är att i Norge, har som helhet andelen dubbdäck ökat med några procentenheter till cirka 52 procent under de senaste åren, bland annat som ett resultat av saltdebatten. I Sverige, inklusive södra Sverige, är dubbdäckens andel knappt två tredjedelar och i Finland kör nio av tio med dubbdäck.

Enligt min uppfattning är den låga dubbandelen i Norge en följd av osaklig partikeldebatt och en dåligt underbyggd klappjakt på dubbanvändare.

Miljöaktivister, särskilt astma- och allergiorganisationer, har varit bättre på att marknadsföra sina intressen än däckbranschen, som främst varnat för sämre trafiksäkerhet.

Frågan är då om vi verkligen måste välja mellan att kanske dö snabbt i trafiken – eller långsamt av den!

Hroar Braathen

VD

Däckimportörernas Förening Norge

AEZ

LEICHTMETALLRÄDER



made in Germany

AEZ REEF si

7,5x17 | 8,0x18 | 8,0x19 | 9,0x19 | 9,0x20

Nyheter på OCL Brorssons

- Många nya vinterfälgar med original data
- Nya säljare och distrikt
- En komplett TPMS lösning
- Nya funktioner i vår webshop
- Ny hemsida - www.oclbrorssons.se

OCL BRORSSONS
FÄLGSPECIALISTEN

FVU

DIAGNOSTIKVERKTYG ETT MÅSTE FÖR **TPMS** SENSORER

Verktyg för avläsning av sensorer och EOBD aktivering.
För programmering av **EZ**, **Sens.it** och **IntelliSens**-sensorer.
Verktyget aktiverar / inaktiverar system, vinter / sommar setups,
Bluetooth funktion (windows baserade datorer)

Inkl.OBD programmerings set. För att lära in sensorers ID nummer i bilens OBD system.
Verktyget levereras med dockningsstation med integrerad skrivare.
Verktyget aktiverar sensorerna för dataöverföring av: tryck, temperatur, serie nummer,
batteristatus, sensor status (alarmläge, parkeringsläge o.s.v.)
Hex och Decimalvärden m.m.
När verktyget inte används så förvaras det i medföljande dockningsstation,
detta innebär att verktyget alltid är fulladdat, enkel uppdatering av verktyget samt olika
utskriftsmöjligheter.



EN KOMPLETT **TPMS** LEVERANTÖR

Continova erbjuder och lagerför OE samt eftermarknads TPMS sensorer från marknadens ledande tillverkare HUF, Schrader och Alligator.
Vi har kunskap, support, utbildning och erfarenhet att erbjuda.
Läs mer om TPMS på www.continova.se under fliken tpms där ni finner senaste applikationslistor, information och regelverk.



CONTINOVA

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