

**Aftonbladets stora sommardäckstest är här.**

**Experten Robert Collin hjälper dig på vägen och har bland annat hittat ett märkligt kinesiskt däck, två riktiga bottennapp och fyra -däck i varierande prisklasser.**

**Första morgonen på hotellet. Solen har inte kommit upp.**

Det är ett svagt gryningsljus och vinden susar försiktigt genom palmkronorna.

Johannesburgs The Times toppar med att polisen är värdelös. Inkompetent, oduglig och underbemannad. Och illustrerar med porträttbilder på fem grovt kriminella som lämnat Sydafrika utan att gränspoliserna brytt sig. En kanske till Swaziland, de andra är spårlöst försvunna. De är eftersökta för mord, våldtäkter och grova bedrägerier. På vägen från hotellet till testbanan Gerotek varnas vi gång på gång av stora vägskyltar: "Hi Jack Hot Spot". En uppmaning att inte stanna i onödan, framförallt inte ta upp liftare.

Sydafrika är ett oroligt land. Med elva folkgrupper som talar sitt eget språk och som inte håller sams.

Men just här finns en av världens bästa oberoende testbanor för däck. Det vill säga en testbana som inte ägs av en däcktillverkare. Vi har varit hos Continental i Texas och i Hannover, hos Bridgestone i Rom, hos Goodyear i södra Frankrike, hos Michelin i franska Centralmassivet och hos Nokian i – Nokia. Och hos många andra. På betydligt lugnare ställen än Johannesburg.



Men det är en poäng att testa på en bana som inte är en av tillverkarnas hemmabanor. För hemmabana är hemmabana. Det är där tillverkaren utvecklat sitt däck och gjort det så bra som möjligt. Det är på just den asfalten, i just de kurvorna, med just det sprinklersystemet som det egna däcket utvecklas tills det är bäst.

## **Testfusk vanligt förekommande**

Asfalt är ju på många olika sätt. Grov, slät, sliten. På Gerotek är den rätt lik den vi har i Sverige, grov med stora stenar.

Temperaturen varierar också. Under sommarhalvåret från kanske ner mot nollan till upp mot trettio grader. Och regnet faller ju inte enligt några Iso-reglementen.

Ja, att testa däck är en vetenskap. Men nej, det finns ingen standard att luta sig mot. Och på Gerotek liknar det trots allt verkligheten.

Nästa år är vi kanske hos en tillverkare igen, det kan inte alltid undvikas. Men vi får vara extra vaksamma. Om vi tror att hemmaplan har gynnat ett däck otillbörligt mycket testar vi om på ett annat ställe. Det har blivit mer regel än undantag på senare år.

Fuskdäck är en annan företeelse som vi levt med i alla år. Det vill säga att däcktillverkaren ger oss särskilt bra däck.

Det kan, i de mest oskyldiga fallen, handla om att tillverkarnas experter luktar sig fram till riktiga praktdäck i hyllan och ger dem till oss. Men det händer också att tillverkarna bygger särskilda testdäck med bättre grepp och andra prestanda. Det går att göra på bekostnad av slitstyrkan, som vi inte brukar testa.



I februari blev det stor skandal i Finland när en affärstidning avslöjade hemliga interna mejl från Nokian där däcktillverkaren för tre år sedan skriver om speciella däcktestdäck med bättre egenskaper.

Fusket är ingen nyhet för Aftonbladets läsare. Vi har undersökt och avslöjat fusk sedan början av 2000-talet. Nokianfusket avslöjade vi så fort vi kunde köpa produktionsdäcken i butiken. Vi jämförde då köpedäck med de däck som Nokian skickat oss för att testa ett halvår tidigare. Skillnaderna i grepp var på tok för stora. Köpedäcken var tio procent sämre.

Fortfarande ett bra däck, men inte bäst i test längre.

24 augusti 2012 skrev vi att Nokian skickat oss dopade däck och tog bort den finska tillverkaren från prispallen. Det är just det fusket som nu avslöjas i Finland genom att man kommit över interna Nokian-mejl.

## Köper direkt från gummigubben

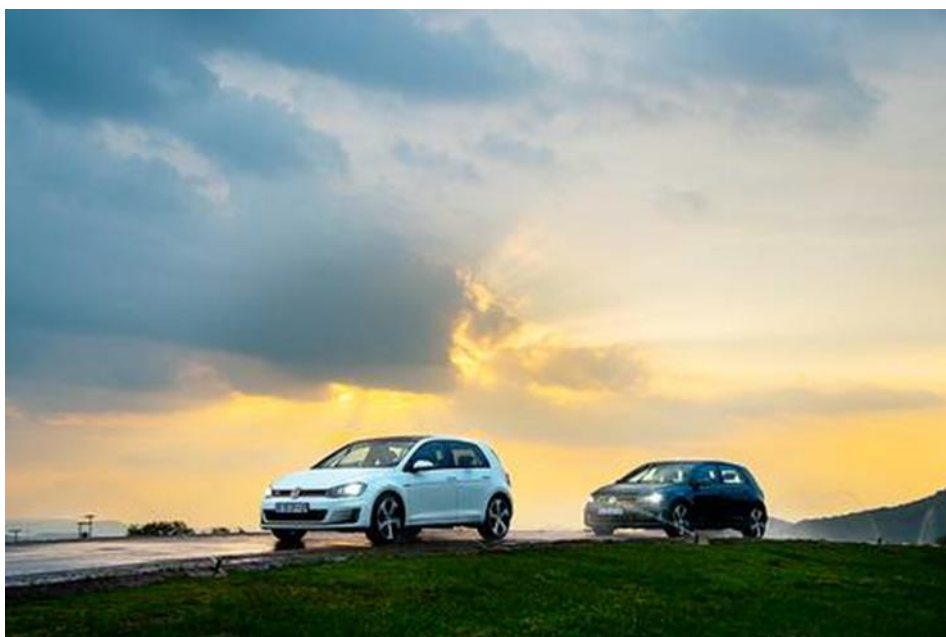
Men Nokian är inte värst. Kanske för att fabriken är liten och resurserna att fuska begränsade.

Tyska jätten Continental har haft en hel avdelning enbart för att bygga fuskdäck, skräddarsydda för biltidningarnas tester. Det har vi också skrivit om. Och italienska Pirelli fuskar lika ogenerat.

Men våra ständiga avslöjanden och dopingkontroller av vinnardäcken har gett resultat. Dessutom undviker vi att få däcken direkt från tillverkarna numera, nu handlar vi hos gummigubben eller på nätet. Då elimineras risken för fusk.

Sedan tre år skaffar vi alltså däcken hos olika gummihandlare. Bara de däck som är så nya att de inte nått gummihandeln när vi ska testa får vi fortfarande direkt från tillverkaren. Men numera testar vi dem en gång till när vi kommer åt dem i den öppna handeln.

Antingen kör vi i väg igen och testar lite längre söderut, där våren kommit längre, eller så testar vi i den stora inomhushallen hos Testworld i Ivalo, i norra Finland.



Den är egentligen byggd för att kunna testa vinterdäck på sommaren, men nu i slutet av vintern skottar Testworld ut all snö ur hallarna och kan köra barmarkstester i sommartemperatur trots minusgrader och snö ute. Vi känner oss så säkra man kan bli med att de resultat vi publicerar är korrekta, med alla kända felfaktorer bortrensade.

Det är 20 grader när vi kommer till testbanan Gerotek en söndagsförmiddag i slutet av januari. Och mulet. Perfekt väder för att testa sommardäck.

## **”Däcket ska se bra ut”**

Vi är två svenskar här, och fyra finnar från vår däcktestpartner Testworld i Ivalo. Och en engelsman från testbanan Milbrook utanför London som numera ingår i samma företagsgrupp som Testworld.

Han är expert på att mäta däckbullret inne i bilarna.

Bullret brukar vi testa själva, med hjälp av våra öron. Ett oöverträffat instrument för bullermätningar.

Men den här gången har vi med oss närmare 40 omgångar med däck, av vilka vi redovisar ungefär hälften nu. Det är mer än våra öron orkar med. Även om vi är tre personer i bilen som lyssnar är det svårt att komma ihåg; hmm, däck nummer fem, var det inte lite tystare än däck nummer 29? Nej, inte svårt. Omöjligt.

Mätutrustningen registrerar decibelA och spelar dessutom in ljudet, så att vi kan sitta hemma och lyssna genom för att dubbelkolla.

Buller och fjädringskomfort har ofta mycket liten påverkan på hur vi bilägare väljer däck. Däcket ska se bra ut, det är viktigt, gärna komma från en känd tillverkare och ha bästa köregenskaperna.



Jag mejlar faktiskt till Continental redan första dagen för att fråga om de små "borstarna" mellan en del av däckklackarna. Ingen av oss förstår vad de är till för. Jag gissar att de har någon dämpande funktion för bullret. Svaret kommer strax: "En designrej. Det ser bra ut."

Ofta läggs minst lika mycket kraft på designen som på att minska bullret inne i bilen. "Borstarna" syns knappt, men den som ser dem kan nog tycka att det liknar hightech.

## **Nokian rullar lättast**

Bullret finns angivet på en etikett på alla nya däck enligt ett nytt EU-direktiv. Men det handlar om ljudet utanför bilen, alltså hur mycket däcket stör omgivningen. Inte hur det låter inne i kupén. Och bra betyg för ljudet utanför bilen betyder inte automatiskt lågt buller inne.

Vi registrerar ljud i drygt åtta timmar. I 50, 70 och 90 km/tim, men i de högre hastigheterna överröstas däckbullret av motorn. Och inget däck sticker ut så det stör. Bullernivån är snarlik.

Köregenskaperna är självklart allra viktigast, och där lägger vi mycket tid och arbete under testveckan. Men rullmotståndet blir allt viktigare när bensin och diesel blir dyrare och vi dessutom ska tänka på miljön.

Här visar våra laborietester på riktigt stora skillnader.



Vi kan börja med ett bra och ett dåligt 16-tumsdäck (som vi redovisar i det här testet). Det mest trögrullade, som är från kinesiska Nankang, höjer förbrukningen i bilen med nära sex procent jämfört med Nokian som rullar lättast. Det betyder ungefär 600 kronor högre bränslekostnad per däck om livslängden är 4 000 mil. Och för de pengarna mer kan man köpa ett däck som är bättre på precis allting.

Men skillnaderna mellan 16-tum och 18 tum (som vi också testar men inte redovisar nu) är ännu större.

Och här är både det mest lättrollade och det mest trögrullade dyra, fina så kallade premiumdäck. Det är fortfarande Nokian som rullar lättast, men nu är det tyska Continental som rullar trögast. Hela 60 procent trögare, vilket omräknat till förbrukning innebär en höjning med tio procent. Alltså minst 1 000 kronor per däck om vi fortfarande räknar med en livslängd på 4 000 mil.

Men viktigast är alltså köregenskaperna. Och allra viktigast är greppet på våt väg där det kan vara riktigt stora skillnader mellan ett bra och ett dåligt däck.

## **Blindtester – en självklarhet**

Alla tester är blindtester. Det vill säga; vi vet aldrig vilket fabrikat vi kör. För även om vi tycker att vi är proffs på att testa däck är det lätt att luras av varumärket. Ett välkänt premiumdäck värderas kanske upp medan ett okänt Kina-däck värderas ner.

Placebo-effekt kallas det inom sjukvården. Man får ett sockerpiller och känner sig bättre.

Men allt det där undviker vi genom att testdäcken bara har ett nummer när vi kör dem.

Blindtesterna på den våta, kurviga och lätt kuperade banan avslöjar däcken. Ett bra däck kan pressas hårt utan att ställa till det för föraren. Ett bra däck ska släppa greppet en aning fram, aldrig bak, och vara konsekvent. Det duger inte att däcket betar sig inkonsekvent, när man som förare tycker att man gör likadant. Det måste gå att lita på däcket.

Och just så är de bästa däcken i testet. Konsekventa, trygga, aldrig luriga.

Motsatsen gör livet som testförare till en prövning. Man kan inte köra lika fort, inte alls lika fort. Ändå är varje ny kurva en utmaning. Ska det släppa fram? Eller bak? Och hur långt ska bilen sladda i väg innan jag får tillbaka greppet?

En utmaning på testbanan.

Kanske skillnaden mellan liv och död ute på vägen där det värsta inte är att halka av banan utan att sladda in i en mötande bil.

## Däcktester

*Text: Robert Collin Foto: Lasse Allard Test: Jukka Antila, Testworld i Finland*

Alla priser, utom Nokian, kommer från näthandlare, främst dackonline, några från bythjul och något från dackleader och proreifen.

Ett normalt pris för att få däck monterat och balanserat hos en gummiverkstad är drygt 300 kronor per däck, det ska läggas till det angivna priset.

Nokian däremot har en egen strategi och säljer helst inte över nätet. Därför är nätpriset extremt högt.

Det angivna priset kommer från en gummihandlare och montering och balansering ingår.

## **Goodyear Efficient Grip Performance**



**Pris:** 637 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Goodyear har ett mycket bra grepp på våt asfalt. Däcket är lugnt och stabilt och styr bra. Vid stora rattutslag kan däck vara lite långsamt, men ställer aldrig till med några problem. På torr asfalt är däck både snabbt och lättkört i alla situationer och överraskar inte med att tappa greppet vare sig fram eller bak. Däcket är lättrullat och mycket tyst.

**Bra:**

Rullmotstånd, våtgrepp.

**Dåligt:** -

9,2 poäng.

**Betyg:**

## **Nokian Hakka Green 2**



**Pris:** 1 420 kr

**Hastighet:** H (210 km/h)

Nokian är utmärkt på våt asfalt. Däcket styr snabbt och tappar inte greppet ens i svåra manövrer. Varvtiderna på vår våta bana är korta och bromsgreppet mycket bra. Det är också bra vid vattenplaning. På torr asfalt är det inte i topp, men duger mer än väl i alla situationer. Dessutom rullar det lättast av alla testdäcken. Det betyder låg förbrukning.

**Bra:**

Våtegenskaper, rullmotstånd.

**Dåligt:** -

9,4 poäng.

**Betyg:**

## Continental ContiPremiumContact 5



**Pris:** 746 kr.

**Hastighet:** H (210 km/h).

Continental's styrka är säkra köregenskaper. Greppet är bra, lite sämre än de bästa, men bra. Däcket är logiskt, tappar aldrig greppet plötsligt och ställer aldrig till med några överraskningar. Helt enkelt ett mycket lättkört och tryggt däckval. Samma sak på torr asfalt, det är lugnt och logiskt i alla situationer. Ljudnivån är låg och däcket rullar relativt lätt.

**Bra:**

Fina köregenskaper, inga svagheter.

**Dåligt:** -

9,0 poäng.

## Pirelli Cinturato P7 Blue



**Pris:** 678 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Pirelli har bäst våtgrepp av alla testdäcken. Det bromsar bäst och har korta varvtider och är dessutom mycket lättkört. Däcket kan bli lite kantigt vid riktigt svåra situationer, men fint grepp och exakt styrning hjälper upp. På torr väg är greppet utmärkt i både längsled och sida. Rullmotståndet är lite högt och även ljudet, man ser vad Pirelli prioriterar.

**Bra:**

Grepp vid alla förhållanden, köregenskaper.

**Dåligt:**

Vattenplaning.

9,2 poäng.

Betyg:

## Michelin Primacy 3



**Pris:** 910 kr.

**Hastighet:** H (210 km/h).

Michelin är ett lugnt däck på våt asfalt. Lite långsamt, men förlorar aldrig styrningen totalt och även de svåraste situationer är lätta att klara av. Bromsgreppet är bra, men inte i topp. På torr asfalt visar däcket samma lugna egenskaper där lite snabbare styrning skulle vara önskvärd, och även bromsgreppet kunde vara aningen bättre. Däcket är tyst och rullmotståndet normalt.

**Bra:**

Lugna egenskaper utan några svaga punkter.

**Dåligt:** -

8,7 poäng.

Betyg:

## Apollo Alnac 4G





**Pris:** 702 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Apollo har ett medelmåttigt grepp på våt asfalt. Däcket styr långsamt och tappar lätt greppet fram vid en hastig undanmanöver. Tur att bakdäcken greppar bättre och att däcket klarar vattenplaning bra. Lite långsamma reaktioner även på torr asfalt, men utan att orsaka några större problem. Däcket är tyst och relativt lättrullat.

**Bra:**

Vattenplaning, ljud

**Dåligt:**

Lite yxigt på våt asfalt.

8,8 poäng.

Betyg:

## Dunlop Sport BluResponse



**Pris:** 735 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Dunlop har medelmåttigt grepp på våt asfalt men däcket är ändå lättkört tack vare exakt styrning och ett logiskt uppförande. Däcket klarar en svår undanmanöver och släpper inte greppet bak i första taget. På torr asfalt är däcket snabbstyr och sportigt men kan tappa greppet fram vid tuffa undanmanövrer. Däcket är tyst och mycket lättrullat.

**Bra:**

Köregenskaper, rullmotstånd.

**Dåligt:** -

8,7 poäng

Betyg:

## Vredestein Sportrac 5



**Pris:** 660 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Vredestein har ett medelmåttigt grepp på våt asfalt. Men med relativt bra styrning och ett allmänt lugnt uppförande fungerar det rätt bra ändå. Vid lite snabbare svängar är risken dock stor att greppet fram går förlorat. På torr asfalt är däckets lite lurigt. Först känns allt bra men vid lite kraftigare svängar kan däckets plötsligt förlora greppet bak.

**Bra:**

Rullmotstånd och ljud

**Dåligt:**

Plötsliga släpp bak på torr asfalt.

8,2 poäng.

**Betyg:**

## Barum Bravuris 3 HM



**Pris:** 642 kr.

**Hastighet:** H (210 km/h).

Barum har halvbra grepp och bromsar halvbra på våt asfalt. Inget man imponeras av, men ungefär rätt i prisklassen. Bristen på grepp kompenseras i viss mån av ett godmodigt uppträdande i allmänhet. Det fina är att däckets trots allt inte ställer till det, och håller greppet bak. På torr asfalt är däckets lite yxigt med långsam styrning och det bromsar dåligt.

**Bra:**

Halvbra våtgrepp.

**Dåligt:**

Vattenplaning, grepp på torr asfalt.

7,9 poäng.

**Betyg:**

## Landsail LS388



**Pris:** 802 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Landsail är något så märkligt som ett kinesiskt däck som inte är alltigenom uselt. Våtgreppet är anständigt, om än lurigt, och bromsgreppet riktigt bra. Däcket är nervöst och tappar allt för lätt greppet bak. På torr väg känns däcket mjukt och utan skärpa. Och nu är det framdäcken som släpper först. Som lök på laxen är däcket bullrigt och tungrollat, så det låga priset äts upp av hög förbrukning.

**Bra:**

Bromsgrepp på vått.

**Dåligt:**

Köregenskaper vid en undanmanöver, rullmotstånd.

8,0 poäng.

**Betyg:**

## Kumho Ecowing ES01



**Pris:** 710 kr.

**Hastighet:** H (210 km/h).

Kumho har ett anständigt våtgrepp. Det är lättkört och styr bra. Men vid hastiga rattutslag är det alldeles för lätt att tappa greppet bak. Och när det gäller vattenplaning är däcket allra sämst i testet. På torr asfalt är däcket lurigt, man vet inte om det ska tappa greppet fram eller bak vid lite kraftigare svängar. Rullmotståndet är högt.

**Bra:**

Ljud.

**Dåligt:**

Vattenplaning, köregenskaper på torr asfalt.

7,5 poäng.

**Betyg:**

## Nankang Green/Sport



**Pris:** 528 kr.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Nankang har för dåligt grepp på våt asfalt. Det styr dåligt och tappar lätt greppet fram om man vrider lite för hårt på ratten. Men plötsligt släpper det bak istället. Man vet aldrig i förväg. Bara att det är nervöst. På torr asfalt går det inte bättre. Det bromsar dåligt och snabba ratt rörelser resulterar ofta i plötsliga däcksläpp bak. Nankang är också extremt svårrullat. Det betyder hög förbrukning.

**Bra:** -

**Dåligt:**

Grepp och köregenskaper. Rullmotstånd.

6,9 poäng.

**Betyg:**

## Wanli Harmonic H220



**Pris:** Just nu ingen importör.

**Hastighet:** V (240 km/h).

Wanlis våtegenskaper är riktigt usla. Bromssträckorna är längst i testet och varvtiderna långsammast. Däcket är extremt svårkört och tappar greppet ömsom fram ömsom bak i kurvor och undanmanövrer. Och inte går det bättre på torr väg. Däcket är nervöst, har långa bromssträckor och tappar alldeles för lätt greppet bak. Ett Kina-däck när det är som sämst.

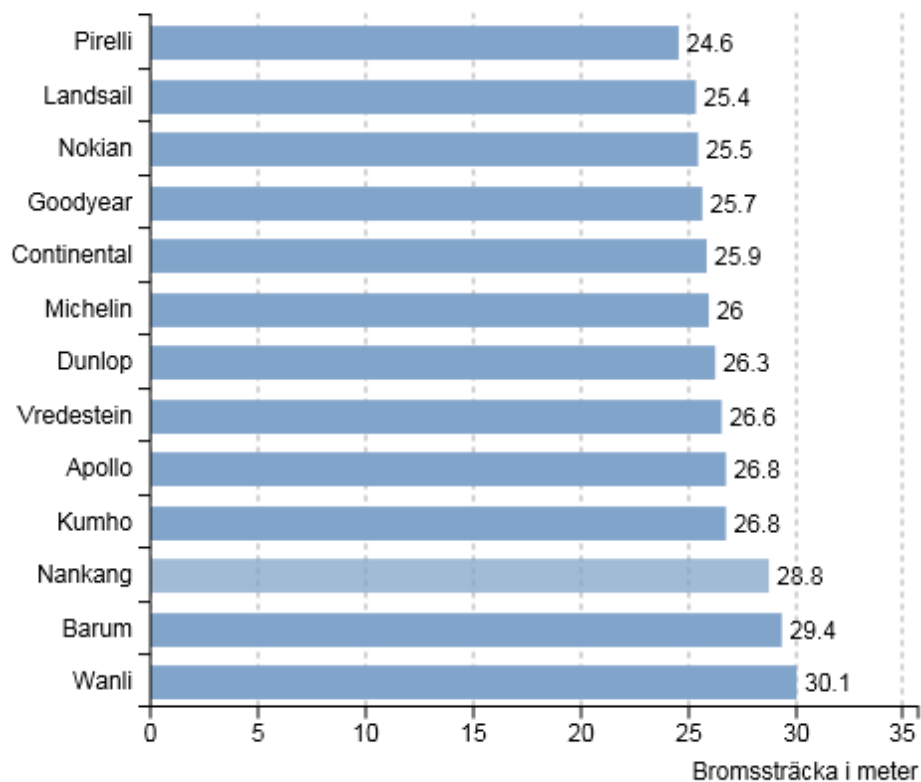
**Bra:** -

**Dåligt:** Grepp och köregenskaper på vått och torrt. Ett riktigt skitdäck!

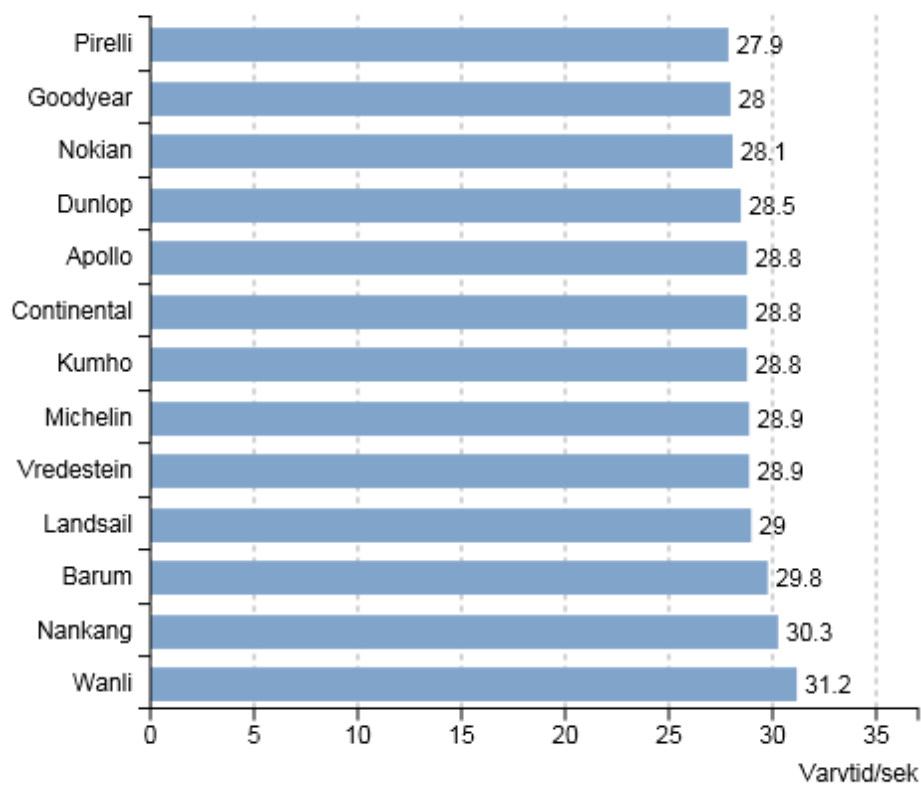
6,6 poäng.

**Betyg:**

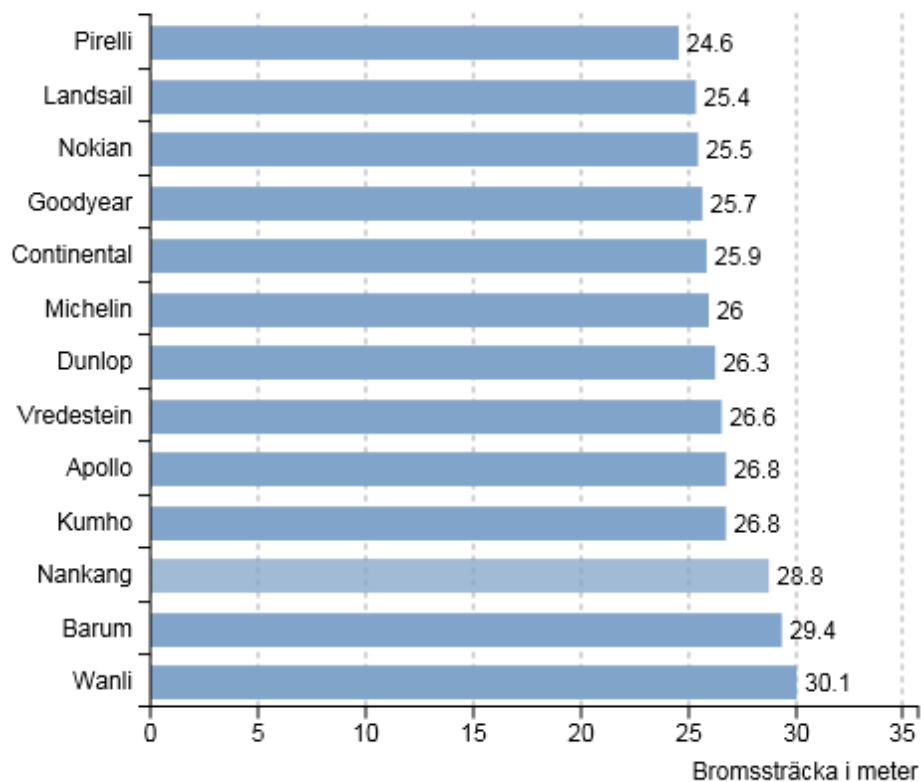
## Bromssträcka vått underlag



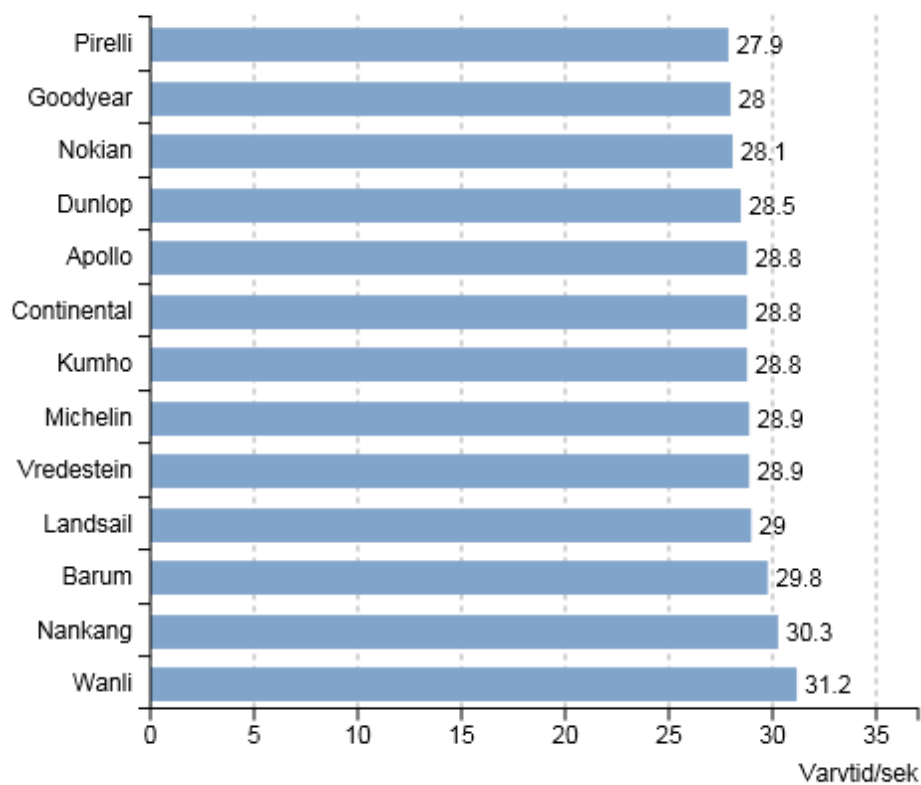
## Grepp på vått underlag



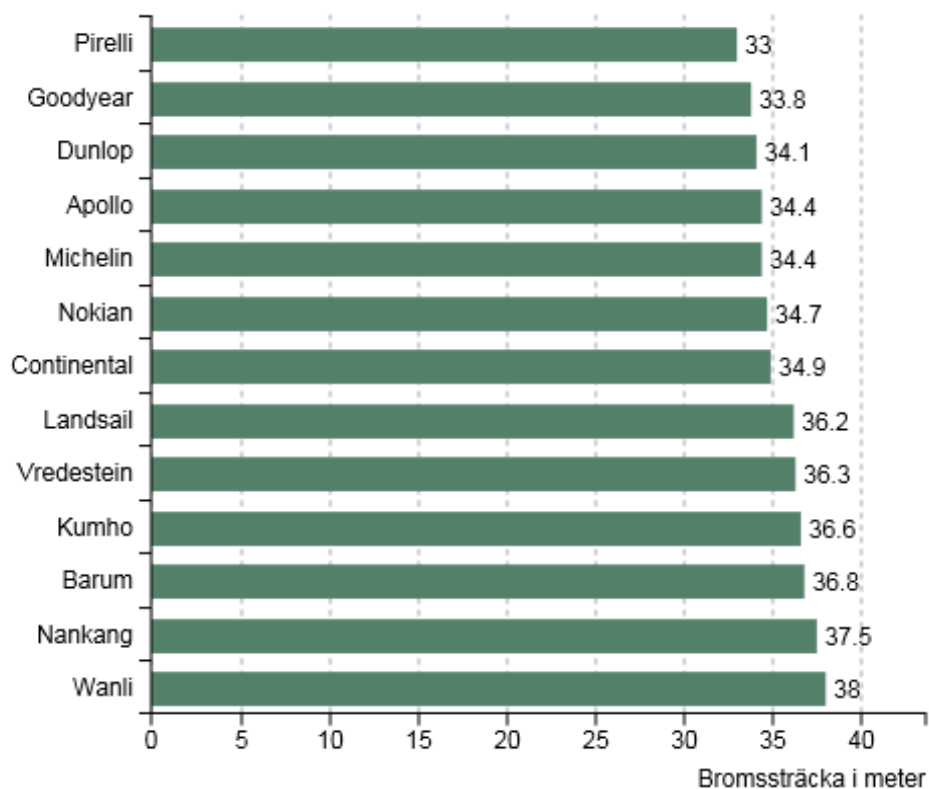
## Bromssträcka vått underlag



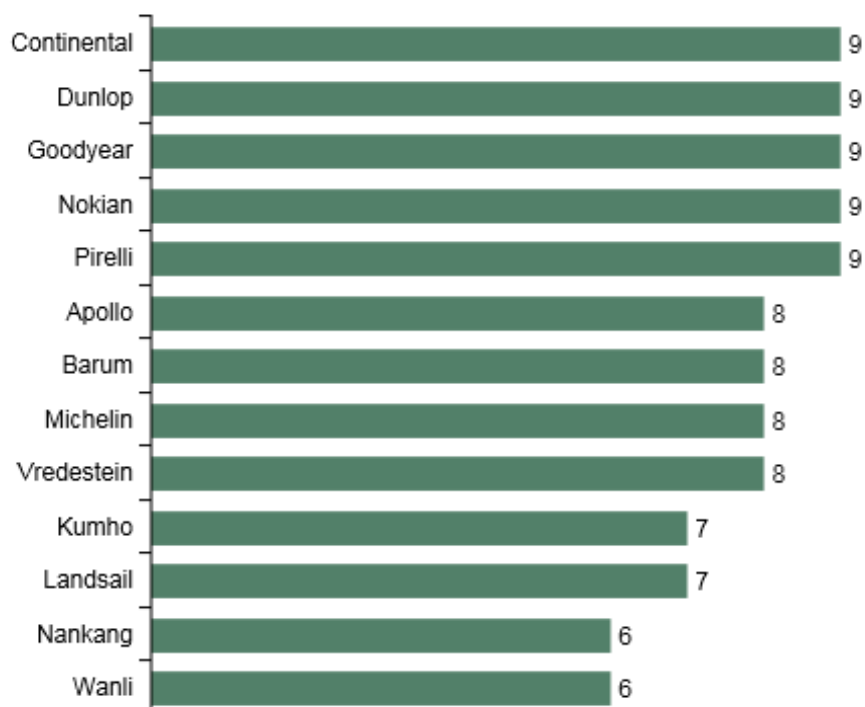
## Grepp på vått underlag



## Bromssträcka torrt underlag



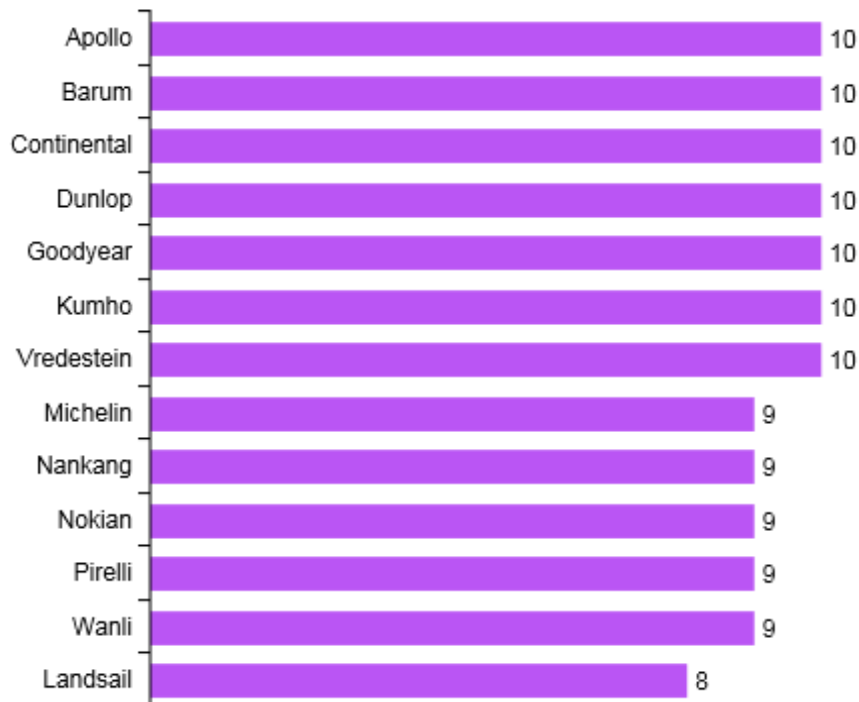
## Köregenskaper torrt underlag



Betyg



## Bullernivå



Betyg

## Rullmotstånd

