

BYT DÄCK I VÅR!

Tro inte att vinterdäcken klarar året runt-bruk

För de flesta är det självklart att byta till sommar­däck när våren sätter fart och smälter isen på vägarna. Men allt fler fortsätter med vinterdäcken, oftast av bekvämlighetsskäl. Årets test visar att det är lika riskfyllt med friktionsdäck sommartid som att köra på sommar­däck på vintern.

TEXT ERIK RÖNNBLOM FOTO NIKLAS CARLE

Ett bra sommar­däck vattenplanar vid 83 km/tim. Friktionsdäcket, ett av de bästa vintertid, tap­par greppet vid 63 km/tim. Vid bromsning från 100 km/tim på våt väg står bilen med sommar­däck still efter 58 meter. Vinterdäcket behöver 85 meter. Det visar Vi Bilägares senaste däcktest.

Tycker man krocksäkerhet är viktigt så gäller det att välja ett bra däck. Annars förlorar man investeringen i en säker bil.

I dag är det knappast någon som vågar köra med sommar­däck på vintern. Transportstyrelsen föreskriver också krav på vinterdäck viss period om vinterväglag råder. Så frågan är var­för det är tillåtet att använda vinterdäck som är anpassade för minusgrader, is och snö på sommaren.

Höll vad det lovar

Allt fler bilar har TPMS – däcktryckövervakning. Det finns till och med en ny förordning som säger att alla nya typgodkännanden från och med 1/11 2012 innebär att bilen måste ha ett sådant kontrollsystem. Och två år senare gäller kravet alla nytillverkade bilar. Anledningen är förstås alla olyckor som är relaterade till felaktigt däcktryck och punkteringar som inte upptäcks.

Därmed öppnas en ny möjlighet för fler bil­ägare att välja däck av typen Run On Flat som i vardagligt tal, felaktigt, kallas ”punkterings­säkra”. Run On Flat-däck består för närvarande av två system. Antingen bär däckets upp vikten genom en förstärkning i sidan eller så monteras någon form av stödjande ring inuti som kan vila mot fälgen.

Man får endast montera däck som är körbara

trots att de har punktering på bilar som har däckövervakningssystem. Både hastighet och körsträcka är nämligen begränsad om man fått punktering. Bilen blir också långsammare och trögare på styrutslag. Därför måste den som kör bli varnad.

Vi passade på att testa Goodyear EfficientGrip, särskilt intressant eftersom däckets dels marknadsförs som ett lättrullande däck, dels finns i en Run On Flat-version. Goodyear har i det här däckets valt en konstruktion med en självbärande förstärkning i däckets sida.

Tidigare har vi varit lite skeptiska till den här tekniken. Men det visar sig att Goodyear verkligen rullar lätt. Det var bäst av sommar­däcken (tillsammans med ett annat ECO-däck) trots att Goodyear samtidigt är ett Run On Flat och väger gott och väl 1–1,5 kg mer per däck.

När vi provocerade EfficientGrip i kurva på vått och torrt blev betyget klart godkänt.

Slutligen drog vi in en skruv i ett av fram­däcken, slet ut den med tång och började köra när lufttrycket visade noll. Efter nio mils tidvis provocerande körning avbröt vi. Däckets håller vad det lovar. En svaghet har det dock – längre bromssträcka i väta.

Håller greppet i sjön

Vredestein hittade tidigt sin nisch – att klara greppet när det är mycket vatten. Med Ultrac Cento har Vredestein verkligen förvaltat den egenskapen. Däckets håller greppet även om man råkar köra genom en mindre sjö! ◆

testerresultat

Vi Bilägare har testat sommar­däcken i nio olika moment. **Jämför alla fakta för de testade däckens på nästa uppslag.**

Bridgestone
Turanza

Continental
PremiumContact 2

Goodyear
EfficientGrip

Kumho
Ecsta Sport

Michelin
Pilot Sport

Nokian
Hakka Z

Vinterdäck

Pirelli
Cinturato P7

Vredestein
Ultrac Cento



Nokian Hakka Z



+ Precis körkänsla.



♦ Hakka Z, som är Nokians nordiska version av detta sommardeck, har genomgående bra resultat i våta. Det hör till topptrion i det viktigaste delprovet, bromsning på våt väg. När vi hamnar på den drygt 1,5 km långa testslingan som är vattenbegjuten är Nokian på samma nivå som bästa konkurrenten, men Nokian har den bästa körkänslan. Det är otroligt spårsäkert och går dit man vill utan att spinna eller sladda.

På torr väg blir placeringen ett kvä nedåt. Men det är fortfarande mycket hanterbart och säkert. Bromsförmågan är medelbra.

Nokian Hakka Z:s bästa egenskap är att det kommunicerar så precist och håller god nivå i alla delprov.



Pirelli Cinturato P7 Ecoimpact

+ Låg bränsleförbrukning.

- Bromssträcka torr väg.

♦ P7 är inte riktigt i klass med de bästa konkurrenterna. Vattenplaning rakt fram klarar däcket bra, liksom mycket vatten i kurva. Bromsförmågan är godkänd inte mer. Körningen på den våta testslingan klarar Pirelli skapligt. Men däcket går mjukt och ESP gör ständiga ingrepp. Att försöka sig på samma fart som konkurrenterna innebär bara fler korrigeringar av ESP.

Pirelli behöver längsta bromssträckan på torr väg (förutom vinterdäcket). Det hör också till de långsammare i testet på torr asfalt. Där känns P7 mjukt.

Däcket upplevs som bullrigt på grov asfalt, men med komfortabel gång över ojämheterna. Bränsleförbrukningen är mycket låg.

Pirellis ECO-däck är snålt delvis på bekostnad av försämrat grepp. Men det håller ändå måttet.



Vredestein Ultrac Cento

+ Motstår vattenplaning.

- Bullrar.

♦ Vredestein uppvisar fantastiskt fina resultat när det gäller förmågan att motstå vattenplaning. Ultrac Cento klår först en av de absolut bästa konkurrenterna genom att klara högre hastighet rakt fram utan att slira. Och i kurva är greppet än bättre!

Bromsförmågan i våta är inte på samma höga nivå, men ändå godkänd. Köregenskaperna vid provocering i våta är lite diffusa och ESP går in vid lägre fart. Bilen understyr men kan tendera att sladda med bakvagnen.

Bromsförmågan på torr väg är inte bättre än godkänd. Körsäkerheten på torr väg är god även om däcket är aningen mjukt i aktionen. Ändå bullrar Vredestein rejält på ojämn väg. Komforten noterades som "inte bra och inte dalg - medel".



Vinterdäck Nordiskt utan dubbar

+ Komfortabelt, bullrar lite.

- Uselv våtgrepp.

♦ Det nordiska friktionsdäcket är optimerat för snö, is, slask och låga temperaturer. Vid sommarväglag och 20-25 plusgrader är däcket för mjukt. Det vattenplanar avsevärt tidigare än sommardeck. I kurva fungerade inte vår vanliga mätmetod eftersom den innebär start vid cirka 65 km/tim och då hade vinterdäcket redan börjat kana rakt fram.

Bromsförmågan i våta är närmast usel.

Däremot är friktionsdäcket så progressivt att det är lätthanterligt på den vattenbegjutna testslingan. Gränserna är tydliga. Vi har kört sämre sommardeck i det avseendet.

Torr väg klarar däcket lite bättre. Komfort och buller upplevs som riktigt bra. Men det står klart att friktionsdäck inte har något på bilen att göra sommartid!

fakta

Pris, kr	1 310
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	v 38, 2010
Mönsterdjup, mm	8,0
Hastighetsindex W (270 km/tim)	
Hårdhetstal	65
Slitvärde	300
Mönstertyp	Asymmetrisk
Vikt, kg	8,8
Övrigt	**

Pris, kr	1 305
Tillverkningsland	Italien
Tillverkningsdatum	v 10, 2010
Mönsterdjup, mm	8,5
Hastighetsindex V (210 km/tim)	
Hårdhetstal	70
Slitvärde	260
Mönstertyp	Asymmetrisk
Vikt, kg	8,8
Övrigt	ECO-däck

Pris, kr	1 498
Tillverkningsland	Nederländerna
Tillverkningsdatum	v 9, 2010
Mönsterdjup, mm	7,9
Hastighetsindex Y (270 km/tim)	
Hårdhetstal	73
Slitvärde	280
Mönstertyp	Rikttningsbestämd
Vikt, kg	8,8
Övrigt	-

Pris, kr	-
Tillverkningsland	Europa
Tillverkningsdatum	v 2, 2010
Mönsterdjup, mm	8,3
Hastighetsindex	-
Hårdhetstal	45
Slitvärde	-
Mönstertyp	Rikttningsbestämd
Vikt, kg	9,2
Övrigt	-

betyg

- Vattenplaning rakt fram
- ▲ Vattenplaning kurva
- Bromsning våta
- ▲ Körning våta
- Bromsning torr väg
- ▲ Körning torr väg
- Komfort
- Buller
- Bränsleförbrukning

- Vattenplaning rakt fram
- Vattenplaning kurva
- Bromsning våta
- Körning våta
- Bromsning torr väg
- ▲ Körning torr väg
- ▲ Komfort
- Buller
- ▲ Bränsleförbrukning

- ▲ Vattenplaning rakt fram
- ▲ Vattenplaning kurva
- Bromsning våta
- Körning våta
- Bromsning torr väg
- ▲ Körning torr väg
- Komfort
- Buller
- Bränsleförbrukning

- ▼ Vattenplaning rakt fram
- ▼ Vattenplaning kurva
- ▼ Bromsning våta
- Körning våta
- ▼ Bromsning torr väg
- Körning torr väg
- ▲ Komfort
- ▲ Buller
- ▲ Bränsleförbrukning

totalpoäng

▲ **97**

● **94**

● **96**

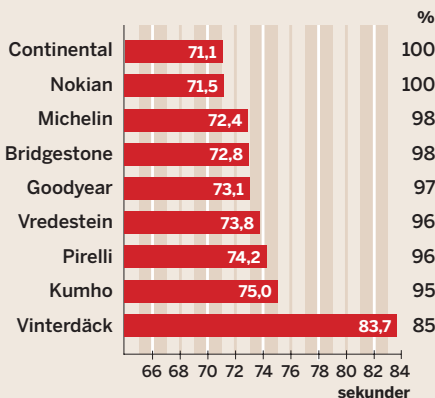
▼ **74**

resultat

På följande sidor finns en detaljerad redovisning av resultaten i vart och ett av de nio testmomenten.

körning våt våg

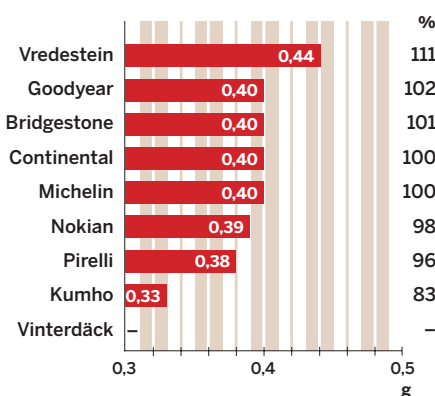
◆ Vi testar däck maximalt på en vattenbegjuten testslina. Kurvgrepp, bromsförmåga och körkänsla avgör tid och omdöme. **Continental** och **Nokian** är bäst och skulle gå snabbare med fler hästkrafter under huven. Nokian har suverän körkänsla. **Michelin** fungerar mycket bra med precis känsla och säkerhet. Med **Bridgestone** smyger ESP-systemet in och korrigerar mer. **Goodyear** Run On Flat överraskar med stabilitet och bra känsla. **Vredestein** är mjukt progressivt men med mer ESP-ingrepp. **Pirelli** har samma tendens. Bromsskivorna blir glödgheta. **Kumho** har sämre grepp i vätan. Det spinner i utgångar av kurvor och kan få bilen att kana med bakvagnen då och då. **Vinterdäcket** har sämst grepp men är progressivt och lätthanterligt.



Testdatorn Digitaltalker ger direkt besked efter varje moment och spar alla resultat för utvärdering. Det är bara att gasa vidare på nästa varv utan att släppa blicken från vägen.

vattenplaning, kurva

◆ Här mäts acceleration i sidled när bilen med testdäcken kör igenom en vattengrav i kurva. Vi uttrycker mätning i g, ju högre sidokraft desto bättre har däckets hållit emot. **Vredestein** är överlägset bäst. **Goodyear** har också mycket hög säkerhet mot vattenplaning i kurva. **Kumho** kanar ur kurvan betydligt tidigare än konkurrenterna. Och **vinterdäcket** är på så låg nivå att vi inte kunde mäta fram ett jämförbart värde.



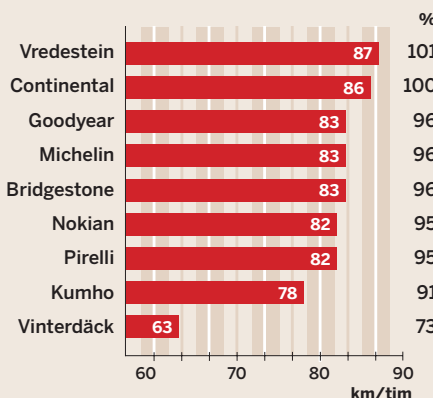
se film på vibilagare.se



Full fart på den våta teknikbanan. Här testas däckens alla egenskaper när det gäller grepp i väta på en gång. Men viktigast är ändå att man känner att man är på rätt sida av gränsen och att det finns lite till att ta av.

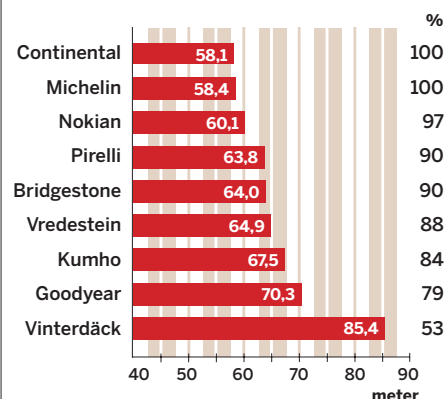
vattenplaning, rakt fram

◆ Bilen körs in i vattnet som har ett djup av sju millimeter och accelererar. När däckets slirar mer än 15 procent mäts hastigheten. **Vredestein** och **Continental** tar spets. De övriga premiumdäckena placerar sig mycket nära varandra. **Kumho** släpar efter en aning. **Vinterdäcket** är mycket dåligt jämfört med sommardäcken.



bromsning våt väg

◆ Testbilen körs in med 100 km/tim på en noga avvägd yta där vattendjupet håller bestämd nivå. Därefter trycker föraren hårt på bromsen och låter bilens låsningsfria bromssystem göra jobbet till stillastående. Mellan de bästa däckena skiljer ynka två meter. **Kumho** och **Goodyear** är avsevärt sämre i detta test. Men **vinterdäcket** kanar iväg drygt 25 meter längre än toppdäcken! Vinterdäcket glider förbi med en hastighet av över 50 km/tim när de bästa däckena redan har stannat!

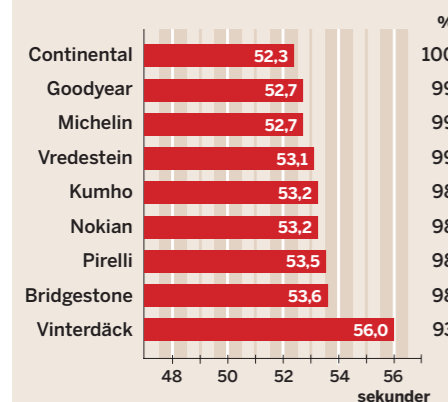


Hårdkörning på torr väg brukar slita hårt på däck med för mjukt gummi. Vinterdäcket klarade sig förvånansvärt bra. Kurvgreppet är hyfsat och det är mest mjukheten som gör att det går långsammare. Continental är bäst, något snabbare än Goodyear och Michelin.



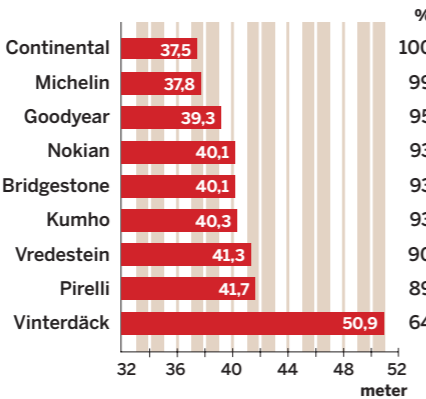
körning torr väg

◆ Däcken testas i hög fart på torr väg för att vi ska få en uppfattning om stabilitet och uppträdande när greppet ligger nära gränsen och passerar däckets förmåga. Skillnaderna i tid är små men det känns tydligt för den som kör vilka egenskaper däcken har. **Continental**, **Goodyear** och **Michelin** är stabila och lätthanterliga. **Vredestein** är något mjukare, vilket tycks stjäla någon sekund. ESP-systemet är mer aktivt för de däck som är lite mjukare och kanar ut i svängarna. **Nokians Hakka Z** är ett däck avsett för nordiskt bruk och ska klara övergång mellan höst/vinter lite bättre. **Vinterdäcket** är självklart på efterkälken. Men det klarar sig avsevärt bättre än vad ett friktionsdäck skulle ha gjort för tio år sedan.



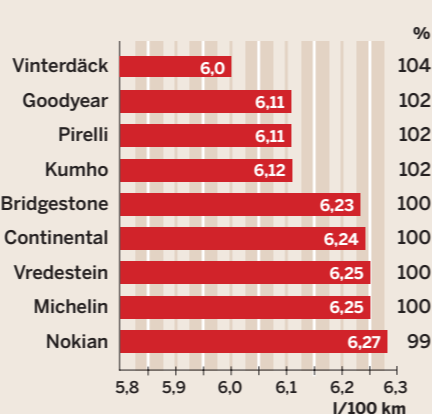
bromsning torr väg

◆ 100–0 km/tim. Bilens låsningsfria bromssystem används för att mäta skillnaderna mellan däcken. Bromsarna kyls mellan varje inbromsning genom ett snabbt varv på ovalbanan (cirka fem km). Här är det främst konstruktion och gummiblandning men även mönster som avgör. I topp har vi **Continental** och **Michelin**. De andra sommardäcken är två till tre meter efter. **Vinterdäcket** behöver tio meter till och stannar först efter 51 meter.



bränsleförbrukning

◆ Testdäcken körs i två hastigheter, 80 och 110 km/tim, och bränsleförbrukningen mäts som ett genomsnitt från dessa körningar. Det visar sig, kanske lite överraskande, att vinterdäcket är snålast. Därefter placerar sig **Goodyear** och **Pirelli**. **Kumho** går lite snålare än **Bridgestone**. Övriga är på ungefär samma nivå. Det finns uppenbarligen skillnader i hur lätt däcken rullar. Det kan variera lite i olika hastigheter. Bridgestone, Pirelli och Goodyear marknadsförs som ECO-versioner, alltså lättrollande däck.



buller, dBA, på slät/grov asfalt

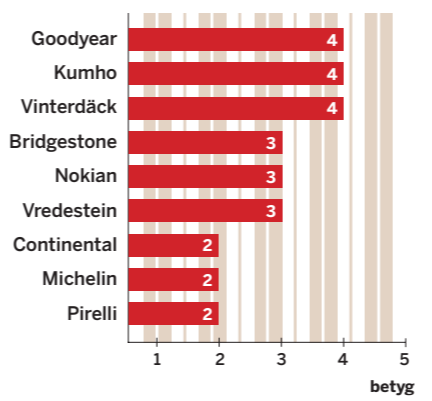
◆ Ljudet mäts inne i testbilen mellan förare och passagerare i höjd med öronen. Det är förhållandevis liten skillnad i det buller som olika däck skapar. Vår avancerade ljudmätare visar bara på någon eller några decibels skillnad. Det avgörande är på vilket underlag man kör – slät eller grov asfalt. Vi hade kanske förväntat oss en lägre ljudnivå på vinterdäcket. Men det skapar tydligen ett högre lågfrekvent buller som mätaren avslöjar.

Km/tim	50	70	90	110
Bridgestone	59/72	62/75	65/77	68/79
Continental	59/72	63/75	65/78	69/79
Goodyear	58/71	61/74	64/77	67/79
Kumho	59/71	61/74	65/77	68/79
Michelin	58/70	61/74	64/76	69/79
Nokian	59/72	61/74	64/77	67/79
Pirelli	59/71	61/75	65/76	68/79
Vredestein	59/72	63/75	64/77	68/80
Vinterdäck	60/71	62/74	65/76	68/79



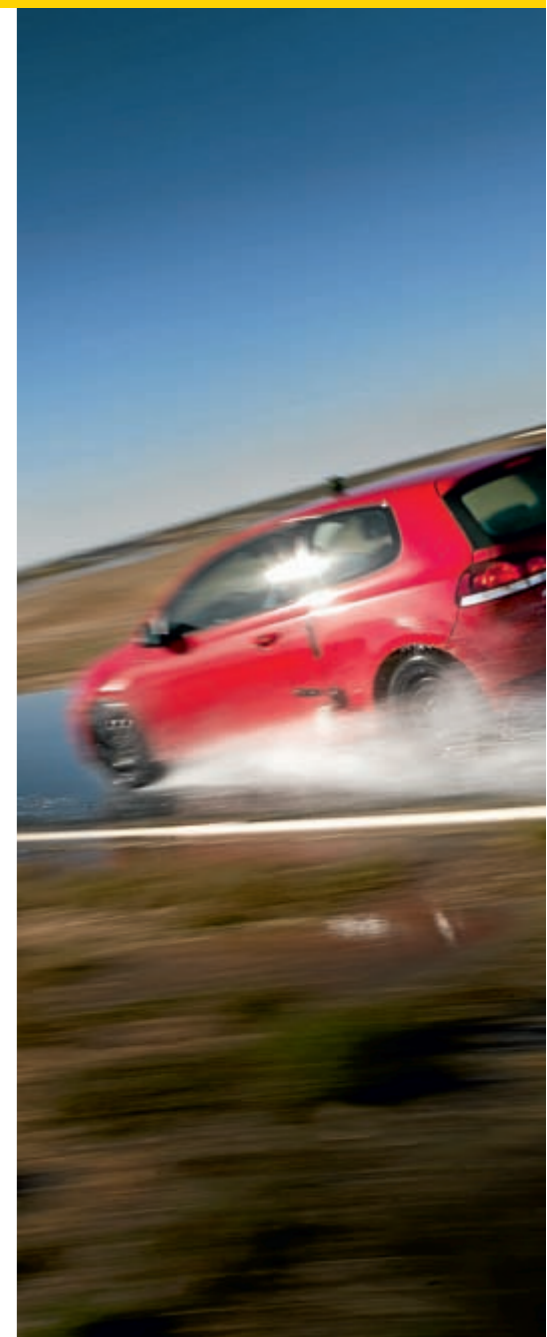
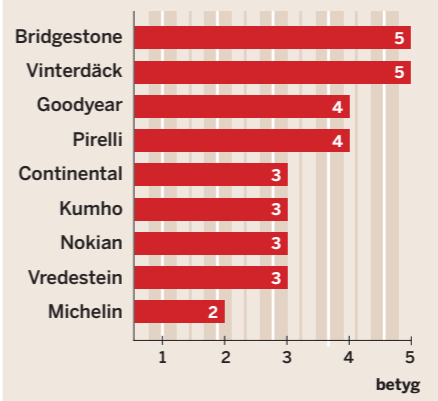
buller, subjektiv bedömning

◆ Subjektiv bedömning av buller görs av två personer före mätning. Och örat är faktiskt känsligare än en ljudmätare. **Continental** bullrar rejält på grov asfalt och karaktären är dessutom lågfrekvent. **Michelin** har ett liknande oljud, särskilt på ojämn väg. **Pirelli** och **Vredestein** har samma typ av mullrande buller som trycker på öronen. Ett jobbigt ljud. **Bridgestone** och **Nokian** har för örat ett mindre jobbigt ljud på bullrig väg. Bäst när det gäller ljud, subjektivt, är **Goodyear**. **Kumho** och **vinterdäcket** som vi bedömde ha ett "snällare", mindre påfrestande buller – främst på ojämn asfalt. Betygsskala: **5** = utmärkt, **4** = mycket bra, **3** = bra, **2** = godkänt, **1** = underkänt.



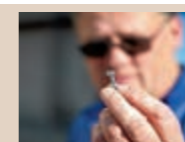
komfort, subjektiv bedömn.

◆ Vi kör på olika underlag: potthål, betongskarvar och brunnslock och bedömer hur vi uppfattar att däcket dämpar. **Bridgestone** och **vinterdäcket** blev våra vinnare i detta avseende. Mycket bra bedömde vi också **Goodyear** och **Pirelli**, som vi tyckte hade förhållandevis komfortabel gång över ojämheter. **Continental** går hårdare än dessa men avstannar vibrationen snabbt efter ett gupp. **Kumho** upplevs som ganska hårt och **Nokian** aningen stumt över guppen och **Vredestein** är i samma härad, småvibrerar gärna i ojämheter. **Michelin** uppfattade vi som hårdast och stumt men samtidigt stabilt. Betygsskala: **5** = utmärkt, **4** = mycket bra, **3** = bra, **2** = godkänt, **1** = underkänt.

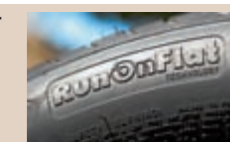


Punka i nio mil

För att åstadkomma en verklighetsnära punktering drogs en skruv in i Goodyears Run On Flat-däck. Sedan vi slitit ut den igen och däcket var tomt på luft började ett spännande test. Skulle däcket klara åtta mil i 80 km/tim?



Tekniken bakom Goodyears Run On Flat bygger på att själva däcksidan är förstärkt och orkar bära tyngden. Däcket blir varmare när man kör. Men vid vårt test klarade däcket nio mil i 80 km/tim utan problem. Och visst är det skönt att slippa stanna och byta däck i trafiken!



samlade resultat

	Bridgestone Turanza ER 300	Continental Premium-Contact 2	Goodyear Efficient Grip ROF	Kumho Ecsta Sport KU 39	Michelin Pilot Sport PS3	Nokian Hakka Z	Pirelli Cinturato P7	Vredestein Ultrac Cento	Vinterdäck, nordiskt utan dubb
Vattenplaning, rakt fram, km/tim	83	86,3	83,3	78,1	83,1	82	81,8	86,9	62,9
Vattenplaning, kurva, g	0,4	0,4	0,4	0,33	0,4	0,39	0,38	0,44	värde sakn
Broms våt väg 100–0	64	58,1	70,3	67,5	58,4	60,1	63,8	64,9	85,4
Körning på våt väg, 1535 m, varvtid, s	72,84	71,15	73,09	74,98	72,43	71,47	74,16	73,77	83,73
Broms torr väg 100–0	40,1	37,5	39,3	40,3	37,8	40,1	41,7	41,3	50,9
Kvarvarande hastighet när bästa däck stannat	25,4	0	21,4	26,4	8,3	25,2	31,7	30,2	51,3
Körning torr bana, 1362 m, varvtid, s	53,57	52,31	52,7	53,19	52,7	53,24	53,53	53,05	56,06
Bränsleförbr l/100 km	6,23	6,24	6,11	6,12	6,25	6,27	6,11	6,25	6
Buller genomsnitt, slät/grov asfalt, dbA	63,5/75,8	64/76	62,5/75,3	63,3/75,3	63/74,8	62,8/75,5	63,3/75,3	63,5/76	63,8/75
Buller subj 1–5	3	2	4	4	2	3	2	2	4
Komfort subj 1–5	5	3	4	3	2	3	4	3	5