

# SOMMARDÄCK - ÅRETS STORA TEST!



Nu kommer solen och med den **årets skörd av sommardäck**. Bil har åkt till Uvalde i Texas för ett grundligt test i vått och torrt. Första rondan – Indien kopplar greppet.

TEXT: ROBERT COLLIN, JUKKA ANTILA - TEST WORLD FOTO: LASSE ALLARD

Den stora våta asfaltplanen i Uvalde ger testarna stora friheter att utforma egna tester. Eller att bara koppla av med lite däckerullning. Harri Eskelinen och Jukka Antila från Testworld kör ett pass med den finska nationalsporten "Kasta däck".





Våthandlingbanan är nyasfalterad och har fått sprinkelanläggningen renoverad till toppskick. Här kan vi nöta varv efter varv och få perfekta resultat. Det är viktigt att underlaget inte förändras från däck till däck.

Säg Apollo och en del tänker på den grekiske guden, andra på det amerikanska rymdprogrammet. Men knappt någon tänker på bildäck. Inte här i Europa i varje fall.

Kanske i Indien, där Apollo är en av de största tillverkarna, eller i Sydafrika där man har två fabriker och 900 handlare.

Men tänk tillbaka 25 år, så hade knappt någon här hemma hört talas om Bridgestone. Samma sak med Hankook för 20 år sedan. Japaner och koreaner, som tillverkade rena skitdäcken. Stora på hemmamarknaden, med låga krav, men något som katten släpat in i Europa och med prestanda som låg långt efter de stora europeiska tillverkarna.

**Bingo på första försöket**

Ja, nu är det indiska Apollo som försöker sig på den europeiska marknaden, och man chockar

”I vårt allra första möte med ett däck från Indien är vi häpna, ja, förundrade över både grepp och andra egenskaper

med att koppla greppet direkt.

Först köpte indierna den lilla holländska däcktillverkaren Vredestein, som har små resurser och är ojämna, men som ibland slår till med riktigt bra däck. Man köpte Vredestein för att få hjälp med utvecklingen av Europa-däck och för att komma in på marknaden.

Och det blev bingo på första försöket.

I vårt allra första möte med ett däck från Indien är vi häpna, ja, förundrade över både grepp och andra egenskaper.

Men vi måste ändå reservera oss. Vi har testat ett däck, i en dimension. 205/55 16, den allra vanligaste storleken. Det däcket är riktigt bra. Men vi vet ingenting om andra däck, andra mönster och andra storlekar. Så vi väljer att gardera oss: En gång är ingen gång...

**Perfekt testväder**

Vi är tillbaka i Uvalde i Texas. För två år sedan när vi var här senast gav vi upp efter en vecka och flög hem utan att ens komma i gång med testet. Det var den kallaste veckan i Texas på 40 år, minusgrader dag efter dag och alla vattenledningar och sprinklersystem för att väta banorna var frysta. Djupfrysta.

Nu är vädret perfekt. Mellan 15 och 20 grader och sol. Och vindstill.

Våra finska kolleger Jukka Antila och Harri Eskelinen från Test World i Ivalo flög in till Houston

där de hyrde en Dodge Challenger med en Hemi V8 på 5,7 liter för att köra de 60 milen till Uvalde.

Fotografen Lasse Allard och jag flög till Dallas och körde till testbanan i en VW Beetle cabriolet. Och jag kan lova att vi hade mer däck kvar när vi lämnade tillbaka Folkan efter en vecka än finnarnas Challenger...

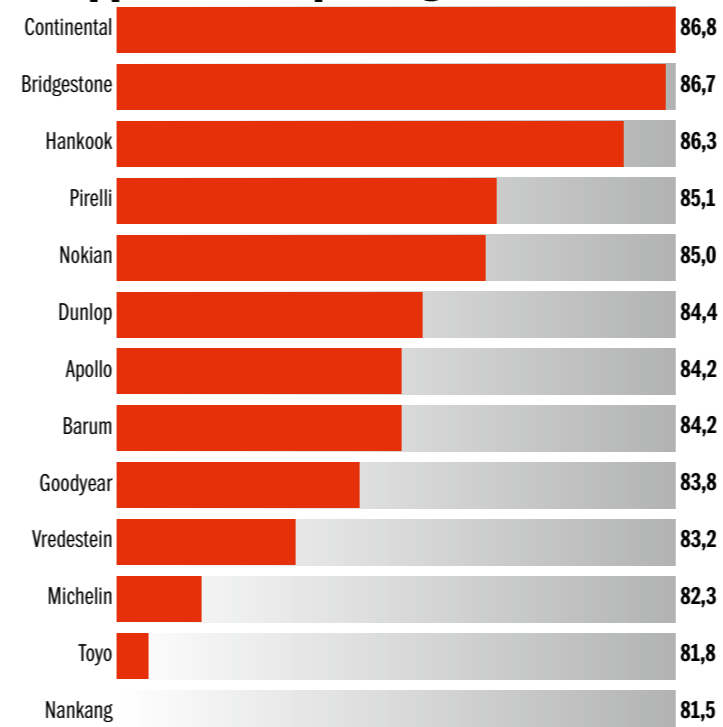
Och betydligt mer än de 104 testdäcken.

**Dyraste däcket någonsin**

Vi testar 19 olika däck, alla i dimensionen 205/55 16. Alla med hastighetskoden V som betyder att de är godkända för hastigheter upp till 240 km/tim, jo det är så de flesta däck till moderna bilar ser ut nu för tiden. Breda högfartsdäck. Till vilken nytta kan man fråga.

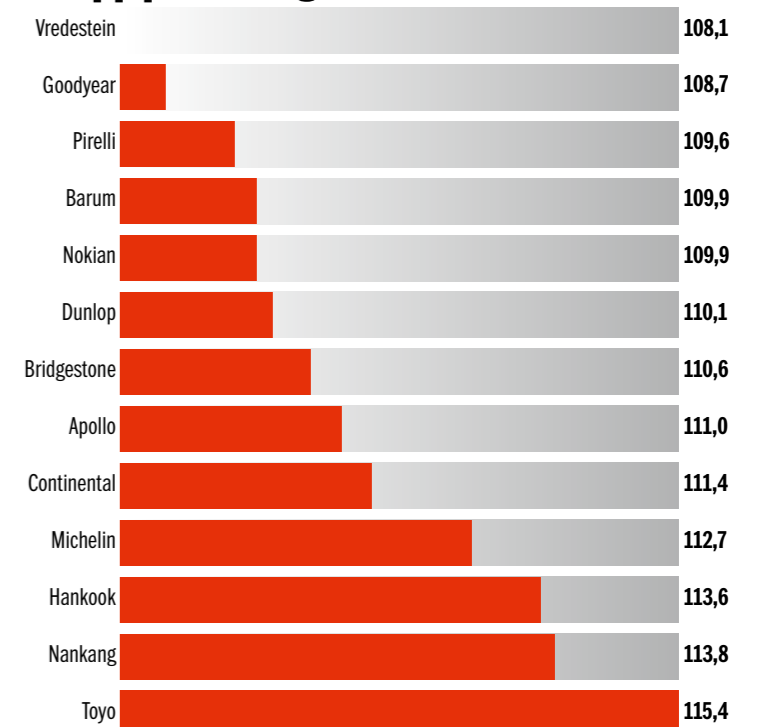
Och så har vi med ett alldeles nytt och unikt däck från Uniroyal. Det dyraste däck vi någonsin testat. >>>

**Grepp vid vattenplaning** (hastighet km/tim)



Vi kör en vid cirkel där hastigheter upp emot 100 km/tim är fullt möjliga utan däcktjut. På ett ställe kör vi genom en sträcka med sju mm vatten där vi kan mäta både hastighet och sidgreppet. Vi anger hastigheten där däcket förlorat styrförmågan.

**Grepp på våt väg** (varvtid i sekunder)



Vi kör en bana där asfalten väts med sprinklers. Banans utformning, med olika två- och sju meter långa raksträckor och krön och svackor i den kuperade terrängen ger en samlad bild av däckets köregenskaper.





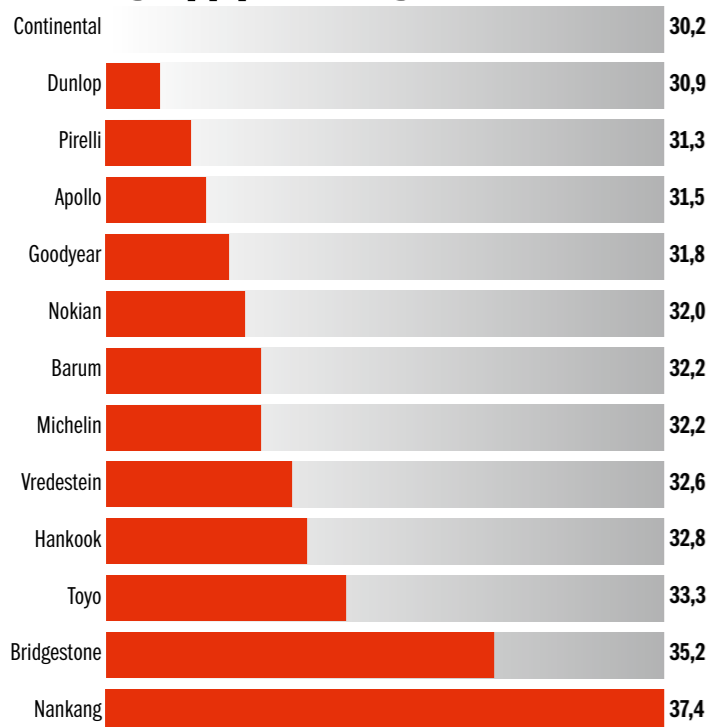


På med fyra nya däck, köra fyra varv, och efter tio minuter är man tillbaka och ska ha nya däck igen. Av, på, av, på. Om och om igen.



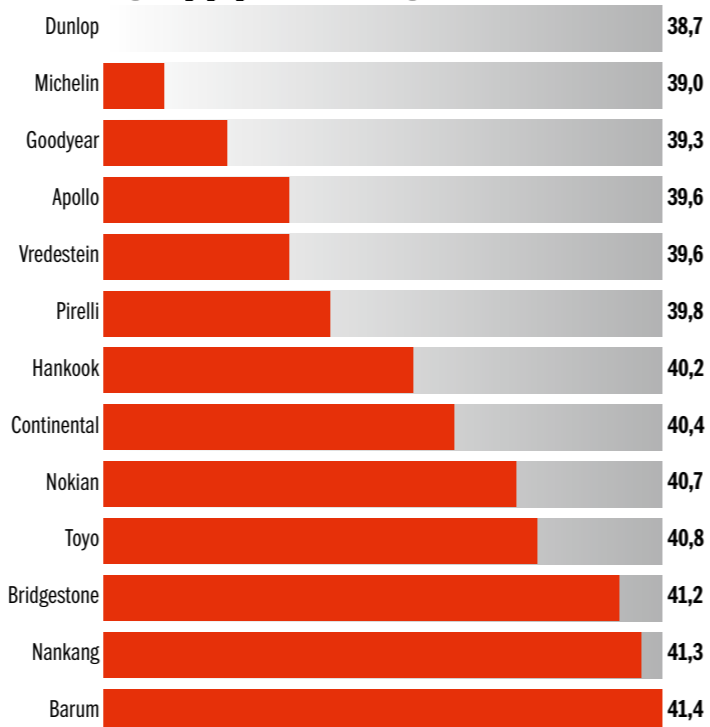
Två testare, två testbilar, över hundra testdäck. Stilleben från Texas.

**Bromsgrepp på våt väg (meter)**

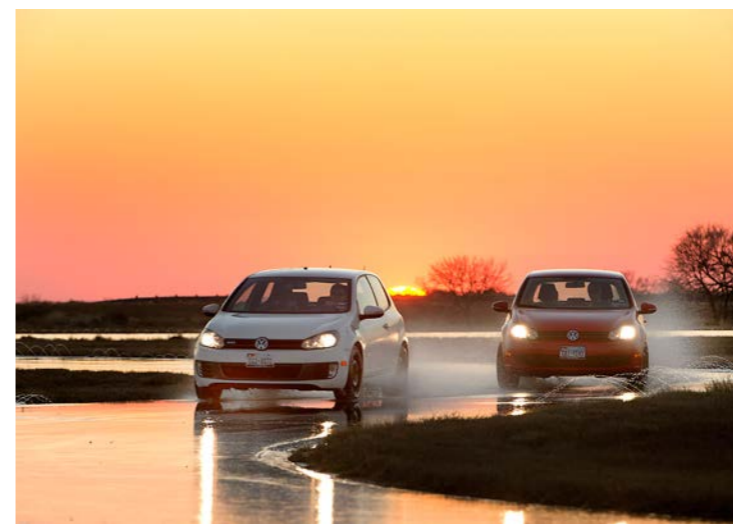


Vi bromsar från 80 km/tim, trampar ner pedalen fullt och låter ABS-systemet jobba.

**Bromsgrepp på torr väg (meter)**



Vi bromsar från 100 km/tim, trampar ner pedalen fullt och låter ABS-systemet jobba.



**VÅTT OCH ETIKETT**

► Den 1 november 2012 blev det krav på att alla däck som säljs inom EU ska varudeklaras. Det gäller bromsgrepp på våt asfalt, rullmotstånd och buller. Testproceduren går ut på att tillverkaren själv testar sina däck mot ett speciellt referensdäck som utvecklats av däcktillverkarna gemensamt och som produceras av Uniroyal. Ett däck som bromsgrepp och rullmotstånd jämförs med. Bullret mäts med en decibelmätare utanför bilen.

► Vår kontroll visar att systemet är trovärdigt. Vid våra mätningar hamnade vi antingen på exakt samma betyg som tillverkaren satt på sina däck, eller max ett steg ifrån. Och det är mer än godkänt, ett stegs differens måste betraktas som inom felmarginalen.



Referensdäcket från Uniroyal.

» Däcket är ett referensdäck som EU tvingat fram med ny lagstiftning. Det är mot Uniroyal-däcket som alla nya däck ska jämföras för att få den nya EU-klassificeringen när det gäller bromssträcka på våt asfalt.

**För bra testbilar**

Vi har med däcket för att själva kunna bilda oss en uppfattning om värdet av den nya etiketten som sitter på alla däck tillverkade efter november 2012. Stämmer tillverkarnas egna uppgifter? Annars har vi med oss ett urval av de vanligaste däck-

” Jag får ont i magen av vissa av däckerna på den våta, hala banan

en från de stora tillverkarna garnerat med en del uddadäck. En blandning av dyrt, mellanpris och billigt. Och efter en veckas intensivt testande har vi skiljt agnarna från vetet. Jag får ont i magen av vissa av däckerna på den våta, hala banan. Medan andra ger rena lyckoruset. En del däck skriker åt mig att ta

det lugnt medan andra tjuvar: Fortare, jag klarar det. Fortare! Testbilarna, förra generationen VW Golf, är nästan för bra för att använda till däcktest. De är så fint balanserade, så snälla, att de försöker skyla över däckens brister. Men med urkopplade antisladdsystem är vi ändå på gränsen efter en stund och det är där det sker saker. Det ena däcket är tryggt understyrt i varje kurva, det andra är mer överstyrt, så att baken vill vifta ut, medan de dåliga däckerna är olika varje gång. Ena gången släpper det fram, andra får baken i väg och du vet inte på förhand

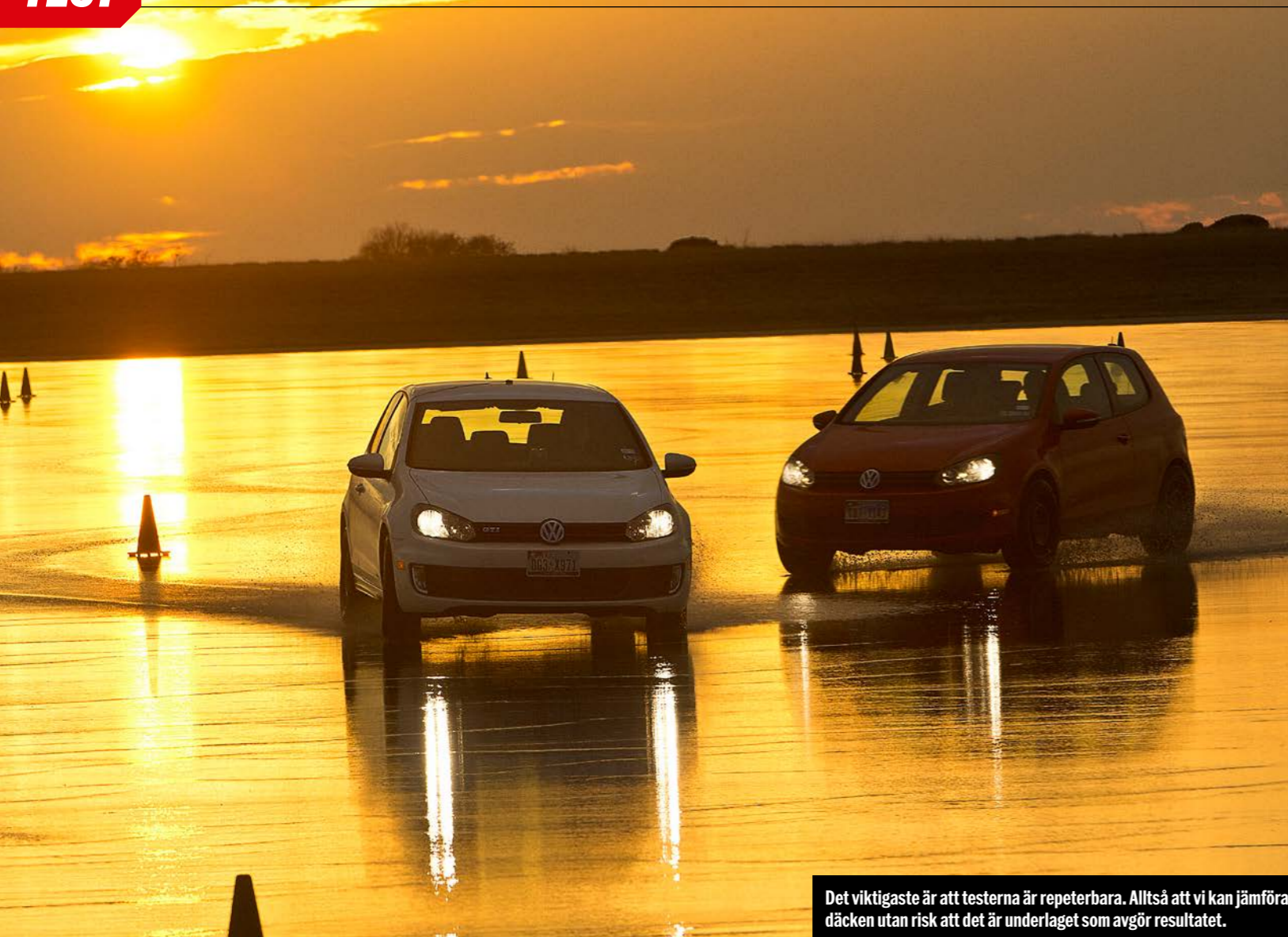
vad däcket ska ta sig till. Frustrerande. Och farligt. Även om bilens antisladdsystem ju i normalfallet reder upp situationen vill du gärna som förare veta vad bilen gör i varje situation. Du vill att bilen ska vara förutsägbar och där spelar däckerna en viktig roll.

**Exakt vattenbegjutning**

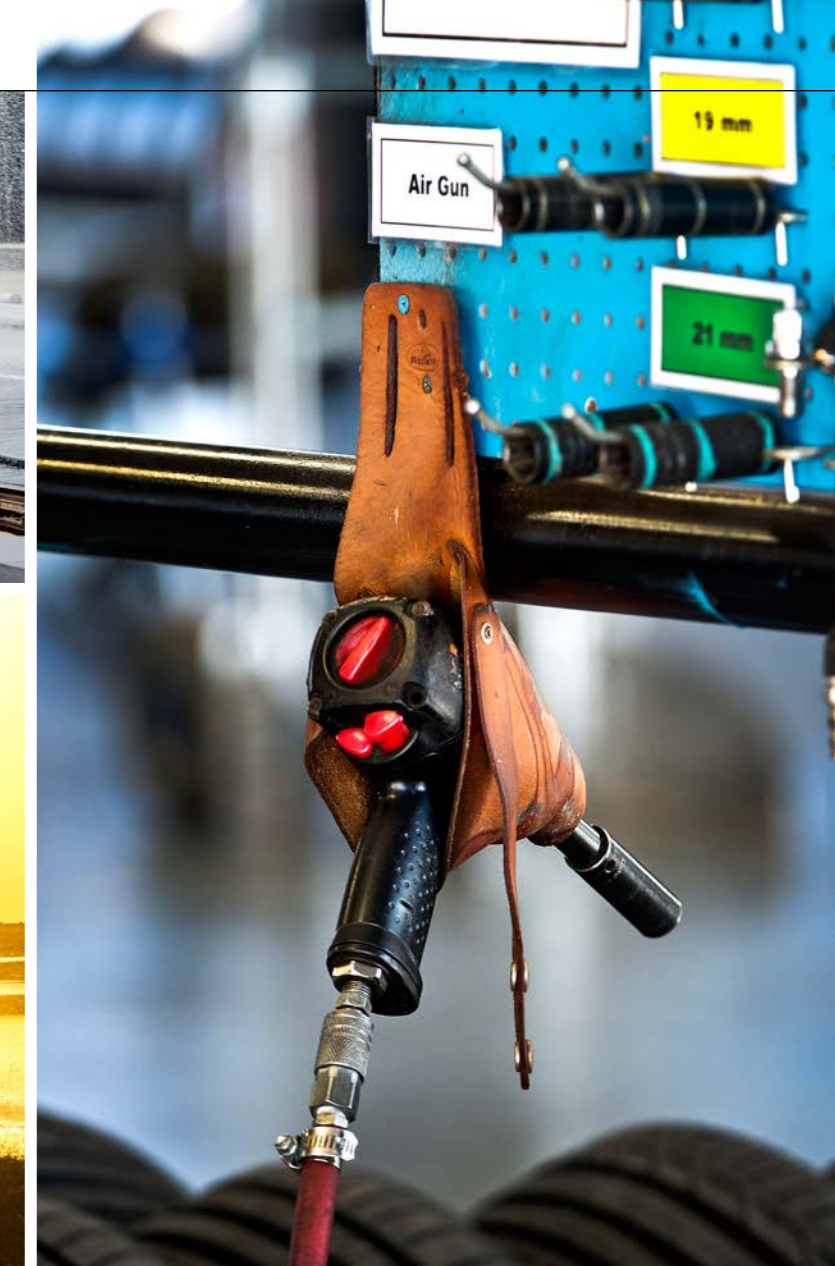
Samma sak med bromssträckan. Det märks direkt på banan att däckerna har olika bromsgrepp. Hur sent kan du bromsa för att fortfarande ta dig genom kurvan utan problem? Bankörningen avslöjar hur



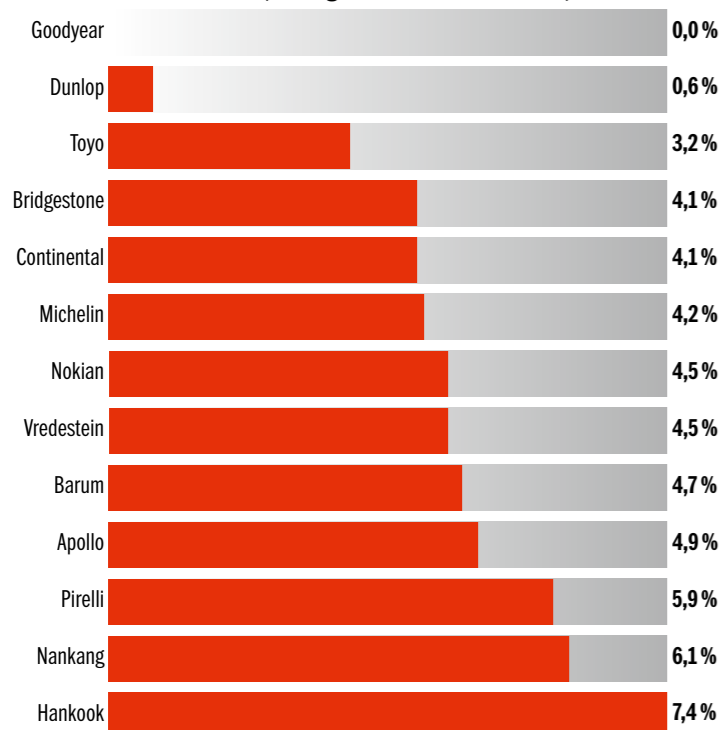




Det viktigaste är att testerna är repeterbara. Alltså att vi kan jämföra däckerna utan risk att det är underlaget som avgör resultatet.



**Rullmotstånd** (ökning av bränslekonsumtion)



Vi låter bilen frirulla, om och om igen. På slät väg och i båda riktningarna, och bara när det är vindstilla. Sträckan räknas om till bränsleförbrukning.

» däck är i verklig trafik: Får du stopp på bilen eller får du problem?

Banan antyder också vilka däck som klarar vattenplaning bäst. De har aldrig några tendenser åt att börjavo plana. Andra däck igen halkar iväg okontrollerat.

Men både bromssträckor och vattenplaning testar vi noggrant på speciella banor med exakt vattenbegjutning. Bromsbanan är våt med en tunn vattenfilm, vattenplaningsbanan har närmare en halv centimeter vatten på asfalten.

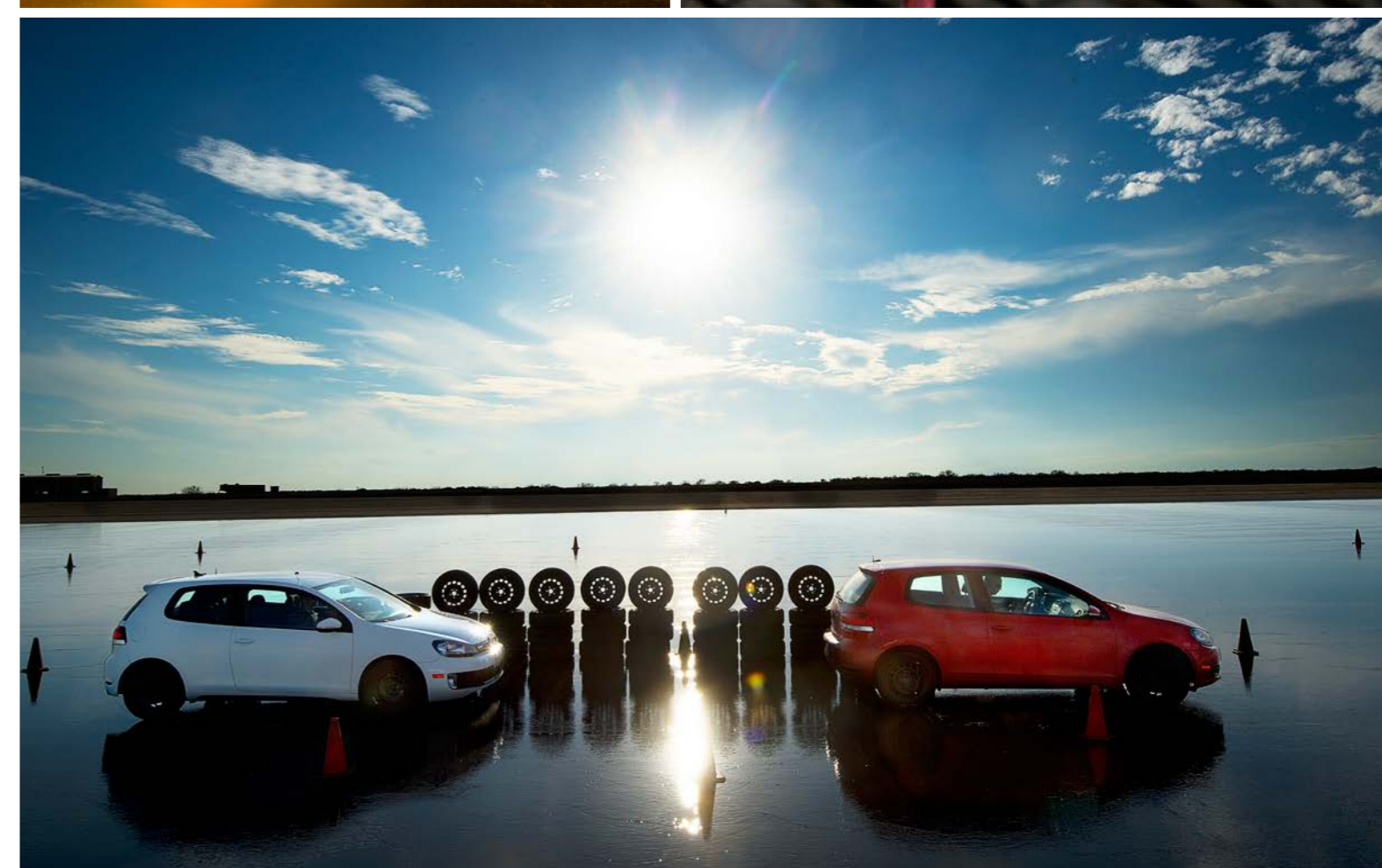
**Felmätningar elimineras**

Mätningarna görs med satellitbaserade mätinstrument, Race Logic, som mäter med flera decimaler. Och vi kör om och om igen. Allt upprepas flera gånger med samma däck.

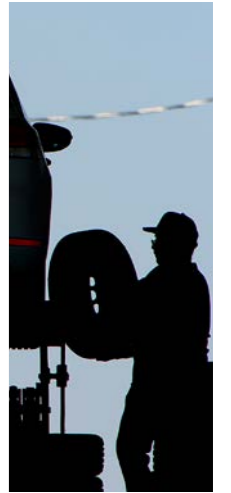
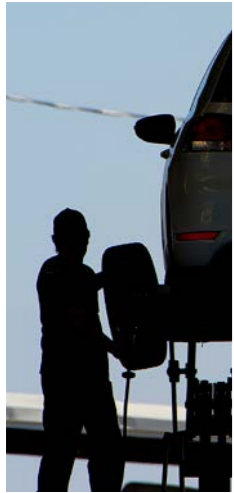
Tills siffrorna i datorerna ser bra ut. Tills alla tänkbara felmätningarna är uteslutna.

Vi kör tills solen går ner och det plötsligt blir flera grader kallare. Då får vi inte korrekta resultat längre. Jänkarna som jobbar här varje dag låter oss hålla på och pysslar med sitt. Tyskarna från Continental Däck i Hannover som också är här och testar brukar göra kväll en god stund före oss. Och när vi själva är klara för dagen lägger sig den stora tystnaden över testbanan. De hundratals sjöfåglarna i en damm en kilometer bort hörs plötsligt väldigt tydligt. Ett bältjur skynkar sig över den torra grässvålen mellan vår verkstad och vattenplaningsbanan och ett par stora hjortar hoppar obehindrat över det höga staketet till banområdet. Bara skallerormarna fortsätter att slumra under något stenblock. Det är lite för kallt för dem, inte ens solgasset mitt på dagen lurar en rutinerad skallerorm att tro att sommaren är här.

**Betyg och omdömen på alla däck** »»







# SOMMARDÄCK



<b>GOODYEAR EFFICIENT GRIP PERFORMANCE</b> Pris: 710 kr.	<b>CONTINENTAL CONTI-PREMIUMCONTACT 5</b> Pris: 744 kr.	<b>NOKIAN HAKKA BLUE</b> Pris: 1108 kr.	<b>DUNLOP SPORT BLURESPONSE</b> Pris: 729 kr.	<b>PIRELLI CINTURATO P7</b> Pris: 678 kr.	<b>VREDESTEIN SPORTRAC 5</b> Pris: 679 kr.	<b>APOLLO ALNAC 4G</b> Pris: uppgift saknas.	<b>HANKOOK VENTUS PRIME 2</b> Pris: 627 kr.	<b>MICHELIN PRIMACY 3</b> Pris: 798 kr.	<b>BARUM BRAVURIS 2</b> Pris: 637 kr.	<b>BRIDGESTONE TURANZA T001</b> Pris: 664 kr.	<b>TOYO PROXES CF2</b> Pris: 602 kr.	<b>NANKANG GREEN/SPORT</b> Pris: 567 kr.
---	--	--	--	--	---	---	--	--	--	--	---	---

	VÅTT UNDERLAG													
Bromsgrepp	9	10	9	10	9	9	9	9	9	9	7	8	6	Bromsgrepp
Köregrepp, varvtid	10	8	9	9	9	10	8	7	9	9	6	7	7	Köregrepp
Grepp vid vattenplaning	8	10	9	8	9	7	8	10	8	10	6	6	6	Grepp vid vattenplaning
Köregenskaper, subjektivt	10	9	10	8	8	9	8	8	8	7	8	6	6	Köregenskaper, subjektivt
	TORRT UNDERLAG													
Bromsgrepp	9	8	8	9	8	8	8	9	7	7	7	7	7	Bromsgrepp
Köregenskaper, subjektivt	9	9	10	8	9	8	8	9	8	7	8	7	7	Köregenskaper, subjektivt
	EKONOMI & KOMFORT													
Buller, subjektivt	8	9	9	9	9	8	8	8	8	9	8	9	9	Buller, subjektivt
Komfort, subjektivt	8	9	8	8	8	8	7	8	7	7	9	8	8	Komfort, subjektivt
Rullmotstånd	10	8	8	10	7	8	6	8	7	8	8	7	7	Rullmotstånd
TOTALBETYG	9,1	9,0	9,0	8,9	8,6	8,6	8,2	8,2	8,2	8,1	7,9	7,3	6,7	TOTALBETYG

**Så viktiga är resultaten för helhetsbetyget:**  
**VÅTT:** 60% (bromsgrepp 20%, köregrepp 15%, vattenplaning 15%, Köregenskaper, subjektivt 10%). **TORRT:** 25% (bromsgrepp 15%, Köregenskaper, subjektivt 10%). **EKONOMI & KOMFORT:** 15% (buller 5%, komfort 5%, rullmotstånd 5%).

**Från världsklass till döds-kallemärkning** på 3 poäng blankt, låter det extremt? Kan-ske. Plussen och döds-kallarna är helt korrekta, men den tajta betygsättningen i poäng hade vi kanske kunnat ge mer luft, och varit mer pedagogiska. Nu följer vi den finska skolans betygsätt-ning, ett resultat av samarbetet med finska testfirman Testworld.

**Alla däck har dimensionen 205/55 16 och hastighets-koden V = godkänt upp till 240 km/tim.**

**Så läser du hastighets-koderna på däcken:**  
**Q:** 160km/tim  
**R:** 170km/tim  
**T:** 190km/tim  
**H:** 210 km/tim  
**V:** 240km/tim

Priserna som redovisas kommer från Prisjakt.nu och webbutik.

**+** Lågt rullmotstånd och mycket bra egenskaper på våt asfalt.

**-** Medelmåttigt vattenplaning.

**BÄST I TEST!**

**+** Grepp och köregenskaper på vått och torrt. Vattenplaning.

**-** Medelmåttigt bromsgrepp på torrt.

**+** Köregenskaper på vått och torrt, ljud och fjädringskomfort.

**-** Medelmåttiga bromssträckor på torrt.

**+** Bromsgrepp på vått och torrt, lågt rullmotstånd.

**-** Köregenskaper på torrt.

**+** Grepp på våt asfalt, vattenplaning.

**-** Rullmotstånd.

**+** Grepp och köregenskaper på våt väg, fjädringskomfort.

**-** Rullmotstånd.

**+** Jämna egenskaper, fjädringskomfort.

**-** Rullmotstånd.

**+** Den indiska Apollo-raketen kommer från ingenstans och slår ner bland toppdäcken i vårt test. Egenskaperna är jämna, däck-  
 et bromsar lika med toppdäcken både på vått och torrt. Sidgreppet är sämre med en del problem vid skarpa manövrer.

**+** Bäst är förmågan att klara vattenplaning. Bromsgreppet på vått är hyfsat, men inte i nivå med de bästa. Men det blir problem på våtttestbanan med dåligt sidgrepp och dåliga köregenskaper. Det blir lätt långa sladdar. Rullmotståndet (= bränsleförbrukningen) är sämst i testet.

**+** Vattenplaning.

**-** Köregenskaper på vått, rullmotstånd.

Goodyear har lyckats kombinera lågt rullmotstånd med korta bromssträckor på våt asfalt, en mycket svår uppgift som konkurrenterna misslyckats med hittills. Köregenskaperna på vått är också mycket fina, däck-  
 et är lugnt och lättkört.

Ett lättkört däck på alla väglag och utan egentliga svagheter. Däck-  
 et styr fint och har bra grepp på den våta testbanan. På den torra banan kan extrema situationer medföra viss överstyrning, baken sladdar ut. Vattenplaning klarar Conti bäst av alla.

I finska Nokia byggs det bästa däck-  
 et när det gäller köregenskaper. Styregenskaperna är alltid bra, och exemplariska i en krissituation, både på vått och torrt. Man förlorar aldrig greppet helt, sladdar är lätta att korrigera. Men broms på torrt kunde vara bättre.

Extremt lättrollat, och med korta broms-  
 sträckor på våt asfalt, som concernkollegan Goodyear. Bra gjort! Styr fint, till en gräns, sen kan det vara svårkontrollerat. Ibland aningen överstyrt på torr asfalt, men ändå lättkört tack vare fin styrning.

Med bra grepp, fina styregenskaper och förmåga att klara sig undan vattenplaning kommer man långt. På vått kan greppet förloras lite abrupt, men fin styrning räddar situationen. På torrt är däck-  
 et logiskt och lättkört. Högt rullmotstånd är enda missen.

Ett mycket lättkört däck på våt väg, med bra styrning och grepp, och de bästa varvtiderna på vår krävande våtttest-  
 bana. Bromsgreppet är inte i topp och vattenplanings-  
 egenskaperna borde vara betydligt bättre. På torr väg är däck-  
 et utan anmärkning.

Den indiska Apollo-  
 raketen kommer från ingenstans och slår ner bland toppdäcken i vårt test. Egenskaperna är jämna, däck-  
 et bromsar lika med toppdäcken både på vått och torrt. Sidgreppet är sämre med en del problem vid skarpa manövrer.

Bäst är förmågan att klara vattenplaning. Bromsgreppet på vått är hyfsat, men inte i nivå med de bästa. Men det blir problem på våtttestbanan med dåligt sidgrepp och dåliga köregenskaper. Det blir lätt långa sladdar. Rullmotståndet (= bränsleförbrukningen) är sämst i testet.

**Tänk på det här före köp**  
 Dimensionen 205/55 16 som vi testar betyder att bredden (den del som vilar mot marken) är 205 mm, "profilen", det vill säga höjden från asfalten till fälgkanten, är 55 procent av bredden och 16 är fälgens diameter - i tum.  
 Kolla datumsiffrorna på däcksidan: 4911 betyder vecka 49 året 2011. Köp aldrig ett gammalt däck. Dels hårdnar gummit, dels har däck-  
 en äldre teknik, de är inte senaste årsmodell-  
 ellen! Väljer du ändå ett gammalt däck - pruta!  
 Våra priser kommer från nätbutiker. Monteringen hos däckverkstad tillkommer. Vill du göra hela affären hos gummigubben? Ring runt och kolla priser! En halvtimme i telefon kan sänka priset med ett par hundralappar - per däck!