

Nr. 1 - Februar 2026

Dækmagasinet

Udgivet af Dækbranchen Danmark

Historisk lavt antal biler på sommerdæk

Januar måneds dæktælling i Danmark viser sit tydelige sprog.
Ny lovgivning er en succes – vinter- og helårsdæk i massiv fremgang.

Bliv klogere på rullemodstand

– side 8

Derfor skal du vælge trykte medier

– side 23

Dét gør din brancheforening for dig

Du tænker sikkert ikke over det i din travle hverdag, for forretningen kommer naturligvis i første række. Men brug lige lidt af din tid på at læse dette og bliv lidt klogere på, hvad dit medlemskab i din brancheforening egentlig betyder.

Foreningens arbejde, for at sikre og varetage dækbranchens vilkår, både i Danmark og på europæisk plan, er en løbende opgave og det kræver en konstant indsats at sikre både dine og hele branchen interesser. Derfor er en stor del af foreningens arbejde, at mødes med politikere, styrelser, myndigheder, andre brancheorganisationer, virksomheder og enkeltpersoner, som enten direkte eller indirekte kan have indflydelse på medlemmerne hverdag.

Har du selv tiden eller overhovedet muligheden for at få taletid?

Som talerør for dig og hele dækbranchen har vores arbejde som brancheorganisation givet adgang til transportministeren, flere transportordførere, Folketingets Transportudvalg, Færdselssikkerhedskommissionen, Transportministeriet, Færdselsstyrelsen, Arbejdstilsynet, Politiet, Forsvaret og Miljøstyrelsen, for blot at nævne nogle af de vigtigste. Herunder ligger det i sagens natur, at afgive høringssvar og branchekommentarer i de aktuelle sager, som løbende kommer på dagsordenen.

Vi har et godt og tæt samarbejde med FDM, Teknologisk Institut, Rådet for Sikker Trafik og mødes løbende med en række andre brancheorganisationer i auto- og transportbranchen. På europæisk plan er foreningen medlem af de brancheorganisationer, som varetager interesserne for regummieringsbranchen -BIPAYER og producenterne af nye dæk - Tyres Europe. Og sidst men ikke mindst, har vi et tæt samarbejde med STRO og dækbranchens søsterorganisationer i hele Europa.

Og det betyder faktisk noget for din forretning. Som enkeltstående virksomhed, lille eller stor, ved vi, at bare det at få tiden til selv at varetage opgaverne, ja blot at få taletid eksempelvis hos de førstnævnte, er stort set umuligt. Derfor er brancheorganisationer til – for at varetage dine og medlemmernes interesser.

Giver alle disse møder noget?

Tja, det spørgsmål hører vi da fra tid til anden, men tænk eksempelvis på, at det er dækbranchen, som er ansvarlig for, at du kan komme af med alle de dæk, som året rundt skiftes på dit værksted – og til sommer igen – uden omkostninger, hvilket vi



har fået genindført.

Dækbranchen sætter fagligt barren for arbejdet med dæk og følge sammen med leverandørerne til branchen og de dækteknik-uddannelser, som foreningen tilbyder, ville ikke eksistere uden vores indsats. Det lange arbejde mod en vinterdækslovgivning har medført ændring af færdselsloven, så sommerdæk er i ulovlige i vinterføre, og mindstekravet til mønsterdybden på lastbildæk er blevet hævet – blot for at nævne ganske lidt af det konkrete, som er sket i Danmark den senere tid.

Derudover har vi medvirket til, at påvirke beslutningstagerne i EU til at mindske byrden i forhold til både EUDR og ESG – dermed sparer stort set alle DSL-medlemmer uanede mængder af tid, som kan bruges mere konstruktivt.

Dette arbejde – og mange andre områder, kræver tid, indsigt og fordybelse – og fremfor alt påvirkning ved aktiv indsats.

Jeg vil tillade mig at sige, at du som en aktiv erhvervsdrivende ikke har mulighed for at håndtere dette alene – for forretningen kommer jo naturligt nok i første række.

DERFOR er du medlem af en brancheorganisation, som håndterer dine interesser, faget og hele dækbranchen – også fremadrettet – og som har gjort det i mere end 100 år.



Færdselsstyrelsen
Søstergade 35
6760 Ribe

Vedr.: Deres sagsnr. 2025-1069357 – Udkast til bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse – 22. maj 2025

Vi bekræfter hermed modtagelsen af udsendt høring over bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Dæk Specialisterne Landsforening støtter den foreslåede ændring af punkt 8.02.002 (2) b), hvori kravet til minimumsmønsterdybde sættes op fra 1,0 mm til 1,6 mm på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t, og som vejer mere end 3500 kg.

Dæk Specialisterne Landsforening foreslår endvidere, at Færdselsstyrelsen hurtigst muligt foranlediger, som Færdselsstyrelsen anbefaler i Vejlebsanalysen – Sagsnummer: 2024-636208 – 10.1 "Færdselsstyrelsens anbefaling", at det undersøges om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har.

En sådan undersøgelse vil kunne afklare, hvorvidt der fremadrettet vil kunne være behov for og gevinst ved, for såvel trafikikkerhed og mobilitet, at stille yderligere krav til minimumsmønsterdybden på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t, og som vejer mere end 3500 kg, i vinterføre.

Med venlig hilsen
Dæk Specialisterne Landsforening

Volker Nitz
direktør



Dækbranchen Danmark
Høringsvej 14 · 2620 Albertslund
Tlf.: 39 63 97 79
E-mail: d@dkbdk.dk
www.dakbranchendankmark.dk

Høringssvar fra Dækbranchen Danmark vedr. Transportministeriets sagsnummer 2024-3810.

Til forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedskæring af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).

En takker for muligheden for at afgive dette høringssvar. Vi vil i vores svar kommentere på den del af lovforslaget, der omhandler dæk. Det vil sige lyder:

3. indsættes efter »sikkert,«: »at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart

31 Danmark støtter fuldt ud, at der pålægges bilisterne (både erhvervs- og af både tunge køretøjer, varebiler og personbiler) ansvar for at køre med og bakker derfor også op om lovtæksten ovenfor.

det klart, at den korte tekst åbner mulighed for fortolkning, og derfor er at bemærkningerne til lovgivningen præciserer, hvad der menes med egnede dæk. I høringsbrevet skriver Transportministeriet om formålet med lovforslaget:

r formålet med lovforslaget er at indføre, at førerens ansvar for køretøjets svarlige stand tillige omfatter, at køretøjet ved kørsel ikke er monteret med egnede dæk til den konkrete kørsel.

3 Danmark er meget tilfreds med, at det i bemærkningerne bl.a. slås fast, med, dæk med vinterdæk-mærkning har dokumenteret bedre vejgreb i å sne, is sjan. Omkring 9 ud af 10 bilister vælger at køre med vinterdæk i vinterhalvåret. Men det betyder jo også, at ca. hver 10. bil er på liden sne eller ligger i på vejene. Det er en fornuftig løsning.

35 vigtigt at påpege, at der i lovforslagets overvejelser og vejledning er et og misforståelser, som vil gøre det unødigt vanskeligt for bilisterne at ingen og for politiet at håndhæve den.

Danmark vil derfor i dette høringssvar foreslå og begrunde nogle til bemærkninger til lovforslaget, som vi mener vil være til fordel for alle forslaget yderligere et vigtigt skridt i retning af at sikre det overordnede trafikikkerhed og fremkommelighed.

for Dæk Specialisterne Landsforening · Dæk Specialisterne Landsforening · Fælleskommissionen for Regummierende Dæk
Udgivet af Dækbranchen Danmark
Administrativt af Rådet for Stille Dækikkerhed

Side 1 af 6

I denne udgave

Dét gør din brancheforening for dig	2
Historisk lavt antal biler på sommerdæk	4
Ny TI-2044 lanceret	5
Konceptbil med konceptdæk fra Goodyear	6
Ny Renault Clio med Continental-dæk	6



Applus+ Bilsyn med i dæktælling	7
Bliv klogere på rullemodstand	8
Elbusser kræver robuste dæk	10
Bridgestone lancerer Potenza Sport EVO	11



Godt nytår	12
Jorden rundt 8 ½ gange i 2025	14
To nye Pirelli P Zero til Porsche 911 GT3	15
Nokian konceptdæk med biomaterialer	15
Nyt sommerdæk fra Apollo – Aspire 5	17
Vredesteins dæksortiment til varevogne	17
Populær Truckfly-app får ny udvidet GPS	18
Digitalisering, automatisering m.v.	19
BAE tildeles guldmedalje af EcoVadis	20
Nyt Michelin til de helt tunge	21



Spar CO ₂ - brug trykte medier	23
---	----

Kære læser

For et år siden afventede vi med spænding resultatet af dækbranchens intense arbejde med styrelser, politikere og ministre, da et lovforslag om vinterdæk skulle i høring. Som bekendt blev det "kun" til en skærpeelse af færdselsloven, men så meget mere glædeligt er det så, at denne skærpeelse i allerhøjeste grad har betydet det laveste antal personbiler på sommerdæk i uge 4 – nogensinde.

Dette viser med al tydelighed, at lovgivning nytter – til gavn for trafiksikkerhed og mobilitet, og dermed kan vi med syv-

tommersøm tilbagevise, at frivillighedens vej altid er den bedste. Et argument, som ellers er blevet brugt af adskillige politikere, ministre og styrelser i årtier, når man skulle argumentere mod indførelse af lovkrav om brug af de rigtige dæk til årstiden.

Dette viser med al tydelighed, at lovgivning nytter ...

Men vi er ikke helt endnu i mål. Politiets forskelligartede måde at fortolke de nye regler på, skal der gøres op med, så bilerne ved, hvad de kan forholde sig til. Jeg har i forbindelse med dæktællingen i

uge 4 udtalt til TV 2, at politiets holdning til, at man godt kan slippe for en bøde ved at køre på sommerdæk i vinterføre – bare der ikke sker noget – ikke holder. Man slipper jo heller ikke afsted med, at køre 80 km/t, når fartgrænsen er 50 km/t – bare der ikke sker noget!

Derfor vil vi naturligvis fra dækbranchens side fortsat arbejde på, at få ensartet håndteringen af reglerne og fremfor alt eliminere tvivlen om, hvilken dækmærkning der skal definere et vinterdæk og vintereggede helårsdæk. Det burde, efter stort set alles overbevisning, være så simpelt, at krav om 3PMSF/snefnugmærkede dæk også skal indføres også i Danmark.

I sommers fik vi også indført øget mindstekrav til mønsterdybde på dæk til busser og lastbiler over 3.500 kg fra 1,0 til 1,6 mm, hvilket også er noget vi har arbejdet for længe. Her i det nye år vil vi så fortsætte arbejdet med at synliggøre – og dokumentere, at dækmønsterdybden har betydning for vejgreb ved igangsætning og opbremsning samt stabilitet ved kørsel på våde og glatte veje. Det er nemlig, på trods af brugen af dæk med den rigtige mærkning, fortsat et problem for busser og lastbiler, at få tilstrækkeligt vejgreb, når vintervejret raser i Danmark.

Dermed er et nyt år startet i den fortsatte kamp for trafiksikkerhed og mobilitet og naturligvis med dækbranchen som bannerfører.

Godt nytår herfra – og god fornøjelse med årets første udgave af Dækmagasinet.

Med venlig hilsen

Volker Nitz



Historisk lavt antal biler på sommerdæk

Den årlige dæktælling i uge 4 på offentlige parkeringspladser landet over, som foretages af Rådet for Større Dæksikkerhed, herunder Dækimportør-foreningen og FDM, viser sit tydelige sprog. Sommerens ændring af færdselsloven, som betyder at kørsel med sommerdæk i vinterføre kan straffes med bøde, har i allerhøjeste grad påvirket dækvalget denne vinter.

Sidste års stigning af personbiler på sommerdæk, især i Østdanmark, er i år gået den stik modsatte vej. Faktisk er andelen faldet med hele 8 procentpoint i øst, men også i Vestdanmark er faldet til at få øje på, nemlig 5 procentpoint. Dermed er andelen af personbiler på sommerdæk i uge 4 det laveste nogensinde med 4 % af personbilsvognparken, hvilket svarer til 117.000 biler. I 2025 var andelen af personbiler på sommerdæk 11 % og hele 316.000 biler.

Kæmpesucces med nyt lovkrav

Der er ingen tvivl om, at bilisterne er blevet motiveret til at skifte dæk, grundet risikoen for at få en bøde ved at køre på sommerdæk i vinterføre. Det har faktisk også medført, at langt flere har udvist ansvar og rettidig omhu og fået skiftet sommerdækkene på forkant, fremfor ved første snefald. Skiftesæsonen startede nemlig en måned før end normalt, allerede i oktober, hvilket naturligvis har

gjort det mere smidigt for alle, når der er bedre tid til at få orden i sagerne.

Myndighedernes holdninger til lov bragt til skamme

"Vi har ofte som modargument til en vinterdækslov hørt, at der ikke var grund til at lovgive, når bilisterne allerede i stor stil skiftede dæk til årstiden ad frivillighedens vej. Dette er med dette års dæktælling klart modbevist og glædeligt for både trafiksikkerhed og mobilitet", siger Volker Nitz, Rådet for Større Dæksikkerhed.

Andel på vinterdæk og helårsdæk steget

"Der er både sket en stigning i antal

Dæktælling januar 2026

Uge 4, 2026

Kontrolleret: 5.234 personbiler
Lokationer: 26 byer

Landsresultat

Sommerdæk 4 % ~ 117.000 biler
Helårsdæk 22 % ~ 639.000 biler
Vinterdæk 74 % ~ 2.149.000 biler

Region Nordjylland
Sommerdæk 4 %
Helårsdæk 11 %
Vinterdæk 85 %

Region Midtjylland
Sommerdæk 3 %
Helårsdæk 21 %
Vinterdæk 76 %

Region Syddanmark
Sommerdæk 4 %
Helårsdæk 21 %
Vinterdæk 75 %

Region Hovedstaden
Sommerdæk 5 %
Helårsdæk 24 %
Vinterdæk 71 %

Region Sjælland
Sommerdæk 5 %
Helårsdæk 24 %
Vinterdæk 71 %

Rådet for Større Dæksikkerhed
www.daeksikkerhed.dk

biler på vinterdæk og på helårsdæk. Vinterdæk er øget mest i øst og stigningen af helårsdæk er ens i begge landsdele," siger Volker Nitz.

Helårsdæk kan for nogle bilisters og bilypers vedkommende være en mulig vej, og er fremfor alt absolut at foretrække fremfor sommerdæk i vinterføre. Volker Nitz anbefaler dog fortsat, at bruge rigtige vinterdæk, hvis man skal være sikker på at kunne køre hver dag i vinterføre. Særligt på de tunge personbiler – og elbiler med kraftigt moment, bør man ikke gå på kompromis. "Uanset hvor meget bedre helårsdæk af god kvalitet efterhånden er blevet, så er denne dæktype fortsat et kompromis – og alt i alt er det rigtige dækvalg et spørgsmål om egen og andres sikkerhed", siger Volker Nitz – og tilføjer: "Selvom vintrene generelt er blevet mildere, så er vinterdæk fortsat det bedste valg. De er nemlig ikke kun det sikreste valg på sne og is, men også på kolde og våde veje, som det trods alt stort set er dagligt i vinterhalvåret", slutter Volker Nitz.

Fakta om dæktællingen i januar 2026 (tallene er afrundet):

- Personbiler med vinterdæk: Øst 71 % - Vest 78 % - Hele landet 74 % = ca. 2.149.000 biler.
- Personbiler med helårsdæk: Øst 24 % - Vest 19 % - Hele landet 22 % = ca. 639.000 biler.



Noter: Dæktyper er tjekket på biler som er parkeret på offentlige parkeringspladser. Procenter og bilantal er afrundet. Statistisk usikkerhed er maks. 1,8 procentpoint.

Rådet for Større Dæksikkerhed, www.daeksikkerhed.dk
Tal må videreformidles med Rådet for Større Dæksikkerhed som kilde.

Sommerdæk
Helårsdæk
Vinterdæk

Ny TI-2044 lanceret



Teknologisk Instituts standard vedrørende reparation af dæk til person-, vare- og lastbiler samt busser, er nu blevet opdateret – og er helt klart et studie værd.

Teknologisk Institut standard 2044 (TI-2044), som oprindeligt var en Dansk Standard, har efterhånden nogle år på bagen, og selvom den siden den første version er blevet opdateret nogle gange, så har de senere års udvikling på dækområdet krævet en ny opdatering.

Peter Rytter, chefkonsulent i Automobilteknik hos Teknologisk Institut er hovedmanden bag arbejdet med den opdaterede vejledning og Jesper Boe Jørgensen, formand i DSL Leverandørsektion og uddannelsesansvarlig i Dæk Specialisternes Landsforening, har også haft mulighed for at sætte et væsentlig fagligt aftryk på arbejdet.

TI-2044 specificerer de minimumskrav, der stilles til ydeevne, inspektion, mærkning og materialestyrke for permanente reparationer, der foretages på radialdæk til person-, vare- og lastbiler samt busser – og den nye version er allerede klar til gratis download på Teknologisk Instituts hjemmeside og naturligvis på



www.branchevejledning.dk

Der er sket væsentlige og vigtige opdateringer i relation til dækreparationer, som enhver professionel dækfagmand bør have indgående kendskab til, så hermed en opfordring til at få opdateret sin viden på området, allerede nu. 

Nyt liv for dækkets tekstilfibre

Vi har knækket en udfordring, der har fulgt dækgenanvendelse i årevis:
tekstilfibrene.

Nu åbner de døren til nye muligheder –
og snart fortæller vi hele historien.

Følg med i foråret!





Konceptbil med konceptdæk fra Goodyear

Goodyear og Citroën har indgået et samarbejde om lanceringen af Citroën ELO-konceptbilen, et køretøj designet til at blive et laboratorium for ideer, der udforsker nye områder, der inspirerer Citroëns refleksioner om fremtiden. Som en del af dette samarbejde har Goodyear udviklet Eagle Xplore, et skræddersyet konceptdæk, der forbedrer dækkets konnektivitet og design i en unik blanding af teknologi og stil.

Eagle Xplore – Goodyear koncept

Dækket har en orange sidevægspigmentering, som er en hyldest til bilens karakteristiske farve. Goodyear Eagle Xplore integrerer også Goodyear SightLine, en avanceret serie af dækintelligens-teknologier, der er fuldt forbundet med bilen og tilgængelig via cockpittet og ELO's app. For første gang viser SightLine dæktrykket i realtid direkte på bilens fælg via en LED-sidebjælke, hvilket sikrer maksimal effektivitet og vedligeholdelse til ethvert eventyr.

Designet til eventyr

Inspireret af Goodyears legendariske Eagle-

tradition for høj ydeevne kombinerer Eagle Xplore-konceptdækket premiumdesign med robust kapacitet. Dækmønsteret er inspireret af den ikoniske Wrangler-serie og har et robust design, der giver trækraft og uforglemmelige oplevelser – perfekt afstemt med ELO's eventyrlige DNA og udforskningsånd. Goodyear Eagle Xplore er mere end et dæk, det er et statement om fuldstændig tilpasning, der forvandler dækket til et skræddersyet, højt forbundet element i køretøjet – hvor teknologi og design smelter sammen.

Et dæk, der taler

Eagle Xplore er drevet af Goodyear SightLine, en proprietær suite af smarte dækteknologier, der giver realtidsindsigt til forbedring af sikkerheden og ydeevnen i køretøjer, og leverer realtidsdata om dæktryk og belastning direkte til cockpittet og ELO-appen. For første gang vises dæktrykket på fælgen via

en LED-sidebjælke, hvor grøn angiver optimalt tryk og rød angiver, at der er behov for justering.

Goodyear SightLines forudsigelige egenskaber hjælper også med at opretholde stabiliteten selv under udfordrende forhold og gør det muligt for køretøjet at optimere dækkenes levetid ved at køre konsekvent med det ideelle tryk. **O**



Udstyret med Continental-dæk: Ny Renault Clio

for brændstofeffektivitet og rullemodstand.

EcoContact 7's høje energieffektivitet skyldes en ny gummiblanding og Smart Energy Casing-teknologi. Denne teknologi bruger nye materialer i dækkets kasse, innerliner og sidevæg for at reducere intern friktion og sænke rullemodstanden. Derudover forbedrer dækkets aerodynamisk optimerede sidevægsgedesign effektiviteten. Continental har kombineret flere teknologier for at opnå dette, herunder »aerodimple«-strukturen, der er lånt fra golfbolde. Dimples i sidevæggen reducerer luftturbulensen bag dækket, hvilket betyder, at køretøjet kræver mindre energi for at holde dækket i bevægelse.

Continental har også fokuseret på støjsvag kørsel med det nyudviklede Silent Pattern-slidbanedesign, der reducerer rullestøjen. Udviklerne har optimeret afstanden og vinklerne mellem slidbaneblokkene, så de passer til de støjfrekvenser, der typisk genereres ved lave hastigheder, når man kører i byområder. Resultatet er, at dækket bidrager til en mere støjsvag kørsel – både for bilens passagerer og for fodgængere og beboere.

Denne dækserie er godkendt til den nye Renault Clio i følgende størrelser i en række lande: EcoContact 7, 195/60 R16 93H XL FR og 205/45 R18 90H XL FR. **O**

Applus+ Bilsyn med i dæktælling

Danmarks største og ældste bilsynsvirksomhed, Applus+ Bilsyn, har 130 synshaller i Danmark og foretager årligt flere end 500.000 syn og omsyn. Applus+ Bilsyns medvirken i Rådet for Større Dæksikkerheds dæktælling i uge 4, var derfor et væsentligt og nyt bidrag til statistikken.

synshallen ses der jo som bekendt på køretøjets tilstand på en række områder, og naturligvis er kontrol af køretøjets dæk også en del af kontrollen.

"Jeg synes faktisk, at det var interessant at se, hvordan fordelingen af henholdsvis sommer- helårs- og vinterdæk var på de biler, som vi havde ind til syn netop i uge 4," siger John Gantzhorn, teknisk chef hos Applus+ Bilsyn. "Alt andet lige havde jeg jo nok forventet, at sommerdækkene var lagt på vinterhi, men det var ikke alle biler, som vi havde inde i uge 4, der havde skiftet til årstidens dæk. Men er der ikke vinterføre, så er det jo også ok, at de bliver kørt til syn på sommerdæk – bare de så står stille de dage, hvor der er sne eller is på vejene," fortsætter Gantzhorn.

14 synshaller deltog i den særlige dæktælling

"Det er første gang, at vi er med til Rådet for Større Dæksikkerheds dæktælling og det var et tilfælde, at jeg fik knyttet kontakten med Volker Nitz, som er ansvarlig for Rådet. Det var derfor med kort varsel, at vi i fællesskab fik det i stand, men vi har da fået resultater ind fra 14 synshaller med 843 talle køretøjer," forklarer John Gantzhorn.

Bekræfter Rådets resultater

Resultaterne fra synshallerne bekræfter de dæktællinger, som Rådet for Større

Dæksikkerhed har foretaget i samme uge – 4 % på sommerdæk, 22 % på helårsdæk og 74 % på vinterdæk.

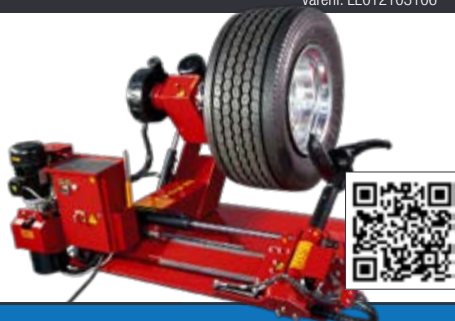
Vinterdæk	Helårsdæk	Sommerdæk	Totalt talt
73,67%	22,30 %	4,03 %	100 %
621	188	34	843



DROP GÆTTERIERNE - FÅ FACTS MED DIAGNOSE!

Bliv klar til professionel truckservice med både diagnose og skift af HD-dæk. Opdag hjulfejl, find den bedste placering af dækket på fælgen, med RRS-W- og LRS-W-teknologien og reducer rystelser og vibrationer – effektivt, præcist og driftssikkert!

CORGHI HD850A
Varenr. LL012103106



BLIV KLAR TIL SKIFT OG DIAGNOSE

HD850A dækskifter

- › Håndterer hjul i størrelsen 14" – 26"
- › Håndterer hjul op til 700 kg
- › 2 hastigheder i klørnes rotation

ET1680 Truckline afbalanceringsmaskine

- › Lav diagnose af hjulet
- › Måler ovalitet samt sidekast på dæk og fælg
- › Optimer hjulet ud fra disse data

Kontakt os i dag for at høre mere på **76 82 12 22**



CORGHI ET1680 TRUCKLINE
Varenr. KC703030

CORGHI

WWW.STENHOJ.DK

STENHØJ



Bliv klogere på rullemodstand

Lavere rullemodstand betyder reduceret energiforbrug og CO₂-udledning og længere rækkevidde – for en mere miljøvenlig mobilitet.

Continental sigter mod at minimere rullemodstanden og samtidig maksimere vejgrebet under alle kørselsforhold. Rullemodstand og vejgreb har stor indflydelse på energiforbruget og sikkerheden for både dæk og køretøjet som helhed. Den stigende offentlige bekymring for miljøspørgsmål, stigende brændstofpriser og den stadigt stigende udbredelse af elektrisk mobilitet betyder, at rullemodstanden vil forblive en kritisk faktor i fremtidens transport. For køretøjer med forbrændingsmotor udgør dæk 20 til 30 procent af brændstofforbruget. For elektriske køretøjer reducerer lavere rullemodstand energiforbruget betydeligt og øger rækkevidden.

En vanskelig opgave i dækudvikling

Men fysikken gør ikke denne opgave let: rullemodstand, som er den kraft, der opstår ved deformation og friktion, når dækket ruller, koster energi. Samtidig giver friktionen mellem dækkets slidbane og vejen vejgreb, hvilket er afgørende for sikker bremsning og håndtering. Vejgreb er en kritisk sikkerhedsfaktor, især da hvert dæks kontaktflade kun er på størrelse med et postkort. At reducere rullemodstanden uden at gå på kompromis med vejgrebet er en af de største udfordringer inden for dækteknik. Continental tackler dette med avancerede materialer, innovative gummiblandinger og optimerede slidbannedesign.

Rullemodstand er nøglen til bæredygtig mobilitet

Transportsektoren er en af de største bidragydere til drivhusgasemissioner på verdensplan. Ifølge Eurostat steg CO₂-emissionerne fra vejtrafikken i EU alene med 24 procent mellem 1990 og 2022. Globalt set ligger transport på andenpladsen, hvad angår emissioner. Det er afgørende at reducere disse emissioner for at bekæmpe klimaforandringerne. Lavere rullemodstand reducerer den mængde energi, køretøjer har brug for, hvilket igen gør mobiliteten mere bæredygtig. Politiske beslutningstagere anerkender dette: EU indførte et nyt dækmærkningssystem i 2009, der blev opdateret i 2021, for at skabe gennemsigtighed og fremme miljøvenlige dæk. Lignende regler eller frivillige standarder findes nu i andre lande,

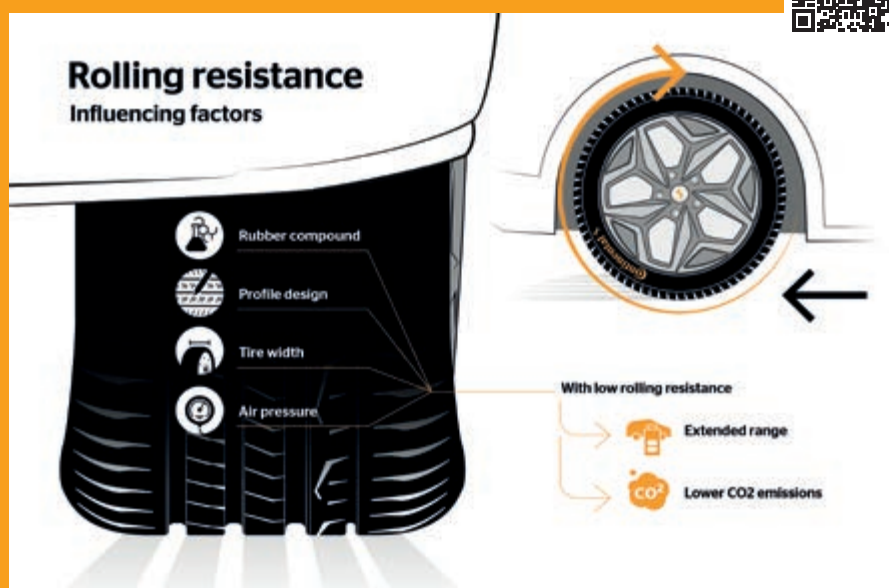
f.eks. Kina. Princippet er simpelt: lavere rullemodstand betyder lavere energiforbrug – og en bedre klassificering.

Hvorfor rullemodstand er vigtig for dæk- og bilproducenter

Dæk med lav rullemodstand reducerer energiforbruget for både forbrændingsmotorer og elbiler – hvilket øger deres rækkevidde. Dette er et vigtigt kriterium for bilproducenter, når de vælger originaludstyrsdæk. I dag udstyrer 18 af de 20 største producenter af elbiler deres køretøjer med Continental-dæk som standard.

Bliv klogere og se den korte explainer film her:

<https://www.youtube.com/watch?v=C-yba-0le6w>





Evolved Revolution

ADVAN



ADVAN
Sport V107



ADVAN
ADE3



ADVAN
NEQUA



ADVAN
dB V50U

For information about the EU Tyre Label, Tyre labeling Data and further technical details, please refer to the YOKOHAMA website www.yokohama.eu

YOKOHAMA Danmark
www.yokohama.dk Tlf. 36 45 45 49

 **YOKOHAMA**



Elbusser kræver robuste dæk

Fremtidens busser er eldrevne, og det stiller ekstra krav til dækkene. Hos busselskabet AarBus har man i mere end ti år valgt premiumdæk til alle bybusser i Aarhus og omegn for at understøtte virksomhedens filosofi om at reducere miljøpåvirkningen gennem lang holdbarhed og øget driftssikkerhed.

Elektrificeringen af bybusflåder har været i kraftig vækst i hele Europa. Sidste år var 19,8 procent af alle nyregistrerede bybusser i EU elektriske, og EU-Kommissionen har sat som mål, at 90 procent af nye bybusser i 2030 skal være emissionsfrie. Udviklingen stiller nye krav til både busser og dæk, og i Danmark viser busselskabet AarBus, hvordan disse mål omsættes til konkrete handlinger.

AarBus arbejder ikke kun på at overgå til ren eldrift. Virksomheden har i over ti år valgt premiumdæk og digitale løsninger fra Continental for at sikre driftssikkerhed og energieffektivitet i flåden.

"Vi valgte Continental-dæk for deres holdbarhed og driftssikkerhed. I år har vi også installeret det digitale dækovervågningssystem ContiConnect Live, som gør hverdagen lettere for vores 578 buschauffører og sikrer korrekt dæktryk på vores 80.000 ugentlige ture. Det er især vigtigt med elbussernes begrænsede rækkevidde," siger administrerende direktør Hans Jørgen Østergaard.

Sparet CO₂-udledning svarende til 9.000 biler

Siden de første fire elbusser blev sat i drift i 2019, har AarBus sparet omkring 14.095 ton CO₂. Det svarer til den årlige udledning fra over 9.000 biler eller den mængde CO₂, som over en million træer kan optage

på et år. I 2024 alene blev der sparet 4.681 ton CO₂, hvilket er 35 procent mindre end i 2018, hvor flåden stadig kørte på diesel.

"At reducere CO₂-udledninger er en vigtig del af AarBus' filosofi. Allerede hvert andet køretøj i vores flåde er elektrisk, og i 2027 vil 168 af vores busser være emissionsfrie," fortæller Hans Jørgen Østergaard.

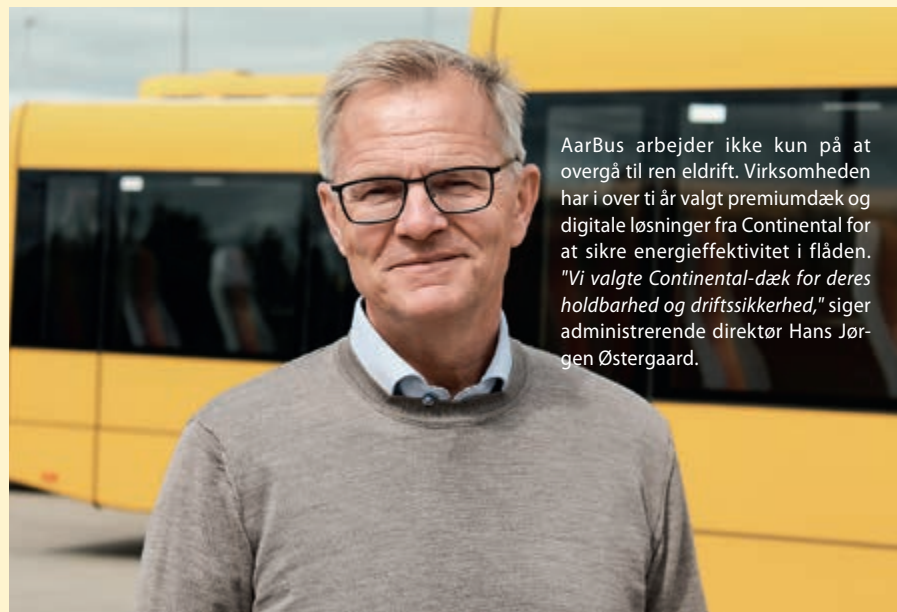
Emissionsfrie bybusser kræver mere

Elbusser stiller særlige krav til dækkene på grund af deres højere vægt, drejningsmoment og belastning fra hyppige stop og kantstenspåvirkninger i bytrafikken.

"Vi har udviklet dæk som Conti Urban

HA 5 til de særlige krav, der følger med elektriske drivlinjer. Konstruktionen med forstærkede sidevægge og robust gummiblanding gør dækkene mere modstandsdygtige over for ekstra belastninger. Samtidig understøtter de vores ContiLifeCycle-koncept, der forlænger dækkets levetid og reducerer miljøpåvirkningen gennem regummiering," forklarer administrerende direktør Georg Nielsen, Continental Dæk Danmark.

Indførelsen af ContiConnect Live sikrer derudover, at busserne fremover kører med korrekt dæktryk uden gradvist tryktab og reducerer risikoen for driftsstop på grund af punkteringer.



AarBus arbejder ikke kun på at overgå til ren eldrift. Virksomheden har i over ti år valgt premiumdæk og digitale løsninger fra Continental for at sikre energieffektivitet i flåden. *"Vi valgte Continental-dæk for deres holdbarhed og driftssikkerhed,"* siger administrerende direktør Hans Jørgen Østergaard.

Bridgestone lancerer Potenza Sport EVO

Bridgestones nyeste ultra-højtydende dæk til super-biler, Potenza Sport EVO med ENLITEN-teknologi, bygger videre på det flerdobbelt prisvindende Potenza Sport dæk. Potenza Sport EVO tilbyder forbedret sportslig ydeevne, forbedret kontrol på våde veje, længere holdbarhed, øget brændstof-/energieffektivitet og et udvidet dækprogram.

What's not to like?! Så kort siger Bridgestone det om deres nyeste ultra-højtydende dæk og alle de forbedringer, dækket byder på!

Bridgestone selv nævner i flæng: Enestående kontrol ved høje hastigheder, hvor dækket opretholder bilens stabilitet både på lige strækninger og i sving. Enestående vejgreb på vådt underlag med labelværdi A, bedste EU-mærkning i sin klasse. Fem procent kortere bremselængde på våde veje og to procent kortere bremselængde på tørre veje end sin prisvindende forgænger Potenza Sport i dimensionen 235/35 ZR19.

Udviklet til superbiler som Lamborghini, Maserati og Porsche

Potenza Sport EVO er udviklet på baggrund af Potenza Sport-dækket, der senest har opnået seks topplaceringer og dermed blev den samlede vinder hos det anerkendte bilmagasin evo i samarbejde med blackcircle.com, og er valgt som originaludstyr af mange af verdens mest prestigefyldte bilmærker, såsom Lamborghini, Maserati og Porsche.

70 % af superbilernes forbedringer kommer fra dækkene

I forbindelse med produktionen af Lamborghinis jubilæumsbil, Fenomeno limited edition, udtalte Christian Mastro, marketingdirektør hos Lamborghini, om Bridgestone og Potenza Sport:

"Dæk er en afgørende del af en superbils ydeevne: Udover tekniske opdateringer kommer 70 procent af forbedringerne i disse biler i dag fra fremskridt inden for dæk."

Omkring 6.000 ekstra kilometer i dækket

Men hvad 'koster' det så at få alle disse herligheder med Potenza Sport EVO? Ingen ting!

Forbedringerne i Potenza Sport EVO's



ding, der under belastning giver forbedret stabilitet i sving og ved høje hastigheder, hvilket også understøttes af en forstærket sportskonstruktion med et hybridbælte. Dækkets enestående kontrol ved høje hastigheder er også opnået gennem en stivere karkasse og et bredt skulderparti med asymmetrisk blokdesign.

Den nye specialfremstillede gumiblanding kombineret med mønstrets blokke og drækanaler giver enestående vejgreb i vådt føre. Samtidig giver gummiblandingen også øget slidstyrke og holdbarhed på Potenza Sport EVO.

Potenza Sport EVO – til både el og forbrændingsmotor

Bridgestone Potenza Sport EVO er 100 % klar til elbiler. Dækket opfylder både de specifikke krav til elektriske biler og biler med forbrændingsmotor.

Tilgængelig fra januar 2026

Det nye Potenza Sport EVO vil være tilgængeligt i ikke mindre end 139 størrelser i 17-23" – 40 størrelser mere end sin forgænger! Det udvidede sortiment passer til en bred vifte af højtydende superbiler og dækker 92 % af efterspørgslen på sportsmarkedet.

Dækket er udviklet og produceret i Europa og lanceres i to bølger – de første 92 størrelser kommer på markedet i januar 2026, og de resterende 47 størrelser frigives i 2027.

ydeevne matches af en øget levetid, der giver 15 procent større kilometertal end forgænger, afhængigt af kørestilen – svarende til omkring 6.000 ekstra kilometer i dækket. Det er blandt andet en reduktion af rullemodstanden med op til seks procent, der bidrager til at forbedre brændstoffektiviteten og forlænge kilometertallet.

Mere energieffektive dæk med ENLITEN-teknologien

For at udvikle energieffektive dæk, der vejer mindre og holder længere, anvender Bridgestone sin ENLITEN-teknologi. Det har også været tilfældet i udviklingen af Potenza Sport EVO.

Potenza Sport EVO har en gummiplan-



Formand Erik Neuberg Rasmussen,
Dæk Specialisternes Landsforening (DSL) og
Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark (FFRD).

Godt nytår!

Som formand for Dæk Specialisternes Landsforening vil jeg begynde med afslutningen af 2025, for her må alle da med glæde kunne se tilbage på et år, hvor netop afslutningen – forud for vinterens komme, kun kan betragtes som særdeles tilfredsstillende.

Hjulskiftesæsonen begyndte tidligere og varede tilmed længere end forventet. Det kan alle kun være ekstremt godt tilfredse med, – også de som desværre ikke har bidraget økonomisk i form af et med-

lemskab i Dæk Specialisternes Landsforening.

Færdselsloven ændret – håb for fremtiden

Det store arbejde, som Dækbranchen har lagt for dagen, blev endelig belønnet med en ændring af færdselsloven. Dermed er det nu en realitet, at kørsel med sommerdæk på sne, is eller sjap, ikke er tilladt og koster en bøde. Alle burde sende en kæmpe tak til især Dækbranchens sekretariat for det massive dækfaglige og politiske arbejde, som har banet vejen for denne lovændring til gavn for forbedret trafikssikkerhed og mobilitet. Nu er håbet

for fremtiden – og dermed også arbejdsopgaven i 2026, at få gjort loven endnu mere tydelig, så de mange risici for fejlfortolkninger og passiv håndhævelse mindskes mest muligt.

Udtjente dæk er fortsat en bæredygtig ressource

I Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark er det fortsat et punkt på dagsordenen, at det i større udstrækning anerkendes, at genbrug af nedslidte dæk, som får et nyt liv ved regummiering, er til gavn for miljøet. Derfor vil vi også i det nye år arbejde for, at der også ydes tilskud til indsamling af udtjente bus og lastvognsdæk, når disse sendes til regummiering. Yderligere væsentlige fordele er, at transportbranchen kan reducere deres klimaftryk betragteligt, og derfor bør der også være krav om, at der ved alle offentlige udbud, skal være fokus på brugen af regummierede – og klimavenlige dæk.

Der er potentiale i dæk

I Dækbranchen ser vi heldigvis en stigende interesse for potentialet i dæksalget. Dette burde også give anledning til, at flere vil støtte Dæk Specialisternes Landsforening og bakke op med et medlemskab. Dem hilser vi naturligvis velkommen og ser frem til endnu flere i 2026, som vil kunne kalde sig "en rigtig dækspecialist" med særligt uddannet personale til at rådgive kunden om dækvalget af køretøjets vigtigste sikkerhedskomponent og til at foretage dækskiftet.

Godt nytår til alle.

Erik Neuberg Rasmussen,
formand DSL og FFRD

2025 blev igen et år i uddannelsens tegn

Det er i grunden fantastisk at medlemmerne i DSL Leverandørsektion, som jo er skarpe konkurrenter til dagligt, kan sidde på det ene møde efter hinanden og blive enige om at vidensdeling er vejen frem. Viden er jo en kapital, videns-kapital. En kapital der kommer hele branchen til gode, når den bliver delt på Dæk Specialisternes Landsforenings uddannelser.

Sammen løfter vi barren

Vi har tit påstået, at hæver man barren for viden, hæver man også barren for kvaliteten i arbejdet. Fejlreparationer og fejlmontager bliver færre med den rigtige uddannelse og det er rart, at der bliver lagt mærke til den stigning, der har været i kvaliteten af

arbejdet i branchen – barren løftes både i arbejdet og på udstyret, for det er unægtelig forbundet.

Målet er ikke nået

I bund og grund tror jeg, at de fleste har en ambition om altid at gøre tingene rigtigt, det skal vores kursusarbejde og branchevejledninger fortsat støtte op om, så alle i branchen har mulighed for at gøre tingene rigtigt, første gang.

Hvis nogen så siger, at nu har vi nået målet, så tager de fejl. Der kommer hele tiden nye folk til branchen, samt nye tekniske og miljømæssige udfordringer der skal behandles. Andre aktører i dæk- og bilbranchen viser også stor interesse for vores kurser og teknisk formidlings-arbejde

og bruger vores hjemmeside www.branchevejledning.dk, som løbende udvikles af medlemmerne i DSL Leverandørsektion og Dækbranchen Danmark.

Et godt resultat er ingen sovepude

Dækbranchen Danmark og dermed foreningerne er løbende i kontakt med de danske myndigheder, herunder Arbejdstilsynet, Færdselsstyrelsen, politiets og forsvarsrets bilinspektører og en række andre. I fællesskab bidrager Dækbranchen med vores faglige kompetencer til deres dækviden og det viser med al tydelighed, at det er vigtigt med konsensus hele vejen rundt og at vidensdeling er et aktiv, som kan samle forskellige aktører.

På dækreparationsområdet bidrager

Dækbranchen – klar til 2026

Kære medlemmer, samarbejdspartnere og kolleger i dækbranchen

Ved indgangen til 2026 vil jeg gerne rette en stor tak til jer alle for et år præget af engagement, tilpasningsevne og stærkt samarbejde på tværs af branchen. 2025 blev på mange måder et overgangså, hvor nye rammevilkår, ændret efterspørgsel og øgede forventninger fra både myndigheder og forbrugere satte vores fælles omstillingsevne på prøve – og I leverede.

Et centralt omdrejningspunkt har naturligvis været den nye vinterdæklovgivning, som har haft markant betydning for markedet. Med skærpede krav til dokumenteret vinteregnethed og et øget fokus på mærkning og korrekt anvendelse har vi set en klar professionalisering i både udbud og rådgivning. Det er et vigtigt skridt fremad for trafikssikkerhed og fremkommelighed. Men der er stadig elementer af usikkerhed for forbrugeren, som vi vil arbejde på at få klarlagt i 2026. Eksempelvis at man i god tro kører på M+S mærkede dæk over grænsen til Sverige eller Tyskland, kun for at få en bøde for at køre på ikke-godkendte dæk. Eller hvornår skelner vi mellem mildt og hårdt vinterføre, som kræver snefnug-mærkede dæk? Og hvordan tolker politiet lovgivningen og sikrer overholdelse?

Positivt er det, at branchen i fællesskab har taget ansvaret på sig og været proaktiv med information, sikret til-



Formand
Ulrik Uhrenholt,
Dækimportørenforeningen.

gængelighed af vinter- og helårsdæk til sæsonen og vejledt forbrugerne i det rette produktvalg.

Lovgivningen har været med til at flytte efterspørgslen. Vi ser en tydelig stigning i interessen for helårsdæk med vintergodkendelse samt et mere bevidst valg af kvalitetsdæk frem for kortsigtede løsninger. Det understreger, at faglig viden og troværdig rådgivning er en konkurrencefordel – og en opgave, vi som branche skal blive ved med at løfte i fællesskab.

Et blik på 2026

Når vi ser frem mod 2026, tegner der sig flere tydelige trends. Elektrificeringen fortsætter med uformindsket styrke med deraf følgende krav i forhold til rullemodstand, støjniveau og slidstyrke. Det åbner muligheder for innovation, men kræver også investeringer i kompetencer og sortiment. Samtidig fylder bæredygtighed stadigt mere – både i produktion, materialevalg og genanvendelse. Forventningerne til dokumentation og ansvarlighed vil kun vokse, og her har dækbranchen mulighed

for at positionere sig som en del af løsningen. Vi er godt rustet til dette med vores mangeårige erfaring indenfor indsamling og genanvendelse.

Digitalisering og kunstig intelligens er en anden vigtig tendens. Data og de indsigter vi kan få herfra kommer til at spille en større rolle, også i en branche hvor det personlige møde fortsat er centralt. De virksomheder, der formår at kombinere effektiv digital understøttelse med stærk lokal tilstedeværelse, vil stå stærkt i de kommende år.

Som dækimportørforening vil vi også i 2026 arbejde målrettet for klare og fair rammevilkår, høj faglighed og et konstruktivt samarbejde med både myndigheder og øvrige aktører. Branchen står over for forandringer – men også betydelige muligheder.

Jeg ser frem til endnu et år med dialog, udvikling og fælles fremdrift. Tak for indsatsen – og godt nytår til jer alle.

**Ulrik Uhrenholt, formand
Dækimportørforeningen**



Formand Jesper Boe Jørgensen,
DSL Leverandørsektion.

den nylig opdaterede "Teknologisk Standard 2044" for reparation af dæk også på fornemste vis. Også her har Dækbranchen naturligvis stillet faglige kompetencer til rådighed og bidraget med viden til den reviderede standard, som er vigtigt dokument, da der refereres til standarden i både Vejledning om syn af køretøjer og i STRO-bogen.

Nye udfordringer og opgaver melder sig allerede her i 2026 og i DSL Leverandørsektionen glæder vi os til at gå i gang med arbejdet, da et godt resultat ikke er en sovepude. Fremfor alt kommer arbejdet til sidst den samlede dækbranche til gode.

**Godt nytår!
Jesper Boe Jørgensen, formand
DSL Leverandørsektion**

Jorden rundt 8 ½ gange i 2025



I løbet af den afsluttede Formel 1 - 2025 sæson, har Pirellis Formel 1-dæk tilbagelagt nok kilometer til at cirkulere jorden otte og en halv gang. Fra den første frie træning i Melbourne til målflaget i Abu Dhabi har dækkene fra det Milanobaserede firma tilbagelagt en samlet distance på 341.099 kilometer.

Dette tal afspejler en af de mest krævende sæsoner i mesterskabets historie, efter at kalenderen sidste år blev udvidet til 24 løb. På disse 24 baner, spredt over fem kontinenter, måtte Pirelli levere ydeevne, pålidelighed og tilpasningsevne under forhold, der varierede fra den ekstreme hede i den arabiske ørken til den bidende kulde i Nevada.

I alt kørte dækkene 67.097 omgange – med en fordeling mellem slicks og regndæk: 64.519 omgange på slicks og 2.578 på regndæk (ca. 4 %). På tværs af alle løbene blev der foretaget 720 pitstop. Rekorden blev sat ved det spanske Grand Prix med 53 stop i Barcelona. Miami havde færrest pitstop med kun 18.

Antallet af dæksæt, som Pirelli leverede i løbet af sæsonen, understreger den

logistiske kompleksitet ved motorsportens højeste niveau. I 2025 havde holdene adgang til i alt 4.780 sæt slicks, bestående af 1.800 sæt C5, 1.580 sæt C4, 1.400 sæt C3 og omkring 1.900 regnvejrdsdæk. Antallet af dæk, der tildeles hver bil, som varierer afhængigt af weekendformatet, er klart defineret i de tekniske regler.

Èt dæk solgt til 31.200 USD

Et andet vigtigt tal kom fra et initiativ uden for banen. Et showdæk, doneret af Pirelli og signeret af en række Formel 1-kørere, blev auktioneret af RM Sotheby's under den sidste raceweekend som en del af Abu Dhabi Collector's Week og indbragte 31.200 USD. Hele provenuet blev doneret til Make-A-Wish® UAE-fonden, der hjælper med at opfylde drømme for børn, der lider af alvorlige sygdomme.

Fra ekstreme temperaturer og strategisk kompleksitet til logistiske udfordringer og Hot Laps-programmet, hvor heldige vindere kunne få køreture i superbiler på Pirelli-dæk, fremhævede 2025-sæsonen endnu en gang Pirellis afgørende rolle som Formel 1's globale partner. ○

FORMULA 1 2025 SEASON

2025 FACTS & FIGURES



TOTAL KILOMETRES DURING THE YEAR



The F1 logo, FORMULA 1, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing B.V. a Formula 1 company. All rights reserved.

Copyright © Pirelli 2025. Rights free for media use.

To nye Pirelli P Zero til Porsche 911 GT3

Pirelli P Zero-dæk, der fås i specialiserede varianter til hele 911-serien, udstyrer nu også den nyeste Porsche 911 GT3.



Der er nu to nye Pirelli dæk, nemlig P Zero R og P Zero Trofeo RS til den nyeste Porsche 911 GT3, der er skræddersyet til at opfylde specifikke behov. P Zero Trofeo RS er udviklet på baggrund af erfaringerne fra Pirellis dæk til Porsche 911 GT3 RS, som er bredt anerkendt af den internationale presse som det bedste semi-slick-dæk til brug på racerbanen.

P Zero R - ydeevne og alsidighed

P Zero R opfylder behovene hos de mest sportslige biler og er et ideelt valg til daglig kørsel. Blandingen – der er specielt udviklet til den nye Porsche GT3 – er skabt til at tilbyde høj ydeevne selv i hverdagssituationer. Dette skyldes dets fremragende vejgreb på forskellige overflader, især i vådt føre. P Zero R har et bredt arbejds-temperaturområde, der garanterer top-ydeevne selv under suboptimale forhold. Dækstrukturen er forskellig på for- og baghjulene for at sikre optimal balance: større følsomhed og styrepræcision for

forhjulene kombineret med styrke og kontrol på bagakslen – også for at håndtere de høje belastninger.

P Zero Trofeo RS - det bedste på banen

Trofeo RS er det bedste i P Zero-serien og er designet til dem, der søger maksimal ydeevne på banen. Kombinationen af ekstrem ydeevne og konsistens er nøglen til dets mange styrker. Selv under de mest krævende forhold opretholder det konstant vejgreb og kørepræcision over lange perioder, så føreren kan udnytte bilens potentiale fuldt ud.

"N"-mærket på sidevæggen

P Zero R- og P Zero Trofeo RS-dækkene, der er udviklet specielt til Porsche 911 GT3, følger Pirellis Perfect Fit-strategi, som er baseret på skabelsen af skræddersyede dæk til hver model. De har faktisk mærket »N« på sidevæggen, hvilket vidner om deres specifikke udvikling til 911 GT3.



Nokian konceptdæk med råmateriale fra birkebark-rester

Nokian Tyres lancerer Nokian Tyres Betula-konceptdækket, der indeholder banebrydende råmateriale fremstillet af birkebark. Det fornyelige materiale fra det svenske firma Reselo udnytter restprodukter fra den globale papir-, papirmasse- og krydsfinerindustri.

Nokian Tyres Betula er det første dæk, hvor dette materiale er blevet anvendt. Materialet indgår i konceptdækkets slidbanesammensætning, hvilket bringer andelen af vedvarende og genanvendt materiale op på 93 % af alle materialer, der er anvendt i slidbanen.

Det nye materiale ses primært som en præstationsforbedrende tilføjelse. Konceptdækket, der har slidbanedesignet fra Nokian Tyres Hakkapeliitta R5 vinterdæk uden pigge, er blevet testet i Nokian Tyres' testcentre i Ivalo, Finsk Lapland, samt i Nokia, Finland, med lovende resultater.

"Siden de tidlige stadier har materialets potentiale til brug i dæk været tydeligt. Nokian Tyres Betula-konceptdækket bekræfter dets anvendelighed og fremhæver materialets potentiale til kommerciel brug i fremtiden. Desuden er materialet ikke kun bæredygtigt, men ifølge vores test viser det også lovende resultater med

hensyn til at forbedre dækkets ydeevne," siger Teemu Soini, Vice President, Innovation & Development hos Nokian Tyres.

Samarbejde med Reselo

Nokian Tyres Betula-konceptdækket er et vigtigt skridt i retning af Nokian Tyres' mål om at øge andelen af genanvendte og vedvarende materialer i dæk til 50 % inden 2030. Opnåelsen af denne ambition afhænger af stærke partnerskaber, såsom samarbejdet med Reselo.

Samarbejdet mellem Nokian Tyres og Reselo startede allerede i 2023, da biomaterialevidenskabsfirmaet vandt Nokian Tyres' FAST RACE BIG CHANGE-konkurrence om bæredygtig dækinnovation. I 2024 underskrev Nokian Tyres en udviklingsaftale med Reselo om at videreudvikle deres vedvarende materiale til dækproduktion. Udviklingsprojektet fortsætter sammen med Reselo efter lanceringen af konceptdækket.



Dæk- salg

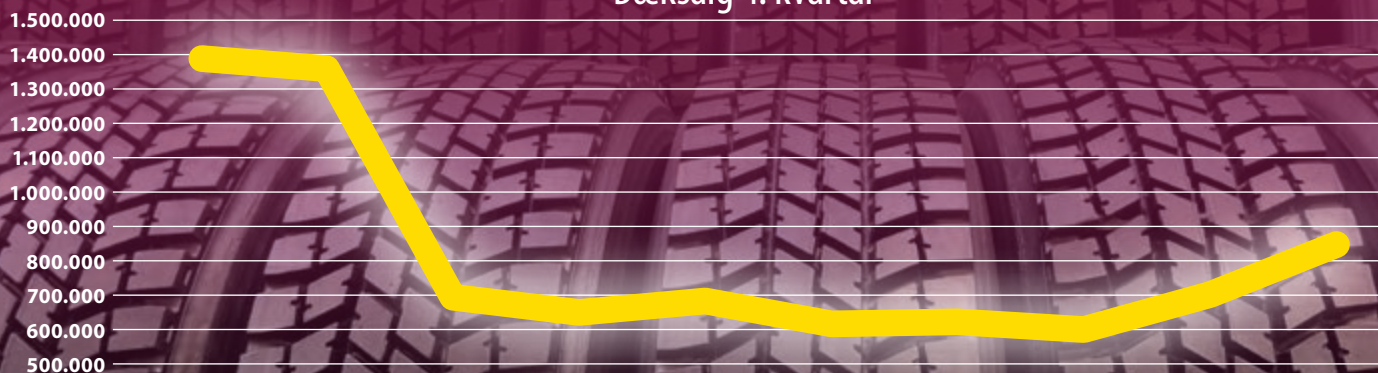
4. kvartal 2025

Dæksalget er beregnet på baggrund af indbetalte gebyr til Skat i henhold til Miljøministeriets bekendtgørelse om gebyr og tilskud til nyttiggørelse af dæk nr. 1660 af 13. november 2020.

	2025	2024
1. Dæk med belastningsindeks ≤ 123 til knallert, motorcykel, personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter ≤ 10 tommer	702.339 dæk	623.045 dæk
2. Regummierede dæk med belastningsindeks ≤ 123 til knallert, motorcykel, personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter ≤ 10 tommer	4.454 dæk	4.199 dæk
3. Dæk med belastningsindeks > 123 til personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælg-diameter > 10 og < 19,5 tommer	79.661 dæk	14.913 dæk
4. Regummierede dæk med belastningsindeks > 123 til personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter > 10 og < 19,5 tommer	268 dæk	241 dæk
5. Dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 19,5 og < 24 tommer	58.153 dæk	55.717 dæk
6. Regummierede dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 19,5 og < 24 tommer	2.424 dæk	548 dæk
7. Dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 24 tommer	6.539 dæk	6.828 dæk
8. Regummierede dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 24 tommer	77 dæk	0 dæk
Total	853.915 dæk	705.491 dæk

I forhold til 2024 viser 4. kvartal 2025 en fremgang i dæksalget på 21 %.

Dæksalg 4. kvartal



Stk.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	1.395.563	1.361.973	693.671	649.732	683.700	612.297	619.262	601.907	705.491	853.915

Der tages forbehold for data- og trykfejl.

Nyt sommerdæk fra Apollo – Aspire 5

Apollo Tyres Ltd har lanceret Apollo Aspire 5, et sommerdæk af ny generation, der er udviklet til højtydende biler og biler i executive-klassen. Som efterfølger til det populære Aspire 4G+ leverer det nye dæk betydelige forbedringer i kørekomfort, støj og effektivitet – alt sammen til en overkommelig pris.

Aspire 5 er udstyret med Apollo Tyres' nye Dynamic Contour Technology, der kombinerer avanceret slidbanedesign og innovative blandinger for at levere en raffineret køreoplevelse. "Diamantribber" i slidbanestrukturen absorberer stød fra ujævnheder i vejen, hvilket reducerer belastningen på ribberne og forbedrer køreegenskaberne og kontrollen.

Videreudviklet fra Aspire 4G+

Dækkets "Synchronised Tread Pitch", en videreudvikling af den teknologi, der blev brugt i Aspire 4G+, minimerer vibrationer og støj, og udvalgte størrelser opnår en støjklasse på "A" (69 dB).

Dækkets struktur muliggør en jævn trykfordeling, selv ved kørsel i kurver, hvilket fremmer stabil håndtering og ensartet slid.

Forbedret rullemodstand og vejgreb

Den nye generation af carbon black-blanding, der

anvendes i Aspire 5, har egenskaber som mindsker de ydre påvirkninger, minimerer varmeudviklingen, forbedrer rullemodstanden og bidrager til at forlænge dækkets levetid. I udvalgte størrelser opnår dækket en rullemodstandsklasse på "B", hvilket giver forbedret brændstofeffektivitet.

Aspire 5 leverer også enestående ydeevne i alle slags vejr med en "A"-vurdering for vejgreb i vådt føre på visse størrelser, hvilket giver tryk kontrol og bremseevne under udfordrende forhold.

Omfattende test i Europa, Indien, Japan og Korea bekræftede Aspire 5's høje niveau af raffinement og komfort, der matcher eller overgår de førende europæiske premium-brand-konkurrenter.

Aspire 5 fås allerede nu i 24 størrelser til 17- til 21-tommer fælge og passer til en lang række sedaner og SUV'er, herunder biler med elektriske drivlinjer.



Vredesteins dæksortiment til varevogne udvides

Apollo Tyres Ltd har lanceret Vredestein Comtrac 2+, et premium sommerdæk, der er udviklet specielt til lette erhvervskøretøjer. Den nye model bygger videre på den velkendte succes med Comtrac-serien og tilbyder forbedret holdbarhed, bedre håndtering og længere rækkevidde, hvilket giver klare driftsfordele og overlegen omkostningseffektivitet for erhvervsbrugere.

Vredestein Comtrac 2+ vil være tilgængeligt i hele Europa fra januar 2026 og vil blive tilbudt i 21 størrelser, der dækker 15- til 17-tommer fælge, med udvalgte dimensioner med XL-belastningsindeks til tunge anvendelser.

Comtrac 2+ leverer en 13 % øget slidstyrke i forhold til sin forgænger takket være en innovativ fjerde generation af polymerblanding, der er muliggjort af avanceret blandingsteknologi. Denne blanding forlænger slidbanens levetid og holdbarhed, hvilket giver højere kilometertal, færre udskiftninger og lavere driftsomkostninger for vognparker. Den forbedrede slidhastighed betyder også mindre dækslid og færre udledte mikroplastpartikler, hvilket bidrager til reduceret affald og et mere bæredygtigt miljøaftryk.

Forstærket vulst, karkasse og sidevægge

Et forstærket vulstområde sikrer større stabilitet og bedre køreegenskaber, selv

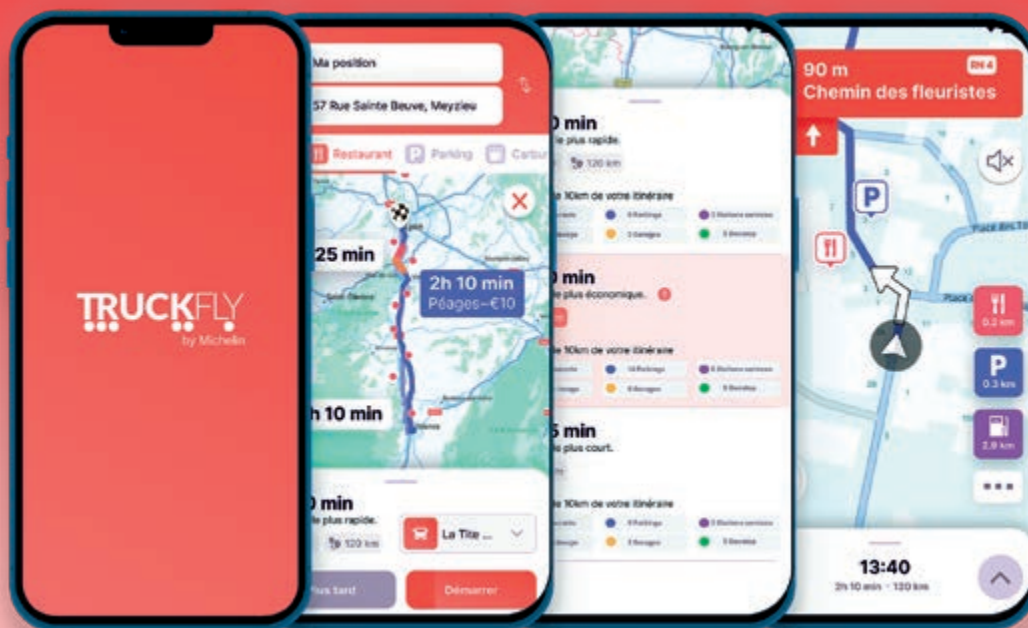
under krævende belastninger og ved høje temperaturer. Den robuste karkassekonstruktion og forstærkede sidevæg giver større pålidelighed og reducerer risikoen for nedbrud, hvilket hjælper kommercielle operatører med at maksimere køretøjets driftstid.

For at forbedre vejgreb og trækraft i vådt føre indeholder Vredestein Comtrac 2+ et særligt siliciumdioxidfyldstof, som har en god blandbarhed og ensartet ydeevne, og et slidbanemønster, der hurtigt leder vandet væk fra kontakthovedet. Disse innovationer reducerer risikoen for akvaplaning og giver sikker kontrol under alle kørselsforhold.

Maksimal levetid og lavere rullemodstand

Comtrac 2+ er designet til maksimal levetid og kombinerer en holdbar konstruktion med langtidsholdbare materialer, der minimerer nedetid og driftsomkostninger i hele levetiden. Med en 7 % lavere rullemodstand leverer det nye dæk overlegen brændstofeffektivitet og er særligt velegnet til elektriske og hybride erhvervskøretøjer, hvilket bidrager til at forlænge køreafstanden og reducere energiforbruget.





Populær Truckfly-app får ny udvidet GPS

Med en nyudviklet GPS, der er skræddersyet til behovet hos professionelle lastbilchauffører, udvider Michelin nu mulighederne i den populære Truckfly-app. I dag bruger næsten ni ud af 10 chauffører GPS'er, der er uegnede til tunge køretøjer.

De almindelige GPS-systemer i lastbiler og på smartphones er for upræcise og har for store begrænsninger, når det handler om at lette hverdagen for Europas hær af professionelle lastbilchauffører. Det er logikken bag Michelin's nye GPS-løsning til dækgigantens Truckfly-app, som mere end 615.000 lastbilchauffører allerede anvender i Europa.

Skræddersyet til de professionelle
Navigationssystemet er skræddersyet

behovet hos de professionelle chauffører, og kan indstilles efter hver lastbils længde, højde, vægt eller om der køres med farligt gods. Alt sammen noget som ruteplanlægningen så tager højde for i forhold til f.eks. broer og strækninger med begrænset eller svær adgang for tung transport.

"Vores GPS-system er produkt af en simpel observation. Nemlig, at næsten ni ud af 10 lastbilchauffører i dag bruger navigationsløsninger, der reelt er uegnede til tunge køretøjer, fordi de er målrettet person- og varebiler. Det er et problem for de professionelle chauffører, da det fører til navigationsfejl, øger sikkerhedsrisikoen og koster på effektiviteten for transportørerne og for kunderne," forklarer Clément Faure, Chief Marketing Officer, Truckfly by Michelin.

Særlig service til 'truckere'

Truckfly er en såkaldt collaborativ online-løsning. Det betyder, at data på tværs af

brugere i alle dele af Europa indsamles anonymt og i realtid. På den måde bygger chaufførernes ruteplaner på aktuelle data om vejforhold, kødannelser, vejarbejder, fartnedsættelser og -kontroller, mm. Forhold, der kan have stor indflydelse på, hvordan arbejdsdagen forløber bag rattet i en lastbil.

Truckfly-app'en indeholder også en database over ca. 125.000 trucker-venlige placeringer i Europa bl.a. restauranter, lastbilkparker, tankstationer, værksteder og leveringssteder. Dermed kan chauffører planlægge stop ud fra deres præferencer om sikkerhed, adgang til bad, måltider, brændstof, osv. App'en rummer også anbefalinger og feedback på faciliteter fra de professionelle brugere. Endelig indeholder den en jobbank, der forbinder arbejdsgivere og chauffører i forhold til konkrete jobmuligheder.

GPS-versionen af Michelin's Truckfly-app findes i AppStore og Google Play. 



Padborg Dækcenter A/S
Industrivej 14
6330 Padborg
Tlf. 3080 8086
24/7: +45 3080 8085
Mail: pdc@pdc-as.dk
padborg-dækcenter.dk






Forvent mere ...

REMA TIP TOP Danmark A/S
Ambolten 27, 6000 Kolding
Telefon: 7552 8133
Mail: tiptop@tiptop.dk
Webkatalog: tiptop.dk/webshop



AMS-MILJØ
Arbejdsmiljø - Miljø & Sikkerhed

AMS-Miljø
Autoriseret arbejdsmiljørådgiver
Johnny Lauridsen, chefkonsulent
Tjørnevænget 28, 4050 Skibby
Tlf: 27240651
Mail: jla@amsmiljo.dk

Digitalisering, automatisering og omkostningskontrol

I 2026 kommer fokus til at være på omkostningsstyring, hvis man er flåde ejer i Danmark. Det forudser Webfleet, som er Bridgestones flådestyringsplatform.

Driftnæssig gennemsigtighed via digitale data, predictive maintenance og automatiserede processer får endnu større betydning end tidligere, fordi de har direkte indflydelse på driftsomkostninger og effektivitet.

"Det vigtigste er at få indblik i, hvad der faktisk sker i vognparken," siger Wolfgang Schmid, Head of Central Region hos Webfleet. Det er først, når vognmanden har komplet indblik i alle ture, stilstandstider og anvendelsesmønstre, at man får kontrol over sine driftsomkostninger.

Digitalisering som vejen til stærkere økonomi og bedre drift

Digitalisering er en central faktor i bedre drift og bedre økonomi. Har man allerede digitale løsninger installeret, der indsamler data fra vognparken, får man masser af merværdi, hvis man også forstår at integrere de data, der kommer ind, med vognmandsvirksomhedens øvrige processer.

Det gælder blandt andet disponering, vedligeholdelse, controlling og indkøb, hvor vognmanden kan få masser af udbytte af integrerede platforme, som automatisk stiller information til rådighed dér, hvor den er nødvendig. Ved at kombinere dataindsamling kan vognmanden få målbare effekter: lavere Total Cost of Ownership (TCO), færre uplanlagte driftsstop, mere effektiv planlægning af indsatser samt højere produktivitet for køretøjer og medarbejdere.

Bump på vejen i elektrificeringen

Bæredygtighed forbliver også et centralt tema i flådestyring. Hvis vognen ikke kører unødvendige kilometer, reducerer man også spildet af ressourcer. Digital rute- og indsatsplanlægning hjælper med at undgå køer, reducere tomkørsel

og udnytte køretøjer mere effektivt. I den sammenhæng – men også ud fra økonomiske hensyn – er elektrificering af flåder fortsat et vigtigt tema. Infrastruktur afører, om elektromobilitet kan betale sig. *"Det største besparelspotentiale ligger i depotopladning frem for i det offentlige ladenet,"* understreger Wolfgang Schmid.

Predictive maintenance bliver et nøglebegreb

Med en vognpark, der stiger i alder, bliver reparation og vedligehold noget der kan belaste driftsøkonomien - medmindre det bliver gjort datadrevet. Ved at analysere køretøjs- og driftsdata samt anvende AI kan vedligeholdelsesbehov identificeres tidligt og planlægges målrettet. Målet er at ramme det optimale tidspunkt og sikre køretøjernes tilgængelighed. Automatiseret vedligeholdelsesplanlægning, digital skadehåndtering og problemfri dataudveksling mellem systemer aflaster disponenter og sænker de administrative omkostninger.

Bevidsthed om bedre kørselsadfærd

Ifølge Schmid påvirker digitale flådeløsninger omkostningssituationen målbart. *"Når det gælder kørselsadfærd, kan der opnås besparelser på otte til ti procent,"* siger Schmid.

For mange virksomheder bliver digitalisering dermed en afgørende faktor for effektivitet, omkostningskontrol og konkurrenceevne på arbejdsmarkedet og i flådestyringen i 2026. 



BAE tildeles guldmedalje af EcoVadis

BAE – Bridgestone Aircraft Tire Europe – har modtaget guld-vurdering fra EcoVadis, den internationalt anerkendte vurderingsplatform, der hjælper virksomheder med at evaluere deres bæredygtighed.

Med vurderingen fra EcoVadis er BAE nu blandt de øverste fem procent af de 130.000 virksomheder verden over, der er blevet vurderet af EcoVadis på tværs af 220 brancher.

Et stort fremskridt siden 2023

"Efter at have modtaget bronze for bare to år siden, anerkender denne EcoVadis-guldmedalje de hurtige fremskridt, vi har gjort," udtaler Jean-Philippe Minet, administrerende direktør for BAE.

"Sidste år var vi blandt de øverste 15 procent, og at vi i år er avanceret til de øverste fem procent afspejler BAE-teamets kollektive indsats og engagement i at være med til at opbygge en mere bæredygtig kommerciel luftfartssektor," uddyber han.

Flere vigtige milepæle opnået i 2025

EcoVadis' guld-rating for 2025 er kulminationen på et år præget af en række vigtige milepæle for BAE i arbejdet med virksomhedens omstilling:

- Gennemførelse af en komplet vurdering af CO₂-aftrykket (Scope 1, 2 og 3).
- Energirevision og køreplan for dekarbonisering.
- Forbedret sikkerhed med nul ulykker med tabt arbejdstid i fire på hinanden følgende år.
- Talrige projekter og initiativer i tråd med Bridgestone E8 Commitment, såsom partnerskaber om regionale og nationale sports- eller velgørenhedsaktiviteter og støtte til organisationer, der bekæmper kræft eller hjælper underprivilegerede børn.



Om EcoVadis

EcoVadis vurderer organisationer på, hvor godt de integrerer bæredygtighedsprincipper i deres forretnings- og ledelsessystemer på tværs af fire centrale søjler: Miljø, arbejdsforhold, etik og ansvarlig leverandørstyring og indkøb.

Om BAE

Bridgestone Aircraft Tire Europe (BAE), datterselskab af Bridgestone Corporation, leverer nye og regummierede dæk samt mobilitetsløsninger til flyselskaber og certificerede flyvedligeholdelsesorganisationer inden for den kommercielle luftfartssektor. Virksomheden, der har mere end 50 års erfaring, har hjemsted i Frameries, Belgien. 



Nyt Michelin til de helt tunge

I de senere år har markedet for læssemaskiner i miner og stenbrud udviklet sig i retning af stadig mere kraftfulde maskiner, der kræver en betydelig tilpasning af udstyr såsom dæk.



For at imødekomme disse behov lancerer Michelin en ny størrelse til tunge hjullæssere: MICHELIN XTRA POWER L5 26.5 R 25. Dækket kombinerer robusthed og produktivitet under ekstreme og krævende forhold – såsom i miner og stenbrud – samtidig med at det optimerer førerkomforten.

Optimeret lastekapacitet og momentoverførsel

Dækket er designet til komplekse anvendelser og er velegnet til en lang række opgaver: jordarbejde, håndtering af sten, skovtransport og arbejde, der udsætter dækket for ekstreme belastninger og høje hastigheder.

Den første version af dækket blev lanceret i 2021 i størrelsen 35/65 R 33, og den nye størrelse supplerer Michelin's sortiment af hjullæsserdæk. Det nye dæk i dimensionen 26.5 R 25 har optimeret lastekapacitet og forbedret momentoverførsel for øget produktivitet. For at imødekomme kravene fra nye, større maskiner og skovle er det nye dæk designet til at håndtere op til 18,5 ton mere belastning, hvilket er 23 procent mere end den forrige generation.

Nyt innovativt mønster

Til denne nye størrelse har Michelin's ingeniører udviklet et nyt, innovativt mønster med kurver og gummi-lodser, der reducerer belastningen på kontakthorizonten og maksimerer beskyttelsen. Dækkets slidbane og skuldre er blevet forstærket for at forbedre momentoverførslen og dermed øge produktiviteten. Dækket er designet til krævende miljøer, er mere robust og har en længere levetid.

Også designet til regummiering

Det nye slidbanemønster og den unikke gummiblanding giver øget robusthed. Det modstår slid fra jord og letter kørsel på forskellige overflader såsom sten, grus og sand, hvilket forbedrer maskinens produktivitet. Disse innovationer reducerer også risikoen for, at dækket glider på fælgen, og forhindrer for tidligt slid. Derudover er dækket designet til regummiering, hvilket giver flådechefer mulighed for at optimere langvarig brug og driftsomkostninger.

Øget stabilitet, komfort og sikkerhed under drift

Brugerkomfort og sikkerhed er en prioritet for Michelin i designet af vores produkter. Denne nye størrelse kan modstå dæktryk på op til 7,5 bar, hvilket øger maskinens stabilitet med 20 procent og yderligere forbedrer førerkomforten, selv under intensivt læssearbejde.

Fokus på høj kvalitet i konstruktionen betyder også, at produktet er blevet forstærket med tilsætning af metal i midten af slidba-



nen og beskyttelseslaget. Dette resulterer i et mere robust dæk, der er meget modstandsdygtigt over for skader.



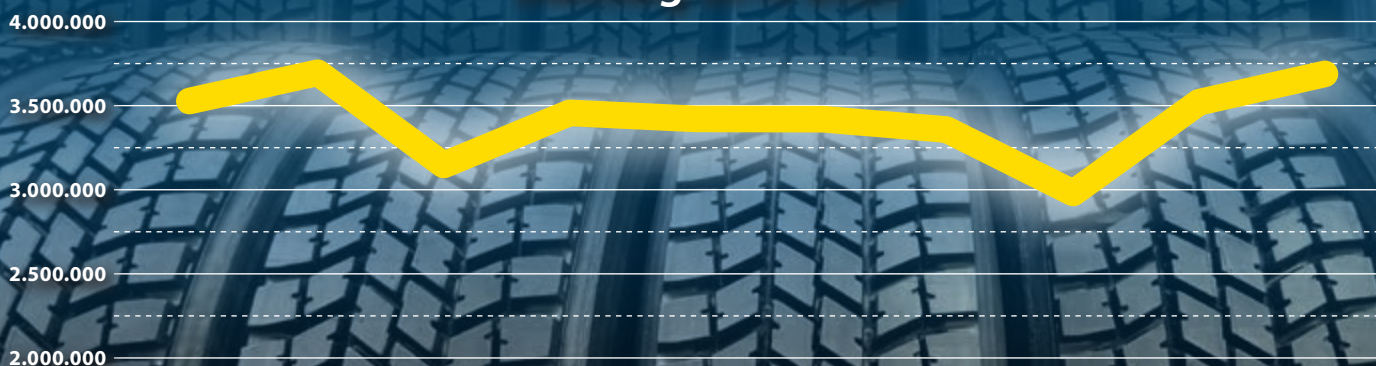
Dæksalg 2025

Dæksalget er beregnet på baggrund af indbetalte gebyr til Skat i henhold til Miljøministeriets bekendtgørelse om gebyr og tilskud til nyttiggørelse af dæk nr. 1660 af 13. november 2020.

	2025	2024
1. Dæk med belastningsindeks ≤ 123 til knallert, motorcykel, personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter ≤ 10 tommer	3.287.377 dæk	3.212.496 dæk
2. Regummierede dæk med belastningsindeks ≤ 123 til knallert, motorcykel, personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter ≤ 10 tommer	20.423 dæk	20.485 dæk
3. Dæk med belastningsindeks > 123 til personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælg-diameter > 10 og < 19,5 tommer	129.864 dæk	77.681 dæk
4. Regummierede dæk med belastningsindeks > 123 til personbil og varebil samt til andre motordrevne køretøjer med fælgdiameter > 10 og < 19,5 tommer	805 dæk	768 dæk
5. Dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 19,5 og < 24 tommer	211.502 dæk	192.381 dæk
6. Regummierede dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 19,5 og < 24 tommer	7.906 dæk	3.886 dæk
7. Dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 24 tommer	26.141 dæk	27.812 dæk
8. Regummierede dæk til andre motordrevne køretøjer end knallert, motorcykel, personbil og varebil med fælgdiameter ≥ 24 tommer	324 dæk	22 dæk
Total	3.684.342 dæk	3.535.531 dæk

I forhold til 2024 viser 2025 en fremgang i dæksalget på 4 %.

Dæksalg 2016-2025



Stk.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	3.529.934	3.691.244	3.167.293	3.487.585	3.379.268	3.379.747	3.312.243	2.987.916	3.535.531	3.684.342

Der tages forbehold for data- og trykfejl.

Spær CO₂ - brug trykte medier

Ny forskning fra Tyskland viser, at trykte medier slår online medier på mindst CO₂-udledning - uden at gå på kompromis med rækkevidde eller synlighed.

En dybdegående Life Cycle Assessment (LCA) undersøgelse, foretaget af Öko-Institut Freiburg i Tyskland, blev offentliggjort i november 2025 og denne viser, at der er god grund til at genoverveje antagelsen om, at annoncering online er det mest bæredygtige valg. I langt de fleste tilfælde udleder trykte medier nemlig mindre CO₂ end deres digitale alternativer.

Undersøgelsen har sammenlignet CO₂-udledningen fra trykte brochurer og avisannoncer med digitale formater – inklusive online-PDF'er og web-bannere – for at vurdere, hvilken annonceform, der reelt er mest klimavenlig.

Trykte medier har ofte det laveste CO₂-aftryk

Undersøgelsen fra Öko-Institut Freiburg viser, at en trykt reklamebrochure udleder 642 kg CO₂ pr. million visninger - hvilket er fem gange mindre end en onlinebrochure i PDF-format.

Trykte avisannoncer udleder ca. 67 kg CO₂, mens digitale bannerannoncer genererer 102 kg CO₂ pr. million visninger.

Årsagen skal ses i, at digitale visninger trækker på energi og ressourcer gennem hele den digitale værdikæde – fra servere og datacentre til netværkstrafik og brugerens egen enhed. Jo større filstørrelser og jo flere visninger, desto højere bliver det samlede energiforbrug. Og når eksponeringen når

millionniveau, stiger CO₂-udledningen hurtigt markant. Selv når faktorer som papirtype, produktion, distribution, datamængde og visningstid varierer, peger undersøgelsen entydigt på, at trykte løsninger typisk er den mest klimaskånsomme mulighed.

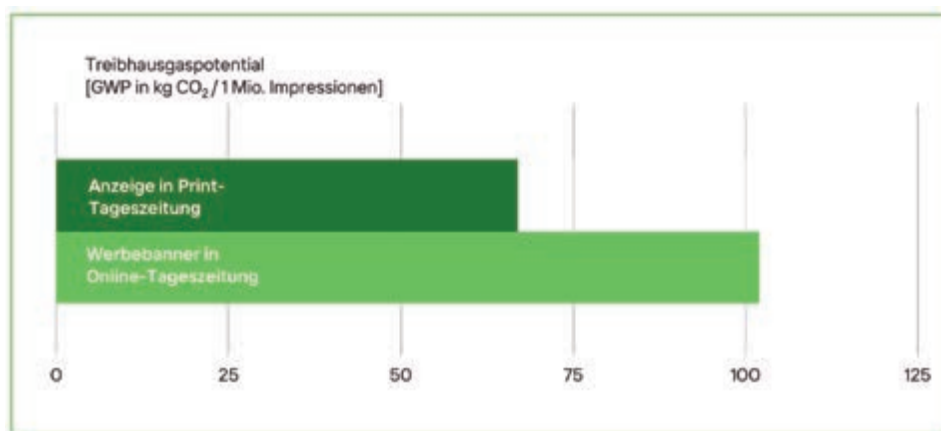
Hvorfor har det betydning for annoncører i Dækmagasinet?

Som annoncør får man et stærkt, dokumenteret klimaargument for at vælge trykte medier.

Trykte magasiner skaber ro, nærvær og dybere læsning, hvilket sikrer høj relevans og stærk effekt for jeres annonce og levetiden for trykte magasiner ude hos læserne – og eksempelvis i venterum, er væsentlig længere end onlineannoncering og artikler.

Det er dokumenterbart, at trykte annoncer belaster klimaet betydeligt mindre end onlineformater – uden at gå på kompromis med rækkevidde eller synlighed. Dette kan bidrage til at styrke virksomhedens bæredygtige markedsføringsstrategi i en tid, hvor klima fylder mere hos både kunder og samarbejdspartnere.

Læs eller download hele undersøgelsen fra Öko-Institut Freiburg her: www.bvdm-online.de/bvdm/branchenportal/umwelt-nachhaltigkeit/studie-print-und-onlinewerbung-im-co2-vergleich



Berechnung des Öko-Instituts Freiburg e. V.: Annahmen zur **Print-Tageszeitung**: Fläche: 179 cm², Reichweite: 2,72; und zur **Online-Tageszeitung**: Betrachtungsdauer: 2,4 s, Datenvolumen: 300 kB, Reichweite: 1

Dækmagasinet udgives af:

Dækbranchen Danmark
Herstedvang 14, 1.
2620 Albertslund
Telefon: +45 3963 9779
E-mail: dbdk@dbdk.dk
Web: www.daekmagasinet.dk
ISSN 1901-9068 • 99. årgang.



Redaktion og annonceekspedition:

Ansvarshavende redaktør Volker Nitz.
Produktion: Lora Grafisk ApS, +45 6170 6332.
Eftertryk af bladets artikler er kun tilladt med kildeangivelse.

Artikler i Dækmagasinet udtrykker ikke nødvendigvis Dækbranchen Danmarks og dennes organisationers holdning.

DÆKIMPORTØRFORENINGEN

BESTYRELSE:

Ulrik Uhrenholt, formand
Bridgestone Danmark
ulrik.uhrenholt@bridgestone.eu

Claus Chouhan, kasserer
Michelin Danmark A/S
claus.chouhan@michelin.com



F.F.R.D.

BESTYRELSE:

Erik Neuberg Rasmussen, formand
ffrd-formand@dbdk.dk

Henrik Nielsen, næstformand
Vulkan Dæk A/S
hn@vulkan.dk

Benny Kristensen
Euroband A/S
bkr@ndi-dk.com

Niels Nielsen
Bridgestone Danmark
niels.nielsen@bridgestone.eu

Georg Nielsen
Continental Dæk Danmark A/S
georg.nielsen@continental.com

Claus Chouhan
Michelin Danmark A/S
claus.chouhan@michelin.com



DÆK SPECIALISTERNE LANDSFORENING

BESTYRELSE:

Erik Neuberg Rasmussen, formand
dsl-formand@dbdk.dk

Brian Lund
First Stop, Bridgestone Danmark
brian.lund@firststop.dk

Jesper Boe Jørgensen
DSL Leverandørsektion, formand
udd@dbdk.dk

Lars Schmidt
A/S Ovethi, Dansk Dæk Service
las@ovethi.dk

Mette Kjerulf
Point S Frederiksværk
mettekjerulf@point-s.dk

Torben Nielsen
Bridgestone Partner
torben.nielsen@bridgestone.eu

Klar til at præstere - uanset sæson

TURANZA
ALL SEASON 6
ENLITEN

FREMRAGENDE BREMSEEVNE VED ALLE ÅRSTIDER

Klassens bedste vådbremssning og top 2 i tørt vejr og sne.

FANTASTISK PRÆSTATION I SNE

Stærke egenskaber mht. trækraft i sne, bremsning, sving og manøvrering.

ENESTÅENDE RÆKKEVIDDE

20 % bedre end den forrige generation.

NATURLIGVIS KLAR TIL ELBILER

