

DÄCK DEBATT



NR 5 • 26 NOVEMBER 2014 • PRIS 65 KR

TUNGA DÄCK OCH STORA BJÖRNAR PÅ SVALBARD

TESTSAMMANDRAG:
VINTERDÄCK 2014

**FRÅN SOCKERBRUK
TILL DÄCKVERKSTAD**



IAA Hannover 2014
På jakt efter den maskros
som försvann.



Dubbat eller odubbat
Folksams utspel blåser nytt
liv i dubbdebatten.

Bevakar allt som har med däck, fälg och tillbehör att göra.

däckdebatt.se

**Däckbranschens
egen tidning**

GOD JUL & GOTT NYTT ÅR!

Vi på VIANOR vill önska alla våra kunder, leverantörer och partnerverkstäder en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

BLI VÅR NÄSTA PARTNERVERKSTAD &

LÅT VIANOR HJÄLPA DIG UPPFYLLA DINA NYÅRSLÖFTEN.

INTRESSERAD? TVEKA INTE ATT KONTAKTA OSS.



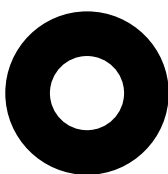
www.vianor.se

Partneransvarig

Mikael Brundell

08-474 74 42

mikael.brundell@vianor.com


VIANOR®
Member of Nokian Tyres



14

MÅNGA STORA DÄCK – MEN INGA ISBJÖRNAR

När man kommit till Svalbard är Nordpolen nästa anhalt. Vi fortsatte inte utan stannade på den norska ögruppen för att titta på dumperdäck och spana efter isbjörn.

Innehåll

November 2014



Invigning

Från modevisning med kappor och damunderkläder till traditionell verkstadsinvigning – spännvidden i däckbranschen är stor.



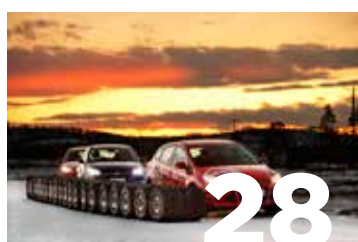
Från sockerborg till däckverkstad

Österlenvulks högkvarter i Gärsnäs har en söt historia som mottagningsplats för sockerbetor, men i nutid handlar det mest om stora och tunga däck.



IAA – jakten på det nya maskrosdäcket

På världens största last- och transportbilmässa skulle Continental presentera den spännande innovationen däck gjorda av ryska maskrosor, men...



Ovanligt jämna resultat vid årets tester av vinterdäck

Tre olika tester i fem olika svenska tidningar. Många likartade resultat – men två olika tester med delvis olika resultat i samma tidning!



DäckDEBATT: Dubbat, Nordiskt eller mellan-europeiskt?

Folksam rekommenderar, experter kritiserar och regeringen funderar.

FASTA PUNKTER I TILLVARON

4 Ledare 6 Noterat 12 Fråga Fritz 12 På nya poster

Norge åter först i spåret

Hej, nu är vi snart framme vid det datum då våra fordon måste vara utrustade med vinterdäck om vinterväglag råder.

Varje år sedan alternativen dubbdäck/dubbfrött existerat har frågorna från oss bilägare, vid nyköp, formligen haglat över våra kundmottagare på Däck & Hjulverkstäderna. Det ska redan från början sägas att det finns inget generellt och enkelt svar. Tvärtom, en rad frågetecken bör rätas ut innan valet är ett faktum. Det är dessa frågetecken kundmottagarna i våra medlemsverkstäder ska efterfråga hos konsumenten och rätta ut.

Uppgiften för oss som specialister är att ge konsumenten ett så bra underlag som det bara går, att välja rätt från sina behov. Ett par grundförutsättningar finns dock; är det en familjebil med olika förarens körkunskaper så bör man nog överväga dubbat. Är bilens förare erfaren och därmed vinterkörvan kan ju dubbfritt vara en väl så bra rekommendation.

Något som gäller oavsett val, är produktkvalitet för samtliga av bilens tekniska hjälpmedel i vinterföre. Låsningsfria bromsar, antisladdsystem med mera förlorar sina effekter med undermåliga däck. Det är en faktakunskap som ska vara helt avgörande vid valet av vinterdäck.

Noterbart för vintersverige är att vi återigen blir "frånåkt" på den tunga sidan, alltså över 3 500 kg, av vårt grannland Norge, där man stiftat en ny lag att gälla från 1 jan 2015.

I korthet gäller då att alla så kallade tunga fordonsaxlar ska vara utrustade med vinterdäck om minimum 5 mm. Dessa vinterdäck ska ha producerats avsedda för just vinterföre. Detta krav gäller till och med 31 mars. OBS! att det gäller samliga fordonshjul, även höjbara axlar, typ boggie och hjälpxlar.

I Norge råder dessutom så kallad kättinglag för fordon över 3 500 kg om vinterväglag mot destinationen förväntas.

Nåväl, DRF kämpar på med det uttalade önskemålet om en heltäckande hjullag här i vårt klimatbesvärliga land. Läget i dag är att vinterdäckslagen har blivit allmer besvärlig att såväl tolka, som att rätta sig efter vad gäller alla "kanske, eventuella och om" som finns på Trafikverkets hemsida gällande däck & hjulutrustning.

TPMS har väl numera redovisats i sådan omfattning att ämnet är glasklart från medlemsverkstädernas sida!

Varför jag avslutar med att vi som vanligt, i trafiksäkerhetens tecken, utrustar våra kunders fordon med däck efter deras behov och av hög kvalitet.

Beträffande förbundskansliet så är det nu flyttat till SESAB på Ynglingagatan 16, där Ritva och Marianne numera finns. Vi kommer inom kort att separat klargöra förändringarna för samtliga medlemmar. Vad gäller den vardagliga kontakten så fungerar den precis som tidigare med telefon, mail och fax.



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 6323
120 35 Stockholm
Besöksadress:
Ynglingagatan 16, 3 tr 113 47 Stockholm
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

Bilden är ett montage.



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

 **FIRSTSTOP**



Aska från risskal ska ge bättre däck

GOODYEAR HAR TAGIT fram en ny metod för att återanvända avfall och framställa miljövänligare däck. Tekniken går ut på att aska från förbrända risskal användes till att framställa silica.

Den nya metoden har under två år utvecklats på Goodyears innovationscenter i Akron, Ohio. Tester visar enligt Goodyear att däckprestanda ligger på samma nivå som de däck som tillverkats med de traditionella teknikerna.

Varje år skördas mer än 700 miljoner ton ris och stora mängder risrester förbränns för att framställa elektricitet – och Goodyear har alltså utvecklat en process för att återanvända askan från de brända risskalen till att framställa

silica. Denna används bland annat till att förbättra däckets styrka och minska rullmotståndet. Den nya



Surendra Chawla, External Science Director på Goodyear.

metoden uppges vara mer miljövänlig än traditionell silica-framställning utan att det inverkar på kvaliteten.

Vid produktionen blandas silica med gummit för att öka däckets styrka och för att minska rullmotståndet. Detta leder i sin tur till minskad bränsleförbrukning och det uppges också ha en positiv effekt på däckets våtgrepp.

– Användningen av den nya metoden ger Goodyear ett alternativt tillvägagångssätt vid framställande av silica. Men det innebär framför allt att vi kan minska vår klimatpåverkan genom att använda en stor del av de risskal som annars hade slängts, säger Surendra Chawla, External Science Director på Goodyear.

Goodyear har inlett förhandlingar med potentiella leverantörer för att köpa in risskalsaska. ■



Blixtrande snabb elsuperbike

DET GAMLA BELGISKA motorcykelmärket Sarolea (1850-1963) har återuppstått som tillverkare av en eldriven racehoj. Sarolea SP7 har ett monotubechassi i kolfiber och en så stark elmotor att 0 till 100 kilometer i timmen ska gå på blott

2,8 sekunder och toppfarten uppges till 250 km/h. Den nya elracern rullar på Bridgestone Battlax V02 racing slicks, men vid debuten på klassiska Isle of Man i somras gick det bara sådär; 4:e plats i elklassen TT Zero Challenge. ■

Bridgestone fortfarande störst

JAPANSKA BRIDGESTONE ÄR som vanligt – eller i alla fall för sjätte året i rad – världens största däcktillverkare. Enda förändringen på den senaste tio-i-topplistan är att Hankook kört om Yokohama, som förpassats till åttonde plats.

Bridgestone omsatte närmare 200 miljarder kronor under 2013, medan franska Michelin sålde däck för cirka 185 miljarder och trean Goodyear (USA) för i runda slängar 128 miljarder kronor.

Världens största däckföretag Tio-i-topp 2013

1. Bridgestone, Japan
2. Michelin, Frankrike
3. Goodyear, USA
4. Continental, Tyskland
5. Pirelli, Italien
6. Sumitomo Rubber, Japan
7. Hankook, Sydkorea
8. Yokohama, Japan
9. Maxxis, Taiwan
10. Zhongce Rubber, Kina. ■

Kinesiskt dubbdäck utvecklat i Finland

Linglong GreenMax Winter Grip är ett nytt kinesiskt dubbdäck, som uppges vara utvecklat i Finland för nordiska vinterförhållanden med hjälp av finska dubbdäcksexperten. I däckets sitter finska Tikka-dubbar, som "garanterar ett utmärkt grepp på is".

Linglong säljs via Tyrelia.com och har enligt den verkställande direktören Jukka Heiskanen testats av Test World och då "visat sig vara jämförbart med dyra märkesdubbdäck". ■



Mer Bilprovning

TYSKA BESIKTNINGSFÖRETAGET

Dekra växer i Sverige och planerar att inom kort öppna elva nya stationer. Målsättningen är att ha 50 stationer innan 2015 års utgång och Dekra rekryterar nu nya besiktnings tekniker.

Dekras nya stationer ska öppnas i Täby, Piteå, Mariestad, Kristianstad, Hässleholm, Stockholm-Akalla, Katrineholm, Linköping, Luleå, Norrtälje och Ängelholm. ■





Lantbruksdäck med lufttrycks-kontroll

MICHELINS NYA CARGO XBib High Flotation är det första av Michelins Ultraflex trailer-däck som anpassats för däcktryckskontroll (CTIS - Central Tyre Inflation System).

I dagens stora lantbruk är högteknologiska trailers, gödselvagnar och lastvagnar viktiga verktyg för att spraya, lasta ensilage och utföra skördarbete, och de spelar en avgörande roll för produktiviteten. De senaste generationerna av två- och treaxlade trailers, som kan vara värda upp till 2,5 miljoner kronor, kan utrustas med CTIS för fjädring, bromsar och däck så att däcktrycket kan anpassas till last och användningsområde.

Många fördelar

Fördelarna med CTIS är enligt Michelin bland annat:

- däcktryck anpassat till markförhållandena där arbetet ska utföras
- skonsammare mot jorden och minskad bränsleförbrukning

- arbetet kan slutföras med optimal hastighet, för ökad produktivitet
- längre livslängd.

Bättre dragkraft och mindre jordpackning

Om en trailer är utrustad med CTIS kan lufttrycket justeras från 0,8 bar när man är ute på fälten och upp till 4 bar när man kör på landsväg. Med Ultraflex Technology blir Michelins fotavtryck 17 procent större än hos konkurrentdäck med ett lufttryck på 2 bar och 37 procent större vid ett lufttryck på 4 bar. Det resulterar i både bättre dragkraft och mindre jordpackning.

Michelin Cargo XBib High Flotation introducerades i somras som originalutrustning och kommer att finnas tillgängligt på eftermarknaden i början av 2015. Cargo XBib High Flotation-däcket finns i dimensionerna 600/55 R26.5, 710/50 R26.5, 710/45 R22.5, 650/65 R30.5 och 750/60 R30.5. ■

Pirelli-transport även vintertid

EFTER LANSERINGEN AV transportbilsdäcket Carrier tidigare i år följer Pirelli nu upp med vinterversionen, logiskt nog döpt till Carrier Winter.

Det nya däckets uppges ha 30 procent längre livslängd jämfört

med föregående produktgeneration och rullmotståndet ska vara reducerat med 10 procent.

Carrier Winter är under säsongen 2014-2015 tillgängligt i 22 storlekar från 14 till 16 tum. ■

Tungt Nokian-däck för trailer och framhjul

NOKIAN HEAVY TYRES har lanserat ett nytt 385/55R22.5 Hakka Truck 844 trailerdäck. Däcket uppges ha en ny typ av konstruktion, som ska ge extra bra milresultat och slitstyrka. Hakka Truck 844 däckets är främst avsett för trailerbruk, men kan även användas som framdäck.

Hakka Truck 844 är ett året runt-däck för medellånga och långa transporter. Däcket ger ett utmärkt grepp även i vinterförhållanden och är det första däckets för trailerbruk på marknaden som utöver M+S-märkning även har snöflingemärkning, vilket innebär att däckets är officiellt godkänt som vinterdäck.

Hakka Truck 844 lämpar sig väl för regummering, vilket givetvis ökar stommens användbarhet och mins-

kar totalkostnaderna. Hakka Truck 844-slitbana finns även som Nokian Noktop 44-regummering. ■



Bränslebolag gör en insats för cyklister

OKQ8 SKA GÖRA det lättare för cyklister genom att öppna cykelvårdsplatser avsedda för dem som inte har möjlighet att underhålla sin cykel nära hemmet. Satsningen är "en del i OKQ8:s arbete för att underlätta för alla människor i rörelse oavsett transport och för att möjliggöra hållbara val."

Projektet inleds i år i Uppsala, Västerås och Stockholm, men planen är att utöka satsningen till hela landet. De nya skötselplatserna ska underlätta för de cyklis-

ter som inte har möjlighet att serva och underhålla cykeln i anslutning till hemmet. Cykeln hängs enkelt upp på en ställning för tvätt, pumpning av däck och möjlighet till att meka med cykeln.

– Vi vet att cykeln är populär, framför allt i större städer. Är det många som rör sig med cykel i området vill vi finnas till för dem, säger Camilla Slunge Dowling, direktör för Sustainability, Social Responsibility and Communication på OKQ8. ■



"Hårdare lagstiftning behövs för att driva på åkeribranschen"

GOODYEAR HAR PRESENTERAT en "vitbok" kallad Mobility of the Future: Smart Fleets and the Future of the Transport Industry.

Den viktigaste slutsatsen i rapporten är att lagstiftare bör driva på åkeribranschen utveckling ännu mer. Vitboken presenterades på Goodyears åkerikonferens i Bryssel i oktober och den innehåller nya forskningsresultat och rekommendationer om fler stimulansåtgärder, exempelvis klarare incitament för att etablera bränsleeffektiva fordons-

parker och att främja EU:s däckmärkning ännu mer för att maximera dess potential.

Goodyears forskning visar att åkerichefer anser att lagstiftare spelar en viktig roll när det gäller att driva på utvecklingen för åkeribranschen. 53 procent av åkericheferna är för fler incitament för miljövänligare fordonsparker och 60 procent vill ha incitament för att köpa bränsleeffektiva däck. Elva procent av åkericheferna uppger effekter av lagstiftning som en av

de två främsta utmaningarna hela vägindustrin står inför, medan 74 procent tror att lägre bränsleskatter skulle gynna vägtransportbranschen och 72 procent är för investeringar i vägnätet.

Andra viktiga slutsatser:

- 40 procent av åkericheferna anger stigande bränslekostnader som sin viktigaste fråga
- 92 procent mäter sina fordonsparkers bränsleförbrukning för att tackla den stigande bränslekostnaden

- 66 procent av åkericheferna som använder telematik förser sina förare med relevant information så att de kan köra mer bränsleeffektivt
- Att anlita och behålla skickliga förare är också av högsta prioritet för åkerichefer, och en fjärdedel (25 procent) uppger detta som sin viktigaste eller näst viktigaste fråga. ■



Bilbelönat namnförslag

– **JAG TRODDE** inte att det var sant när de ringde och berättade att jag vunnit en bil, berättar en glädjestrålade Jesper Jonsson från Kungälv.

I våras anordnade Bridgestone en tävling där alla som köpte fyra däck hos någon av Sveriges 73 FirstStop-verkstäder kunde delta. Efter att ha svarat på ett antal frågor skulle tävlingsdeltagarna ge förslag på namn till ett nytt däck. Jesper förslög namnen Greenza, Elenza och Econza – och Bridgestone fastnade för Econza.

I september fick Jesper nycklarna till en splitter ny Volkswagen up!

– Eftersom det hade gått ett tag sedan jag lämnade in tävlingsbidraget blev jag väldigt förvånad när

de ringde, jag trodde att det var något slags skämt. Sådant här brukar man se på tv, det händer inte en själv, säger Jesper.

Jesper Jonsson tog emot bilen tillsammans med sin fru Jennie, som kommer vara den som kör bilen till vardags.

– Jag hade ingen bil innan utan tog bussen till jobbet i Göteborg varje dag. Nu är det slut på busspendlandet.

Jesper Jonsson köpte däckerna på FirstStop-verkstaden Kungälv's Däckservice och det var också där som vinsten överlämnades. Familjen Saari, som driver verkstaden, hade dukat upp en läcker lunchbuffé för att fira tillsammans med de lyckliga vinnarna. ■



Jesper och Jennie Jonsson tog emot sin nya Volkswagen up! på FirstStop-verkstaden Kungälv's Däckservice



Var finns prisvärda eldsjälarna i trafiken?

BILPROVNINGEN OCH KAK (Kungliga Automobil Klubben) söker efter eldsjälarna i trafiken som är värda att nomineras till attitydförändringspriset. Detta pris instiftades 2009 för att belöna arbete och insatser som leder till förändrade attityder vad gäller trafiksäkerhetsfrågor i positiv riktning.

Priset, som utgörs av ett stipendium och är ett samarbete mellan KAK och Bilprovningen, delas ut till den person eller organisation som genom sitt arbete medverkat till att positivt förändra beteenden i trafiken.

Vem som helst kan nominera kandidater till attitydförändringspriset. Nomineringarna sker via Bilprovningens webbplats, www.bilprovningen.se/nominera, senast den 14 december.

Förhoppningen är att på detta sätt hitta eldsjälarna, som annars kanske inte hade uppmärksamats. Kravet på den nominerade är att personen eller organisationen har påverkat trafikfarliga beteenden i positiv riktning, allt från inställningen till alkohol/droger i trafiken till undervisning av barn om trafikvetenskap på fritids.

2014 års attitydförändringspris kommer att tilldelas en eller flera

pristagare. Stipendiet uppgår till totalt 40 000 kronor och ska användas till stöd för fortsatt arbete för att förändra beteenden i trafiken.



Bilprovningens VD Benny Örnerfors.

– På Bilprovningen mår man inte bara om säkra fordon utan också om säkra förare. I vår strävan ser vi att attitydpåverkan är nyckeln till beteendeförändring, men det är lättare sagt än gjort. Vi sätter därför stort värde på att finna och dessutom hjälpa de som har lyckats. Det krävs samarbete och gemensamma insatser för att vi ska nå nollvisionen, säger Benny Örnerfors, Bilprovningens VD. ■



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

Däckbranschens informationsråd



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.



I vår uppgraderade webshop kan du nu beställa lösa fälgar och kompletta hjul - med eller utan TPMS.

I fälgguiden ser du också TPMS-ventilernas artikelnummer och en bild på den valda bilen med respektive fälg. Här kan du även hitta och beställa stålfälgar.



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

Din rikstäckande däckdistributör

Kransens Gummi

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

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.

DäckDebatt hälsar på hos



Sundsvalls Gummiverkstad AB

och pratar med ägaren Marcus Lindström

Hej. Du är den tredje generationen i familjen Lindström som driver Sundsvalls Gummiverkstad. Varför är det så vanligt att däckverkstäder drivs som familjeföretag i generation efter generation?

– Tja, jag tror att det handlar om att man i ungdomen hänger med farsan på jobbet, tidigt ser vad det handlar om – att jobba med kroppen men med rätt stor frihet under ansvar, och att man i stor utsträckning har frihet att styra hur och när man gör sitt jobb. Det är inget löpande band...

Var det alltså så som du halade in på den här banan?

– Ja, ungefär så var det. Efter skolan och lumpen började jag jobba här 1994 och då var jag 20 år gammal. Min farfar Per Lindström grundade firman 1950 och min far Lars tog över som VD 1990. Men nu har han börjat trappa ner och vi står inför ett generationsskifte för andra gången i firman.

Du har alltså varit i branschen i 20 år. Vad är de största skillnaderna mellan förr och nu?

– Åh, det har ju hänt hur mycket som helst, inte minst när det gäller

arbetsmiljön. Förr fick man ju till exempel ofta jobba utomhus och mer eller mindre för hand, jobbet är mycket bekvämare och bättre numera.

– Och sedan har vi ju tekniken. Det här är verkligen en bransch under utveckling, både när det gäller däckens kvalitet och tekniken runt omkring. TPMS, alltså automatisk kontroll av däckens lufttryck, blir bra för bilisterna och kommer att göra det svårare för "småfixarna" i vår bransch. Och tidsbokning är ju numera hur smidigt som helst. Förr stod många i drop in-kö, nu bokar nästan alla tid på nätet.

Nu har ni klarat av en av årets mest hektiska perioder. Gick det bra?

– Jo, det har gått jättebra! Det är första säsongen vi kör med två verkstäder, efter det att vi köpt en till verkstad i grannkommunen Timrå. Mycket jobb men väldigt stimulerande!

– Hoppas vi kan fortsätta i 20 år till, så att vi får göra ett tredje generationsskifte också!

Namn: Marcus Lindström

Ålder: 40 år

År i branschen: 20 år

Bor: Mårtensro, Sundsvall

Amring Trophy 2014

DEN 17:E SEPTEMBER var det premiär för Amrings golfävling Amring Trophy. Ett stort och trevligt gäng kunder spelade tillsammans med Amrings säljare och leverantörer 18 hål på Jönköpings Golfklubb.

Förhandstippad vinnare var så klart Glenn från Amring och Glenns Däckskola. Han brukar ju vinna det mesta han ställer upp i – men Glenn fick faktiskt nöja sig med en

femteplats denna gång. Vinnare blev Steven Mattsson från Törnbloms Vulk i Hällefors. Grattis!

– Amring Trophy kommer definitivt att bli en tradition. Vi har haft en fantastiskt rolig dag, och jag vill passa på att tacka alla kunder och leverantörer som var med och gjorde den här dagen möjlig, avslutar Fredrik Lycke, VD på Amring. ■



Tre av många glada spelare i Amring Trophy. Fr v: Anders Pettersson, Thomson Group, Sven Olov Andersson, Bendt bil och Calle Övergaard, Amring.

Michelin Alpin för södra Sverige

NYA MICHELIN ALPIN 5 är ett nytt vinterdäck av mellaneuropeisk modell, som i Sverige främst är avsett för bilister i landets sydlige landskap där vädret större delen av vintern bjuder på torra, våta eller snöiga vägbanor.

Michelin uppger att det nya däcket "bygger på omfattande laboratorie- och vägtester" och att "Michelins forskare har arbetat med att utjämna de grundläggande konflikter som ett vinterdäck faktiskt innebär".

Ny däckmönsterdesign ska ge bättre väggrepp på vått väglag. Alpin 5 har fler mönsterblock och lameller och ett mera öppet mönster än Alpin 4. Det uppges också ha förbättrat grepp på snöiga väglag tack vare "miniatyr-lameller" som ska fungera som tusentals små klor.

Med Innovative Tread Compound Technology har Michelin också för

första gången tillsatt nya funktionella elastomer i ett vinterdäck, som uppges bidra till "ett förbättrat grepp på både våta, isiga och snöiga vägar med bibehållen bränsleeffektivitet, då däcket också får ett lågt rullmotstånd".

MICHELIN Alpin 5 finns tillgängligt i 27 olika dimensioner, från 195/65 R 15 till 225/55. ■



Dubbat SUV-däck från Goodyear

NYA ULTRAGRIP ICE Arctic SUV har enligt Goodyear utvecklats speciellt för det tuffa vinterklimatet i norra Europa. Däcket "ingår i nästa generations dubbdäck" och uppges ha en unik dubbdäcksteknologi som ska ge ökat väggrepp på snö och is.

Goodyears nya SUV-däck ska möta en ökad efterfrågan på dubgade SUV-däck, vilket i sin tur är resultatet av ett ökat intresse för den här typen av fordon. Färska statistik från European Tire Manufacturer's Association (ETRMA) tyder på en förväntad årlig ökning på nio procent inom detta bilsegment fram till 2016.

I beskrivningen av det nya däckets skriver Goodyear bland annat att företagets "Multicontrol Ice Technology innefattar en innovativ rikttningsbestämd dubb, bredare dubbstift och optimerad fördelning av dubben. Den unika dubbformen medför styvhet till stiftet och har en bred bakkant utvecklad för effektiv inbromsning. En optimerad fördelning av dubben bidrar till förbättrad stabilitet i väggreppet så väl som reducerat externt ljud under körning".

Däcket uppges också ge "optimal prestanda på snö och slask" och finns tillgängligt i 14 storlekar mellan 15 och 18 tum. ■



Mikaela blir däckambassadör

MIKAELA ÅHLIN-KOTTULINSKY räknas som ett av Sveriges största löften inom racing och nu ska hon försöka hjälpa Bythjul.com att sälja däck.

– För oss personifierar Mikaela energi och motivation som tar sig an och utmanar gamla strukturer inom racervärlden, lite som Bythjul.com utmanar den traditionella däckbranschen. Mikaela är en snabbt klättrande racerstjärna och vi ser fram emot att stötta och se henne växa och utveckla sin körning i framtiden, säger Torkel Hallander, VD på Bythjul.com.

Unga Mikaela har de senaste åren varit mycket framgångsrik i VW Scirocco R Cup – och hon har ett bråk på. Morfar, mamma och pappa och storebror är eller har alla varit aktiva i rally och/eller racing och ofta med framgång dessutom.

Mikaela ska fungera som talesperson för Bythjul.com när det gäller säker körning och hur man ska hantera bilen i olika situationer som kan uppstå. Hon kommer även vara delaktig i andra kommande aktiviteter för Bythjul.com.

– Jag ser verkligen fram emot att arbeta med Bythjul.com och är nyfiken på vad vårt samarbete kan leda till. Däck är en otroligt viktig del när det gäller säkerhet, både vid tävling och i vardagen, säger Mikaela. ■

Snabbfakta:

Mikaela har nyss fyllt 22, bor i Karlstad och kör för Värmlands KC. Familjen utgörs av Mamma Susanne Kottulinsky-Åhlin, pappa Jerry Åhlin och storebror Fredrik.



Goodyears nya SUV-däck ska möta en ökad efterfrågan på dubgade SUV-däck, vilket i sin tur är resultatet av ett ökat intresse för den här typen av fordon.

Komplett sortiment av tryckluftsutrustning från EWO Högsta kvalitet i Sverige under 80 år!



euroair



standard



airmate/pneumate



airquick

ewo

Scandor Agentur AB

Kontakta oss eller någon av våra återförsäljare. Mer info finns på:
www.scandor.se

Tel: 08-755 52 00
e-mail: scandor@scandor.se
www.scandor.se



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 läsarförfrågor som kan vara av intresse för alla läsare.

Hej

Jag vänder mig till er i en skyddsfråga för vår däckverkstad som vi nyligen öppnat. Vi är ett företag i Mjärdevi i Linköping som arbetar med fordonsutveckling. Till detta har vi en verkstad där vi arbetar med att montera/balansera däck. Min fråga är om vi bör/måste investera i en däckbur för att skydda våra anställda när man pumpar i luft i däcken. Har ni några rekommendationer eller lagar att hänvisa till? Som störst monterar vi däck i storlek: 295/30-R22 till personbil.

Vänliga hälsningar

Joakim Johansen, NIRA Dynamics AB

Tjenare Joakim, det finns inga lagliga krav på "bur" vare sig det gäller lättare (pv) eller tyngre hjul. Men vår rekommendation är att alltid pumpa under uppsikt av hjulet och alltid fastspänt i maskinen. Lämna hjulet ifrån sig "knak & brak" under luftningen måste den avbrytas och undersökas. Detta gäller naturligtvis inte den puff som kommer när däckets intar sin plats över humpen och ner i fälgsetet.

Med vänlig hälsning

SEF

Hej Sven-Erik.

Angående fordonsservice på väg. Du och några kollegor besökte oss i vår monter och ställde flera intressanta frågor under Elmia Lastbilmässa i augusti. Min fråga är hur långt ni har kommit i diskussionerna angående säkerhet för era montörer?

Jerker Holmblad.

Hej, detta är i första hand en arbetsmiljöfråga och därmed en myndighetsfråga, därefter en utbildningsfråga. AV kräver säkrade arbetsplatser oavsett om de är stationära eller mobila. Vi som förbund har "jobbat" på detta mot Trafiklagstiftningen i årtal utan framgång.

Med vänlig hälsning

SEF

Hej

Är på jakt efter instruktioner på papper hur man monterar truckhjul. Vi har haft en arbetsplatsolycka där låsringen sköt iväg. Arbetsmiljöverket vill nu ha en plan på hur man ska gå tillväga för att detta inte ska hända igen. Då tänkte jag att det borde finnas en instruktion om hur man går tillväga och jag tänkte börja hos er.

Ha det bra

Robert Grandell, Platschef Däckia AB i Nässjö

Hej Robert!

Vi har sedan 2010 haft en utbildning under namnet Däckskolan 2 (DS2). Den hanterar bland annat montering av fordonsdäck med flerdelade fälgar (lastbil, buss, industritruck), men också så kallade dropcenter (slanglöst). Anmäl någon eller några medarbetare till en sådan kurs. När det gäller industritruckar av lättare typ, så kallade gaffeltruckar, så förekommer ofta delade fälgar. Det innebär att man alltid måste sänka lufttrycket innan demontering från hjulnavet och alltid ha max 50 procent lufttryck vid montering på navet. Jag utgår ifrån att denna kunskap finns bland din personal. Men återigen, utnyttja Däckskolan 2, anmäl er hos Marianne på Kansliet.

Med vänlig hälsning

SEF

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

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

PÅ NYA POSTER

Försäljningschef på Bridgestone

Hans-Fredrik Gestrin, Sales Manager Commercial Products hos Bridgestone, har utnämnts till Nordic OR Manager. Han ansvarar för båda tjänsterna tills en ny Sales Manager Commercial Products tillsatts. I samband med detta återgår Jörgen Svarén till rollen som Product Manager TBR och Joachim Nilsson, som under de senaste nio åren arbetat som distriktsansvarig inom både bilhandel och däckfackhandeln, har tillträtt rollen som Sales Manager Consumer Products.



Joachim Nilsson

Personpositioneringar på Pirelli

Marcus Thorell har avancerat till en ny roll som Area Sales Manager för Västsverige, han är därmed regionchef med huvudansvar för Däckia-partner. Marcus Thorells tidigare tjänst som Product & Quality Manager i Norden tas över av Anders Jansson.



Marcus Thorell

Marcus Thorell ansvarar för att utveckla Pirellis försäljning och

kundrelationer med återförsäljare i Västsverige och han är även huvudansvarig för Däckia-partner i hela Sverige.



Anders Jansson

Anders Jansson kommer närmast från Nokian Tyres, där han arbetat i över tio år och bland annat haft rollen som Product Manager för personbilsdäck i Sverige. Anders Jansson är produkt- och kvalitetsansvarig för däck inom både personbilar och lastfordon i hela Norden. Han arbetar även med interna och externa utbildningar.



Jon Persson

Produktchef på Nokian Däck AB

Jon Persson har utsetts till ny produktchef för personbilsdäck på Nokian Däck AB. Jon Persson kommer senast från Biltema och tjänsten som marknadsansvarig.

Utöver tjänsten som produktchef för personbilsdäck är Jon Persson även marknadsansvarig för Nokian Tyres personbilsdäck i Sverige.

Nya medlemmar i DRF

Bengtssfors Maskinservice, Com4Tires
Råda Bil och Maskin, Com4Tires
Hjulbultens Däck och Fälg, Com4Tires
Indumaskin AB, Com4Tires
Boman Trading i Nossebro, Com4Tires
Däckservice Per Johansson, Euromasterpartner
Gustafssons Bildäck i Floby AB, Euromasterpartner
M.Hansen Tyres & Parts AB, Euromasterpartner
Vianor AB, Vianor
Hjälsta By Auto Mek AB, Vianorpartner
Helsing Däckcenter AB, Vianorpartner
Däckia Partille, Däckiapartner
Rossing Verkstad & Montering AB, First Stop
Jimmys Bil & Service, First Stop
DE Bil och Däckservice AB, Däckteam
BST Däck & Service AB, Däckteam

Bengtssfors
Råda
Horred
Varekil
Nossebro
Tranås
Floby
Mariestad
Stockholm/Gärdet
Örsundsbro
Hudiksvall
Partille
Halmstad
Sjöbo
Kristianstad
Boxholm

Balansering

John Bean BFH 2000

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



**Leasa av oss -
bind inte upp ditt kapital**



Montering

John Bean Quadriga 1000

- Helautomatisk
- Precision, kontroll och styrka är ledord för den nya däckmonteringsmaskinen Quadriga 1000.
- Enkel hantering av varje typ av hjul, konventionella, UHP och run-flat.
- Klarar hjul med fälgdiameter upp till 30" och 47" hjuldiameter.


www.facebook.com/sunmaskin


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



Varma däck i kallt klimat

Halvvägs mellan Nordkap och Nordpolen dundrar gruvdumprarna fram dag som natt mellan gruva och hamn. Under de kallaste månaderna sjunker temperaturen ofta ner mot minus 35 – ändå blev dumperdäcken för varma!

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Björn Sundfeldt, Shutterstock m.fl.

NÄR VI LANDAR på Sveas lilla flygfält är det mörkt sedan flera timmar och jag ser dem bara som stora strålkastarförsedda skuggor. När jag lägger mig i baracken hör jag dem som ett dovt vinande muller när de kör förbi ungefär var tionde minut. Först när jag kliver upp vid sjutiden kan jag i alla fall se de stora dumprarna som mörka konturer när

de kör förbi på vägen på andra sidan Sveas landningsbana.

Svea är en gruva på Spetsbergen, som är den största ön i den norska ögruppen Svalbard 130 mil nästan rakt söderut från Nordpolen och 205 mil norr om Oslo. Dumpertrafiken från Sveas gruvor är unik och kräver mycket speciella däck och det är därför som Michelins tekni-

ker Torbjörn Larsson flugit hit upp – och det är därför som DäckDebatt hakat på. De dumprar som jag skymtat, hört och så småningom sett används på ett unikt sett här uppe på Svalbard.

– Här körs de långt och fort på den här vägen, du ser ju att den är jämn och bred som en bra svensk landsväg även om det är en grus-

väg, och dessutom kör de ofta med last åt båda hållen, och det är unika driftsförhållanden för dumperdäck, förklarar Torbjörn medan vi följer sagda väg från krossverket ut mot hamnen Kap Amsterdam.

Däck som alstrar värme

Gruvdumprar kör normalt korta sträckor med låg snitthastighet på



Många varningar, ingen björn.



Dornier 228-200 är ett STOL-plan, Short Take Off and Landing, lämpligt för de korta banorna i Svea och Ny-Ålesund.



stenigt underlag med last åt ena hållet och tomt flak åt det andra. Därför har vanliga dumperdäck mycket tjock slityta som tål mycket fysiskt stryk, men som också alstrar mycket värme när den tjocka gum-mimassan knådas mot underlaget. Låg fart, korta körsträckor och tom-retur (viloperiod) gör dock att däck-
en inte hinner bli för varma.

Icke så på Svalbard. I Svea är alltså vägen från last- till avlast-ningsplats bred och slät samt cirka sex kilometer lång, och eftersom tid som bekant är pengar ska trans-porterna gå fortast möjligt. Dum-prarna, Caterpillar CAT 775, toppar drygt 60 km/h, men de går bäst och mest ekonomiskt i 53 km/h – och att köra så fort så länge med dum-

prar är alltså unikt. Dessutom är det så på Svea att det centrala kross-verket inte alltid hinner med – eller ibland står stilla – och då kör dum-prarna det krossade kolet ut till hamnens lagringsyta och får sedan med sig okrossat kol tillbaka för kross-ning och rensning vid bergets fot.

Ständigt fullt lass är ju normalt eftersträvarsvärt i all kommersiell

trafik, men här uppe blir det en allt-för stor påfrestning för däck-
en. Vanliga dumperdäck duger helt enkelt inte, speciellt sedan man på Svea breddat, förlängt och höjt dumper-flaken så att de kan lasta ännu mer – vilket förstås bidrar till ännu högre uppvärmning och därmed ännu mer slitage av däck-
en.

Men för snart två år sedan kom ▶

”

**Ständigt fullt lass är ju normalt eftersträvarsvärt i all kommersiell trafik, men här uppe blir det en alltför stor påfrestning för däck-
en. Vanliga dumperdäck duger helt enkelt inte.**



Entusiastbil för 5 mil väg, notera Nürburgringmärket till höger på stötfångaren!



Ordning och reda i matsalen.

► man inom Michelin upp med en udda lösning: en annan typ av tippdumperdäck, som ursprungligen utvecklats för tjänstgöring i bland annat Afrika. Däcken, Michelin xvc i dimensionen 24.00 R35, är avsedda för längre transporter på relativt bra underlag och har därför betydligt tunnare slityta än däck för grov gruvidrift. Kunde de här däcken möjligen fungera även uppe vid Svea-gruven nästan vid Nordpolen?

– Absolut, konstaterar Torbjörn efter en dags mätande, kännande och petande på och i ett 50-tal däck på Sveas dumperar och även några hjullastare (som inte berörs av ovan nämnda problem, men som givetvis ska undersökas när man ändå är på plats).

Ordentlig undersökning

Tillsammans med ett par medhjälpare har han mätt däckens temperatur, lufttryck och mönsterdjup, undersökt däckskador, analyserat orsakerna, kontrollerat underhållet av last och lossningsytor, transportvägar, centreringen av lasten på flaken samt beräknat slitagehastighet på däck och TKPH (Ton Kilometer Per Timme) för transportcykeln.

– Nu har de här däcken gått året runt i drygt ett och ett halvt år. Vi inledde försöket i mars 2013 och när jag sedan var här för ett år sedan, alltså i november förra året, såg jag en del sprickbildningar i skuldrorna på en del däck, men de tycks inte ha blivit värre sedan dess. Det ser faktiskt mycket bättre ut än jag vågat hoppas på. Vi har beräknat att däcken skulle hålla för ungefär 5000 drifttimmar, men nu lutar det åt 7000 eller kanske rentav 8000 timmar och det är fantastiskt bra, summerar Torbjörn efter en lång arbetsdag på Svea.

Att gruvan vi besöker heter Svea har sin logiska förklaring i att gruvan redan 1917 startades av det svenska företaget AB Spetsbergens svenska kolfält. 1925 utbröt en svår brand i gruvan, vilket ledde till att verksamheten lades ner. 1934 såldes Sveagruvan till det numera statsägda norska gruvbolaget Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S (SNSK). Full produktion vid Svea inleddes dock först 2001.

Underjordisk kolgruva

Sveagruvan är världens nordligaste och Nordens enda underjordiska

kolgruva. De flesta som arbetar i Svea pendlar dit från Longyearbyen. Man arbetar en vecka i Svea och har en ledig vecka i Longyearbyen. Dit är det 60 kilometer, men det finns ingen väg till gruvan. Transporter sker med flyg, snöskoter och stora slädar som dras av schaktmaskiner, samt vid isfritt hav med båt, vanligen från juli till november.

Under vinterhalvåret lagras det brutna kolet i väntan på att hamnen ska bli isfri, och från juli är sjötrafiken sedan intensiv i fyra, fem månader. Merparten av kolet exporteras till Tyskland, England och Frankrike.

Allt transportarbete vid Svea sköts av AF-gruppen, som är ett av Norges största företag inom entreprenad- och byggbranschen. Platschef i Svea är Olav Grave, 41, som jobbat här i tre år och trivs utmärkt med det. Liksom de flesta andra anställda bor han med familj, sambo och två barn, i Longyearbyen och han ser fram mot att snart kunna börja pendla med snöskoter.

– Det tar bara en timme och är en fantastiskt vacker tur, berättar han entusiastiskt, innan han och Torbjörn drar sig tillbaka för att gå igenom resultaten av dagens arbete

och planera för fortsatt utvecklingsarbete. Båda är påtagligt nöjda när genomgången är klar.

– AF har redan tidigare beställt fler däck och det blir nog ännu fler efter dagens resultat, särskilt som jag berättade att beräknad livslängd är betydligt högre än vad vi hoppades på när vi först föreslog denna lösning, berättar Torbjörn lite senare, medan vi spänner fast oss i den Dornier 228-200 som ska flyga oss till Longyearbyen för vidare befordran söderut.

Efter en god natt på Spitsbergen Hotel vaknar vi till beskedet att en isbjörn siktats i samhällets utkant. Den ska ha jagats iväg med helikopter, men vi slänger i oss frukost och slänger oss sedan i den hyrbil vi tidigare bokat för lite sightseeing innan Oslo-planets avgång.

Nu satsar vi på Björn-seeing och kör iväg åt det håll där björnen ska ha siktats, men det enda vi siktar är några Svalbard-renar. När vägen tar slut vid en gruva vänder vi och kör åt andra hållet tills vägen tar slut igen. Vi hinner nästan avverka alla fem milen väg innan det är dags för check in.

Ingen björnspaning denna gång – men det går ju fler flyg. ■

” Han har mätt däckens temperatur, lufttryck och mönsterdjup, undersökt däckskador, analyserat orsakerna, kontrollerat underhållet av last och lossningsytor, transportvägar, centreringen av lasten på flaken samt beräknat slitagehastighet på däck och TKPH för transportcykeln.

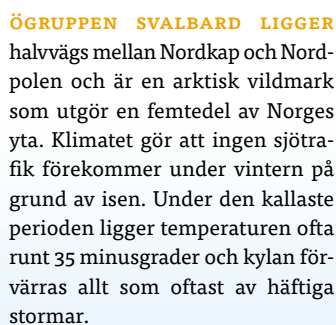


Thorbjörn (blå hjälm) och en av hans medhjälpare, Skule Ernsten, granskar ett av de många dumperdäcken som ingår i dagsverket.



Kolet lastas på dumper för vidare transport till hamnen Kap Amsterdam sex kilometer bort.

Iskallt, otillgängligt - och fascinerande



Namnet Svalbard kommer från fornnordiska och betyder "kall kant". Ögruppen var länge ett av världens sista ingenmansländer. I början på 1900-talet ansåg sig flera länder ha rätt till den arktiska ögruppen. Framför allt lockades dessa länder

Store Norske Spitsbergen Kulkompani (SNSK) grundades 1916 och tog då över kolbrytningen på Spetsbergen från American Arctic Coal Company. Dess chef John Munro Longyear har gett namn åt ögruppens "huvudstad" Longyearbyen.

Svalbards folkrättsliga ställning regleras av Spetsbergtraktaten från 1920. Enligt fördraget får vilken medborgare som helst från de undertecknande staterna bosätta sig och bedriva näringsverksamhet på Svalbard. Öarna är en demi-

Kolbrytningen till trots torde den viktigaste verksamheten på Svalbard

På Svalbard är det mycket som är nordligast i världen. Till exempel världens nordligaste bank, bankomat, biograf, flygplats (med reguljära flygningar), kyrka, maratonlopp, postkontor, sjukhus, skidtävling, skola och tidning (Svalbardposten). ■

Longyearbyen. Det mesta ser nybyggt ut – och är det också. De små ”prickarna” framför husen är snöskotrar som verkar ha lämnats där när snön tog slut i våras. Alla hus byggs på pålar ner till permafrosten, annars skulle de sjunka eller kantra när tjälen går ur marken på våren.



INGEN GOSE-NALLE

ISBJÖRNEN ÄR ETT av världens största landrovdjur och blir mellan 2,4 och 3,3 meter lång. Hanarna väger vanligen mellan 400 och 650 kg men kan i enstaka fall väga upp till 900 kg. Honorna är betydligt mindre och väger sällan mer än 225 kg.

Isbjörnen har vit eller gulaktig päls som inte byts under sommaren. Pälsen förblir tjock och vit och varje hårstrå är ihålligt för optimal isolering mot kyla.

Antalet isbjörnar i världen uppskattas till närmare 25 000. De finns främst i norra Alaska och Sibirien och på Kanadas arktiska öar, Grönland, Svalbard och Frans Josefs land.

Isbjörnen är en duktig simmare och kan ge sig ut flera kilometer från land, men rör sig och jagar ändå mest på land. Björnen kan springa

i upp till 40 km/h, men lunkar vanligen på i omkring fem kilometer i timmen.

Lär sig jaga på 10 månader

Isbjörnar parar sig på våren och i januari föds 1–3 ungar inne i en utgrävd grotta, där modern tillbringar vintern. Vid födseln är ungarna hjälplösa och blinda och väger bara 500–900 gram. Efter cirka fyra veckor kan de se och

efter sex kan ta de sina första steg. Honans mjölk är mycket fet, ibland uppåt 48 procent. Ungarna växer fort och i april väger de mellan 10 och 15 kg. Då är de tillräckligt stora för att lämna grottan och under tio månader stannar de hos modern och lär sig jaga.

Med sin vita päls är isbjörnen anpassad till omgivningen och för bytesdjur är det svårt att få syn på den. Det enda som väcker uppmärksamhet är den svarta nosen och

isbjörnen lär sig tidigt att täcka över den med ramen (tassen).

Vikare på menyn

Isbjörnen äter huvudsakligen vikare, men även andra sälar, valar, fågelägg, smådjur och en del växter. Är det ont om föda duger även isbjörnsungar. Mödrar med ungdjur undviker därför andra isbjörnar. Isbjörnen kan bli 20 till 30 år gammal. ■



Ett av världens största landrovdjur blir mellan 2,4 och 3,3 meter långa. Hanarna väger vanligen mellan 400 och 650 kg.





Kö utanför Ulrix Bil & Däckverkstad när modevisning stod för dörren.



Ulrik Jönsson.

Nytänkande hos Ulrix

ALLA VET JU att det mest är man-folk som håller på med däck, både på däckverkstäder och när det gäller den egna bilen, men hos Ulrix Bil & Däckverkstad försökte man tänka lite utanför ramarna: En onsdagskväll i höstas förvandlades verkstadsgolvet till en catwalk när 275 tjejer i alla åldrar bjöds på modevisning med skumpa och vickning.

Enligt samstämmiga rapporter till DäckDebatt genomfördes modevisningen mycket proffsigt, med underkläder, kappor och väskor i långa vackra banor.

De många kvinnfolken bjöds dessutom på en företagspresentation av Ulrik själv, som när allt var över var mer än nöjd:

– Det blev ännu bättre än vad jag vågat hoppas på. Tjejderna var så många att de köade ute på gatan innan alla kommit in, och sedan blev det världens drag. Hur lyckat som helst!

En dryg månad senare tycker han sig dessutom ha noterat att man redan fått fler kvinnliga kunder.

– Det här ska vi helt klart göra om, summerar en glad Ulrik Jönsson. ■



Modevisning med underkläder, kappor och väskor i långa vackra banor.



Euromaster Arken.

Euromaster Arken i Arendal

UTE PÅ HISINGEN i Göteborg, vid Arendal i området mellan de stora hamnarna och den stora biltillverkaren, där finns det behov och potential för däckservice med stora volymer.

Den tunga trafikens behov är väldigt uppenbar med många lager, containertransporter och annat tungt i grannskapet.

Men här huserar inte bara bokstavligt tunga kunder, i närheten finns också en fysiskt lättare men månghövdad tung kundgrupp. Hela Volvos Torslanda-anläggning ligger någon kilometer bort och runt det klustret är det många personbilar som ska ha däckservice.

Stor potential för en gummi-verkstad således, och den slutsatsen har även Euromaster dragit. Den nya stora anläggningen Arken invigdes just i Arendal fredagen den 26 september.

I en av storportarna stod en kock och brassade trendriktig pulled pork

i vad som liknade en gigantisk paella-stekpanna. Överraskande gott och med klassiska hamburgertillbehör.

Efter en stående måltid, eller före, bjöds det en kunskapsutmaning i form av en frågerunda i lokalerna. Tipspromenad light, om man så vill.

Det var hög besöksstäthet – och framför allt runt lunch, förstås – och det var också meningen. ■



Stefan Lundahl (operativ chef Region Väst), Henrik Dahlberg, Lennart Carlsson (miljöansvarig), Magnus Ädel (företagsförsäljare), Jonas Odqvist (inköp-, logistik- och produktionschef).



Platscheferna Henrik Ohlsson och Börje Fält.

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.



FRÅN SOCKERBORG TILL DÄCKPALATS

När sockerbetorna försvann 1968 flyttade Österlenvulk in i den pampiga tegelborgen i Gärsnäs på – just det – Österlen en mil väster om Simrishamn. Och där rullar verksamheten på i god fart än i dag. **TEXT OCH FOTO** Björn Sundfeldt





FÅ AV DRF:s medlemsföretag – om något – är så flitigt som Österlenvulk när det gäller att förse Däck-Debatt med företagsinformation av allehanda slag. Rapporter om nya och gamla medarbetare, jubilarer,

ny-, ut- och ombyggnader med mera strömmar i en strid ström in från däckföretaget på Österlen.

Nyfikna är vi förstås och en dag står vi så där och tittar upp på den pampiga tegelbyggnaden i Gärsnäs

för att hälsa på hos den flitiga kommunikatören – men då är hon inte på plats. Elna Knast håller på att trappa ner och är ledig denna dag, så vi får nöja oss med brodern Roger – och det kan ju duga,

det är han som är basen på bygget. Detta, själva byggnaden alltså, har för övrigt en riktigt söt historia – här fanns förr en saftstation där sockerbeter lastades av för att bli saft och senare socker. ▶



Roger Knast bland några av alla de däck som ryms i hans "sockerborg".

▶ Som så många andra däckföretag är Österlenvulk en familjehistoria. Företaget grundades av Otto Knast 1961 och flyttade till dagens stora tegelborg 1968. Ett år senare öppnades en filial i Simrishamn, där man i somras byggt ut lokalerna på Testgatan 5 – där man strategiskt nog är granne med Bilprovningen, det hörs ju på gatunamnet...



Elna Knast på Österlenvulk.

– Att det är så många däckföretag som går i arv i flera generationer beror nog på att man hänger med ut på jobb tidigt i ungdomen, får kläm på vad det handlar om och

får det liksom lite i blodet. Det är ett fritt och ofta omväxlande jobb, och så handlar det ju ofta om lagom stora företag som är hanterbara som familjeverksamhet, tror Roger när vi kommer in på däckbranschen familjeföretagsfrekvens.

Regummering

Ända från starten 1961 drev Otto regummeringsverksamhet, därav namnet Österlenvulk. Till en början i liten skala, men när firman flyttat in i den gamla saftstationen utökades regummeringsverksamheten till att omfatta såväl person- som lastbilsdäck – givetvis parallellt med den vanliga däckservicen. I slutet på 70-talet och början på 80-talet började det bli allt fler dimensioner på PV-sidan. Kostnaderna för matrisframtagning blev för stora och detta ledde fram till avslut på PV-regummering. LV fortsatte och utvecklades under en följd av år, men med en liten produktion, cirka 1200 däck per år, blev kostnaderna för att uppfylla de allt strängare myndighetskraven för höga och regummeringseran hos Österlenvulk gick i graven år 2000.

– Vi blev medlem i DRF för länge sedan, så länge sedan att jag

inte kommer ihåg när. Självt började jag jobba i firman 1982 och då var vi i alla fall med. Pappa var aktiv på både riks- och lokalplanet. Självt var jag under några år ordförande lokalt och senare även delaktig i styrelsearbetet på riksnivå, berättar Roger.

Vid Ottos bortgång 1988 övertog tre av de åtta barnen, Elna, Hans-Olle och Roger, företaget och nu är tredje generationen på väg in. Rogers son Anton är nu 21 och har jobbat två år i företaget. Nyligen gick han DRFTVA:s grundkurs för däck & hjulmekanik och med den är han mycket nöjd.

– Den var hur bra som helst. Smart upplagt, lärarna hade koll och visste vad de snackade om. Man fick bättre förståelse för vad man gör och varför.

Guidad tur i lokalerna

Anton får jobba vidare vid däckmaskinen medan Roger bjuder på en guidad tur genom de minst sagt speciella lokalerna.

– Hit kördes sockerbetorna som man sedan kokade saft på. Lastbilarna med betor körde upp på den långa rampen som det fortfarande finns rester av här ute och så tippa-

des betorna in genom ett schakt här på kortväggen. Den här verksamheten pågick länge, från 1922 ända till 1966, och strax därefter tog ju vi över fastigheten.

– Vi har gott om plats, men det är ju inte alltid praktiskt och optimalt med en så gammal kåk. Fast fördelarna överväger helt klart nackdelarna, konstaterar Roger medan vi klättrar uppåt i huset för att beskåda lämningarna från den forna beteshantering.

– I dagsläget har vi hjul till 950 bilar i Simrishamn och till 350 här i Gärsnäs, men vi har plats för fler både här och i Simrishamn, där vi ju byggde ut rejält i somras. Däckhotell är förstås en viktig del av verksamheten, det är fasta kunder som vi gärna vill behålla. Och jag tror att vi är rätt bra på att sätta kunden i centrum och försöker måna om dem på alla sätt. Problemet som kan verka små för oss kan vara stora för kunden och det får man aldrig ignorera.

Österlenvulk har i dag sex anställda plus Roger själv, samt Elna som är timanställd men ändå ser till att hålla både ordning och omvärldskontakt. I tegelborgen i Gärsnäs jobbar tre man plus Roger

medan två man klarar filialen i Simrishamn.

– Fast jag åker förstås dit ganska ofta och nu under högsäsong tar vi in två man extra. Och sedan vi byggde ut i somras, med lokaler för däckhotell och en bilverkstad, har vi anställt en man till bilverkstaden också. Men det har varit en del strul med att komma igång med verkstaden, bland annat har vi haft problem med att kommunen inte kan ge besked om var och hur vi ska koppla avlopp och dagvatten.

I Simrishamn hanteras bara personbilar, medan det i Gärsnäs handlar mest om tunga däck för lastbilar, jordbruks- och entreprenadmaskiner. De senare svarar för närmare 70 procent av omsätt-

ningen, men i antal däck är personbilssidan störst.

– Sedan 2004 är vi delägare i Däckpartnerkedjan och med den nya bilverkstaden är vi anslutna till AD-bilverkstad, berättar Roger och rundar av vårt besök med en liten anekdot:

– Vi har alltid haft en trogen och ansvarsfull personal. Till exempel när vi byggt den nya verkstaden i Simrishamn 2000. Då frågade jag dåvarande platschefen Erik, som för övrigt var hos oss i 49 år och 10 månader, om det behövdes något mer till verksamheten. Ja sa Erik, en ny högtryckstvätt kunde nog behövas. Bra svarade jag, då kör jag och fixar en sådan. Nej minsann, sa Erik, det gör jag, för du köper bara en som är alldeles för dyr. ■



Anton Knast har jobbat två år i företaget. Han gick nyligen DRF-TYA:s grundkurs för Däck & Hjulmekaniker och var mycket nöjd med kursen.



Att det är så många däckföretag som går i arv i flera generationer beror nog på att man hänger med ut på jobb tidigt i ungdomen, får kläm på vad det handlar om och får det liksom lite i blodet.



BLI ETT MED DINA DÄCK

Bli ett med vägen så blir vägen ett med dig

Winter
i*Pike RS



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

Winter
i*cept iZ



Ett nytt dubbfritt däck utvecklat för Nordiska förhållanden.

Hankook
driving emotion



Volkswagen Transportbilars konceptbil TriStar.

Maskros och däckdoft

Flera däcktillverkare hade flaggat för nyheter på den stora nyttofordonsmässan IAA i Hannover, men mest såg vi fram emot Continentals presentation av sina första testdäck gjorda av det omtalade maskrosgummit. **TEXT** Björn Sundfeldt **FOTO** Richard Sjösten

IAA (Internationale Automobil Ausstellung) Nutzfahrzeuge är världens största last- och transportbilsmässa. Den hålls i Hannover under en vecka vartannat år (däremellan är det personbilar i Frankfurt som gäller). För den som söker motion är ett besök att rekommendera, mässområdet är gigantiskt och bra vandringskor är ett måste.

Men även om mässan är motionsgivande är det förstås lastbilar,

bussar och transportbilar samt osannolika mängder av specialanpassade och -byggda fordon som lockar. Samt förstås tillbehör av alla de slag – och då inte minst däck!

Däcknyfikna som vi är styr vi omgående vandringskorna mot Continentals monter för att titta närmare på det omtalade maskrosdäcket. Continental har ju, som tidigare framgått i DäckDebatt, utvecklat en metod för industriell

användning av den särskilt gummirika ryska maskrosen och även prisbelönats för detta. Till skillnad från gummiträdet kräver inte den ryska maskrosen tropiskt klimat utan kan odlas i kallare områden som tidigare inte har kunnat utnyttjas för jordbruk.

Och nu är det alltså dags för presentation av de första däcken – men ändå inte! Visst presenteras däcken, men bara i ord. De finns inte fysiskt i Continentals monter. Inte att klämma på och knåda, ej heller ens att beskåda.

Riktigt varför det blev så här har vi inte lyckats få svar på. Hos Continental i Sverige är man också förvånade – men så här presenterades i alla fall det nya däckets text:

"Continental's första testdäck gjorda av maskrosgummimaterialet Taraxagum™"

- Första testdäcken tillverkade av maskrosgummi
- Varumärket Taraxagum har etablerats för maskrosgummimaterialet
- Serietillverkningen förväntas börja inom 10 år

Den internationella däcktillverkaren och fordonstillbehörsleverantören Continental har nått en milstolpe inom sin forskning gällande användningen av maskrosgummi inom däcktillverkning. Continental presenterade de första testdäcken som framställdes i detta innovativa material under IAA-mässan (International Motor Show Commercial Vehicles) i Hannover. Materialet har fått namnet Taraxagum efter det botaniska namnet för maskros, vilket är taraxacum. Allt naturgummi i testdäckens slitbanor hade ersatts med Taraxagum. Detta är ett viktigt steg som för Continental ännu närmare målet att producera mer hållbara däck och göra däcktillverkningen mindre beroende av traditionella råmaterial.

– Efter flera års utvecklingsarbete tillsammans med Fraunhofer-institutet är vi nu redo att använda de första maskrosgummidäcken på vägarna. Beslutet att utveckla just vinterdäck togs eftersom dessa däck har en hög andel naturgummi. Continentals mål är att industrialisera maskrosgummimaterialet och





Continental första testdäck gjorda av maskros-gummimaterialet Taraxagum™ presenterades bara i ord. De fanns inte fysiskt i Continentals monter.



Michelin är först bland däcktillverkarna med A-klassade däck (rullmotstånd) till alla hjulaxlarna.

skapa en serietillverkning inom de närmaste fem till tio åren. Däcken kommer att testas på Contidroms testbana i Hannover och även på den svenska utvecklingsanläggningen i Arvidsjaur – och vi kommer inte under några omständigheter att kompromissa med prestandan, förklarar Nikolai Setzer, medlem i Continentals styrelse och chef för däckdivisionen.

Blomdäcken dröjer några år

Intressant så det förslår, men det dröjer alltså några år. Continental visar förstås en mängd andra och mer eller mindre nya däck, men det mesta är känt sedan tidigare – så vi vandrar vidare.

Förbi massor av montrar med många stora däck från de flesta större däcktillverkare. Inga ögonbrynshöjande nyheter, men många ambitiösa kreationer och påkostade byggnationer.

Med nya X Line Energy D2 är Michelin tills vidare ensamt om ett drivaxeldäck med EU-betyget A för rullmotstånd och Michelin är därmed först bland däcktillverkarna med A-klassade däck för

rullmotstånd till alla hjulaxlarna. Michelin kallar därför sina X Line Energy-däck för sin "triple A-serie".

GT Radial ställer upp med 18 olika däck, varav 11 visas upp på en utställning för första gången. De har dock presenterats tidigare; nyligen kom vinterstyrdäcket GSW226 och trailerdäcket GTL925.

Hankook kom till IAA med tre nyheter: DMO9 för drivhjul, vinterdäcket AWO2 och trailerdäcket Blue TL20.

DMO9 uppges vara extra slitstarkt men också ha lågt rullmotstånd. Vinterdäcket AWO2 med tillnamnet SmartControl ska också vara snällt och starkt. Det är utvecklat som styraxeldäck men fungerar enligt Hankook bra på alla axlar. Trailerdäcket TL20 uppges vara extra miljöpositivt och dessutom ha ovanligt bra våtegenskaper.

Underlätta för stora åkerier

Hos Bridgestone handlar det främst om företagets satsning på "Total Tyre Care", som utökats ytterligare och kompletterats med tre nya program för att underlätta för de stora åkerierna.

Fälgar av olika slag och design finns det också en hel del av, även om utbudet inte är lika omfattande som när IAA vartannat år handlar om personbilar och då i Frankfurt.

Amerikanska Alcoas visade för första gången i Europa upp sin nya Ultra ONE-fälg, som uppges vara den lättaste smidda aluminiumfälggen någonsin (för tunga fordon) och den ska därmed kunna bidra till att öka nyttolasten och förbättra bränsleeffektiviteten. Ultra ONE "erbjuder slitstark prestanda utan stålfälgarnas tunga vikt. Dessutom ser den bra ut", enligt Tim Myers, VD för Alcoa Wheel and Transportation Products. Ultra One ska finnas tillgänglig i Europa under andra halvan av 2015.

Om Alcoas fälg verkligen är lättast låter vi dock vara osagt, eftersom vi lite senare får tag på en pressrelease från Maxion Wheels. Vi missade företagets monter, men läser oss till att Maxion hävdar att firmans nya stålfälg GEN35TM är världens lättaste lastbilsfälg.

Vi lämnar fälgar och däck därhän men lämnar inte mässområdet. Det finns nästan hur många spän-

nande och intressanta och mer eller mindre stora bilar som helst att förundras över, men för dem finns det inte plats i denna tidning – med två undantag.

En läcker Western Star Truck från filmen Transformers vill vi inte undanhålla DäckDebatts läsare och inte heller Volkswagen Transportbilers läckra konceptbil TriStar – som enligt ihärdiga och tämligen högljudda viskningar ger mer än en vink om hur nästa generation (T6) av den klassiska Folkabussen kan komma att se ut. Den lär ska presenteras om ett år eller två och är ju en transportbil som ganska många i däckbranschen lär komma i kontakt med. ■



En Western Star Truck från filmen Transformers.



DÄCKDATA



Nordens ledande program för din däckaffär

040 672 88 88

www.compiler.com | sales@compiler.com





Färre tester, jämnare resultat!

Tre olika tester av vinterdäck har i höst publicerats i svenska tidningar och resultaten har nog aldrig varit så likartade som i år.

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Aftonbladet, Teknikens Värld m.fl.



SOM VANLIGT HAR DäckDebatt även i år ställt samman resultaten av olika vinterdäcktester i svenska tidningar. Årets testskörd är något magrare än förra året men å andra sidan jämnare, trots att Aftonbladet publicerat två olika (!) tester med delvis olika resultat.

Precis som tidigare år har Aftonbladet publicerat ett test från finska TestWorld (25 däck), men dessförinnan publicerades i bilagan Bil ett helt annat test som Teknikens Värld gjort av 18 vinterdäck (och som också köpts av tidningen Motor).

Förra året köpte svenska Auto, motor & sport ett ryskt däcktest, men i år har man återgått till att använda materialet från TestWorld, alltså samma TW-test som i Aftonbladet (plus ett tyskt test av "Autobahn-däck", som ju är av ringa svenskt intresse).

TW-testet fanns först att tillgå på nätet via Aftonbladets betaltjänst Plus och senare också i sammandrag i den vanliga papperstidningen. Att det konkurrerande TV-testet dök upp i Schipsted-ägda Aftonbladet Bil kan förstås verka lite förvirrande, men beror på att Aftonbladets bilbilaga numera produceras av Bonnier-ägda Teknikens Värld.

Utfallet av dessa båda tester är likartat men med två markanta

undantag. I TW-testet placeras det dubbade Michelin X-Ice North 3 på en blygsam åttonde plats, medan samma däck i TV-testet rankas som tredje bästa dubbdäck. Och i Aftonbladet/TW rankas det odubbade nordiska vinterdäcket Dunlop SP Ice Sport som nia, medan det i Aftonbladet/TV hamnar på fjärde plats.

Inte helt glasklart för Aftonbladets läsare...

Jämna resultat

Men i övrigt är alltså årets testresultat ganska jämna, och det gäller även när vi blandar in Vi Bilägares vinterdäcktest. Detta har – som vanligt – genomförts tillsammans med finska tidningen Tuulilasi, som svarat för testet av dubbdäck (8 st), medan Vi Bilägares egna däcktestare ägnat sig åt åtta odubbade vinterdäck av nordisk typ samt ett jämförelsedäck av mellaneuropeisk modell.

Årets testresultat är som nämnts tämligen samstämmiga, framför allt när det gäller däck som ligger i toppskiktet. Bland dubbdäcken har Nokian Hakkapeliitta 8 och Continental ContiIceContact klarat sig bäst, medan tabellen för odubbade nordiska däck toppas av Goodyear UG Ice2 med Continental ContiVi-

king-Contact 6 och Nokian Hakkapeliitta R2 på delad andra plats och Michelin X-Ice Xi3 på en tredjeplats.

I sammanställningen här intill har vi tagit med de däck som redovisas i minst två av testerna. Under tabellen listar vi dessutom de däck som bara testats i en tidning och vilken placering de fick.

Likartade testmoment

De olika tidningarnas testmetoder är tämligen likartade. Om/när resultaten ändå blir varierande beror det framför allt på yttre förhållanden och på redaktionella avväganden. Att testa däck är svårt och att testa vinterdäck är ännu svårare. Samt tidskrävande och därmed dyrt. En grad varmare eller kallare kan räcka för att underlaget ska ge sämre eller bättre grepp. Alla testlagen använder

referensdäck – alltså samma däck som körs med jämna intervaller för att upptäcka förändringar i underlaget – men det går ändå aldrig att helt undvika variationer. Vid utvärdering av resultaten blir det sedan frågan om hur olika egenskaper ska värderas. Det skiljer i bedömningar och i hur de olika redaktionerna viktar olika egenskaper; poängen för väg- och bromsegenskaper på snö och is kan till exempel viktas gånger två i en tidning och gånger tre i en annan.

Men även om det finns en hel del skillnader i testresultaten är likheterna trots allt större än olikheterna. Alla däck i tabelltopparna i de två olika kategorierna torde vara väl valda vinterdäck – men som vanligt gäller också att konsumenten väljer rätt typ av däck. ■



Dubbade och odubbade. Nordiska och mellaneuropeiska. Många däck är det och många testmoment är det också. Att testa däck är en extremt tidsödande, tålmodsprövande, komplicerad och kostsam verksamhet.

Testresultat i sammandrag

Dubbdäck	Aftonbladet	Teknikens Värld	Vi Bilägare	Snittplacering
Nokian Hakkapeliitta 8	1	2	1	1,3
Continental ContiIceContact	2	1	2	1,7
Pirelli Ice Zero	2	-	3	2,5
Goodyear UG Ice Arctic	4	-	4	4
Gislaved NordFrost 100	5	4	-	4,5
Dunlop Ice Touch	7	5	6	6
Michelin X-Ice North 3	8	3	7	6
Hankook Winter iPike RS	6	8	5	6,3
Bridgestone Blizzac SPIKE-01	9	-	8	9,5
Nordiska odubbade				
Goodyear UG Ice2	1	1	1	1
Continental ContiViking-Contact 6	3	2	1	2
Nokian Hakkapeliitta R2	2	3	1	2
Michelin X-Ice Xi3	3	-	3	3
Pirelli Ice Control Winter	7	-	7	7
Dunlop SP Ice Sport	9	4	9	7,3
Wredestein Nordtrac 2	10	-	6	8

Tabellkommentar

I tabellerna redovisar vi resultaten för däck som minst två av de tre tidningarna testat. Av dubbdäcken är det bara Gislaved och Michelin som uppfyller de nya reglerna om max 50 dubb per rullomkrets-meter. Övriga däck har fler dubb, vanligen 130 stycken men Hankook har 170 och Nokian 190, och har godkänts via det så kallade roll over-testet. Inget däck av mellaneuropeisk typ har testats av mer än en tidning. Dessa däck, liksom övriga som bara testats av en tidning, redovisas här med vilken placering de fått i respektive däckkategori (med angivna undantag) och tidning.

Dubbdäck. AB: Vredestein Arctrac/10, Jinyu Winter yw53/11, Nordman 4/12, Sunny Winter-Grip SN3860/13. **TV:** Nordman 5/6, Sava Eskimo Stud/7, Formula ICE/8, Toyo Observe G3-Ice/9.

Nordiska odubbade. AB: Maxxis Arctictrekker/5, Bridgestone Blizzak WS70/6, Sallun Ice Blazer WSL2/8, Kumho I'Zen KW31/11, Sunny Snowmaster SN3830/12. **TV:** Cooper Weather-Master Ice 100/5, Firestone Winterhawk 3/6, GreenDiamond/7.

Mellaneuropeiska odubbade. TV (totalplacering jämförda med alla testade däck): Goodyear UltraGrip 9/9, Michelin Alpin A4/13. **ViB (totalplacering jämfört med 8 odubbade nordiska däck)** Continental ContiWinter-Contact TS850/delad 7:e plats.

däck

DEBATT

Dubbat eller inte dubbat?

Folksam rekommenderar bra vinterdäck – men är Folksams rekommendationer bra?

Folksams ambitiösa forskningsavdelning gick nyligen ut med rekommendationer om hur bilägare bör välja vinterdäck efter hur man kör och kör. DäckDebatt har bett fyra av Sveriges mest erfarna däckexperter att kommentera Folksams rekommendationer och vi har också bett Folksams forskare Anders Ydenius om några klarlägganden. **TEXT** Björn Sundfeldt

Folksams rekommendation av vinterdäck

EFTERSOM VÄGFÖRHÅLLANDENA skiljer sig avsevärt från södra till norra Sverige vintertid kan man inte ge generella råd som är lika bra för hela landet.

Som bilägare är det svårt att ha en klar uppfattning hur mycket man kör på olika underlag under en hel vinter. Hur skall man förhålla sig till att det kanske är riktigt halt några få dagar per år?

Olika däcktyper är olika optimerade

Generellt gäller att egenskaperna hos olika däcktyper, dubb och dubbfria däck, är en kompromiss. Olika däcktyperns prestanda kan inte vara optimerade för alla underlag. Dubbdäckens fördel är främst på is. På barmark river dock dubbdäck upp hälsofarliga partiklar.

Å andra sidan ruggar dubbdäck upp isiga vägar till fördel för dubbfria däck. Nordiska dubbfria däck är främst anpassade för snö och barmark. De centraleuropeiska dubbfria vinterdäcken som förekommer

även i Sverige, är främst anpassade för högre temperaturer och högre hastigheter på barmark. Det är förhållanden som främst råder i Centraleuropa.

Våra rekommendationer av vinterdäck

I tabellen nedan ser du vilken däcktyp som passar respektive område:

Område	Med antisladd	Utan antisladd
Storstad	Dubbfritt	Dubbfritt
Söder	Dubbfritt	Dubb
Mitt	Dubbfritt	Dubb
Norr	Dubb	Dubb

Nedan beskrivs argumentationen bakom rekommendationen. Förhållandet mellan bromssträckor för olika däcktyper och vägunderlag för olika geografiska områden kommer från vår undersökning. Trafiksäkerhetseffekter och hälsoeffekter från tidigare studier har sedan beaktats.

I STORSTÄDER som Stockholm, Göteborg och Malmö rekommenderas dubbfria däck oavsett om

bilen har antisladd eller inte. Här är dubbarnas bidrag till partikelutsläpp ett större problem än den säkerhetsnytta som kan erhållas med den stora andel barmark som storstäderna har.

I SÖDRA SVERIGE rekommenderas dubbfria däck om bilen har antisladd, annars dubb. Skillnaden i genomsnittlig bromssträcka är relativt liten mellan dubb och dubbfritt. Antisladd är effektivt även med dubbfritt. På is/snö är dubb effektivt om bilen saknar antisladd. Den stora andelen barmark (58 %) ger stora partikelutsläpp för dubbdäcken. Eftersom bilar utan antisladd står för en betydligt lägre andel av trafikarbetet jämfört med antisladdbilar, så blir partikelutsläppen från dubben begränsade. Centraleuropeiska vinterdäck finns ingen anledning att använda eftersom de nordiska vinterdäcken är bättre.

I MELLERSTA SVERIGE rekommenderas dubbfria däck om bilen har antisladd, annars dubb. Skill-

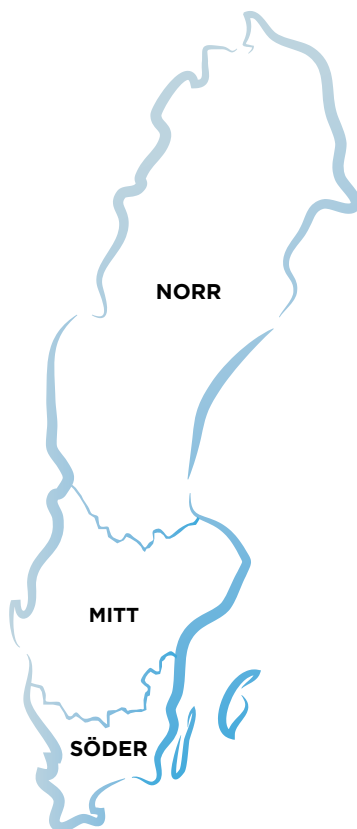
naden i genomsnittlig bromssträcka är relativt liten mellan dubb och dubbfritt. På is/snö är dubb effektivt om bilen saknar antisladd. Antisladd är effektivt även med dubbfritt. Den stora andelen barmark (41 %) ger stora partikelutsläpp för dubbdäcken. Eftersom bilar utan antisladd står för en betydligt lägre andel av trafikarbetet jämfört med antisladdbilar, så blir partikelutsläppen från dubben begränsade. Centraleuropeiska vinterdäck finns ingen anledning att använda eftersom de nordiska vinterdäcken är bättre.

I NORRA SVERIGE rekommenderas dubbdäck. Enligt vår undersökning har dubbfria nordiska vinterdäcken i genomsnitt 17 procent längre bromssträcka jämfört med dubbdäck, de centraleuropeiska dubbfria vinterdäcken har i genomsnitt 35 procents längre bromssträcka än dubbdäcken. Andelen barmark var enligt undersökningen 9 procent i norra Sverige.

► **Därför väljer du dubb eller dubbfria vinterdäck beroende på vart du bor och kör: Undersökning baserad på verkliga olyckor och tidningarnas bromstester**

Ett antal motortidningar som varje år testar däck ger dig oftast råden att välja dubb om du mest kör på isunderlag och dubbfritt om du mest kör på bar asfalt. Till syvende och sist hamnar den bedömningen och valet av däcktyp på dig.

För att kunna ge en förenklad rekommendation har vi kombinerat data från verkliga olyckor med motortidningarnas bromstester. Som utgångspunkt för undersökningen stödjer vi oss på forskning som visar att det finns ett samband mellan bromssträcka och olycksrisk (Wallman&Åström 2001) samt att partikelutsläppen orsakade av dubbdäck leder till hälsokonsekvenser (Meister et.al. 2012).



I det analyserade materialet ingår 22 500 polisrapporterade olyckor som inträffat vintertid, 1 dec-31 mars, under åren 2009–2013. Olycksmaterialet delades in i tre geografiska områden, Norr, Mitt och Söder (Figur 1).

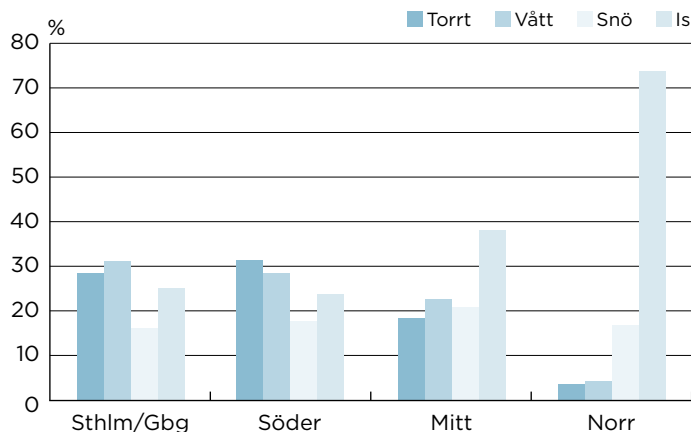
De studerade olyckorna visar fördelningen av underlagen, torrt, vått, snö och is, för de olika områdena. Vi har därefter räknat ut medelvärden av bromssträckorna för alla testade dubbdäck, dubbfria och centraleuropeiska däck med viktningen för underlag och område.

De tidningar som vi hämtat testdata från är Auto Motor & Sport, Aftonbladet och Vi Bilägare. Som underlag har vi använt oss av testdata från 44 dubbdäck, 31 dubbfria däck samt 11 centraleuropeiska däck.

I tabellen till höger visas fördelningen av vägunderlag som förekom vid de studerade olyckorna 2009–2013. I södra Sverige och storstadsområdena var det barmark i 58% av olyckorna, i mellersta Sverige var det 41% barmark och motsvarande 9% i norra Sverige.

I våra rekommendationer har vi använt oss av ovanstående resultat som återspeglar trafiksäkerhetsef-

”Ett antal motortidningar som varje år testar däck ger dig oftast råden att välja dubb om du mest kör på isunderlag och dubbfritt om du mest kör på bar asfalt. Till syvende och sist hamnar den bedömningen och valet av däcktyp på dig.



Fördelningen av vägunderlag som förekom vid de studerade olyckorna 2009–2013.

fekter som dubbdäcken har på is och snö vilket stöds av tidigare forskning. Men vi har även vägt in de hälsoeffekter i form av förtida dödsfall som dubbdäckens partikelutsläpp bidrar till. Hälsoeffekterna är ett stort problem och därför bör dubbdäcksanvändandet styras till de situationer där trafiksäkerhetseffekten är som störst

I Folksam:s rekommendationer kan man bland mycket annat också läsa:

”Fyrhjulsdraft gör inte bilen mindre sladdbenägen. Den maske-

rar i stället halt väglag, vilket kan leda till högre hastigheter än underlaget tillåter.”

”Centraleuropeiska vinterdäck finns ingen anledning att använda eftersom de nordiska vinterdäcken är bättre.”

”De nordiska däckerna är mer anpassade till is och snö medan de centraleuropeiska mer är anpassade till barmark och högre hastigheter. Det gör att de centraleuropeiska däckerna tappar så mycket av sina vinteregenskaper att de inte är lämpliga på svenska vägar.” ■



Hallå Anders Ydenius, trafiksäkerhetsforskare på Folksam:

FOLKSAM HAR NYLIGEN gått ut med rekommendationer om hur man ska välja vinterdäck efter hur man bor och kör och uppenbarligen ligger det ett omfattande arbete bakom dessa rekommendationer. Ni har sammanställt en mängd olika statistik, försökt väga skaderisker vid körning mot risk för påverkan av partiklar upprivna av dubb och utgått från resultaten i olika tidningars tester.



Anders Ydenius, trafiksäkerhetsforskare på Folksam

Men sedan kan man i rekommendationerna bland annat också läsa att "Fyrhjulsdrift gör inte bilen mindre sladdbenägen. Den maskerar i stället halt väglag, vilket kan leda till högre hastigheter än underlaget tillåter" och "Centraleuropeiska vinterdäck finns ingen anledning att använda efter-

som de nordiska vinterdäcken är bättre" och även ..."centraleuropeiska däcken tappar så mycket av sina vinteregenskaper att de inte är lämpliga på svenska vägar".

DäckDebatt: Är inte detta lite väl generaliserande? Enligt en del tidningstester finns det ju mellaneuropeiska däck som är bättre än flera nordiska dubbfria däck. Och vidhåller ni verkligen att fyrhjulsdrift inte gör bilen mindre sladdbenägen när man till exempel kör över en slasksträng?

- Fyrhjulsdrift är en fråga som engagerar oss eftersom många

kunder frågar om säkerhetseffekten med fyrhjulsdrift. Man kan anta att fyrhjulsdriften kan vara stabiliserande för bilar utan antisladd, i synnerhet hos bakhjulsdrivna bilar. För bilar med antisladd, finns inga studier på fyrhjulsdriftens potential att minska olycksrisken. Vår hypotes är att den adderade effekten av fyrhjulsdrift sannolikt är blygsam utöver antisladdsystemets stabiliserande egenskaper. Det kan vara så att maskeringen av friktionen kan göra att man kör för fort och/eller bromsar för sent.

Visst är det så att spännvidden hos de olika däcktypernas egenskaper överlappar varandra och

det går att hitta bra centraleuropeiska däck, om än inte i nivå med det bästa nordiska. Men om man nu vill ha dubbfria däck, så är vår uppfattning att de centraleuropeiska inte tillför något jämfört med nordiska. Väljer man slumpmässigt ett centraleuropeiskt däck så får man ett däck med sämre egenskaper på is och snö än ett nordiskt dubbfritt. Så de som inte läser däcktester riskerar med stor sannolikhet att få ett avsevärt sämre däck. När du med hjälp av rekommendationen valt däcktyp, nordiskt dubbfritt eller dubbdäck, är det ett utmärkt förslag att ta del av motortidningarnas däcktester för att kunna välja bland de bästa däckfabrikaten. ■



Fyrhjulsdrift är en fråga som engagerar oss eftersom många kunder frågar om säkerhetseffekten med fyrhjulsdrift. Man kan anta att fyrhjulsdriften kan vara stabiliserande för bilar utan antisladd, i synnerhet hos bakhjulsdrivna bilar. För bilar med antisladd, finns inga studier på fyrhjulsdriftens potential att minska olycksrisken.

Däckexperter om Folksams rekommendationer

1. Vad anser du om Folksam nya rekommendationer om hur och var och vilken typ av vinterdäck man bör använda?
2. I rekommendationerna kan man bland annat läsa om fyrhjulsdraft att "Fyrhjulsdraft gör inte bilen mindre sladdbenägen. Den maskerar i stället halt väglag, vilket kan leda till högre hastigheter än underlaget tillåter."
3. Om mellaneuropeiska vinterdäck skriver Folksam bland annat "*Centraleuropeiska vinterdäck finns ingen anledning att använda eftersom de nordiska vinterdäcken är bättre*" och "*centraleuropeiska däcken tappar så mycket av sina vinterregenskaper att de inte är lämpliga på svenska vägar*". Vad anser du om dessa två tämligen tvärsäkra påståenden. Rätt eller fel?



Ruben Börjesson, Teknikens Värld

1. Folksam gör det lite väl enkelt för sig. Du ska ha däck som är säkra för dig och din körning. Att helt välja bort dubbdäck i storstäder påverkar de odubbade. Odubbade kräver att andra kört dubbat så att isen inte är blankpolerad. I Norrlands inland passar även odubbade nordiska premiumdäck. De har ett mycket bra is- och snögrepp när det är kallt.
2. Fyrhjulsdraft gör faktiskt bilen mindre sladdbenägen. Att den därmed också "maskerar" halt väglag och kanske lockar föraren till för hög hastighet är i och för sig riktigt – men faktiskt en helt annan sak.
3. Här har Folksam en föråldrad inställning. Interväg består inte bara av is och snöbelagd vägbana. Nordiska vinterdäck är sämre än mellaneuropeiska på torr asfalt, på våt asfalt och i snöslask. Att mellan-europeiska däck tappar en del av sina vinterregenskaper är riktigt, men skillnaden har minskat väsentligt de senaste åren om man ser på premiummärkena. För dem som kör mycket på stora vägar i södra Sverige kan det mycket väl passa med mellaneuropeiska vinterdäck.



Erik Rönnblom, Vi Bilägare

1. Jag anser att man som Folksam inte kan ge så generella råd, som främst bygger på den geografiska bostadsorten och på de säkerhetssystem bilen är utrustad med. Dels är de svenska vinterförhållandena betydligt mer skiftande, dels kan man inte lägga säkerheten i händerna på bilens elektronik. Även då vi har milda vinterförhållanden kan det bildas så kallad svartis nattetid. Det innebär att de som kör sent eller tidigt under dygnet, har helt andra väglag än de som kör dagtid. Antisladdsystemens funktion och effektivitet påverkas av väggreppet. Ju halare vägen är desto sämre ESP-verkan. Och ju bättre däck man har i halka desto effektivare hjälp kan ESP ge. Därför kan man inte hävda att friktionsdäck är tillräckligt säkert, om bilen bara har elektroniskt stabilitetsprogram.
2. Fel. Fyrhjulsdraft ger bättre framkomlighet och stabilitet vid halka. Det är visserligen riktigt att somliga därför kanske inte noterar hur halt det verkligen är, men på samma sätt kan man då säga att också ABS, antispinn och ESP maskerar halka – för den förare som inte är uppmärksam.
3. Fel. När det gäller uttalandena om kontinentala vinterdäck är det faktiskt så att om man vintertid bara kör på torr alternativt våt asfalt eller i snöslask, så är dessa däck det bästa alternativet. Vi Bilägare anser att däckvalet måste göras av bilägaren själv, eftersom denne ensam är ansvarig för säkerheten och har kännedom om sina egna körförhållanden. Till detta måste läggas synpunkter på miljön och de eventuella dubbförbud som finns i stadsmiljö.



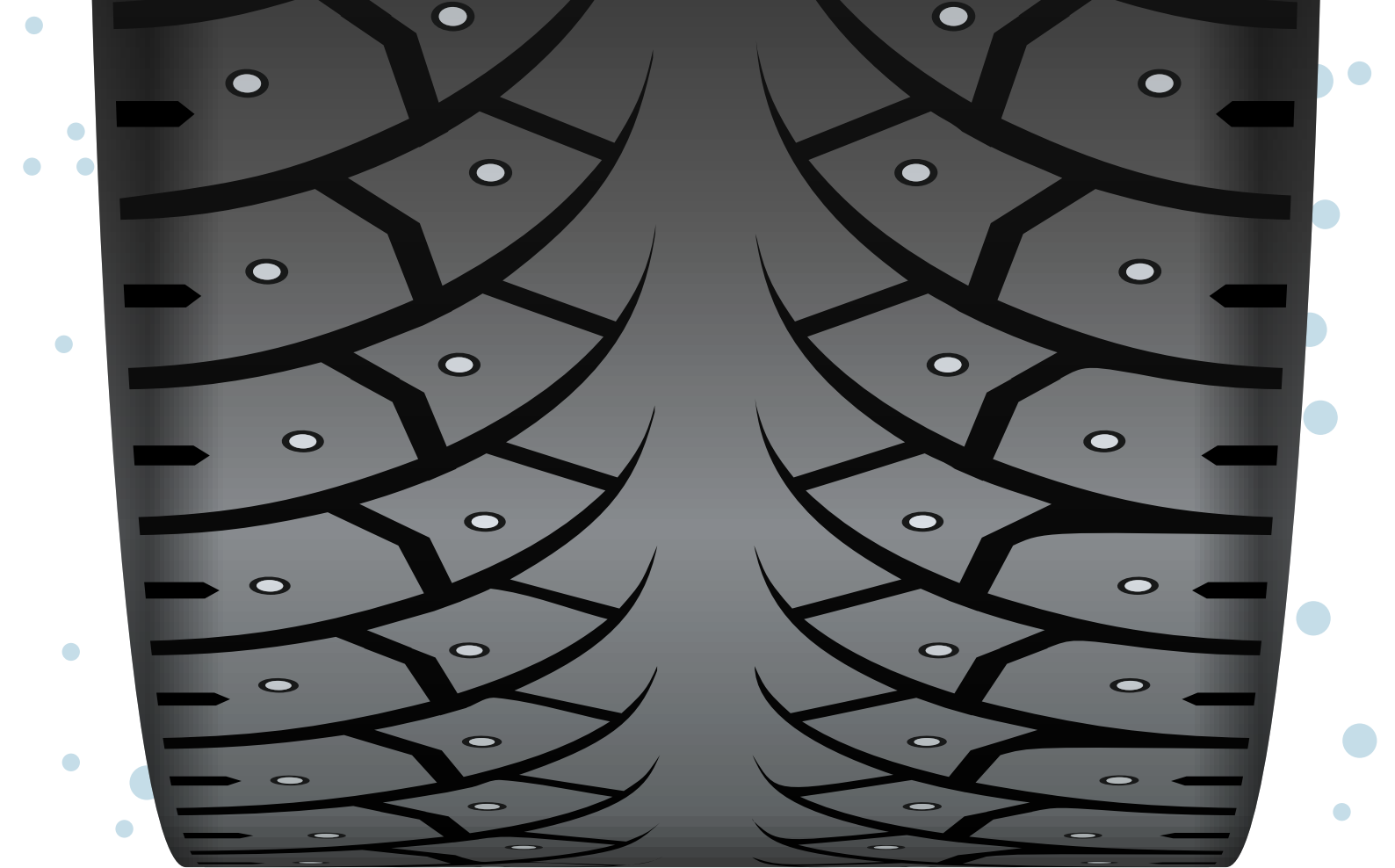
Robert Collin, Aftonbladet

1. Folksam agerar megafon åt Trafikverket och kommunerna som vill få bort dubbdäcken för att minska kostnaderna för vägunderhållet. Mycket i Folksams rapport är illa underbyggt. Hur kan till exempel (som i rapporten från i somras) risken att bli påkörd bakifrån minska om bilen bakom har dubbdäck och det är halt väglag (jo, det stämmer förstås), men ÖKA om bilen bakom har dubbdäck och det är BARMARK? Kör bilar med dubbdäck fortare på asfalt än bilar med odubbade däck? Eller insinuerar Folksam att dubbdäck har sämre grepp på asfalt? Det är ju tvärtom. Dubbdäck har betydligt bättre asfaltgrepp än odubbade nordiska däck, det visar våra tester år efter år.
2. Ja, det stämmer. I varje fall delvis. Tysk statistik visar att fyrhjulsdrivna bilar ofta råkar ut för singelolyckor, det gäller på barmark. Jag kan tänka mig att påståendet även gäller i vinterväglag.
3. Centraleuropeiska däck är ett otyg som inte har något att göra på svenska vintervägar. De är perfekta på våt betong på Autobahn, men knappast på snö och definitivt inte på is. Det visar våra däcktester år efter år. Lyckligtvis ser det ut som om marknaden sanerar sig själv. Andelen "Autobahndäck" verkar ha minskat i den odubbade mixen från 40 – 50 procent för ett par år sedan till cirka 10 procent i dag. Samtidigt blir ju de nordiska odubbade däcken allt bättre på asfalt.



Bernt Wahlberg, informationschef STRO (Scandinavian Tire and Rim Organisation)

1. All information eller rekommendation man kan ge en konsument är bra och speciellt när det gäller däck; det är svårt för en lekman att veta vad som passar honom eller henne bäst på vintern. Som det står i texten är det dock i slutändan konsumentens behov som måste styra däckvalet. Det hade därför inte varit fel att även inkludera den rekommendationstabell som Däckbranschens informationsråd har tagit fram i samarbete med STRO och andra branschorganisationer för att ge en kompletterande bild av valmöjligheten.
2. Jag håller helt med, på fyrhjulsdrivna fordon är det viktigare än vad man tror att ha bra vinterdäck som är anpassade till de förhållanden man kör i, då man med fyrhjulsdrift lättare kommer upp i högre hastigheter även på hala underlag utan att man tänker på det – men det är sedan lika svårt att bromsa eller behålla greppet i kurvor som med en vanlig tvåhjuldriven bil.
3. Mellaneuropeiska dubbfria vinterdäck är utvecklade och anpassade för de vinterförhållanden som råder i mellaneuropa, i första hand för snö och slask och högre medeltemperaturer och hastigheter. Lika bra som de kan vara för danska förhållanden, är de mellaneuropeiska vinterdäcken också för våra södra delar av Sverige. Det är dock inget tvivel om att de nordiska dubbfria vinterdäcken är ett bättre val om man bor och kör i områden där det i stor utsträckning under vinterhalvåret är snö och isbelagda vägar.



Regeringsutredningen om dubbdäck och partiklar

TEXT Jan Sandberg

SOM TIDIGARE FRAMGÅTT i DäckDebatt beslöt den tidigare regeringen att ge en utredning i uppdrag att komma med förslag "om åtgärder mot höga partikelhalter i tätort". Huvuddelen av problembeskrivningen och förslagen är kopplade till dubbdäcksanvändning. En av punkterna som utredningen ska titta på är om, och i sådana fall hur, en lokal dubbdäcksskatt skulle kunna se ut.

Nu har utredningen arbetat i ett drygt halvår. Man har utsett ett antal experter som ska bistå utredningen. Och experterna tillhör de tyngsta inom sina respektive områden.

Förutom ordföranden och sekretariatet arbetar bland andra följande personer med utredningen:

- Lena Nerhagen, VTI, forskare samhällsekonomiska beräkningar.
- Marc Gren, Finansdepartementet, skatteteknisk expert.
- Ulf Bosjö, Naturvårdsverket, rättslig expert.
- Gunnar Eriksson, Trafikanalys,

chef avdelningen analys och granskning.

- Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör, Trafikverket.
- Stefan Andersson, transporthandläggare, Näringsdepartementet.
- Harald Perby, ansvarig luftvårdsfrågor, Miljödepartementet.

Utredningens expertsammansättning tyder på att regeringen lägger stor vikt vid att det ska komma fram ett fullgott material som ska kunna ligga till grund för lagstiftning.

Också det faktum att man har vinnlagt sig om att få en bred förankring bland myndigheter och offentliga intressenter talar för detta.

Utredningen ska lämna sina förslag senast den 31 mars nästa år.

DRF följer utredningen noga. I grunden finns övertygelsen om att frågan om dubbdäckens positiva betydelse för trafiksäkerhet och minskade dödsfall i trafiken i relation till skadlig partikelbildning är

mycket komplex.

Avvägningen i valet mellan däcktyper innehåller väldigt många olika parametrar, där en bedömning måste göras från fall till fall. En bedömning där DRF:s medlemmar bidrar med mycket erfarenhet och kompetens till grund för sin rekommendation till kund.

Rekommendationerna baseras på en helhetsbedömning utifrån respektive kunds förutsättningar och behov. Därför får också rekommendationerna ett stort genomslag.

DRF kommer också att framföra dessa och ytterligare synpunkter, bland annat vid ett möte med utredningen i slutet av november. ■

” DRF följer utredningen noga. I grunden finns övertygelsen om att frågan om dubbdäckens positiva betydelse för trafiksäkerhet och minskade dödsfall i trafiken i relation till skadlig partikelbildning är mycket komplex.

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

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.

ÖSTERSUND	1-2 DECEMBER
VÄXJÖ	26-27 JANUARI
NORRKÖPING	9-10 FEBRUARI
STOCKHOLM	16-17 FEBRUARI
SUNDSVALL	23-24 FEBRUARI
MALMÖ	26-27 FEBRUARI
VISBY	2-3 MARS
LULEÅ	9-10 MARS

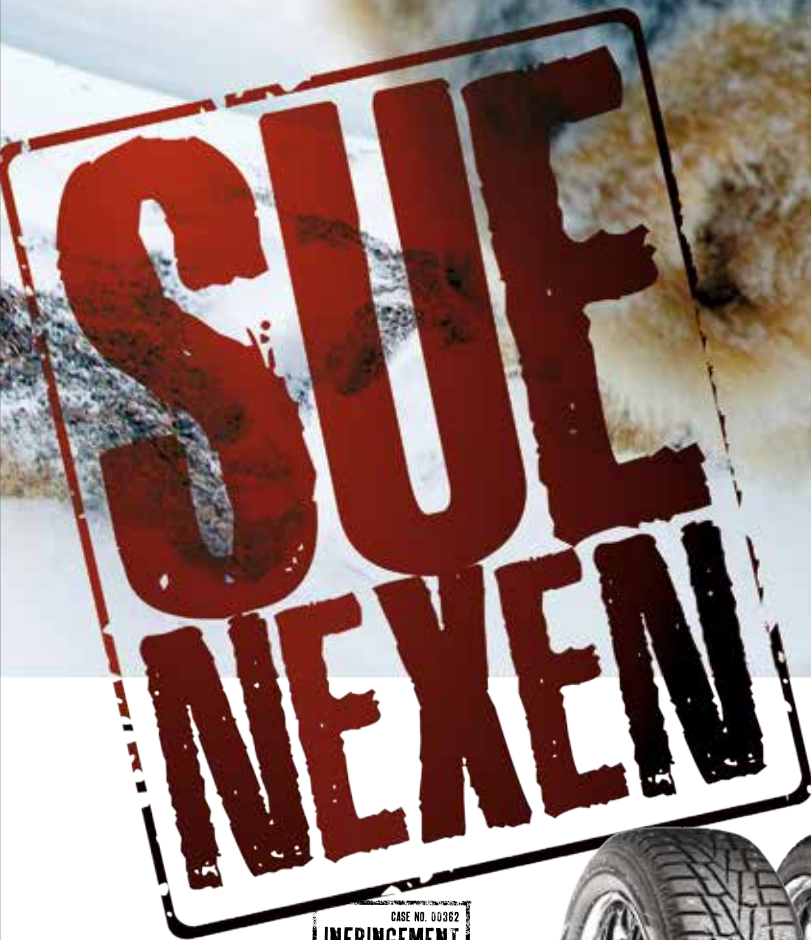
KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

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

ÖSTERSUND	3-4 DECEMBER
GÖTEBORG	21-22 JANUARI
VÄXJÖ	28-29 JANUARI
NORRKÖPING	11-12 FEBRUARI
STOCKHOLM	18-19 FEBRUARI
VISBY	4-5 MARS
LULEÅ	11-12 MARS



Driving Tomorrow



WINGUARD
winSPIKE

WINGUARD
ice

The symbol of stability,
Polar bear sues NEXEN for infringement of the patent
which never slip over on the snow.

Sorry for my good

NEXEN NEXEN TIRE

www.nexentire.com

FVU

DEN SENASTE INNOVATIONEN FRÅN **TIP TOP**

Tip top Probalance 7620P

Helt nyutvecklad maskin som är mycket användarvänlig!
Dubbel laserpekare som visar "kl 12" positionen för clipsvikter.
Vid balansering med klistervikter följer en laserpunkt mätarmen för enkelt val av placering och visar sedan också var vikten skall placeras.
Extra stor åtkomlighet inuti fälgen då axelpartiet är monterat på maskinens framsida.
Utrustad med 17" touch screen monitor och luftlåsning av hjulet.
En maskin för den professionella verkstaden.

TIP TOP PROBALANCE 7620P

- Fälgdiameterområde 10-30"
- Fälgbreddområde 1,5-20"
- 17" touch screen monitor
- Pneumatisk fastlåsning av hjulet
- Ergonomisk design
- Väldigt kort "golv till golv" tid på grund av extremt snabba moment
- Möjlighet att balansera lätt lastbil och MC-hjul (tillbehör krävs)
- Ny automatisk mätarm för inmätning fälgar upp till 30"
- LA-sonar för automatisk breddmätning
- LED lampa lyser upp arbetsområdet inuti fälgen
- Elektrisk broms låser hjulet i rätt position för viktplacering
- Väljer automatiskt rätt balanseringsprogram mellan clips och klistervikter
- Split program för att gömma klistervikter bakom ekrarna

Leasing fr. 1.096 SEK/MÅN exkl. moms
(60 månader)

Kontakta Continova för mer information



CONTINOVA

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