

# INGET DÄCK ÄR BRA PÅ ALLT



**Årets test av friktionsdäck visar att det inte finns något däck som är riktigt bra på alla väglag. Slitna däck överraskar däremot. Trots ett däckmönster på knappt fem millimeter klarar friktionsdäck vinterkörning bra.**

TEXT ERIK RÖNNBLOM FOTO NIKLAS CARLE  
VI BILÄGARES TESTTEAM NIKLAS CARLE, LENNART SAXBERG, FREDRIK MIKKER OCH ERIK RÖNNBLOM

**D**e flesta tillverkare av friktionsdäck anser att man ska byta däckerna då det återstår fyra millimeter av mönsterdjupet. Därefter förändras egenskaperna drastiskt. Att använda dem till laglig gräns, tre millimeter, är inte vettigt.

Vi Bilägare har testat fem nya och fem nedslitna friktionsdäck. Vi skar helt enkelt ner mönstret till fem millimeter. Sedan kördes alla däck i karavan under 200 mil för att ge en normal slityta.

Därefter kördes alla tio däck i samma tester, på is, snö, våta och torr asfalt. Det som förvä-

nade är att de slitna däckerna ändå klarade vintertesterna riktigt bra. Med ett undantag bör vi kanske tillägga. Bland de fem däckerna fanns fyra nordiska och ett kontinentalt friktionsdäck.

Man kan säga att nordiska versioner är optimerade främst för is och snö och därefter för att så bra som möjligt klara våta och torra vägbaner. Det kontinentala däckets är avsett för vinterväglag med lite högre temperaturer och då väglaget mest består av torra och våta vägbaner, möjligen snöslask, och för att någorlunda fungera på snö.

Vilket däck man ska välja beror helt enkelt på vilket väglag man oftast kör på. Två vik-

tiga skillnader finns. De nordiska däckerna har problem med våt och torr vägbana. Där är det kontinentala däckets överlägset men halkar i stället som Bambi på is och snö.

Det finns många intressanta siffror i detta test, till exempel att det nya friktionsdäcket som klarar is och snö bäst, i slitet skick klarar många konkurrenter med fullt mönsterdjup. Men vintergrepp kostar. Samma däck ger mycket lång bromssträcka i våta.

Slitna nordiska friktionsdäck är oftast bättre på torr väg än nya, men kan faktiskt vara riktigt dåliga på våta.

Bromssträckan på våt väg blev 43 meter med vår Volvo C30:s original sommarväg. De slitna kontinentala vinterdäckerna stod still efter 54 meter. Några av de bästa nordiska friktionsdäckerna hade bromssträckor i slitet skick på 88 meter!

Så kom inte och säg att det är okej att slita ner vinterdäckerna på sommaren!

Kliver älgen ut på vägen så har man hellre en bromssträcka på 43 än 88 meter.

Det kan faktiskt vara skillnaden mellan liv och död!

så gjordes testet

I år gjorde vi en helt ny typ av test. För några år sedan körde vi nya kontra slitna sommardäck. Nu har vi gjort detsamma med friktionsdäcken. Det är många läsare som undrat över hur begagnade friktionsdäck fungerar. Så vi valde ut fem däck: **Continental, Goodyear, Hankook, Michelin** och **Nokian**. Fyra exemplar av varje fabrikat lät vi skära ned till fem millimeters mönsterdjup. Och för att få en normal slityta kördes sedan varje däck på fem bilar i 200 mil för att ge rätt yta efter den mekaniska bearbetningen. Sedan jämfördes alla tio däck mot varandra.

För att ge en uppfattning om hur de olika däcktyperna fungerar är Hankook ett kontinentalt vinterdäck och de övriga fyra av nordisk typ. Det hade inte spelat någon större roll vilket fabrikat som varit i kontinental version. Resultatet hade blivit ungefär detsamma – problem på snö och is, toppbetyg i snöslask, våta och på torr väg.

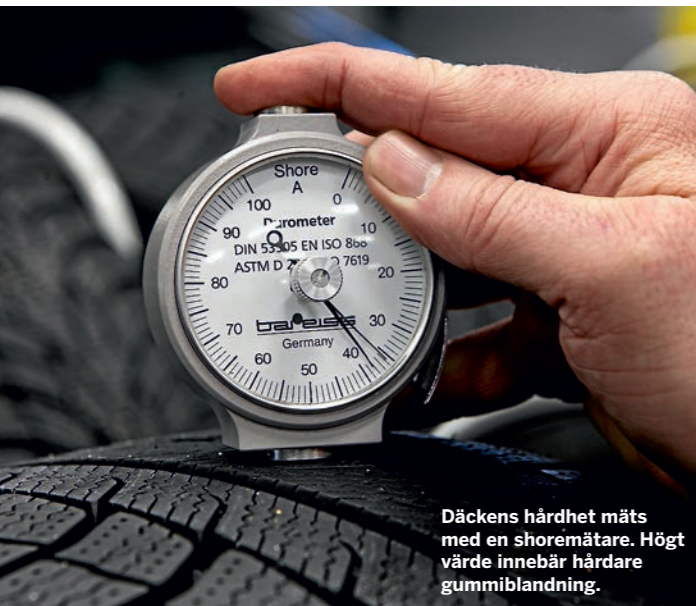
Vid en förfrågan svarar däcktillverkare att man helst ser att ett friktionsdäck byts ut vid lägst fyra millimeter. Därför valde vi att köra testet vid fem millimeter.

Betygen i siffror bygger på de faktiska resultaten omräknade i förhållande till genomsnittet. Resultaten från varje deltest redovisas i tabellform på sidan 33.

Alla vintertester utfördes i Ivalo. Tester i snöslask, på våt och torr asfalt kördes på testbanor utanför Tammerfors.

Nämnas bör att tester på snö inte innebär stort snödjup utan snarare ett preparerat underlag som liknar det som finns på vägen efter plogning. Snölagret är uppskattningsvis en decimeter.

Vi Bilägare anser att man som konsument ska överväga vilket däck man behöver utifrån den egna körvanan på vinterväglag, bilens utrustning, var man kör och resvanor. Sedan kan man studera däckens egenskaper på olika underlag.



Däckens hårdhet mäts med en shoremätare. Hög värde innebär hårdare gummblandning.



**Continental VikingContact5**

VikingContact5 har bra grepp på is. Det bromsar effektivt och är snabbt vid start. Kurvgreppet på is är inte i nivå med de bästa, men det har bra progressivitet och är lätthanterligt.

På snö håller Continental samma position, tredje plats, när det gäller bromsförmåga. Men skillnaderna är små. Däcket ger bra grepp vid start på snö och är lätt att hantera på snöig väg. Med VikingContact5 går bilen lugnt och stabilt trots forcering uppför den branta backen.

Greppet i snöslask är också bra. Testet av vattenplaning går bra, men bromsförmågan på våta är som hos de flesta nordiska friktionsdäck en akilleshäl – nästan 69 m från 100 till 0!

Totalt sett är VikingContact5 ändå en bra kompromiss.



**Continental VikingContact5**

När VikingContact5 börjar närma sig slutet av livscykeln tappar däcket viss skärpa på isunderlag, men behåller ändå en förvånansvärt bra nivå. Gummiblandningen ger godtagbar säkerhet trots minskat mönsterdjup. Också vid bromsning och start på snö behåller Continental ett godtagbart grepp. Det som försämras är främst kurvgrepp och styrförmåga, men inte fullt så dramatiskt som man kanske väntar sig.

I snöslask är däremot förmågan avsevärt nedsatt. Och bromsning på våt asfalt går riktigt uselt med det slitna däcket. Förmågan att motstå vattenplaning blir också kraftigt nedsatt. Däcket uppfattas som sämst i gruppen i körprovet på våt väg.

Det slitna VikingContact5 håller god nivå på is och framför allt på snö, men ger förskräckligt lång bromssträcka i våta.



**Goodyear UltraGrip Ice+**

Bromsförmågan på is är något sämre jämfört med de bästa. Däremot greppar UG Ice+ mycket bra vid start. På is briljerar Goodyear med bra styrrespons men har inte lika vasst sidogrepp.

Snö innebär inga större bekymmer, förutom att däcket kan växla mellan under- och överstyrning vid forcering. Goodyear är för övrigt lätt att hantera på snö.

Snöslask klarar UltraGrip Ice+ mycket bra. Däcket visar sig också klara våta bättre än de flesta konkurrenter. Det är näst bäst i att motstå vattenplaning, är lätthanterligt på våta och bromsar acceptabelt på torr väg. Goodyear ger lågt vägbuller.

UltraGrip Ice+ klarar is och snö skapligt och hör till de bästa i snöslask och våta, men ger lång bromssträcka på torr väg.



**Goodyear UltraGrip Ice+**

På isunderlag skiljer sig det begagnade UltraGrip Ice+ inte särskilt från det nya däcket. Det enda notbara är att däcket är något långsammare vid start. På isbanan håller det slitna däcket fortfarande mycket bra nivå på greppet och ger trygg körkänsla.

Inte heller på snö är greppet noterbart sämre – i vart fall inte på testbanorna. Det är först när snödjupet blir lite större, till exempel vid provet uppför backe som vi kan märka skillnad – det slitna däcket behöver mer korrigering med ratten för att gå dit man vill.

Snöslask klarar däremot begagnade däcket mycket sämre. På våt asfalt blir bromssträckan något längre och det blir en klar försämring vid vattenplaning. På torr asfalt blir däcket däremot bättre.

UltraGrip Ice+ klarar sig bra som begagnat.



**Hankook Icebear W440**

Bromsförmågan på is är ett problem för kontinentala friktionsdäck. De glider iväg avsevärt längre. Det tar också längre tid att komma igång. Körning på is, trots att den är ruggad, kräver extrem försiktighet. Bromssträckan på snö är helt okej, liksom möjligheten att komma igång. På den snöpreparerade testslaningen känns genast att greppet är begränsat vilket kräver låg fart.

Det går också långsammare i testet uppför brant backe. Icebear har bästa grepp i snöslask, bromsar bäst i våta, klarar vattenplaning bäst, är snabbast på våt väg och bromsar skapligt på torr väg.

Hankook Icebear är ett vinterdäck för milda vintrar då man inte riskerar is eller mycket snö. Då är det avsevärt bättre än de mer vinteranpassade nordiska friktionsdäcken.



**Hankook Icebear W440**

Det begagnade Icebeardäcket har ungefär samma prestanda som det nya, när det handlar om is. Inte särskilt bra. Men på snö visar det sig att mönsterdjupet har viss betydelse. Det slitna däcket är sämst i alla delmoment på snö. Det ger sämre grepp vid bromsning, start och när vi försöker testa gränser genom att köra snabbt.

I snöslask klär Icebear återigen alla begagnade nordiska friktionsdäck och vid bromsning på våt asfalt är det två efter nya Hankook. I momnetet vattenplaning är det bäst bland begagnade däck, två på våta testbanan och bromsar bäst på torr asfalt.

Begagnade Icebear liknar det nya däcket men på en lägre nivå – halkigt på is och snö, bra i slask, våta och torr väg. Icebear W440 är gjort för milda vintrar.

fakta

Däcktyp	Nytt nordiskt friktion
Pris, kr	1 660
Tillverkningsland	Tyskland
Tillv.datum	v 48/2010
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	50
Mönsterdjup, mm	8,2
Vikt, kg	9,3
Mönstertyp	Asymmetrisk

Däcktyp	Beg. nordisk friktion
Pris, kr	-
Tillverkningsland	Tyskland
Tillv.datum	v 48/2010
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	50
Mönsterdjup, mm	4,5
Vikt, kg	8,6
Mönstertyp	Asymmetrisk

Däcktyp	Nytt nordiskt friktion
Pris, kr	1 570
Tillverkningsland	Slovenien
Tillv.datum	v 42/2010
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	54
Mönsterdjup, mm	9,5
Vikt, kg	9,0
Mönstertyp	Rotationsbestämd

Däcktyp	Beg. nordisk friktion
Pris, kr	-
Tillverkningsland	Slovenien
Tillv.datum	v 42/2010
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	55
Mönsterdjup, mm	4,6
Vikt, kg	7,9
Mönstertyp	Rotationsbestämd

Däcktyp	Nytt kontinent. friktion
Pris, kr	1 130
Tillverkningsland	Ungern
Tillv.datum	v 46/2010
Belastnings-/fartkod	91 T
Hårdhet, shore	64
Mönsterdjup, mm	8,4
Vikt, kg	10,1
Mönstertyp	Rotationsbestämd

Däcktyp	Beg. kontinent. friktion
Pris, kr	-
Tillverkningsland	Ungern
Tillv.datum	v 46/2010
Belastnings-/fartkod	91 T
Hårdhet, shore	66
Mönsterdjup, mm	4,6
Vikt, kg	9,1
Mönstertyp	Rotationsbestämd

betyg

Broms på is	4
Start på is	4
Körning på is	3
Broms på snö	4
Start på snö	5
Backe på snö	4
Körning på snö	5
Grepp i snöslask	4
Broms i våta	2
Vattenplaning	3
Körning i våta	4
Broms på torr väg	2
Bränsleförbrukning	2
Buller	5
Medelbetyg	3,6

Broms på is	3
Start på is	3
Körning på is	3
Broms på snö	4
Start på snö	5
Backe på snö	3
Körning på snö	4
Grepp i snöslask	2
Broms i våta	1
Vattenplaning	1
Körning i våta	2
Broms på torr väg	3
Bränsleförbrukning	2
Buller	3
Medelbetyg	2,8

Broms på is	3
Start på is	5
Körning på is	3
Broms på snö	4
Start på snö	4
Backe på snö	5
Körning på snö	4
Grepp i snöslask	5
Broms i våta	3
Vattenplaning	5
Körning i våta	4
Broms på torr väg	1
Bränsleförbrukning	3
Buller	5
Medelbetyg	3,9

Broms på is	3
Start på is	4
Körning på is	3
Broms på snö	4
Start på snö	4
Backe på snö	3
Körning på snö	3
Grepp i snöslask	2
Broms i våta	2
Vattenplaning	2
Körning i våta	3
Broms på torr väg	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	2
Medelbetyg	2,9

Broms på is	1
Start på is	1
Körning på is	2
Broms på snö	4
Start på snö	3
Backe på snö	2
Körning på snö	2
Grepp i snöslask	5
Broms i våta	5
Vattenplaning	5
Körning i våta	5
Broms på torr väg	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	3
Medelbetyg	3,1

Broms på is	1
Start på is	1
Körning på is	2
Broms på snö	1
Start på snö	1
Backe på snö	1
Körning på snö	1
Grepp i snöslask	3
Broms i våta	4
Vattenplaning	3
Körning i våta	5
Broms på torr väg	4
Bränsleförbrukning	3
Buller	2
Medelbetyg	2,3

betyg på olika underlag

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
5	4	4	2	2

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
4	3	2	1	3

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
4	4	5	4	1

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
3	3	2	2	3

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
2	1	5	5	3

Snö	Is	Snö-slask	Våt väg	Torr väg
1	1	3	5	4

det betyder beteckningarna

Vi har provat däck i den mest förekommande dimensionen, **205/55/R16**. Däcket är alltså **205** mm brett. **55** anger däckhöjden och betyder **55** procent av **205** mm. **R** betyder radial, att korden löper radiellt över däcket. **16** anger fälgdiameter i tum. **91** är en belastningskod som innebär att däcket maximalt klarar att bära **615 kg**. (94 innebär maximalt 670 kg). **T** är den maximala hastighet som däcket tål – 190 km/tim (Q är max160 km/tim och R max 170 km/tim).

De flesta andra uppgifter om däck hämtas också från däcksidan. Mönsterdjup mäter vi med ett särskilt instrument vars noggrannhet är en hundradels millimeter. Vi mäter innersida, mitt och ytterkant. Mönsterdjupet som anges i tabel-

lerna för de begagnade däckerna är ett genomsnitt av mätning av inneryttersida och mitt efter testkörningar.

**Hårdhetstal** mäts med en så kallad shoremätare med vilket man provar hur hårt det är att trycka in en smal stålstav i slitbanan. Ju lägre siffra desto mjukare är gummit.

Prisuppgifterna är hämtade från Vanadis Gummi i Stockholm och gäller **ett däck**. Priser varierar beroende på resepektive försäljares kampanjer och rabatter till exempel beroende på om man köper fyra eller två däck och om montering och balansering ska ingå. Priser varierar också i olika delar av Sverige, varför man kan spara flera hundralappar på en jämförelse av priser före köp.

Betygsskala: 5 = Utmärkt, 4 = Mycket bra, 3 = Bra, 2 = Godkänt, 1 = Underkänt



**Michelin X-Ice2**

♦ X-Ice, version två, har mycket effektiv bromsförmåga på is. Det biter också bra vid start på is, liksom vid körning på isbana, som visserligen är ruggad med dubbdäck. X-Ice är kanske det bästa däck som framman har lite sämre kurvgrepp. Michelin är tryggt och okomplicerat att köra på is.

På snö är egenskaperna stabila men med lite sämre styrrespons och man måste korrigera då och då. I snöslask är Michelin sist bland de nya däcken, men skillnaderna är små.

Bromsförmågan på våt asfalt är bra liksom förmågan att motstå vattenplaning. Det understyr på våt väg, tappar greppet mjukt vid gas eller broms, vilket är bra.

X-Ice ger som övriga nordiska friktionsdäck lång bromssträcka på torr väg. X-Ice är en bra och säker kompromiss.



**Michelin X-Ice2**

♦ Det begagnade X-Ice2 tappar en hel del av den suveräna bromsförmågan på is jämfört med nya däck. Skillnaden är mindre vid start. På isbanan är slitna däck också en hel del efter det nya i tid räknat, vilket beror på sämre kurvgrepp och styrförmåga.

Det är samma förhållande på snö. Nytt och slitet accelererar och bromsar ungefär lika bra, men det slitna brister mer i kurvgrepp.

Greppet i snöslask är bland de sämre.

Broms på våt asfalt och risken för vattenplaning är ett problem också för begagnade Michelin.

Bromssträcken på torr asfalt klarar det begagnade X-Ice2 inte oöverskottat bättre än det nya däck.

Trots allt ger det begagnade Michelin ett förvånansvärt bra grepp. Våt väg är största svagheten.



**Nokian Hakkapeliitta R**

♦ Hakkapeliitta R toppar nästan alla tester som handlar om is och snö. Det har bra grepp vid start och bromsning på is men det är framför allt lätt att hantera med bra kurvgrepp och utmärkt styrförmåga. Det går att provocera fram mjuk och kontrollerbar bakvagnssladd.

Nokian är lika överlägset på snö. Hakkapeliitta R är snabbast när vi kör på vinterväg och gör testet uppför brant backe.

Snöslask är heller inget problem. På broms i väta är inget nordiskt friktionsdäck riktigt bra. Nokian placerar sig på rekte plats. Däcket motstår vattenplaning bra och är lätthanterligt i väta.

Vid bromsning på torr väg glider däremot däck iväg förhållandevis långt. Hakkapeliitta R är ett mycket bra vinterdäck som klarar väta och torr väg hyggligt.



**Nokian Hakkapeliitta R**

♦ Med knappt fem millimeter mönsterdjup försämras visserligen Hakkapeliittas grepp, men faktiskt inte särskilt mycket på is. Där är det fortfarande i nivå med, eller till och med bättre, än många nya konkurrenter.

På snö tappar begagnade Nokian några placeringar, men håller fortfarande förvånansvärt hög klass.

Förmågan att klara snöslask blir inte oöverskottat betydligt sämre jämfört med nya däck. Vid bromsning på våt asfalt är begagnade Nokian sämst och näst sämst på torr väg. Hakkapeliittas mjuka gummblandning kvarstår vid slitage, vilket är bra på is men sämre på våt och torr väg.

Hakkapeliitta R försämras måttligt på vinterväglag som begagnat, men tappar på torr asfalt och har markant sämre bromsförmåga i väta.

**BÄST I TEST**



**Vilket däck man ska välja beror helt enkelt på vilket väglag man oftast kör på.**

**fakta**

<b>Däcktyp</b>	Nytt nordiskt friktion
<b>Pris, kr</b>	1 651
<b>Tillverkningsland</b>	Tyskland
<b>Tillv.datum</b>	v 41/2010
<b>Belastnings-/fartkod</b>	91 T
<b>Hårdhet, shore</b>	52
<b>Mönsterdjup, mm</b>	8,2
<b>Vikt, kg</b>	9,6
<b>Mönstertyp</b>	Rotationsbestämd

<b>Däcktyp</b>	Beg. nordisk friktion
<b>Pris, kr</b>	-
<b>Tillverkningsland</b>	Tyskland
<b>Tillv.datum</b>	v 41/2010
<b>Belastnings-/fartkod</b>	91 T
<b>Hårdhet, shore</b>	55
<b>Mönsterdjup, mm</b>	4,6
<b>Vikt, kg</b>	8,5
<b>Mönstertyp</b>	Rotationsbestämd

<b>Däcktyp</b>	Nytt nordiskt friktion
<b>Pris, kr</b>	1 870
<b>Tillverkningsland</b>	Finland
<b>Tillv.datum</b>	v 50/2010
<b>Belastnings-/fartkod</b>	94 R
<b>Hårdhet, shore</b>	50
<b>Mönsterdjup, mm</b>	8,4
<b>Vikt, kg</b>	9,1
<b>Mönstertyp</b>	Rotationsbestämd

<b>Däcktyp</b>	Beg. nordisk friktion
<b>Pris, kr</b>	-
<b>Tillverkningsland</b>	Finland
<b>Tillv.datum</b>	v 50/2010
<b>Belastnings-/fartkod</b>	94 R
<b>Hårdhet, shore</b>	50
<b>Mönsterdjup, mm</b>	4,7
<b>Vikt, kg</b>	8,2
<b>Mönstertyp</b>	Rotationsbestämd

**betyg**

Broms på is	5
Start på is	5
Körning på is	4
Broms på snö	4
Start på snö	3
Backe på snö	3
Körning på snö	5
Grepp i snöslask	4
Broms i väta	3
Vattenplaning	4
Körning i väta	3
Broms på torr	2
Bränsleförbrukning	3
Buller	4
<b>Medelbetyg</b>	<b>3,7</b>

Broms på is	3
Start på is	5
Körning på is	3
Broms på snö	3
Start på snö	4
Backe på snö	4
Körning på snö	4
Grepp i snöslask	2
Broms i väta	1
Vattenplaning	2
Körning i väta	2
Broms på torr	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	3
<b>Medelbetyg</b>	<b>3,0</b>

Broms på is	4
Start på is	5
Körning på is	5
Broms på snö	5
Start på snö	5
Backe på snö	5
Körning på snö	5
Grepp i snöslask	5
Broms i väta	3
Vattenplaning	4
Körning i väta	4
Broms på torr	2
Bränsleförbrukning	4
Buller	4
<b>Medelbetyg</b>	<b>4,3</b>

Broms på is	4
Start på is	5
Körning på is	4
Broms på snö	4
Start på snö	4
Backe på snö	5
Körning på snö	4
Grepp i snöslask	3
Broms i väta	1
Vattenplaning	3
Körning i väta	3
Broms på torr	3
Bränsleförbrukning	4
Buller	2
<b>Medelbetyg</b>	<b>3,5</b>

**betyg på olika underlag**

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
4	5	4	3	2

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
4	3	2	2	3

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
5	5	5	3	2

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
4	4	3	2	3

**testresultat**

	Continental VikingContact 5 nytt/begagnat	Goodyear UltraGrip Ice+ nytt/begagnat	Hankook Icebear W440 nytt/begagnat	Michelin X-Ice2 nytt/begagnat	Nokian Hakkapeliitta R nytt/begagnat
Broms is, 35-5 km/tim m ABS, m	25,8/27	27,1/27,5	32,7/32,9	24,2/26,7	25,3/25,5
Start is, 5-35 km/tim m ASR, s	6,5/7,1	6,3/6,5	8,8/9,7	6,2/6,4	6,1/6,2
Körning på dubbriven is, s	86,8/87,6	88,1/88,1	91,4/92	85,8/88,7	81,5/84,5
Broms snö, 35-5 km/tim m ABS, m	12,4/12,3	12,7/12,3	11,8/12,6	12,4/13,1	11,8/12,4
Start snö, 5-35 km/tim m ASR, s	3,9/3,9	4,1/4,1	4,2/5,6	4,1/4,2	4,0/4,1
Backe på snö, s	58,6/59	57,8/59,5	61,4/68,9	59,3/58,4	57,3/57,3
Körning på snö, s	90,5/91,8	92,3/92,3	97,4/101,9	90,6/92	89,6/91,2
Grepp i snöslask, km/tim	40,6/36,5	41,2/35,4	41,9/37,7	39,6/35,9	41,1/37,4
Broms i väta, m	68,7/88,5	61,6/68,9	50,7/54,1	61,9/80,6	64,9/88,8
Vattenplaning, km/tim	63,5/55,2	69,4/59,7	72,1/62,2	65,3/57,4	68,1/60,8
Körning i väta, s	42,1/45,2	42,9/44	40/40	43,2/44,2	42/43,1
Broms torr väg, m	49,4/46,1	45,9/53	46,3/41,2	49,6/46	50,4/43,9
Bränsleförbr 80 km/tim, l/100 km	6,42/6,39	6,08/6,01	6,15/6,19	5,96/5,99	5,73/5,74
Buller 50, 70, 90 km/tim dbA	208/212	208/217	213/217	210/212	211/214

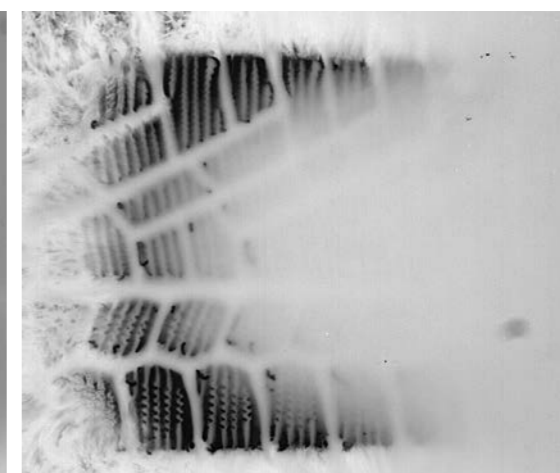
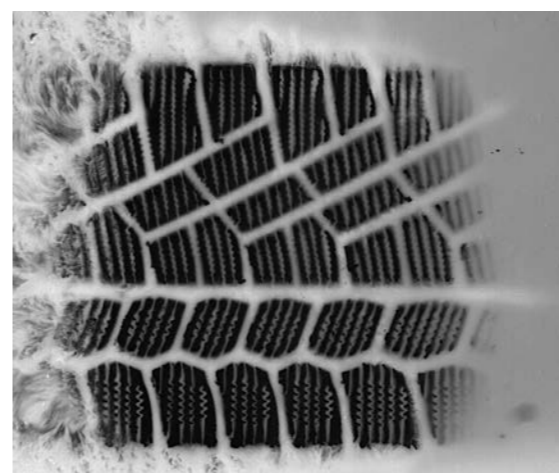


FOTO: PETRI PELTONIEMI

Det här är en bild fotograferad underifrån när nytt friktionsdäck plöjer genom en vattensamling som är en respektive tio millimeter djup. Hastigheten är 80 km/tim. När det bara är en tunn vattenfilm på vägen håller däck bra vägkontakt. Men redan vid tio millimeters vattendjup så planar däck på vattenytan. Det lyfts upp från mitten och utåt kanterna. Det här är en mycket farlig men tyvärr inte särskilt ovanlig situation på det hårt slitna svenska vägnätet. Den enda lösningen är lägre fart och bättre vägunderhåll.