

DÄCK DEBATT



NR 1 2015
PRIS 65 KR

Auto-mässa till
Globen Arena

SDAB jubilerar
fyller 20 år

Goodyear invigde
egen testanläggning

Vinterdäck med
Rullmotstånd A



YOKOHAMA

Your TYRES

Since 1917



www.yokohama.se

DÄCK DEBATT

Nr 1 2015 Årgång 36

Redaktör

Sven-Erik Johansson
press.reklam@swipnet.se

Ansvarig utgivare

Sven-Erik Fritz
sven-erik.fritz@drf.se

Redaktion

Däck Debatt
Vasavägen 33, 352 61 Växjö
Tel: 0470-63763
Mobil: 0705-47 18 41
E-post: press-reklam@swipnet.se

Annonser

Svante Svensson
PM-Press Media
Film Kyrkby 20
748 92 Österbybruk
Tel: 0295-205 60
pm-press.media@telia.com

Däckspecialisternas Riksförbund

Box 6323
102 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

Prenumeration

Ritva Linde
ritva@drf.se

Lösnummer

65 kronor

Layout

Viktoria Freij
viktoriafreij@hotmail.com

Utgivare

PM-Press Media i samarbete
med Däckspecialisternas
Riksförbund DRF

Tryck

Carlshamn Tryckeri & Media AB
ISSN nr 0348-9345

En branschtidning

Bästa läsare, då är vi tillbaka på ruta ett, det vill säga en branschtidning. Efter en överenskommelse med PM Press Media har DRF övertagit utgivningsbeviset gällande Däck Nytt och beslutat att tills vidare vila utgivningen.

Däck Debatt kommer att tryckas och distribueras av PM Press med Sven-Erik Johansson som redaktör och DRF som ansvarig utgivare och ledare.

Man måste nog tillstå att året 2014, varit ett turbulent DRF-år men ändå landat rätt, vilket ger goda och spännande förutsättningar för 2015 och framåt.

Däck Debatt är inte ett politiskt forum men nog känns draget i dubbdäcksdebatten där storstadsmiljöernas luftföroreningar i allt väsentligt påstås häröra från däckdubben.

Bättre asfalt

Dubbens material sammansättning genererar inte en enda partikel utan dessa har sin uppkomst i vägmaterialet, det vill säga asfalten. Ett avnötningstätigare vägmateriale på de mest utsatta gatorna skulle sannolikt lösa problemet mera effektivt och varaktigt än avgifter och förbud.

Jag har starka minnen från början av 60-talet när bilarna som körde dubbat hade varningsmärken på stötfångarna som informerade bakomvarande fordon om förstärkt bromsförmåga. Möjligen är vi på väg tillbaka 50-talet år, vad gäller den bidragande trafiksäkerheten från däck och hjulenheten.

Avtryck

Att över 18.000.000 personbilshjul som rullar mer än cirka 1 500 mil per år inte skulle ge avtryck på våra vägar plus den tunga yrkesdelen är det väl ingen som förvänas över, det borde ju generera ökade forskningsresurser på förnyande vägmateriale.

När nu våra framtida fordon inte använder fossila bränslen så blir dom nog ändå kvar på våra gator och vägar ett tag till varför vägmateriale och däckutrustning bör harmoniseras på ett betydligt bättre sätt i framtiden än dagens.

Näväl, ett gammalt talesätt, den som lever får se. Vår bransch vill erbjuda vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren av högsta kvalitet för varje enskilt behov. Kan det kombineras med enhetliga regelverk, tidszoner etc. så övertygas vi om att våra branschmedlemmar tillsammans med konsumenten även i framtiden kan välja efter behov.

Många frågor

Vidare så överöses våra medlemmar av frågor, gällande mönsterdjup, dubbantal /däck, lufttrycksvakter (TPMS) och den nyligen, införda norska lagen om vinterdäck på tunga fordon, över 3.500 kg. Det är inte helt lätt att vara fordonsägare och ändå gäl-

ler det "bara" hjulutrustningen.

Vidare så har ett STOR-möte avhållits i Solna hos TYA gällande Fordonsservice på väg, där såväl Polisen, Scania, Volvo, Assistanskåren, Falck, Transportfacket, Arbetsmiljöverket, Transportgruppen, Trafikverket, TYA, Vianor och självfallet DRF deltog.

Summering av mötet gav vid handen att stor enighet råder om att den idag ohållbara situationen gällande fordons serviceinsatser på främst motortrafikleder och motorvägar måste lösas. Beslutades att en mindre grupp med bakgrunds fakta som bas, utarbetar konkreta förslag som presenteras för berörda myndigheter med syfte att få en lagändring till stånd.

Vi skriver slutet av januari och ljuset börjar så sakteliga återvända, möjligen lite snabbare med snöns hjälp.

Som någon sa "skaffa dig en bra dag"



Sven-Erik Fritz
Förbundsordförande, DRF



Foto: Simon Hamelius

Omfattande omorganisation av DRF

Av Sven-Erik Johansson

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) har under hösten genomgått en omfattande omorganisation. Det tidigare kansliet i Årsta har avvecklats och de två tidigare anställda Ritva Linde och Marianne Kalla är nu anställda av Sveriges Entreprenörers Service AB och finns i deras lokaler vid Ynglingagatan.

-Den förändring som har skett är att DRF nu via avtal köper kansli-tjänsterna av Sveriges Entreprenörers Service AB och har flyttat till deras lokaler, säger Sven-Erik Fritz, DRF:s förbundsordförande. Ritva Linde svarar som tidigare för DRF:s kansli och Marianne Kalla för däckskolan. Så för den enskilde medlemmen är det inga praktiska förändringar när de kontaktar kansliet.

Medlemsnytta

-Riksförbundets arbete fortsätter som tidigare med stark inriktning på medlemsnyttan, fortsätter han. Det gäller Kunskapslyftet som bland annat omfattar fordons-service på väg och en heltäckande däcklag för trafikregistrerade fordon samt att få en mer flexibel och utökad tidsram för byte av vinterdäck till sommar-däck under våren. Dessutom ingår också den nyligen lanserade Gymnasieutbildningen, tillsammans med TYA, där inriktningen lyder under namnet "hjulutrustningsteknik" och yrkesbenämningen "Däck & Hjulmekaniker".

Aktivt arbete

De båda som för närvarande aktivt arbetar med frågorna inom förbundet är Sven-Erik Fritz och Peter Buhre. Båda med lång erfarenhet inom branschen.

Sven-Erik Fritz började i däckbranschen 1952 hos Eskil-



Ledningen för DRF efter omorganisationen är fv; Ritva Linde, ansvarig för kansliet, Peter Buhre, styrelsekonulent, Marianne Kalla, Däckskolan och Sven-Erik Fritz, förbundsordförande.

stuna Vulkcentral, numera Däckia. Efter ett antal olika funktioner och anställningar i branschen kom han åter till Eskilstuna Vulkcentral 1978 som blev slutadressen 2002 efter att varit delägare de sista 10 åren fram till pensioneringen.

Peter Buhre har varit anställd hos Michelin i 15 år där han började 1975 som säljare, utbildare och tekniker. 1990 blev han delägare i Däck och Hjul i Sollen-tuna och Bro tillsammans med några kamrater som sedan blev Euromaster Östra vilket såldes år 2000 till Euromaster. Där var han operativ chef och slutligen vice VD.

Kunskap det viktigaste

För våra medlemmar är kunskap det största och viktigaste konkurrensmedlet. Däck och service är det många som utför idag, framhåller Fritz. Därför är kontinuerlig utbildning en viktig del i vårt förbundsarbete.

-DRF:s Däckskola handlar om personbilsdäck och service. I däckskolan 2 är inriktningen lastbil- och bussdäck samt lättare industridäck. Dessa båda utbildningar ger bra kunskapsstillskott även för dem som har arbetat i branschen i många år. Det har vi fått flera bevis på. Utbildning-

arna är inte avsedda som praktiska monteringsutbildningar utan ska ge våra medlemmars anställda omfattande teknik och rutinkunskaper om produkten däck och hjulenheten fortsätter, Fritz.

-Dessa fortutbildningar är ett nödvändigt steg i rätt riktning för däckbranschen då det visar vilken betydelse däck och hjulenheten har för trafiksäkerheten och vägtransportssystemet, påpekar Fritz.

Fordonservice på väg

Det som står på dagordningen utöver utbildning är fordons-service på väg.

-Den grupp som bildades av intresseorganisationer som arbetar med fordonservice på väg samt Arbetsmiljöverket har nu kommit igång och målsättningen är att få ett regelverk för vad som gäller, förklarar Fritz och tillägger:

-Vi har inom däckbranschen haft flera svåra olyckor och även dödsfall när montörer har varit ute och skiftat däck och hjul på framförallt motorvägar och motortrafikleder. Vad som krävs är ett regelverk som gäller för att säkra de mobila arbetsplatserna och därmed förhindra tillbud och olyckor. Vidare är ansvarsfrågan en viktig ingrediens i ett sådant regelverk.

När det gäller krav på TMA-bil vid skifte av däck och hjul ute på nämnda vägar kommer antalet vägvagnsintervall i Stockholm att utökas och krav successivt att införas i storstäderna Göteborg och Malmö.

Lagråd

Förbundet har också bildat ett lagråd. Genom ett företag som är specialiserat på att bevaka alla nya lagar och bestämmelser väljs de ut som berör däck och fordonsbranschen.

-Dessa redovisas sedan för lagrådet, som består av medlemmar i förbundsstyrelsen, som beslutar vilka som har den betydelse för däckbranschen där medlemmarna ska informeras, säger Fritz.

Arbetet med en heltäckande däcklag fortskrider.

Flexibel tid

-I första hand måste vi få till en ändring av den korta tid som råder vid skiftet från vinter- till sommar-däck, säger Buhre. Den lösning vi vill ha är en förlängning av tiden till en månad som den var tidigare. Samt en flexibilitet av tiden för olika landsändar med tanke på det avlånga land vi har och dess skiftande förutsättningar.

Stocks

DUBBELMONTAGE

NU HOS GRIPEN WHEELS AB



GRIPEN[®]
WHEELS

Auto till Globen Arena

Svenska Mässan kommer att utöka sitt koncept med Auto-mässan med regionala satsningar. Den första satsningen blir i Stockholm i Globen Arena. Nästa år den tredje och fjärde februari kommer den första mässan att hållas, som har fått namnet Autogloben och dem vänder sig till fordonsverkstadsbranschen.

-Det är ett strategiskt beslut att förstärka våra befintliga mötesplatser med regionala satsningar och där är Stockholm och Mälardalen ett strategiskt område, säger Ulrica Ramstedt, affärsutvecklingschef på Svenska Mässan i Göteborg.

Utveckla

-Vi vill övergripande utveckla och stärka fordonsverkstadsbranschen affärsskapande mötesplatser. Vi driver redan idag eftermarknadens viktigaste mötesplats och vi har sett ett behov av en regional mötesplats i Stockholms-regionen för fordonsbranschen servicemarknad, fortsätter hon och tillägger:

Därför har vi initierat och utvecklat konceptet Autogloben som ett efterfrägat komplement till befintliga mötesplatser.

Skapa en upplevelse

-Vår ambition är att skapa en upplevelsefylld arena på Globen som ger bästa förutsättningar för inspiration, idéutbyte, kunskap, möten och affärer, säger Carmen Brüning, affärsansvarig för Autogloben.

De som stöder den nya mässan är organisationerna Fordonsverkstadsutrustarna (FVU), Motorbranschens Riksförbund (MRF) och Däckspecialisternas Riksförbund (DRF).

I första hand vänder sig Autogloben till företag verksamma inom motorbranschens servicemarknad, verkstadsutrustning, reservdelar, tillbehör, plåt och lack samt däck och fälg. En marknad som omsätter cirka 45 miljarder kronor varje år i Sverige.

Många aktörer

Enbart i Stockholms-området finns cirka 2 000 bilverkstäder samt ett stort antal gummiverkstäder och andra aktörer inom målgruppen bilservice.

-Stockholm är ett intressant område för oss, säger Gilbert Fransson, VD för FVU. Inom en radie av tio mil finns 40 procent av de företag i landet som våra medlemmar har som kunder.

-Som det är idag har inte alla små verkstäder i Stockholms-regionen tid eller möjlighet att resa till Göteborg när det är servicemarknadsmässa. Därför ser vi detta som ett bra komplement för

våra medlemmar, tillägger han.

Till den nya mässan har MRF gått in som samarbetspartner med särskilt ansvar för seminarieprogrammet.

Seminarier

-Vi kommer att arrangera högaktuella och intressanta seminarier med inriktning på framtidens

servicemarknad och bilteknik, säger Per Johansson, VD för MRF.

Även däckbranschen sluter upp kring Autogloben.

-Vår ambition är att få med fler från gummibranschen, som till exempel kedjor som deltagare, säger Sven-Erik Fritz, ordförande för DRF.

NYA MEDLEMMAR

Bilvårdsspecialisten Sjuhärad AB, Borås	Com4Tires
Sköndals Däck, Skarpnäck	Däckia konceptpartner
Värmdö Bilservice, Gustavsberg	Däckia konceptpartner
Däckia Älmhult, Älmhult	Däckia konceptpartner
Pierre & Samir AB, Åkersberga	Vianorpartner
SFA Bil AB, Kista	Vianorpartner
VZ Maskin Däckservice i Järpen AB, Järpen	Däckarna
Råbergs i Karlskrona AB, Skåne-Blekinge	First Stop
Skövde Bilringar AB, Skövde	First Stop
Däck och Fälg Västkustvägen AB, Malmö	Fristående
Håkantorps Däck i Staffanstorps, Staffanstorps	Däckteam
Bilskroten i Förslöv AB, Förslöv	Däckpartner
Norrtälje Bil & Släp AB, Norrtälje	Däckpartner
Gummidepån Värnamo AB, Värnamo	Däckpartner

Säkerhet - Ekonomi



Varför chansa!
Använd originalet
alla vill kopiera.



SAFETY SEAL

Däckreparation

Däckservice produkter

Tel: 020-12 10 25
www.safetyseal.se

safety seal

europa ab



**SUE
NEXEN**

CASE NO. 00082
**INFRINGEMENT
OF THE PATENT**



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

Michelins ojämnt återkommande framtidsseminarium Challenge Bibendum brukar bjuda på en brokig provkarta över miljöteknik, elektronik, framtida trafik- och energilösningar med mycket mera, och höstens "föreställning" i kinesiska Chengdu utgjorde inget undantag.

Av Björn Sundfeldt
(text och foto)



Michelin Challenge Bibendum i Kina: Framtidsteknik och

Michelins mäktiga miljö-, teknik- och framtidssymposium Challenge Bibendum "fylld" tolv i Chengdu i höstas, men inte är utan gånger. Förra gången, i maj 2011, var det Berlin som var värdstad, men när och var det händer nästa gång är inte känt eller kanske inte ens bestämt.

Liksom förra gången var spännvidden i Chengdu mycket bred – miljöteknik, elektronik, framtida energilösningar, uppkopplad mobilitet och annan framtidsteknik – men huvudinriktningen är ändå framtida markbunden trafik med bilar och andra hjulförsedda fordon.

Dessutom erbjöds goda möj-

ligheter till intressanta trafikstudier under ett drygt dussintal timmar ute i trafiken, på väg till och från flygplats, hotell och Heritage Exhibition Park, där Michelin Challenge Bibendum 2014 utspelades.

Märklig trafikskultur

I den kinesiska trafiken råder en märklig trafikskultur – eller kanske snarare ingen trafikskultur alls. Respekten för företeeser som heldragna linjer, påbjuden körriktning och de flesta andra trafikregler är i stort sett noll, och detsamma gäller – något förvånande – respekten för polisbilar under uttryckning. Men hastig-

hetsgränser respekteras i alla fall av de flesta, och det gäller även trafikljus: nästan alla stannar när det är rött.

Kanske blir det så här när allt händer i stort sett på en gång. I går fanns nästan inga privatbilar alls i Kina, i dag finns över 100 miljoner bilar och i morgon...

3 miljoner bilar

Chengdu är Kinas fjärde största stad. Där bor 14 miljoner människor som har 3 miljoner bilar och lika många el-skotrar i mycket varierande skick av olika årgångar och modeller. Nästan alla förare, oavsett fordon, tillämpar en till synes dödsföraktande kör-

stil – det borde smälla mest hela tiden, ändå såg jag inte en enda olycka.

Enligt den officiella olycksstatistiken dör cirka 10 personer per 100 000 invånare per år på de kinesiska vägarna, men de flesta västerländska experter på området menar att den siffran är rejält friserad och att den korrekta siffran sannolikt är dubbelt så hög.

I Sverige, som är bäst i inom EU (och i hela världen) dödas varje år i snitt 2,8 personer per 100 000 i trafiken, snittet inom EU är 5,2 och sämst inom EU är Rumänien med 9,2 trafikdödade per 100 000 invånare.



nutidstrafik

Omfattande program

Några fler däcktillverkare utöver Michelin deltog av förklarliga skäl inte i Michelins framtidsseminarium, men där fanns förstås massor av annat att titta och lyssna på.

Det var svårt att överblicka och ta in allt som visades – jag försökte inte ens hinna med alla många och långa seminarier, presskonferenser, paneldebatter och föreläsningar, som dessutom ofta pågick samtidigt. De få jag deltog i var i och för sig intressanta och ambitiösa och värtaliga – men bjöd inte på några aha-upplevelser.

Istället för teori försökte jag

satsa på praktik. Det fanns oräkneliga utställningsmontrar som avhandlade de mest skilda ämnen och där fanns ett hundratal fordon med minst ett hjul att titta närmare på och i en del fall provköra eller -åka, även om provkörningsområdet var mycket begränsat.

Självkörande bilar

Det dominerande fordonsinslaget var elbilar och dito bussar samt allehanda andra batteridrivna farkoster av olika futuristiska, underliga och realistiska fasoner. Men där fanns också ett flertal mer eller mindre självkörande bilar och många exempel på olika typer av

förarassistans inklusive självbromsande bilar. Jag provkörde både det ena och andra, bland annat några olika kinesiska elbilar, som fungerade utan problem men också utan finess.

Elcyklar har kanske en framtid – med rimlig prissättning. Jag körde ett par olika cyklar med två och tre hjul, och det gick lätt, fort och smidigt. Färre växlar än dagens muskeltrampade hojar, men fyra räcker bra när man har elassistans. Jag trampade lite trevande och fick genast påskjut av den lilla elmotorn, växlade upp, trampade igen och vi drog iväg – men 6 000 euro för en paketcykel med liten elmotor?

Elbilen dröjer

Elbilar blir kanske ”på riktigt” så småningom, men det lär dröja längre än de flesta människor – och framför allt politiker – tror. Hos till exempel Volkswagen räknar man med att bara tre procent av koncernens bilar är eldrivna år 2020 – och då hör det till saken att VW siktar på att bli marknadsledande när det gäller elbilar.

Till saken hör som bekant också att elbilar bara är riktigt miljövänliga så länge den elektricitet de drivs av produceras rent, alltså av sol, vind och vatten – eller kärnkraft, fast den kraften är ju inte heller helt användningsfri.

STRO Däcktemadag: Dubbdäck och partiklar

Vid årets däcktemadag var det fokus på dubbdäck och partiklar. Det enda klara besked som gavs var att det inte blir någon dubbdäcksavgift i hela landet utan i områden där partikelproblemet är som störst. Framst i speciella områden i storstäderna. Det stora problemet är hur skatten ska betalas.

På plats fanns Petter Classon som är kammarrättsråd och ingår i partikelhaltsutredningen. Enligt honom måste en skatt återspegla huvudsyftet att minska partikelhalten PM10. Systemet måste vara lätt att förstå och använda samt rättvist och till rimlig kostnad.

Bakgrunden till utredningen är att Sverige inte klarar gränsvärden för grova partiklar, PM10, i EU:s luftkvalitetsdirektiv. Mellan 2005 och 2007 fälldes Sverige i EU-domstolen för att ha överskridit gränsvärdena i vissa zoner. Även åren från 2008 till 2010 har EU-kommissionen i en formell underrättelse hävdade att Sverige överskridit gränsvärdena i vissa zoner.

-Regeringens bedömning är att överskridandena beror på dubbdäcksanvändningen, framhöll Classon.

Dubbdäck är boven

-Ett system för att minska dubbdäcksanvändningen måste utformas för att inte vissa större städer ska drabbas av vite om man inte gör något, fortsatte han. Det kan vara att dubbdäcksförbudet utökas till att omfatta större områden

eller skatt på dubbdäck för de som kör i dessa områden.

Den stora frågan är hur denna skatt ska utformas och hur betalningen ska ske. Skatten ska vara rättvis till en rimlig kostnad.

Olika modeller

-Vi har undersökt olika modeller för avgiften, berättade han. Systemet som används för trängsel-skatt är svårt att införa. Den filmar bara registreringsskylten och bilen inte däcken. En lösning kan vara manuell betalning, en nummerskyltsregistrering med videoregistrering eller satellitbaserade system.

Det utredningen också har tittat på och kommit fram till är att vid minskad dubbdäcksanvändning krävs en ökad sandning för att inte minska trafiksäkerhet och framkomlighet.

-Om det finns andra orsaker till de höga partikelhalterna, som till exempel vid sandning, eller något annat så blir det ingen skatt på dubbdäck, tillade han.

Inte utländska fordon

Skatten kommer inte att beröra utländska fordon.

Dubbdäck är också huvudte-

mat i det uppdrag Trafikverket har fått av regeringen att finna Hållbara val av vinterdäck främst för att minska dubbdäck i storstäderna. Undermeningen i det uppdraget är att regeringen anser att dubbdäcken sliter för hårt på asfalten och ökar underhållskostnaderna.

Johnny Svedlund som är ansvarig för Trafikverkets uppdrag ansåg att antisladd eller andra antisladdsystem i bilarna gör bilarna trafiksäkrare än tidigare och därför minskar behovet av dubbdäck.

Antisladd bäst

Enligt en djupstudie som han presenterade med bilar utan och med antisladd och dubbade och dubbfria däck och hur detta påverkar olycksrisken antisladd var bästa för att inte råka ut för en olycka.

-Av de 221 dödsolyckor som sker varje år så sker 105 under vintertid och 39 när det är vinterväglag. Men endast 0,5 olyckor sker med bilar som har antisladd, sade han.

Framkomlighet

Han pekade också på en norsk

undersökning där bilister med dubbdäck upplever större problem med framkomlighet med dubbade däck än med dubbfria. Efter de två redovisade Anders Ydenius från Folksam sin konsumentguide baserad på däcktester och olycksdata som han har gjort. Guiden är framtagen för att hjälpa konsumenterna i deras val av vinterdäck.

Studien visar att dubbdäck ger en minskning med 25 procent när det gäller upphinnandeolyckor och även när det gäller olyckor på snö och is med bilar utan antisladdsystem.

25 procent med dubb

Hans forskning visar också att det krävs minst 25 procent bilar med dubbdäck för att bibehålla en tillräcklig friktion på isiga underlag.

När det gäller utsläpp av partiklar var hans svar att en fjärdedel kommer från vägslitage när det gäller PM10. När det gäller PM25 så kommer de i första hand från avgaserna.

AutoSock
...brings you home!

Perfekt hjälp vid snö och isiga vägar
Enkel och snabb att montera
Inga skador på aluminiumfälgar
Lätt och liten att förvara

Nu pris från 395,- inkl moms

KALA
TRYGGT OCH SÄKERT BILÄGANDE
kala.se - info@kala.se - 031-725 77 44



STRO utsåg hedersmedlemmar

Vid STRO:s Däckteamdag fick två nya hedersmedlemmar motta diplom för sitt arbete inom föreningen. De två var före detta ordföranden i STRO Per Detterman och före detta kassören Sten Holmberg. De båda tackades för sina förtjänstfulla insatser inom organisationen av ordförande Jan Strandberg.

Temadagen inleddes med ett uppskattat anförande av Jessica Alenius, Bil Sweden, som gav en belysande bild av att det saknas en övergripande strategi eller en samhällsekonomisk analys av hur framtidens samhälle kommer att bli ur bilismens perspektiv.

-Det skapas få förslag, istället blir det nya utredningar. Det gör att det saknas bedömningar hur persontransporter kan komma att lösas i framtiden. Det enda som sägs är att bilresandet ska minska, sade hon.

Antalet bilar ökar

Hon visade med hjälp av diagram hur personbilsbeståndet har ökat till 4,5 miljoner bilar totalt medan bilresandet har minskat och körsträckan har minskat med nästan 1 000 mil och är de senaste fem åren. Samtidigt har också körkortstagandet minskat under de senaste åren.

-Trots minskningar är personbilsbeståndet och körkortsinnehavare ganska konstant, framhöll hon. En orsak till den minskade körsträckan kan vara att allt fler familjer har mer än en bil. Den uppskattade minskningen av körsträcka gäller per bil.

Trots att bilen är det dominerande fortskaffningsmedlet är det samtidigt det svarta fåret när det gäller miljö, buller och trängsel. Bilen svarar för 75 procent av alla transporter. Buss för cirka sex procent och tåg för fem procent.

Transportproblem

-Det visar vilken betydelse bilen



Vid STRO däcktemadag utsågs tv Sten Holmberg och th Per Detterman till hedersmedlemmar. På bilden ses de tillsammans med Jan Strandberg, i mitten, som är STRO ordförande.

har samtidigt som regeringen inte har lyckats med att hitta lösningar på transportproblemen nu och i framtiden. Ett lysande exempel är alla de satsningar som föreslås när det gäller kollektivtrafik och tåg. De svarar för drygt tio procent. Ungefär samma andel som cykel. När det gäller bil som svarar för i särklass den största andelen talas det bara om begränsningar, påpekade hon.

När det gäller utsläpp är Sverige bäst inom EU. När det gäller CO2 har utsläppen minskat till cirka 135 gram per kilometer.

Bilar i centrum

I de förändringar som sker i samhällsbilden har bilen kommit i centrum.

-Myndigheterna har inte hunnit med i den utveckling som har skett, förklarade hon. Redan för flera år sedan konstaterade myndigheterna att innerstaden inte kan konkurrera med externtableringarna med fri parkering. Värdet ligger i stället i att innerstaden är promenadvänlig och

bilfri. För att klara det måste parkeringsfrågan bli central.

-Nu blir det allt svårare att köra och parkera inne i stadskärnorna. Några förslag att lösa problemet diskuteras inte. Samma sak med de olika miljöpremier som har beslutats för miljöbilar, fortsätter hon. Efter en tid har pengarna tagit slut och premien har tagits bort och försäljningen har minskat drastiskt.

Långsiktig strategi

-Det vi behöver är en mer långsiktig strategi, påpekar hon. En ny lösning som håller på att utvecklas är car-sharing-system med mindre bilar i storstäderna som alla kan använda och köra dem dit man ska och ställa den där. Systemet är på gång i Stockholm.

Däckrazzian

Pontus Grönvall informerade om däckrazzian där fjolårets blev en bantad razzia på grund av att Trafikverket inte hade möjligheter att fortsätta på grund av ändrade

ansvarsområden. Nya partner är Energimyndigheten och VTI.

Fjolårets razzia visar på en del positiva resultat. Antalet olagliga däck fortsätter att minska och även andelen slitna däck minskar.

Minus är att andelen bilförare som inte har kontrollerat sitt lufttryck har ökat och att andelen bilar som kör på vinterdäck under sommaren har ökat.

Dubbdäck minskar

En undersökning som däckbranschens informationsråd har gjort på uppdrag av Trafikverket om olika vinterdäck. Vid undersökningen kontrolleras bilens höger framdäck.

Undersökning gjordes på 18 orter och 10 835 fordon undersöktes. Av de undersökta bilarna hade 63,6 procent dubbdäck och 35,7 procent dubbfria och endast 0,6 procent hade sommardäck. Av de dubbfria var 27 procent nordiska och 8,7 procent av mel-laneuropeisk typ.

Bernt Wahlberg från STRO redogjorde om de norska myndigheternas beslut om vinterdäck på tunga fordon och släpvagnar. Då det inte finns till alla släpvagnskombinationer har Vegdirektoratet utfärdat en generell dispens för de vanligaste släpvagnsdäcken på marknaden.

Ny adress

Under dagen informerade Sven-Erik Fritz, DRF:s förbundsordförande om att kansliet har ny adress och den omorganisation som har skett.

Anders Hallberg från Energimyndigheten berättade om bakgrunden till energimärkningen som är en del av EU:s strävan att minska utsläppen av CO2 med 50 procent till 2030. Den första mars nästa år kommer EU-kommissionen att lägga fram ett förslag till revidering av förordningen.



Segrare i tävlingen Sveriges starkaste däckmontör blev Andrei Hafström, Vianor Kristianstad, som här är omgiven av de tre andra i finalen. Det är Anders Gustavsson, Däckia i Tingsryd, Kenny Lissman, Solna Däckservice och Alexander Ilomanoski, Din Bil, Lund.

Sveriges starkaste däckmontör

Inför fullsatta läktare i Stadium Arena i Norrköping avgjordes finalen av vilken som var Sveriges starkaste däckmontör. Av de fyra som hade gått till final segrade Andrei Hafström som arbetar som däckmontör på Vianor i Kristianstad. En glad och mycket trött segrare.

-Jag är just nu otroligt glad och helt slut, var hans kommentar strax efter att finaltävlingen hade avgjorts.

-Det var nervöst innan tävlingen, framförallt med den stora publiken på plats. Men jag hade testat grenarna tidigare, så det var bara att ösa på. Att nu kunna ti-

tulera mig Sveriges starkaste däckmontör känns riktigt bra, fortsätter han och tillägger:

Vill tacka alla

-Jag vill tacka vänner och familj som hejade på mig under tävlingens gång.

Efter tävlingen blev det ett ordentligt firande med familj och vänner.

De tre övriga i finalomgången var Anders Gustavsson, Däckia i Tingsryd, Kenny Lissman, Solna Däckservice och Alexander Ilomanoski, Din Bil i Lund.

Finalen avgjordes under periodpausen av "World Strongest Man" Qualifying Tour som är en deltävling i den världsomfattande Giant Live Official "World Strongest Man".

Klassiska tävlingsgrenar

Finalisterna tävlade mot varandra i två klassiska tävlingsgrenar:

"The Farmers Walk" där de tävlande bar två väskor över en så lång sträcka som möjligt på tid. Den andra grenen var Däckvält som gick ut på att man skulle bli först med att välta sitt däck i mål. Tävlingsarna baserades på poäng och den som fick högst poäng segrade.

Första styrkeprovet

När kvalperioden till tävlingen startade i maj var det 127 däckmontörer som ställde upp. Det första styrkeprovet var att lyfta två däck, ett däck på varje arm, med utsträckta armar i axelhöjd så länge som möjligt. Däcket skulle vara ett EfficientGripPerformance i dimensionen 205/55 R 16 som väger cirka 15 kilo.

Vid en delfinal med kontrollant avgjordes sedan vilka som skulle gå till final. Det styrkeprovet gick ut på att sitta på en stol i 90 grader mot en vägg och

hålla samma däck av samma dimension som i första tävlingsmomentet, rakt ut från kroppen med raka armar.

En hyllning

-Tävlingen är en hyllning till alla Sveriges däckmontörer, säger Sopi Broberg, som var ansvarig för tävlingen hos Goodyear. Däckmontörerna skiftar varje år cirka 36 miljoner bildäck som gör att bilisterna kör på ett säkert sätt ute i trafiken.

-Det vi hoppas på är att satsningen kan leda till att yrket och dess betydelse får mer uppmärksamhet än vad det får idag, fortsätter han.

Någon ny tävling i år blir det inte.

-Vi får utvärdera resultatet av denna tävling först. Sedan kan det bli en ny om två eller tre år. Då hinner det komma nya tävlande som ställer upp, säger Broberg.



MAXXIS[®]
D Ä C K

With you for the journey

www.maxxis.se

- En av världens 10 största däcktillverkare

Göteborg

Stockholm

Luleå/Töre

Malmö

031-3401590

08-50389870

0923-642210

040-6718700

info@dackforum.se

stockholm@dackforum.se

info@norradack.se

info@disab.nu

SDAB fyller 20 år – och blickar framåt!

Svensk Däckåtervinning (SDAB) startade 1994 som däckbranschens svar på den då nya Förordningen om Producentansvar på däck. Förordningen, som nu är under revidering, innebär att den som yrkesmässigt importerar, eller tillverkar däck till den svenska marknaden även har ett ansvar för att samla in och återvinna däcken. Enda undantaget är däck som sitter på fordon upp till 3,5 ton eftersom de faller under fordonets producentansvar. Även däck som sitter på nya släpvagnar, arbetsmaskiner och traktorer omfattas alltså. Privatpersoner får dock importera däck för eget bruk utan att vara med i ett insamlingsystem.

I januari 1995 började insamlingen och idag har SDAB totalt 5 700 insamlingsplatser, varav cirka 3 200 är aktiva varje år. Ungefär 11 200 hämtningar görs varje år från dessa av SDAB:s kontrakterade entreprenör, Ragn-Sells, som vunnit upphandlingarna allt sedan starten.

Topp i Europa

Systemet finansieras genom att importörerna betalar en återvinningsavgift per sålt däck. Tariffen är olika för olika däck men för de vanligaste, personbilsdäck, är avgiften till SDAB 16 kr plus moms. Importörerna fakturerar i sin tur ofta detaljisterna som i sin tur fakturerar kunderna. Ingen får sedan ta betalt för att ta emot uttjänta däck och det är det som, i kombination med att SDAB nästan alltid hämtar däck gratis från verkstäder och kommuner med flera, gör att mycket få däck försvinner ut i naturen. Insamlingsgraden, det vill säga insamlad mängd jämfört med sålda volymer är nära 100 procent vilket är i topp i Europa.

SDAB ägs av branschföreningarna, till 80 procent av däckimportörerna (DFTF) och till 20 procent av däckspecialisterna (DRF) och alla pengar som kommer in skall användas för insamling och återvinning av däck i Sverige samt stödåtgärder, till exempel forskning och marknadsutveckling. Ingen utdelning kan ges till ägarerna.

Vältrimmad organisation

Under åren har SDAB blivit en vältrimmad organisation som sköts av en person, sedan febru-

ari 2014 Fredrik Ardefors, och som förutom systemet sköter rapportering till myndigheter, internationellt samarbete, kontakt med däcktillverkare om produktutveckling som kan påverka återvinningen, forskning, information om däckmaterials olika användningsområden, politisk lobbying med mera.

Frid och fröjd kan tyckas men nu blickar SDAB framåt.

Fredrik Ardefors förklarar:

–Vi har ett mycket väl fungerande system men marknaden och produkterna utvecklas ständigt och för att hålla nere kostnaderna måste SDAB ta en aktiv del i vad som händer. Internet-handeln över gränserna ökar till exempel och då kommer det in allt fler ofinansierade däck på den svenska marknaden och det är ett bekymmer som vi måste hitta en lösning på.

Mer teknologi

–Däcken innehåller allt mer teknologi, det kan vara chips för slitagekontroll eller mätning av lufttryck eller så kallad ”run-flat”-teknologi vilket påverkar återvinningsprocesserna. Det kommer nya regler från EU om hur återvinningen får ske vilket också påverkar helheten.

–Med över 80 000 ton insamlade däck per år i Sverige är det också frågan vad man gör av materialet, idag energiåtervinns cirka 35 procent och resten granuleras, klipps eller blir till exempel sprängmattor. Materialet är utmärkt, stabilt och läkar inte ut några farliga ämnen men det finns en historisk tveksamhet inför användning av uttjänta däck



Fredrik Ardefors är ny VD för SDAB och ger en historisk beskrivning av de 20 år bolaget har funnits och vad framtiden har för utmaningar.

som försvårar vid tillståndsproucesser eller upphandlingar och därför är SDAB aktiva i att visa och med forskning och mätningar styrka materialets fördelar i till exempel konstgräs fotbollsplaner, gummiasfalt, lekplatser, idrottsanläggningar, dränering och inte minst vid framtagning av helt nya produkter, till exempel till fordonsindustrin eller till och med vattenrening.

Kundens behov

SDAB har därför initierat flera projekt som utgår från de nya slutkundernas behov, till exempel en idrottsklubbs behov av en fotbollsplan, och tanken är att stötta dessa när de ska göra nya anläggningar så att det blir optimalt och då vet vi att gummigranulat från däck har en nyckelplats i projektet.

SDAB förvaltar en del pengar och bakgrunden är att förordningen om producentansvar stipulerar att branschen måste kunna ta hand om samtliga däck som finns på marknaden och SDAB bygger därför upp ett kapital som motsvarar omhänder-

tagandekostnaden för alla dessa däck. Om de luftfyllda däcken i framtiden ersätts av ny teknologi, till exempel fjädrande fälgar med en friktionsbana, så kommer det nämligen inte in några nya återvinningsavgifter i systemet och då måste SDAB ändå kunna ta hand om de däck som redan finns på marknaden.

I framtiden

Det scenariot ligger säkert längre fram i tiden men då finns också tid för en långsam uppbyggnad och för att justera planeringen om det inträffar nya saker, till exempel att värdet på däckmaterialet stiger och täcker kostnaderna för insamling och återvinning.

–På riktigt lång sikt är visionen att efterfrågan på material från uttjänta däck är så stor att vi inte behöver ett SDAB i nuvarande form, säger Fredrik Ardefors. Drömmen vore att marknaden upptäckte materialets alla fördelar och utan en central administration och finansiering tog hand om alla uttjänta däck. Det jobbar SDAB för när vi nu går in i nästa fas.

VDF
GROUP

Nyhet ! Ny importör av,

FALKEN
High Performance Tyres



Ordertel: 0150 48 99 55

e-mail: order@dackorder.se

Adress: Valla Däck AB
Storgatan 39
64161 Valla
Sweden

Valla Däck
- en del av VDF Group

www.dackorder.se

VDF
GROUP

**Allt du behöver
för däck och fälg**

TRAX
balance weight technology

Perfect
EQUIPMENT

HOFMANN
POWER WEIGHT

rubber **VULK**

Hatco
the best your wheels really

SCHRADER

TRUFLEX PANG
THE PROFESSIONAL'S CHOICE

ii
IDEAL IMPORT

Storgatan 39, 64161 Valla
Tel 0150 - 66 07 88



De som invigde Goodyear Dunlop nya testanläggning i Finland är fv Janne Seurujärvi, Manager Director, Ludvig Nauckhoff, VD för Goodyear Dunlop Nordic, Ari Vatanen, världsmästare i rally och Jean-Pierre Jeusette, VD för Goodyear Innovation Center i Luxembourg.

Goodyear Dunlop öppnar: Egen testanläggning i Finland

Av Sven-Erik Johansson

Goodyear Dunlop har öppnat en egen testanläggning för vinterdäck. Det är tidigare Action Park i Saariselkä intill Ivalo de har övertagit och döpt om till Arctic center. Goodyear Dunlop hyr anläggningen i en första etapp på tio år som sedan kan förlängas.

Anläggningen byggdes för cirka tio år sedan för testverksamhet. Den byggdes sedan delvis om när Timo Mäkelä övertog anläggningen för turistverksamhet. Vissa ombyggnader har nu gjorts inför Goodyear Dunlops övertagande. På området där den tidigare co-kart-banan fanns har nu en 1 600 meter lång handlingsbana byggts. Utöver en del andra förändringar har Goodyear Dunlop fått en toppanläggning allde-

les i närheten av Saariselkä med alla sina hotell och restauranger.

En viktig del

-Vi har nu fått den testanläggning för våra vinterdäck som vi har saknat, säger Ludvig Nauckhoff, VD för Goodyear Dunlop Nordic. Nu har vi en egen anläggning där vi kan utföra våra tester i nordisk miljö. Det vi har fått är en av Europas ledande testanläggningar för vinterdäck.

-Vinterdäcken har fått en allt viktigare roll i vår försäljning, fortsätter han. Nyligen användes den till att testa vårt nya vinterdäck UltraGrip 9. På däckets gjordes en del förändringar efter testerna här på anläggningen. Anläggningen är belägen 300 kilometer norr om polcirkeln. Den är noga utvald och dalen som den ligger i bidrar med ett mikroklimat som är lämpligt för test av vinterdäck i snö- och isförhållanden från november till tidig april.

Stort område

Området som inrymmer anläggningen är på 20 hektar. Det finns flera snö- och isbanor för olika tester, modern IT-utrustning samt flera garage för förberedelser av tester och förvaring av testfordon och däck. Hela området är inhägnat för att skydda känslig information om prototyper och nyheter.

Vid invigningen fanns också rallyvärldsmästaren Ari Vatanen på plats som deltagarna fick åka med på isbanan och fick en inblick i hur man kör säkert på hal is.

-Vi är mycket glada över att kunna lansera denna anläggning, sade Jean-Pierre Jeusette, director general of Goodyears Innovation Center vid invigningen. Tester av vinterdäck kan per definition inte göras i laboratoriemiljö. Det krävs att allt testas i verkligheten eftersom det är en förutsättning för att kunna utveckla toppmodern däckteknik.

Stärker vår utveckling

Utöver testanläggningen i Finland genomgår alla vinterdäck omfattande tester på anläggningar i Frankrike, Luxemburg, Schweiz och Nya Zeeland. Den geografiska spridningen gör det möjligt att kunna testa däcken året runt på olika underlag och i olika väderförhållanden.

-Vi är mycket nöjda med överenskommelsen. Infrastrukturen på den nya anläggningen och erfarenheten som redan finns där kommer att stärka vår förmåga och kapacitet att testa vinterdäck för både konsument- och lastbilsdäck. Vi kommer nu och i framtiden att kunna använda den nya anläggningen för att ytterligare öka framtagandet av nya vinterdäck och koncept, tillade Laurent Colantino, VD för Global Tire Performance Prediction.

TYA-skolan

– ett urval av 2015 års kurser, för dig i däckbranschen

Februari

DATUM	KURS	DAGAR
10–12	PAM* Landtransport, steg 1 Stockholm kursnr: 300 (Steg 2: 17–19 mars)	3
24–26	PAM* Landtransport, steg 1 Gävle kursnr: 300 (Steg 2: 14–16 april)	3

Mars

DATUM	KURS	DAGAR
3–4	Gruppledarutbildning, steg 2 Stockholm kursnr: 271	2
3–5	PAM* Landtransport, steg 1 Jönköping kursnr: 300 (Steg 2: 14–16 april)	3
10–11	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
13	Lastsäkring Malmö kursnr: 217	1
14	Helsingborg kursnr: 217	
17	Kalmar kursnr: 217	
18	Ljungby kursnr: 217	
19	Jönköping kursnr: 217	
17–19	PAM* Landtransport, steg 2 Stockholm kursnr: 310	3
24–26	PAM* Landtransport, steg 1 Göteborg kursnr: 300 (Steg 2: 5–7 maj)	3
26	Truck – att leda och övervaka truckarbetet Stockholm kursnr: 256	1

April

DATUM	KURS	DAGAR
7–8	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	1
14–16	PAM* Landtransport, steg 2 Gävle kursnr: 310	3
14–16	PAM* Landtransport, steg 2 Jönköping kursnr: 310	3
15	Lastsäkring Stockholm kursnr: 217	1
16	Norrköping kursnr: 217	
17	Örebro kursnr: 217	
22	Lidköping kursnr: 217	
24	Göteborg kursnr: 217	
25	Göteborg kursnr: 217	

Maj

DATUM	KURS	DAGAR
5–6	Gruppledarutbildning, steg 3 Stockholm kursnr: 272	2
5–7	PAM* Landtransport, steg 2 Göteborg kursnr: 310	3

19	Arbetsmiljö för alla Stockholm kursnr: 320	1
19–20	Ritningsgranskning Stockholm kursnr: 326	2
19–20	PAM* Repetition Malmö kursnr: 360	2

September

DATUM	KURS	DAGAR
8–9	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
15–17	PAM* Landtransport, steg 1 Västerås kursnr: 300 (Steg 2: 27–29 oktober)	3
17	Lastsäkring Malmö kursnr: 217	1
22–23	Gruppledarutbildning, steg 2 Stockholm kursnr: 271	2
24	Truck – att leda och övervaka truckarbetet Stockholm kursnr: 256	1
22–24	PAM* Landtransport, steg 1 Göteborg kursnr: 300 (Steg 2: 3–5 november)	3
29–1 okt	PAM* Landtransport, steg 1 Linköping kursnr: 300 (Steg 2: 17–19 november)	3

Oktober

DATUM	KURS	DAGAR
6	SAM-arbete för arbetsgivare Stockholm kursnr: 341	1
6–7	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
6–8	PAM* Landtransport, steg 1 Stockholm kursnr: 300 (Steg 2: 3–5 november)	3
6	Lastsäkring Gävle kursnr: 217	1
7	Umeå kursnr: 217	
8	Skellefteå kursnr: 217	
9	Luleå kursnr: 217	
20	Stockholm kursnr: 217	
21	Norrköping kursnr: 217	
13–15	PAM* Landtransport, steg 1 Malmö kursnr: 300 (Steg 2: 24–26 november)	3
27	Arbetsmiljö för alla Stockholm kursnr: 320	1
27–29	PAM* Landtransport, steg 2 Västerås kursnr: 310	3

November

DATUM	KURS	DAGAR
3–5	PAM* Landtransport, steg 2 Göteborg kursnr: 310	3
3–5	PAM* Landtransport, steg 2 Stockholm kursnr: 310	3
10–11	Ritningsgranskning Stockholm kursnr: 326	2
11–12	Gruppledarutbildning, steg 1 Stockholm kursnr: 270	2
17	Lastsäkring Göteborg kursnr: 217	1
18	Köping kursnr: 217	
26	Malmö kursnr: 217	
27	Helsingborg kursnr: 217	
28	Helsingborg kursnr: 217	
17–19	PAM* Landtransport, steg 2 Linköping kursnr: 310	3
19	Krisstöd Stockholm kursnr: 330	1
24–25	PAM* Repetition Stockholm kursnr: 360	2
24–26	PAM* Landtransport, steg 2 Malmö kursnr: 310	3
25–26	Psykosocial hälsa och ohälsa – om din stress och andras Stockholm kursnr: 331	2

December

DATUM	KURS	DAGAR
1–2	Gruppledarutbildning, steg 3 Stockholm kursnr: 272	2

eLearningkurser

Beställs på tya.se/tyaskolan

eBrand LAND

eBrandfarlig vara – Bensinstation

eEkonomi för alla

Sparsam Körning Lastbil

Ergonomi och Hälsa

eBakgavellyft

eFarligt Gods LAND

eFörsta Hjälpn LAND

Sparsam Körning Arbetsmaskiner

Kurser vid förfrågan

Förutom datumförlagda kurser genomför TYA också en hel del kurser på förfrågan, t ex Ergonomi och hälsa och Första hjälpen med HLR och krisstöd. Anmäl intresse till TYA.

TYA-skolan

TYA-skolan är transportbranschens egen utbildningsarrangör och anordnar såväl arbetsmiljö-utbildning som yrkesfortbildning på många olika områden och för olika personalkategorier. TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Du kan se hela vårt kursutbud på vår webbplats tya.se/tyaskolan. Har du frågor om våra kurser kan du också kontakta TYA på telefon 08-734 52 50.

*PAM – Praktisk arbetsmiljöutbildning.

Med reservation för ändringar.



Mervärde i transportbranschen

NYA NAMN

Däckskolan

Jan Boberg har anställts som lärare för Däckskolan 2 som omfattar tunga däck. Han efterträder Martin Sundström.

Jan Boberg är maskiningenjör och har varit anställd hos Nokian Däck AB i 27 år. Under den största delen av sin anställning har han varit ansvarig för företagets tunga däck.



Jan Boberg blir ny lärare för Däckskolan 2.

NDM

NDM har anställt Per Hellqvist som ansvarig för norra Sverige. Han är ett känt ansikte för många i branschen.

Han har tidigare arbetat för en rad olika företag där han har varit kundmottagare, försäljare och montör. Han kommer närmast från Vianor som platschef och montör.



Per Hellqvist.

KG Knutsson

Till ny VD för KG Knutsson har utsetts Johan Regefalk. Han anställdes i företaget för 20 år sedan som försäljningschef och har sedan varit divisionschef och vice VD.

Styrelseordförande i samtliga bolag inom KG Knutsson är företagets ägare Håkan Knutsson.



Johan Regefalk.

Däckia

Richard Asplund har anställts som försäljningschef på Däckia. Han kommer från bilhandeln och närmast från Peugeot där han har arbetat i drygt sex år i olika säljledande befattningar.



Richard Asplund.

Jonas Persson har tillträtt som ny personalchef för Däckia, Interwheel och Pirelli Tyre Nordic. Han har tidigare arbetat som personalchef i olika bolag och kommer närmast från Transmode Systems.



Jonas Persson.

Continental

Mattias Forslund, 47 år, har anställts som försäljningschef för Continental Däck Sverige i Göteborg. Han tillträdde sin tjänst redan i maj i fjol och efterträdde Mattias Albrektsson som nu är VD för bolaget.

Han kommer närmast från KVD Kvarndammen som affärsområdeschef som ansvarig för försäljning av främst begagnade tjänstebilar. Han har även arbetat för Dector Alarm både i Sverige som försäljningschef och som VD i Holland.



Mattias Forslund.

NOTERAT

Conti bygger ut R&D i Indien

Continental invigde helt nyligen en helt ny och utbyggd forsknings och utvecklingsanläggning i indiska Bangalore. Nybyggnaden som är på cirka 4 000 kvm inrymmer åtta nya laboratorier. Continental Technical Centre India har idag 1 000 anställda.

DÄCKDATA



Nordens ledande program för däckbranschen

Vi ses på Fordonsverkstad 2015 den 4-5 mars.
Träffa oss i monter C:22!

www.compiler.com | 040 672 88 88 | sales@compiler.com



VILL DU OCKSÅ BLI DELÄGARE I DÄCKTEAM?

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

Ring oss på Däckteam!

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

25 ÅR

1990-2015

Däckteam firar jubileumsår!



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

Vi erbjuder

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

DÄCKTEAM

vet vilka däck du behöver

FRÅGA FRITZ



Vi har i dagarna fått in förfrågningar om hur man skall förfara när kommunernas miljökontrolleranter kommer på besök och ofta besväras över vårt avfall i anslutning till däck & hjultvättning, regelverken är klart otydliga på det här området.

Återigen har frågor beträffande Norges nya vinterdäckslag för fordon över 3.500 kg kommit mig tillhanda.

Kortfattat så gäller detta. Trafikregistrerade fordon från 3.500 kg skall vara utrustade med vinterdäck på samtliga axlar, gäller också hjälpaxlar s.k. boggies. Däcken skall vara tillverkade och avsedda för vinterväglag. STRO har på sin nya hemsida listat alla godkända typer och fabrikat inklusive regummerat, där finns också uppgifter om eventuella dispenser.

Mvh/ SEF.

Avfallet betraktas av en del som farligt avfall och kräver då omhändertagande av akrediterad transportör till deponeringsanläggning, medan andra accepterar det som avfall med betydligt mindre restriktioner. Ett avfall är det ju under alla omständigheter, farligt eller ofarligt kommer det ju från våra vägbanor, där återigen asfalten i kombination med saltlösningar, avgaser etc bildar ingredienserna. Vi kan i nuläget bara rekommendera, moderna tvättmaskiner och bemöta inspektörerna respektfullt.

Mvh/SEF.

Ny ägare till Däck-Lasse

Håkantorps Däck AB i Kävlinge har övertagit Däck-Lasse AB i Staffanstorp. Däck-Lasse startades av Lars Jönsson 1998. Företaget har åtta anställda med familjen inräknad. Omsättningen har legat på cirka 13 miljoner kronor.

-Det som avgjorde att jag övertog Däck-Lasse är att jag lyckades få rätt person till platschef. Det är Dick Törnkvist som har varit anställd hos Amring i Malmö, säger Peter Holmberg, ägare till Håkantorps Däck. Han har 39 års yrkesvana inom däckbranschen. Utöver Amrings har han varit anställd hos Ringtjänst i Arlov i många år.

Kvar i företaget är fyra anställda. Ingen av den tidigare ägarfamiljen kommer att vara kvar.

-Företaget som är en ABC-verkstad har en liknande kundkrets som Håkantorps. Så jag tror att det blir en bra kombination med de två däckverkstäderna, tillägger Peter Holmberg.

NOTERAT

USA het marknad för tunga däck

Vad har Bridgestone, Michelin, Continental och Yokohama för gemensamt? Jo, alla satsar stort på att öka produktionen av tunga däck och kapaciteten på den nordamerikanska marknaden. Yokohama bygger tex en fabrik för tunga däck i West Point, Missouri, som när den står klar i oktober skall kunna producera en miljon tunga däck om året. Och Bridgestone utökar kapaciteten vid två fabriker med sammanlagt 2 400 lv-däck om dagen.

"Sukskriven, rykken vett du!"

Slit inte ut ryggen på onödiga och farliga lyft. Med våra hjullyftar klarar du själv enkelt på- och avmonteringar av stora hjul. Vi har dessa för omedelbar leverans, pris 8.900:- + frakt.

 **Somitrack AB**

Se filmen på vår hemsida www.somitrack.com för funktion och hantering.



Westlake - Surprisingly strong.

West Lake är ett fabrikt på stark frammarsch. Med fokusering på stark tillväxt globalt investeras löpande i nya fabriker för att nå de hårt ställda kraven att tillverka över 50 miljoner personbilsdäck år 2015. Idag har West Lakes producent redan kvalat in som en av världens topp 10 största däckproducenter. West Lake tillverkas, precis som det låter i närheten av West Lake i Hangzhou-provinsen söder om Shanghai. [Läs mer på proimp.se](http://www.proimp.se)



RP28

SA37

WEST LAKE®

www.proimp.se

Pro·imp

Halvard Nilsson: Dubbdäcken behövs

Dubbdäcksdebatten upphör aldrig att förvåna. Nu har forskaren Bertil Forsberg vid Umeå Universitet återigen kommit med en rapport som resulterar i att han talar för att dubbdäcksanvändningen måste minskas och att ett lämpligt sätt är att beskatta den. Samtidigt pågår en statlig utredning om hur en beskattning av dubbdäck skall kunna införas. I tidningarna får vi läsa att flera städer riskerar att drabbas av skatt på dubbdäcksanvändning. Ingen tycks förstå att dubbdäckens betydelse för trafiksäkerheten är avgörande vintertid för att en viss andel av fordonen skall kunna framföras med däck utan dubb. Eller?

Dubbdäcken jobbar för dubblösa däck

Jo, det är just det politikerna har förstått och det är anledningen till att man inte vill förbjuda dubbdäcken helt. Skulle man göra det uppstod en katastrofal situation där varje bil som passerar på is eller hårdpackad snö polerar isen så att det blir ännu halare för den bil som följer. Man

behöver bara titta på utvecklingen i Norge.

Utvecklingen i Norge

I Norge förstod man tidigt att man inte kan förbjuda dubbdäcken därför att de behövs för trafiksäkerheten i stort, och det räckte enligt deras första beräkningar med att 20% av personbilarna har dubbdäck. Nu har man

ändrat den siffran till 15%. På detta sätt får en viss andel av bilägarna bekosta trafiksäkerheten och samtidigt straffas de för det! Det är en horribel situation, egentligen skulle de som kör dubblöst få betala för att andra ruggar isen åt dem. En bieffekt av dubbdäcksanvändningen är dessutom att vägytan också ruggas, vilket ger bättre grepp vid våt vägbana, även sommartid. I Norge är så kallade trailerfordon ett stort problem. När de får sladd så viker sig oftast fordonet som en fällkniv och utgör en stor fara för andra trafikanter. Lastbilar kör nästan undantagslöst med däck utan dubb och därför är de med och polerar isiga vägar. Med en redan låg andel dubbade personbilar i Norge är det fullt förståeligt att man har problem med vintergrepp. Vaghällarna hinner knappast med att återskapa körbar friktion på vägarna vid snöfall.

Många källor till partiklar

Dubbdäck är inte den enda källan till partiklar, särskilt inte de riktigt små som är de som är farliga tack vare att de tar sig ned i lungorna. Det glöms oftast bort att antalet bilar, såväl person- som lastbilar, ökar stadigt. Det blir fler och fler bilar på vägarna och minsta rörelse hos bilarna orsakar att partiklar virvlas upp i luften, särskilt vid torrt väglag. Hos Sveriges största modelljärnvagsmuseum, som finns i Hässleholm, har de 1200 meter spår och ett problem med den elektriska kontakten är när det kommer små partiklar på rälsen. För att råda bot på detta har man ett lok som drar en särskild slipvagn efter sig och kör

ständig runt banan för att hålla rent. Det är således besökarnas skor och rörelsen mot golvet som rör upp dammet som sedan lägger sig på rälsen. Detta innebär att även odubbade däck rör upp mycket damm på vägarna och skulle sannolikt göra det även om inte dubbdäcken fanns. Det har varit tyst om resultatet av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan i Stockholm, som nu har funnits i fyra år och det ligger nära till hands att tro att partikelproblemet är långtifrån löst. Det är helt enkelt för mycket trafik.

Dubbdäck behövs

Den relativt höga användningen av dubbdäck, trots många års propaganda för att övergå till dubblöst, visar att dubbdäcken verkligen behövs. Kommunerna som har problem måste istället satsa på slitstarkare vägbeläggningar, bättre underhåll av gatorna och bättre kollektivtrafik så att alla kan färdas och gå i staden utan problem. Slitstarka beläggningar som röd porfyr fanns på 70- och 80-talet, men blev uppenbarligen för dyra, det var billigare att lägga sämre stenkvaliteter. Nu är det istället tänkt att de som vill köra säkert, skapa säkerhet för andra som kör dubblöst samt förbättrar friktionen året om, skall straffbeskattas för något som alla bilister, oavsett däck orsakar. Inför inte denna orättvisa extraskatt! Möjligen vore det mera rättvist med en vinterdäcksskatt.

Halvard Nilsson
Tidigare utvecklingschef hos
Gislaved Däck 1972-1994
Hedersmedlem i Scandinavian
Tyre & Rim Organization, STRO





**STYRKA:
VIBRATIONSFRI
KÖRNING**

VÄGKRAFTMÄTARE

**HUNTER Road Force Touch®
GSP9700 INKL. LYFT**

KAPACITET: RULLTRYCK MED UPP TILL
567 KILOS TRYCK (SIMULERAR KÖRNING).

STYRKA: ELIMINERAR VIBRATIONS-
PROBLEMEN (UNIK EGENSKAP).

TEKNIK: PEKSKÄRM, LASERINDIKERING,
LEDBELYSNING OCH SMARTWEIGHT®
BALANSTEKNOLOGI.

031-748 34 00 • INFO@OPUS.SE

**OPUS
EQUIPMENT**

PUMA[®]

TRUCK & BUS TIRES



powered
by



MARANGONI 
G E R M A N Y



GUMMISERVICE

Gummiservice Sverige AB · Sarpsborgveien 121 · N-1640 Råde · Tlf 054 85 37 00
post@gummiservice.no · www.gummiserviceab.se

Continental Ice Contact 2 –

Klister ger grepp



Continental's nya vinterdäck med lättviktsdubb som skonar vägarna uppvisade mycket stabilt grepp vid våra prov.

Continentaldubbarnas utveckling från 2003 med rund dubb till den nya mindre dubben år 2014.



Continental's nya dubb-däck IceContact 2 har upp till 50 procent fler dubbar beroende på dimension och fem procent bättre isgrepp än föregångaren Ice Contact, förutom att det är bättre på snö. Tack vare en ny teknologi med 25 procent lättare och "fastklistrade" dubbar ska däcket både klara kraven för vägslitage och behålla dubben betydligt längre. Däck Nytt bekantade sig med nykomlingen på bana i nordfinska Levi.

Text: Bengt Edman,
foto: Continental

Den nya lättviktsdubben på IceContact 2 har tagits fram ihop med den finska dubbtillverkaren Tikka. Detta på basis av en ny metod att undersöka dubbars vägslitage som Continental och Karlsruhes universitet utvecklat.

Testerna visade att ju mindre och lättare dubb desto mindre slitage, säger Continental – vilket väl var föga överraskande, men innebar att Continental kunde öka antalet dubbar avsevärt utan att vägslitaget blivit större än på föregångaren.

Upp till 200 dubbar

Det nya däcket får 195 till 200 dubbar beroende på däckdimension, vilket kan jämföras med de 130 som IceContact hade med godkänt vägslitage. Antalet dubbrader har också ökat från åtta till 18 optimalt fördelade så att alla dubbar får ett eget "spår".

Dessutom har slitbanan små avledare i form av "isfickor" runt

som varar...

dubben som slungar ut krossad is och hindrar den från att packa sig och minska utsticket. Därmed ökas greppet, framförallt vid inbromsning.

Allt sammantaget har detta gjort att greppet på torr väg ökat med nio procent, medan förbättringen på is blivit störst vid bromsning och drivning – åtta procent. Alla andra egenskaper av betydelse för trafiksäkerheten är jämbördiga med föregångarens.

Sitter som klistrade...

En intressant nyhet är förankringen av dubben. Enligt Continental är man den första tillverkaren att använda en teknologi som får dubbarna att sitta kvar fyra gånger stadigare än vid konventionell dubbning.

Det hela går ut på att man belägger dubben med ett vidhäftande medel innan den med en robot monteras i däck. Slutligen hettas dubben och däck upp så att en kombinerad vulkning/limning uppstår mellan dubb och däck. Resultatet blir att varje dubb klarar dragkrafter på upp till 50 kg utan att lossna från däck.

Fickbevis

Bevis för detta fick vi när en finsk rallyförare körde en Porsche försedd med IceContact 2. Förutom att däck visade sig synnerligen kapabelt på is så satt alla dubbar kvar trots att finländaren piskat Porschen otaliga varv runt banan under en hel dag. Själv avböjde jag dock en åktur i Porschen, för om man som jag är rätt "fullvuxen" är det lika svårt att komma ur som i en rallybil för alla störtbågar och fyrpunktsbälten...

IceContact 2 har också fått ett nytt asymmetriskt mönster där utsidan med sina sinusvågformade sajpnings i klackarna ska sörja för bra kurvgrepp medan insidans klackar har en sajpnings som ger gott broms- och driv-

grepp. Gummit innehåller bland annat ett flertal polymerer, samt mycket silica och rapsolja. Allt för att göra mönstret flexibelt och greppande i kyla.

10 proc kortare broms

Själva fick vi bland annat jämföra det gamla och nya däck i bromsprov på is från 45 km/tim. Det visade sig där att IceContact 2 hade i genomsnitt 10 procent kortare bromssträcka efter 20 mätningar.

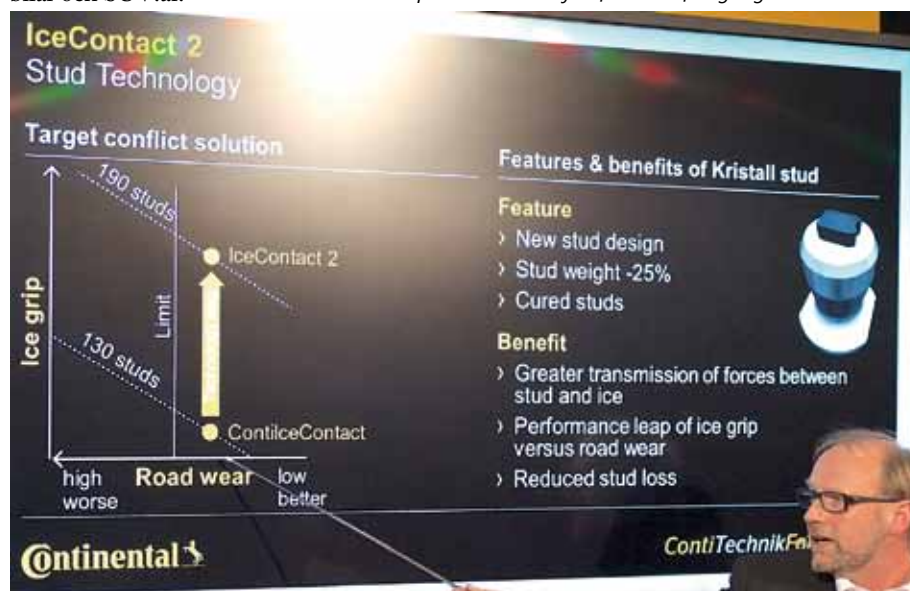
Vi fick även prova nykomlingen på kurvig isbana med både bakhjuls- och framhjulsdrivna bilar, vilket inte bjöd på några obehagliga överraskningar. Det samma gällde körningen på hårdpackad snö där däck var förtroendeingivande - vi besökte bara snövallen en gång...

IceContact 2 lanseras till hösten i 69 dimensioner för personbilar och SUV:ar.



Det nya mönstret är asymmetriskt och har sajpningsform på utsidan som gynnar kurvgreppet, på insidan sajpnings som ger bra broms- och drivgrepp. Notera spåren runt dubbarna där iskross samlas och slungas ut för att behålla dubbutsticket.

Dr Burkhard Wies, chef för Continentals däckutveckling visade förbättringarna på IceContact 2 jämfört med föregångaren IceContact.





Ingredienserna i ett vinterdäcksrecept är fler än i många kulinarisk anrättning. Kimrök (carbon black), silica, syntetgummi, Butadiene-gummi (skyddar mot olja och bensin), naturgummi, rapsolja, harts, svavel, zinkoxid, ozonskyddsvax, mm, mm.

"Gummi" - en salig blandning

När man i dagligt tal pratar om gummi i däcksammanhang rör det sig i själva verket om så mycket mer än bara gummi nuförtiden. Istället är det en blandning av en mängd komponenter och kemiska ämnen som tillverkarna laborerar med i olika mängd till däck för olika underlag, klimat och årstider. Det framgick när Continentals nya dubbdäck visades.

Av Bengt Edman

Inget enskilt vinterdäck är lika bra på alla underlag från vått till torrt, på snö, is och i temperaturer från noll till 30 minus. Därför måste tillverkarna ta fram däck för olika vinterklimat, såväl nordiska som europeiska. Och här är inte bara däckets mönster utan även gummiblandningen viktig, säger Continental. Den är avgörande för hälften av ett däckas alla möjligheter till variation i egenskaperna, allt beroende på proportionerna i de ingående komponenterna, säger Continental.

Det finns inget vinterdäck som är "rätt" för alla temperaturer, men genom att kombinera olika sorters gummi kan man variera däckets flexibilitet som passar för de vanligaste temperaturerna i det område där det används. Ett alltför mjukt däck har väsentligt

kortare livslängd, men å andra sidan får ett nordiskt däck inte hårdna för fort om det ska bibehålla greppet.

Sommardäck hårdnar vid +7

För att demonstrera egenskaperna hos olika gummiblandningar för oss journalister använde sig Continental-folket av de två motpolerna sommar- och nordiska vinterdäck. En provbit av varje hade lagts i en frysbox med temperaturen -40. När de slog med en hammare mot sommargummit gick det i tusen bitar – med vinterblandningen hände ingenting och gummit var fortfarande mjukt och böjligt. Vi fick också veta att ett sommar- däck börjar hårdna redan vid sju plusgrader!

Vid utvecklingen av ett vinter-

däck används ett femtontal huvudkomponenter bestående av 1 500 olika material. Viktigast är polymerer (gummin), kimrök och silica (kisel) som fyllnadsmedel, mjukgörare samt "acceleratorer" (zinkoxid och svavel) som påskyndar vulkaniseringen och gör gummit elastiskt.

Kimrök och silica används för att variera däckets väteegenskaper och slitstyrka. Silican, som tillkom för cirka 20 år sedan, ger bra bromsgrepp på våta och samtidigt litet rullmotstånd. Genom att använda dessa två medel i olika proportioner kan slitstyrka avvägas mot vätgrepp.

Harts och oljor, däribland rapsolja, är mjukgörare. Ju mer olja desto mindre styvhet i gummit, ju mer harts desto flexiblare däck även i kyla.

Vinterdäck med sommar- mönster

En intressant punkt i programmet var körning på snöbana för att visa gummiblandningens betydelse för greppet kontra mönstret. Vi fick prova däck med 1) vinterblandning/vintermönster, 2) sommarblandning/vintermönster och 3) vinterblandning/sommarmönster.

Skilnaderna rent subjektivt var inte markanta – troligen för att vädret i Lappland den här dagen var ovanligt mildt. Bäst klarade sig dock som väntat det riktiga vinterdäcket, nr 1 med vinterblandning/vintermönster, tvåa kom sommarblandning/vintermönster och sist däck med vinterblandning och sommarmönster. Men vid kallare väderlek hade trean med vinterblandning/sommarmönster säkert närmast sig tvåan.

STARCO



STARCO Tusker

STARCO Unicorn

KENDA K-610

Leverantör av MASSIV-
och LUFTGUMMIDÄCK
till GAFFELTRUCKAR



En av EUROPAS STÖRSTA LEVERANTÖR av DÄCK &
FÄLG till SLÄP- OCH HUSVAGNAR

KOM IGÅNG MED se.starcoshop.com



1
Sök
produkter

2
Lägg till produkter
i varukorg

3
Utför
beställning

Scanna QR
koden och besök
STARCO shopen
redan idag



Första vinterdäcket med rullmotstånd A

Nokian blev den första däcktillverkaren med ett vinterdäck som klarar beteckningen A när det gäller rullmotstånd enligt EU:s däckmärkning. Det är det nya vinterdäcket Hakkapeliitta R2 i dimensionen 155/70 R 19 84Q. Däcket är speciellt utvecklat för elbilen BMW i3 och finns redan ute på marknaden.

-Vi är stolta över att kunna presentera det här nya innovativa däcket som ger bättre vintergrepp och längre räckvidd för moderna elbilar, säger Jarno Ahvenlammi, produktutvecklingschef på Nokian Tyres.

Styv däckstomme

-Vår nya noggrant testade teknik gör däckstommen mycket slitstark och styv vilket tillsammans med många nya materialkomponenter minimerar däckets värmeutveckling och formförändringarna inne i däcket när det rullar mot vägen, fortsätter han. Det gör att däcket har ett mycket lågt rullmotstånd i världsrekordklass. Vi kommer i fortsättningen att även använda liknande teknik på våra andra vinterprodukter.

För att utveckla däckets låga rullmotstånd krävdes en helt ny gummiblandning. I den nya blandningen bildar molekylkedjorna och silicapartiklarna en stark men flexibel kombination. Lamellerna fungerar aktivt utan att påverkas av variationerna i greppet eller temperaturen. Det ger blandningen ett bra is-, snö- och våtgrepp. Blandningen innehåller även rapsolja som ger ett bra skydd mot rivskador.

Samma slitbanemönster

Däcket har samma slitbanemönster som Hakkapeliitta R2 med grepp-partiklar enligt kon-



Nokian har utvecklat världens mest energisnåla dubb fria däck med beteckning A för rullmotstånd. Däcket är speciellt utvecklat för elbilen BMW i3.

ceptet Cryo Crystal som är diamanthårda partiklar som finns i gummiblandningen samt pumplameller.

-Vid utvecklingen av våra produkter har vi ett nära samarbete med de ledande biltillverkarna för att kunna erbjuda bilförarna i Norden produkter av hög kvalitet även när det gäller el- och hybridbilar. Vi har vunnit över 40 av höstens vinterdäcktester, vilket även det är ett rekord inom branschen, säger Petri Niemi, försäljningschef på Nokian Tyres.

Ny version

En annan version av det nya däcket har utvecklats speciellt för nya elbilen BMW i8. Däcket är i dimensionen 215/45 R 20 95R XL och finns på marknaden under februari, mars månad.

NOTERAT

Hankook-däck till Audi Sport TT Cup

Hankook har valts av Audi som förstahandspartner för Audi Sport TT Cup. Den internationella mäkestävlingen som bygger på den nyutvecklade Audi TT racingversion som kommer att köras inom ramen för DTM i år. Den har lanserats för att ge unga internationella racingförare en möjlighet att få in en fot i den professionella motorsporten. Tävlingsbilarna är nya Audi TT och däcken är tävlingsdäcket Ventus Race.

NOTERAT

Continental invigde testanläggning

Continental har utökat sin forskning och utveckling inom divisionen däck i Puchov i Slovakien. En ny anläggning i form av ett trevåningshus har byggts och invigdes i slutet av förra året av Slovakiens premiärminister Robert Fico. Investering uppgår till cirka 7,5 miljoner euro, cirka 71,2 miljoner kronor. Investeringen ingår i de miljardprogram som Continental beslutade 2011.



Oavsett väder,
tar vi dig till målet.



EfficientGrip Performance

A-klassat våtgrepp och rullmotstånd* - den högsta klassificeringen enligt EU:s däckmärkningsregler.



Läs mer på
www.goodyear.se

#MYFEELGOODPLACE

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

* 8 storlekar av 76 har A-klassat våtgrepp och bränsleeffektivitet samt) väg, 68 db, för externt rullningsbuller enligt förordning EG nr 1222/2009. Merparten av storlekarna har A-klassat våtgrepp, B-klassad bränsleeffektivitet och) väg, 68 db, för externt rullningsbuller. Klassificeringen kan variera mellan olika storlekar. Du hittar mer information på www.goodyear.se

Framtidens däck på



Med det nya Selfseal-däcket presenterade Michelin det punkteringsfria däcket. Däcket klarar att täcka till en skada upp till sex millimeter utan att tappa någon luft. Det nya däcket kommer som originaldäck på en Volkswagen-modell redan i vår.

Av Björn Sundfeldt
(text och foto)

Punkteringar är ju numera ovanliga i västvärlden, men fortfarande ganska vanliga i många mindre utvecklade länder. Vid framtidseminariet Challenge Bibendum 2014 i kinesiska Chengdu premiärvisade Michelin sin lösning på problemet – Selfseal, ett däck som lagar sig själv.

Med sitt nya Selfseal-däck anser Michelin att man lyckats konstruera ett verkligt punkteringsfritt däck, och att nyheten presenterades på ett framtidseminarium i Kina är förstås ingen slump.

Olika uppgifter

Uppgifterna om punkteringsfrekvensen i olika delar av världen varierar en del beroende på statistikens ursprung, men i västvärlden tycks det statistiska punkteringssnittet ligga mellan 7 500 mil och 10 000 mil. I de värst drabbade länderna i Sydostasien får man däremot i genomsnitt punktering efter bara ungefär 300 mil!

Prototyp

Redan våren 2011, vid Michelin

Challenge Bibendum i Berlin, visade Michelin en prototyp till ett punkteringsfritt däck. Det visade sig dock att den konstruktionen fungerade dåligt för serieproduktion och utvecklingsavdelningen fick börja om från början. Men nu är det självläkande däcket i serieproduktion och kommer som standard på en ännu så länge hemlig VW-modell redan i vår. Sedan kommer däcket successivt i fler dimensioner inklusive några avsedda för lätta transportbilar.

Odramatiskt

Vid presentationen i Kina gavs möjlighet till ”provpunka i praktiken” och DäckDebatts utsände tvekade förstås inte och – kanske inte helt oväntat – var det en full-

ständig odramatisk upplevelse.

Långsamt styrde jag en VW Passat (som heter Magotan i Kina) upp på en ”spikplatta” och fick tre hål i däcket. Sedan körde jag en slinga på drygt två kilometer, vid flera tillfällen i plus 100 km/h – men inget hände. Bilen var hur stabil som helst och åter vid punkteringspunkten inne på ”arenan” konstaterades att lufttrycket under provrundan inte sjunkit alls, fortfarande 2,2 bar.

Klibbig massa

Inuti Selfseal-däcket finns en gul lite klibbiga massa, som är gummbaserad men med hemliga ingredienser. Massan ökar däckets vikt med cirka ett kilo, men den tätar direkt om det inträngande föremålet inte är grövre än

6 mm. Vid grövre inträngande föremål tätar massan också, men inte direkt och kanske inte för evigt, och däcket måste då bytas.

Men cirka 80 procent av alla punkteringar orsakas enligt Michelin av spikar eller andra tunna vassa föremål, och om bilen då har Selfseal-däck märker föraren aldrig att däcket punkterats och han eller hon kan köra vidare tills däcket är utslitet.

Inte först

Michelin är dock inte först med självläkande däck. Continental har sedan flera år ett liknande däck, ContiSeal, men är lite försiktigare i sin kundkommunikation och rekommenderar att däcket ska kontrolleras av fack-

framtidseminarium

man och eventuellt bytas efter skada. ContiSeal originalmonteras på flera olika VW-modeller och även på Rolls-Royce.

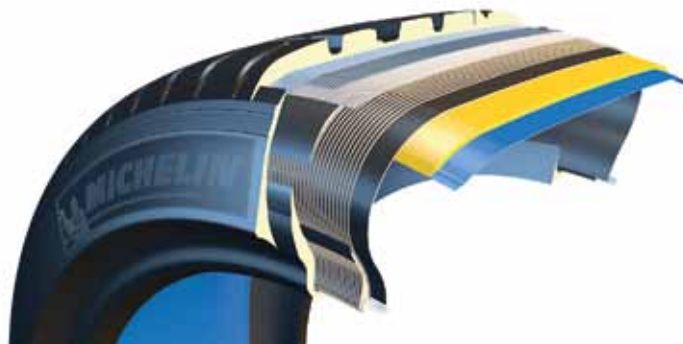
Är mogen

Selfseal-tekniken är rimligen mogen för ett genombrott. Om det fungerar lika bra som det verkar – och som Michelin och Conti uppger – lär de tunga och lite klumpiga run flat-däcken gjort sitt. Framöver får vi nog se bilar utan både reservhjul och domkraft – lägre kostnader, frigjort

utrymme och 20 – 25 kilos viktminskning lär biltillverkarna inte tacka nej till.

Smalare däck

Framöver får vi också se högre och smalare däck med högre lufttryck, i alla fall om Michelins vice utvecklingschef Terry Gettys är bra på att spå in i framtiden. Och är han det får fler bilar också höj- och sänkbar fjädring så att de på motorvägar kan ligga lågt och därmed minska luftmotståndet.



I däcket finns en gul klabbig massa som är gummibaserad som vid punktering täcker till hålet i slitbanan. Den nya massan i däcket ökar däckets vikt med ett kilo.



Den som presenterade nyheten var Michelins vice utvecklingschef Terry Gettys som också ser det som troligt att det i framtiden blir smalare däck med högre tryckluft.

Fem deltävlingar i RallyX-mästerskap

Det blir fem deltävlingar i årets RallyX-mästerskap för Supercar och Supercar Lites.

ger nu vidare på den grund vi lade i fjol, säger Jonas Lundin, VD för STCC som driver RallyX-mästerskapen. Ny tävlingsplats i år är Kalix.

Tävlingar:

8-9 maj STCC Volvo Race Skövde.
11 juni Strängnäs.
18 juli Kalix.
1 augusti Arvika.
11-12 september Solvalla.

Premiären körs tillsammans med STCC på den nya banan på Skövde flygplats och finalen kommer att köras på Solvalla.

-Fjolårets RallyX-säsong var den första i ordningen och vi byg-

NOTERAT

Däckmönster blir klädmode

Skulle ni vilja gå omkring i ett plagg med mönster som bildäck? Detta är inte främmande för Japanske Toyo Tire & Rubber Co. Ltd. som omsatt tanke i handling och sammanfört tuffa däckmönster med kvinnligt mode. Följden har blivit en serie "Yukata", en traditionell kimono för sommarbruk. Varifrån däckmönstren tagits? Jo från Proxes R1R, Open Country M/T samt Nanoenergi 0.

NOTERAT

Även Goodyear nu med "intelligent däck"

Goodyear visade upp ett tvåkanaligt Dunlop Sport Maxx RT på bilsalongen i Genève. Däcket var utrustat med ett mikrochip som var fäst på insidan av slitbanan.

– Ett intelligent däck, menar Goodyearfolket och berättade att chipet gör det möjligt för föraren att kommunicera med däcket via bilens egna datorsystem. Informationen handlar om lufttryck, värme och identifieringsdetaljer.

Specialutvecklat däck för Mercedes C-klass

Vredestein har tillsammans utvecklat och designat ett däck för Mercedes-Benz C-klass. Däcket är skraddarsytt för Mercedes-bilarna och har beteckningen Ultrac Vorti. Däckets slitbanemönster har utvecklats i nära samarbete med den italienska formgivaren Giugiaro.

-Vi har utvecklat ett däck som översätter den dynamiska förmågan hos den nya C-klassen på vägen, säger Carlssons VD Markus Schuster.

Ingenjörer och testförare från båda företagen har arbetet tillsammans för att utveckla däcket som finns i 19-tums storlek. Däcket är klassat för över 300 km/h. På däcksidan finns Carlssons logotype.

Carlsson Vredestein Ultrac Vorti kommer enbart att finnas i dimensionerna 225/40 ZR 19 och 255/35 ZR 19 och kommer bara att finnas hos Carlssons.

Michelin lanserar: Det luftfria däcket



De mjuka flexibla ekrarna anpassar sig till underlaget utan att det uppstår någon punktering eller skada på däcket.

Michelin har startat produktionen av det luftfria radialdäcket Tweel i en nybyggd fabrik i Nordamerika för kommersiellt bruk. Michelin X Tweel Ainess Radial Tire är ett däck som består av ett nav som förenas med slitbanan via mjuka flexibla ekrar av polyurethane och fungerar som en enhet.

Till skillnad från konventionella däck är Tweel inte luftfyllt och är därmed en definitiv lösning på risken för punktering som drabbar verksamheter inom anläggning, konstruktion, återvinning och jordbruk.

Möta behovet

-Tweel som kommer att tillverkas i South Carolina är ännu ett bra exempel på koncernens innovativa förmåga att hitta svar på våra kunders utmaningar, säger Pete Selleck, VD för Michelin i Nordamerika. Konceptet togs fram i Greenville i South Caro-

lina vid ett av Michelins tre globala forsknings- och utvecklingscentrum. Det kommer att möta behovet från en växande kommersiell marknad.

Den nya fabriken ger också möjligheter för Michelin att öka produktionen av X Tweel SSI skidsteer-däcket och starta tillverkningen av det nya X Tweel Turftm-däcket som kommer att originalmonteras på John Deere Ztraktm 900 kommersiella gräsklippare.

Försprång

-Vi utmärker oss från konkur-

renterna genom det första kommersiella luftlösa radialhjulet Tweel. Det bekräftar vårt försprång för nästa generation av mobilitet, säger Ralph Dimenna, chef för Michelin Tweel Technologies. Tweel ger oss möjligheter att komma in på nya marknader och förstärka närvaron i existerande affärssegment inom marknaden för låghastighetsdäck. Industrin söker efter lösningar som ökar produktivitet, säkerhet och lönsamhet. Att tillgodose kundernas behov är det centrala i vår framgångsstrategi.

Den nya 12 500 kvadratmeter

stora anläggningen i Piedmont i South Carolina är Michelins tionde fabrik i South Carolina och den 16:e i USA. Investeringen i den nya anläggningen uppgår till cirka 50 miljoner dollar.

Är det enda

Däcket X Tweel presenterades första gången som prototyp på bilsalongen i Paris 2004 och är den enda kommersiella produkten i sitt slag. Det arbetar med traditionell radialdäcksteknik men utan luft och eliminerar därmed risken för punkteringar.

Wheelsystem360»

DÄCKFÖRVARING OCH HJULHANTERING



SVENSKA LAGER HAR TAGIT FRAM ETT HELT NYTT KONCEPT - WHEELSYSTEM360

Wheelsystem360 är ett koncept, som förändrar, förnyar och förbättrar det sätt som branschen hanterar och förvarar däck och hjul på. WS360s målsättning är att vara marknadsledande och skapa Europas bästa ställage och lyfthjälpmiddel för däck- och bilbranschen.

Nu erbjuder vi ett nytt koncept för att vara den ledande leverantören på marknaden inom hantering och förvaring av däck och hjul - **Wheelsystem360**.

FORDONSVERKSTAD!
F & B 2018, KILABERGEN, STOCKHOLM

Vi ses i monter D:19



Svenska Lager AB
Fredsgatan 25
SE-331 52 Värnamo

Tel: +46(0)46-540 70 01
email: office@ws360.se
www.ws360.se

WS360»

Valla Däck har övertagit försäljningen av Falken

Valla Däck (VDF-Group) tog vid nyår över försäljningen av Falken från Anderstorp Däck. Falken är ett japanskt däck som ingår i Sumitomo-koncernen och tillverkas i Japan. De som först importerade Falken till Sverige var Franska Däckimporten som sedan övertogs av Anderstorp Däck.

-Officiellt tog vi över försälj-

ningen vid nyår, säger Conny Gustafsson, Valla Däck. I höstas övertog vi de däck som fanns i Anderstorp och har sedan utökat det med 10 000 däck från Sumitomos centrallager i Tyskland.

Fler däck

-Samtidigt är flera containers med däck beställda. Så när vårsäsongen drar igång kommer vi att ha ett lager av alla volymdimensioner och även en del udda dimensioner på plats här i Valla, fortsätter han.

Falken har ett heltäckande däckprogram av personbilsdäck utom dubbdäck.

Gammalt företag

Med att Anderstorp Däck upphör försvinner ett gammalt företag inom däckbranschen. Det startades först som ett regummeringsföretag under namnet AGI. Det döptes sedan om till Anderstorp Däck och efter några år avvecklades regummeringen.

Fastigheten i Anderstorp står nu tom och kommer att säljas eller att hyras ut. Ägare till Anderstorp Däck var bröderna Sven och Bengt Sporre.

NOTERAT

OE-leverantörer i USA vädrar morgonluft

Däckproducenterna och leverantörerna till bilindustrin på den nordamerikanska marknaden vädrar morgonluft. Bilförsäljningen ökar nämligen kraftigt, boostad av lägre bränslepriser och en tillväxande USA-ekonomi. I fjol såldes 16,4 miljoner nya personbilar och lätta last och den siffran väntas i år enligt branschföreträdare, öka med drygt 8 procent.

Störst ökning väntas för pick-ups och lätta last beroende på att industriproduktionen, husmarknaden och byggandet nu tar fart igen.

Blev årets nätbutik

Vid en omröstning som Prisjakt genomförde under november månad blev Däck 365 årets nätbutik i kategori Bil och Garage. Företaget har funnits med inom däckbranschen som grossist i många år och startade näthandel 2009.

-Det känns hedrande att av kunderna som handlar på nätet ha blivit vald till årets nätbutik, säger Steine Gretarsson, Däck 365. Enligt omröstningen har vi lyckats kombinera bra service, låga priser samt ett bra samarbete med verkstäder.

Alla däck

Företaget säljer däck och fälg både direkt till konsument via Internet och till verkstäder.

-För verkstäder har vi en speciell inloggning där de kan beställa vad de behöver. Vi har däck från alla stora däcktillverkare samt egen import av budgetdäck från Kina. Så för däckhandeln är vi en komplett grossist som många verkstäder har upptäckt, fortsätter han.

Utbudet av däck och fälg på nätet har ökat för varje år. Enligt beräkningar som har gjorts svarar Internet för cirka sex procent av däckförsäljningen i Sverige.

Gelleråsen ersätter Mantorp

Det blir förändringar i årets STCC när det gäller tävlingsbanor.

De sju tävlingarna kommer att inledas i Skövde den åttonde och nionde maj på en ny bana anlagd med hjälp av samma mobila lösning som har använts på Solvalla och Östersund.

Efter ett års frånvaro kommer Kanonloppet på Gelleråsen tillbaka.

Årets STCC-kalender:

8-9 maj. STCC Volvo Race Skövde.

29-30 maj. Anderstorp Raceway.

5-6 juni. Göteborg City Race.

10-11 juli. Västkostloppet Falkenberg.

14-15 augusti. Kanonloppet Gelleråsen.

11-12 september. Solvalla.

25-26 Ring Knutstorp.

Fullsortiment på traktordäck diagonal Petlas!

Traktordäck Radial 65-,70- och 85-profil

Lastvagnsdäck Diagonal med
rull, lugg och grävmonster

Implement, vagns- och personbilsdäck

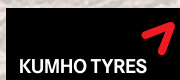
För prislista i pdf - Se vår hemsida:
www.angsmaskincentral.se



Vår nya adress:

Jönköpingsvägen 1 • 571 34 Nässjö

Tel: 0380-55 64 30 • Mail: angsmaskincentral@telia.com



Blanka order blir effektivare

Däckpartners projekt med blanka order börjar nu hitta sin form. Målsättningen är att de order som kommer in ska kunna gå direkt in i de utvalda däckleverantörernas ordersystem. De däckleverantörer som medlemmarna har att välja på inför sommaren är Michelin och Goodyear i premiumklassen och Yokohama samt Apollo i mellanprisklassen.

-Vi börjar nu hitta formen för en mer effektiv hantering hur vi ska utveckla systemet, säger Mats Andersson, Däckpartner. Framst gäller det att få en smidig övergång av de blanka order vi får in som förs över till de däckleverantörer som har lämnat den bästa offerten. Inför upphandlingen av somraddäck fanns 50 856 däck som bas för leverantörerna att beräkna sin offert på.

Populärt

-Sedan vi startade med de blanka orderna har systemet växt och blivit allt mer populärt hos våra medlemmar, fortsätter Andersson. Samtidigt har vår roll som neutral rådgivare för däckinköp märkbart ökat, vilket vi märker vid alla de förfrågningar vi får från

medlemmarna som kontaktar oss.

Själva systemet bygger på att medlemmarna i Däckpartner skickar in order på hur många däck i premiumklassen och mellanprisklassen de vill ha. Det antalet däck utgör sedan basen i den upphandling som sker där alla däckleverantörer får lämna offert.

Fler däck

-En del medlemmar anser det för tidigt att lämna uppgifter hur många däck de planerar att beställa, säger Andersson. Trots det får vi en bas som leverantörerna kan lämna offert på. Under de år vi har hållit på med systemet vet nu leverantörerna att det blir fler däck än vad de lämnar offert på.

De leverantörer som har valts ut i upphandlingen besöker varje medlem under januari och februari för komplementorder.

-De priser som har lämnats i offerten gäller. Dessa komplementorder som leverantörerna svarar för är nästan lika stora de som lämnades vid offertupphandlingen, förklarar Andersson. Det gör att de leverantörer som har varit med under de år vi har hållit på har fått en erfarenhet av hur många däck det handlar om efter det att komplementorderna har kommit in.

Sidoavtal

Grunden för medlemmarnas inköp gäller de leverantörer som har utsetts vid upphandlingen.

-I några fall har vi gjort upp sidoavtal efter medlemmarnas önskemål med några leverantörer,

säger Andersson. Men målsättningen är att inte spreta ut för mycket utan hålla fast vid den grund vi har för offertupphandlingen.

Det som gör att Apollo för första gången är med i upphandlingen är att Däckpartner har ensamrätt av dessa däck i Sverige.

NOTERAT

Goodyear sponsrar Skicrosslandslaget

Goodyear har gått in som sponsor för det svenska skicrosslandslaget med sikten inställt på OS i Pyeongchang i Sydkorea 2018. Avtalet mellan Goodyear och svenska skicrosslandslaget innebär att Goodyear kommer att vara delaktig på gräsrots- och landslagsnivå. Målet är att göra sporten mer tillgänglig för fler utövare på ett säkert och utmanande sätt runtom i hela landet.

Audi TT och TTS med Hankook-däck

Audi har valt Hankook-däck som originalutrustning för den tredje generationen Audi TT. De nya modellerna Audi TT och TTS kommer att utrustas med tre olika dimensioner med Ventus S1 evo2.

Mitas med maskros-gummi

Mita följer Continental och ska testa däck med råvara från maskrosor. Den maskros som ska användas är den ryska taraxacum Kok-saghyz som växer naturligt i Kazakstan. Den blir ett komplement till gummi från gummitråd.

Det är inte första gången som gummi från den ryska maskrosen används. Under andra världskriget användes den på olika håll i världen, men föll sedan i glömska.

Målsättning

Mitas har som målsättning att ha den första däckprototypen klar i år. De är inte ensamma om att undersöka möjligheten att använda maskros-gummi i produktionen. Flera företag deltar i ett projekt för forskning kring råvaran.

Odlade i Europa

-Vi får ett europeiskt tillverkat jordbruksdäck producerat av planter odlade i Europa. Att plantera maskrosor i Europa kommer också att minska transporterna och därmed ge en mindre miljöpåverkan, säger Jiri Brejcha, materialutvecklingschef för Mitas i ett uttalande.

Däckverkstad i Stockholm

till salu

Däckverkstad på 550 m2 med möjlighet till närliggande lager på 870 m2 i absolut bästa läge inom Sveriges just nu mest expansiva område.

Intresserad?

Maila till mig på: john@dackiakungsholmen.se

HOFMANN



geodyna 7850p

Nu kommer balanseringsmaskinen från Hofmann som alla väntat på - **med inbyggd automatiserad hjullyft!**

Utrustad med Hofmanns smidiga automatnav naturligtvis och den senaste tekniken.

- Touch-screenprogram som är mycket enkelt att använda
- Laserscanning av fälgdata och automatisk inställning av program för viktplaceringen

-Ni som har Hofmann sedan tidigare, nu är det dags att uppgradera till geodyna 7850p!



NYHET!

TOOL TRADE AB

060-151416 - www.tooltrade.se

PERFORMTEC HJULTVÄTTMASKINER

Performtec hjultvättmaskiner rengör hjulen skonsamt och effektivt med tvättmedlet DeepForce No1 och högtrycksspolning.

Efter varje tvätt behandlas spillvattnet med ett neutraliseringsmedel för att det ska bli pH-neutralt igen.

BigWheel - den enda hjultvättmaskinen på marknaden som tvättar alla fyra hjulen samtidigt, speciellt framtagen för hjulhotell och förvaringstvättning.

Modular - smidig maskin för ett hjul i taget, perfekt för löpande tvättning i däckverkstaden.

Passa på att köpa originaltvättmedel till era Performtec-tvättar inför vårsäsongen! - för bästa tvättekonomi och tvättresultat.



Reparationstest i 300 km/h

För att visa att reparationsmaterialet håller och inte separerar när däckets värms upp vid körning har TÜW Nord i Essen genomfört en omfattande test av Safety Seal reparationsmaterial. Där ett av däcken testades i 300 km/h utan att lagningen släppte ut någon luft från däckets.

-Det är främst i Tyskland vi måste visa upp dessa tester för att visa att vårt reparationsmaterial klarar även höga hastigheter när däckets värms upp utan att lufttrycket i däckets minskar, säger Sven Möller, Safety Seal. För oss är det en trygghet att kunna känna oss säkra att vårt material håller.

Tätningförmåga

Det som testas är att fibern i reparationsmaterialet inte skiljer sig åt när det påverkas av däckets värme som ökar i takt med bilens hastighet utan behåller sin tätningförmåga.

Testen utfördes med två olika däck. Det första däck var ett SUV-däck i dimensionen 235/65 R 17 med hastighetsindex V (240 km/h). Däcket kördes i en testtrumma upp till 240 km/h under en timmes tid med ett lufttryck på 3,0 bar. Efter 18 timmar höll däckets samma lufttryck.

Höghastighetsdäck

Det andra däck hade dimensionen 265/35 R 19 med hastighetsindex Y (300 km/h) med ett lufttryck på 3,2 bar. Däcket kördes i en trumma under en timme med en hastighet upp till 300 km/h. Vid kontroll 19 timmar senare höll däckets samma lufttryck som innan testen. TÜW Nord testar främst däck och fälgar.



Den som utförde testerna hos TÜW Nord var Frank Skibbe som här placerar ett av däcken i testtunnan. Däcket körs i en timme upp till däckets topphastighet. Det som mäts är också däckets loadindex.

-Det stora på testanstalten är testerna av fälgar som innefattar nästan alla som säljs i Europa. De utsätts för en omild behandling innan de blir godkända, säger

Möller. En mängd prototyper testas som sedan aldrig kommer ut på marknaden trots att de är godkända.

Michelin tillbaka i STCC

Inför årets säsong kommer Michelin tillbaka som officiell däckleverantör i STCC. Fyra klasser kommer att köra på enhetsdäck från Michelin. Det är huvudklassen STCC, Swedish GT formelbilsklassen, Formel Renault 1.6 och Porsche Carrera Cup Scandinavia.

Den tidigare däckleverantören till STCC Yokohama kommer att ha kvar avtalet med V8 Thunder Cars och rallycross RallyX. Yokohama blir också profileringspartner till STCC.

För stort

-Vi hade huvudkontraktet för 2015 med STCC, säger Göran

Bengtsson, Yokohama. Men vi upptäckte i följande att det blev för stort för oss. Redan för ett år sedan kontaktade vi STCC att vi ville bryta kontraktet för i år.

Michelin har tidigare varit leverantör av däck till STCC. Tävlingsverksamheten för Michelin i Sverige sköts av Däckproffsen i Växjö som nu kommer tillbaka för att svara för däckservicen vid tävlingarna.

Ett laboratorium

-Vi är glada att få återkomma till STCC och ser fram mot att vara exklusiv däckleverantör, säger Annika Girod, sponsringsansvarig för Michelin Nordic. För oss är motorsport ett laboratorium för att utveckla framtidens däck. Så för oss är STCC ett perfekt forum.

-Vi är glada över att ha kommit överens med Michelin om ett samarbete för våra klasser, säger

Jonas Lundin, VD för STCC AB. Det betyder att samtliga STCC-team kommer att inleda säsongen med att köra på Michelin-däck.

NOTERAT

Sensorer mäter mönsterdjup

Bridgestone har utvecklat ett system som mäter och håller reda på däckslitage och mönsterdjup. Tekniken bygger på sensorer som monteras på insidan av däckets. Sensorerna sägs kunna läsa av däckets utsida och inte bara avläsa och rapportera däckmönstrets djup utan även kunna avläsa eventuellt snedslitage.

NOTERAT

Nexen upp 18 procent 2014

Sydkoreanska Nexen Tire Corporation plussade på förtjänssten under 2014 med 18 procent i jämförelse med 2013. Bakom den goda siffran ligger dels en något ökad försäljning, dels sänkta råvarukostnader. Omsättningen steg med knappt två procent till knappt 1,7 miljarder dollar. Under 2014 producerade Nexen i det närmaste 35 miljoner däck, en ökning med 7,1%.

Michelin vill dubbla Kina-försäljningen

Michelin Group vill fördubbla sin försäljning i Kina under den kommande 10-årsperioden. Idag säljer man årligen för mellan en och 1,5 miljarder euro på den kinesiska marknaden vilket skall ses mot Michelin's samlade försäljning som 2013 uppgick till 20,2 miljarder euro.



Kursplan Däckskolan 1

Våren 2015

Däckskolan ingår som ett kompetenskrav i DRF:s auktorisation. Däckskolan syftar till att skapa en bra 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.

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 1	Sundsvall	23-24 Februari
Däckskolan 1	Malmö	26-27 Februari
Däckskolan 1	Visby	2-3 Mars
Däckskolan 1	Göteborg	4-5 Maj



Kursplan Däckskolan 2

Våren 2015

Du som ska gå Däckskolan DS:2 ska ha minst två års yrkeserfarenhet i branschen och har gått Däckskolan 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.

Däckskolan DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss/lastbilsservice – tyngre fordonsservice.

Kurs	Ort	Datum
Däckskolan 2	Stockholm (Skärholmen)	18-19 Februari
Däckskolan 2	Visby	4-5 Mars
Däckskolan 2	Östersund	9-10 Mars
Däckskolan 2	Luleå	11-12 Mars

Nokian Tyres vinst ökade

Trots minskad omsättning med 8,7 procent och minskat rörelseresultat med 19,9 procent ökade Nokian-koncernen sin vinst efter skatt med 12,9 procent. Vinsten uppgick till 208,4 miljoner euro, cirka 1,9 miljarder kronor. Även kassaflödet ökade med 40,7 procent.

-Den kraftiga nedgången av oljepriset tillsammans med fortsatt svaga ryska och CIS-valutor samt ekonomier påverkade negativt vår försäljning och vårt resultat, säger VD Ari Lehtoranta, Nokian Tyres. Vi lyckades dock förstärka vår marknadsställning på alla våra marknader och fortsatte att förbättra vår effektivitet.

Rörelsevinst

-Valutakursändringarna minskade vår omsättning för helåret med 99,9 miljoner euro (cirka 939 miljoner kronor). Det tillsammans med förändringar i produktmix och pristryck ledde till att vårt rörelseresultat minskade med 3,1 procent. Genom minskade råvarukostnader, bättre produktivitet och bra kostnadskontroll blev lönsamhet på rörelseinstnivå 22 procent.

Distributionsnätet Vianor expanderar och antalet Vianor-anläggningar uppgår till 1 355 och NAD-nätverket omfattar 869 anläggningar.

-Vi har startat ett nytt N-Tyre partnerkoncept i Ryssland och i konceptet ingår nu 53 anläggningar, säger Lehtoranta.

Personbilsdäck minskade

Försäljningen av personbilsdäck minskade med 11,8 procent och deras andel av bolagets totala försäljning var 68,4 procent. Försäljningen av tunga däck minskade med 0,4 procent och deras andel

var 10,2 procent av den totala försäljningen. Vianors försäljning ökade med 0,7 procent och dess andel var 21,5 procent av bolagets totala försäljning.

Försäljningen till de nordiska länderna ökade med 1,2 procent, vilket var 40,3 procent av bolagets totala försäljning. Försäljningen till Ryssland och CIS-länderna uppgick till 33 procent vilket var 25,5 procent av bolagets totala försäljning. Vilket är en minskning då försäljningen för 2013 uppgick till 34,2 procent av bolagets totala försäljning. Försäljningen till övriga Europa minskade med två procent, vilket utgör 24,4 procent av den totala försäljningen. Försäljningen till Nordamerika ökade med 16,8 procent och utgör 9,1 procent av den totala försäljningen.

Vianor har lyckats

Vianor har lyckats med sitt strategiska mål att öka distributionen och att erövra nya marknadsandelar i det utmanande marknadsområdet, enligt årsrapporten. Jämfört med 2013 förbättrades omsättningen trots att den negativa utvecklingen av svenska och norska valutakurser gentemot euron påfrestande omsättningen. Försäljningen ökade mest inom segmentet bilservice och bilreservdelar. Försäljningen ökade mest i Norge räknat i lokal valuta. Detaljhandels andel var 52 procent av Vianors totala försäljning.

Den gradvisa förändringen av verksamhetsmodellen från däckförsäljning till bilservice fortsatte under fjolåret med flera förvärv av bilverkstäder. Under fjolåret förvärvades i Norden totalt 56 bilverkstäder som integrerades i Vianors anläggningar. Serviceförsäljningen ökade med sex procent och bilserviceförsäljningen ökade med 23 procent.

Utökat nät

Vianors franchising och partnernätet utökades i fjol med 149 nya försäljningsställen på Nokian Tyres kärnmarknader. I slutet av fjolåret ingick 1 355 försäljningsställen varav 1 166 var partnerföretag. Vianor är aktiv i 27 länder och mest aktiva i Norden, Ryssland och Ukraina.

Den enkla partnermodellen Nokian Tyres Authorized Dealer (NAD) fortsatte att expandera under fjolåret med 437 nya försäljningsställen till 869 försäljningsställen i 14 centraleuropeiska länder och i Kina. Det nya

Nokian Tyres partnernätverk N-Tyre har 53 anläggningar i Ryssland och Kazakstan.

Enligt årsrapporten förväntar sig inte Nokian Tyres några större förändringar i år. Försäljningen av personbilsdäck i Norden minskade med en procent i fjol jämfört med 2013.

Lastbilsdäck ökade

Efterfrågan på tunga specialdäck när det gäller originalmarknaden av skogsmaskindäck var stor under fjolåret. Med god lönsamhet för massaindustrin tror Nokian Tyres att efterfrågan av skogsmaskiner och däck kommer att ligga på en hög nivå även i år.

När det gäller lastbilsdäck förbättrades efterfrågan under fjolåret. Inköpen av premiumdäck ökade med fyra procent i Europa och i de nordiska länderna med sex procent jämfört med 2013. Efterfrågan av lastbilsdäck förväntas i år ligga på samma nivå som förra året. I Ryssland förväntas efterfrågan minska.

NOTERAT

Continental ökade och fortsätter öka

Continental A.G. redovisade i januari i en sammanställning av de preliminära nyckeltalen för 2014 en ökad försäljning och en marginal som överstiger 11 procent.

Jämfört med 2013 ökade försäljningen för den tyska däckjätten med sina 190 000 anställda till i runda tal 46 miljarder dollar eller drygt 380 miljarder SEK. Detta trots en svag eftermarknad i Europa under sista kvartalet 2014.

För 2015 budgeterar man i den ökande nybilsförsäljningens spår en försäljningsökning i storleksordningen 5 procent.

NOTERAT

Country & Western för Bridgestone

Nashville är inte bara countrymusikens huvudstad utan även Bridgestones blivande huvudstad i USA. Den japanska däckjätten har nämligen just satt spaden i jorden för en 30 våningar hög skyskrapa i en av Nashvilles förorter. Huset skall stå inflyttningsklart i början av 2017.

Drygt 200 miljoner dollar kostar härligheten som kommer att inrymma Bridgestone Americas samlade huvudkontor och drygt 1 700 anställda.

Stocks dubbelmontage

Gripen Wheels AB har övertagit generalagenturen för Stocks dubbelmontage på den skandinaviska marknaden.

Företaget startades i England för 35 år sedan och är idag en av de

största specialisterna på dubbelmontage till lantbruksmaskiner. Dubbelmontage lagerförs nu av Gripen Wheels som spänner över ett sortiment från 24 tum till 52 tum. Samtidigt finns också reservdelar till Stocks olika dubbelmontage som omfattar de största traktortillverkarna.