

Vi hører det hver vår: Ikke kjør med piggfrie vinterdekk på sommeren.
Men hvor ille kan det være?
Vi testet, og resultatet sjokkerte.

REPORTASJE: ODD ERIK SKAVOLD LYSTAD OG ØIVIND SKAR

DRAMATIKK I HØST R



100

DP 98788

EGNET



For å si det veldig enkelt: Det er dramatisk. At sommerdekk er utviklet for å gi best grep om sommeren, og vinterdekk for tilsvarende om vinteren, vet alle. I hvert fall i teorien.

For det er en kjent sak at lommeboka styrer manges dekkvalg: Vinterdekkene er jo for bra til å kastes, sier du når vårsola gløtter fram, veien tørker opp, og det er tid for sommerdekk.

SPARE PENGER. Skal bare, er et kjent uttrykk som i dette tilfellet betyr å slite ut den siste rest av de piggfrie vinterdekkene gjennom sommeren, for så å legge om til splitter nye vinterdekk.

Mange tenker tydeligvis sånn, for en telling bladet Bil og Jon Erik Ludvigsen, daglig leder for Dekkimportørenes forening, foretok ulike steder i Oslo/Drammens-regionen, bekrefter de manges forhold til dekk som noe svart og rundt.

Etter å ha sjekket 460 biler viste det seg at 16,5 prosent av dem kjørte på mer eller mindre slitte, piggfrie vinterdekk.

Noe mønster blant dem som kjørte var umulig å spotte. Det var dyre biler og billige biler, nye biler og gamle biler, menn og kvinner.

RISIKO. Hvor farlig er det å kjøre med slike dekk for dem som gjør det? Og med hvilken fare utsetter de andre,

FYSIKKEN

For å regne ut passeringshastighet for de forskjellige bilene har vi fått hjelp av Lidvar Berge, lektor i matematikk og fysikk ved Høyanger videregående skule og tidligere redaktør i norske Auto Motor og Sport.

Formelen er som følger: $v^2 - v_0^2 = 2as$

Startfarten er v_0 (80 km/t), akselerasjon er a og strekning er s .

Vi har tatt utgangspunkt i en konstant (negativ) akselerasjon, det vil si at bremsekreften er konstant hele veien. Dette er ifølge Berge en OK tilnærming for normale forhold, noe vi har gjenskapt i våre tester. Vi regner om til meter i sekundet, ettersom det er SI-standard for hastighet.

Dersom vi tar utgangspunkt i at bilen med sommerdekk stopper etter 28 meter, og bilen med vinterdekk stopper etter 45 meter, vil regnestykket forløpe seg slik: 80 km/t = 22,22 m/s

Akselerasjon (a) til bilen med vinterdekk: $a = v_0^2 / 2s = 22,22^2 / (2 \times 44,40) \approx 5,49 \text{ m/s}^2$

Dette er akselerasjonen til bilen med vinterdekk, men siden vi bremser setter vi negativt fortegn, og får en akselerasjon på $-5,49 \text{ m/s}^2$.

Så kommer forholdsutregningen:

$v = \sqrt{(2as + v_0^2)} = \sqrt{(2 \times (-5,49) \times 28 + 22,22^2)} \approx 13,65 \text{ m/s}$

Forholdet mellom meter i sekundet og kilometer i timen er 3,6: $13,65 \times 3,6 = 49,14$

Bilen med vinterdekk vil dermed passere den stillestående bilen med sommerdekk i 49,14 kilometer i timen.

OPPTELLINGEN

Etter den første observasjonen med antall vinterdekk på parkeringsplassen, gikk både jeg og daglig leder i Dekkimportørenes forening, Jon Erik Ludvigsen, litt mer systematisk til verks. Jeg tok for meg området rundt kontorene våre på Skøyen i Oslo, mens Ludvigsen plukket ut to kjøpesenter i Drammensområdet.

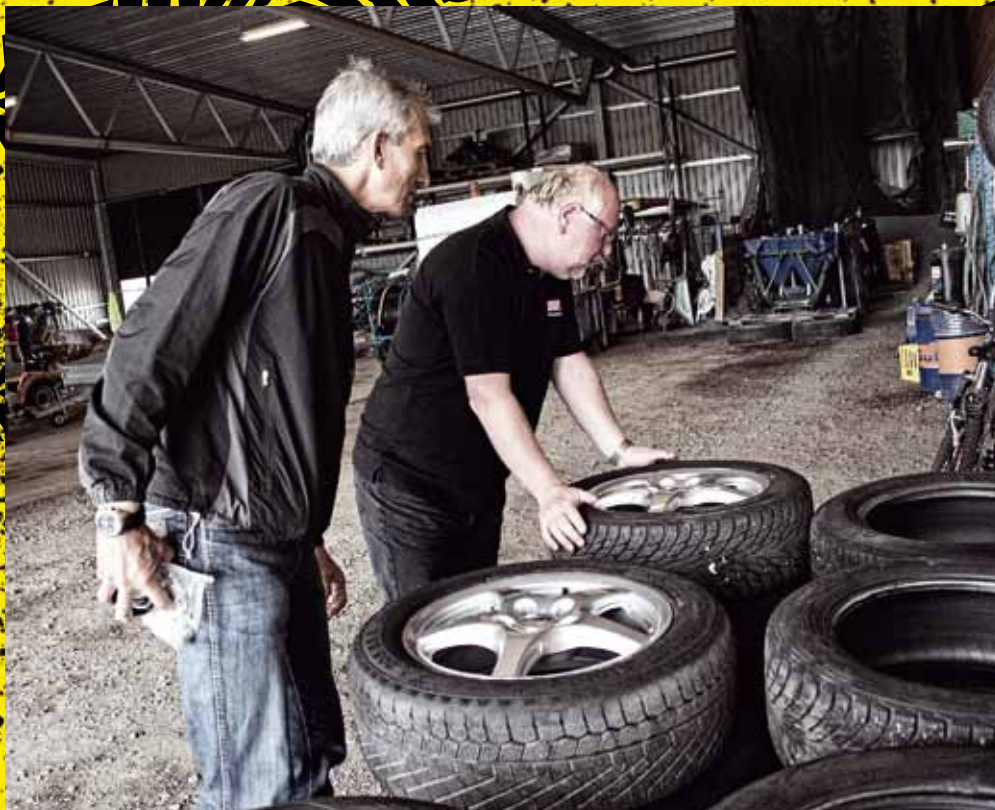
Mitt resultat: 155 biler, 21 med vinterdekk. Vinterdekkprosent: 13,55. Ludvigsens resultat: 305 biler, 55 med vinterdekk. Prosent: 18.

Samlet talte vi altså 460 biler, hvorav 76 sto på vinterdekk. Dette gir en vinterdekkprosent på 16,5.

Nå var ikke dette en spesielt vitenskapelig og ordentlig sjekk, til det er utvalget for lite og for tilfeldig, men det gir likevel en indikasjon på hvor mange som faktisk kjører på dekk som ikke er egnet for sesongen vi befinner oss i.

I Sverige har Michelin gjort undersøkelser i mange år på hvor mange som ikke skifter til sommerdekk. 89 prosent svarte i årets undersøkelse at de hadde montert sommerdekk på bilen, mens det for alderskategorien 15-29 år kun var 80 prosent som hadde skiftet.

Det gir ekstra kredibilitet til den raske opptellingen vi gjorde, og påpeker bare hvor viktig det er å vise de store forskjellene mellom sommer- og vinterdekk på sommer- og høst-føre.



intetanende trafikanter? For å sette det i rett perspektiv: Hva gjør du som burde skiftet til andre dekk i vår den dagen det løper ut et barn ut foran deg samtidig som det regner? Eller om den godt skodde bilen foran plutselig bråbrems?

Dette ville vi til bunns i.

Vålerbanen ble løsningen for oss. Der bestilte vi både tørr og våt asfalt. Ja, vi bestilte egentlig normalt norsk regnvær.

At valget falt på Golf som testbil er heller ikke tilfeldig. Som Europas klart mest kjøpte bilmodell er den referanse i mange bilsammenhenger.

Piggfrie vinterdekk på høstføre

Bil A har nye sommerdekk og Bil B har piggfrie vinterdekk slitt ned til 3 mm.

Piggdekk tillatt:

● 15. okt. - 1. mai*

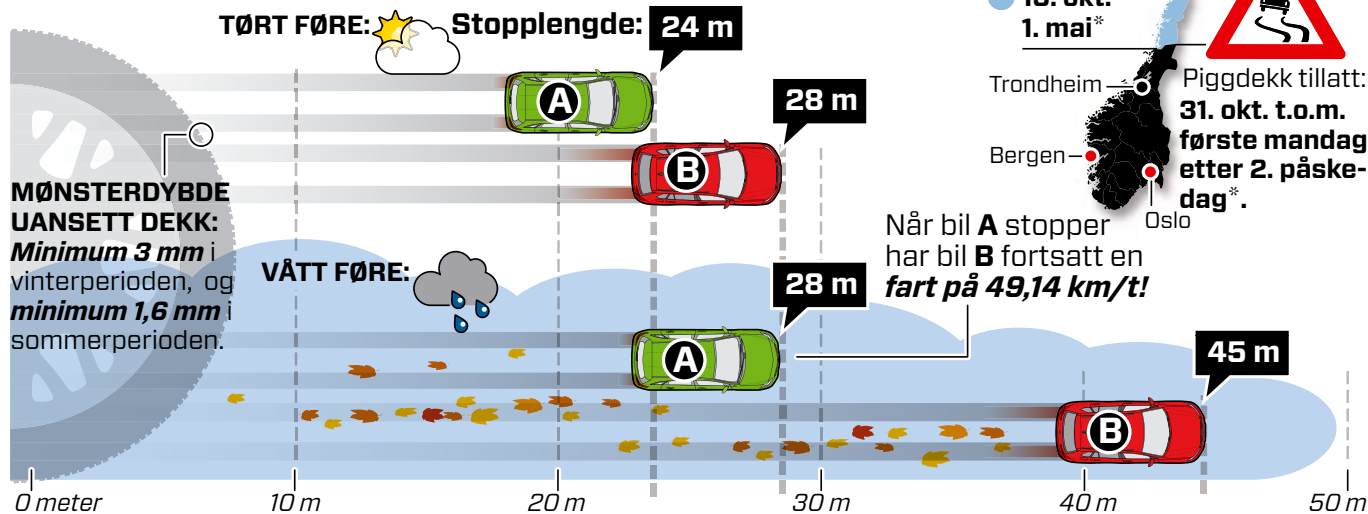
Trondheim

Bergen

Tromsø



Piggdekk tillatt: 31. okt. t.o.m. første mandag etter 2. påskedag*.



KILDE: Bladet Bil

* Gjør forholdene det nødvendig, er det lov å sette på piggdekk både før og etter nevnte datoer.

nyhetsgrafikk.no



BRANSJEMANNENS OPPLEVELSE

- Det er skremmende.

Daglig leder i Dekkimportørenes forening, Jon Erik Ludvigsen, er overrasket over resultatene vi fikk i våre bremsetester. Ikke over at vinterdekkene bruker lengre strekning på å bremse, men at forskjellene er så store.

- Jeg hadde litt sommerfugler i magen før testen, og håpet jo å vise at vi hadde rett i våre antagelser. Men at forskjellen er så stor, det overrasket meg, sier bransjemannen.

Ludvigsen satt selv i bilen under alle bremsemålingene, og kjente på kroppen overgangen fra sommerdekk til vinterdekk.

- Den følelsen av å bare seile av gårde på den måten – tenk deg å få den følelsen i en reell situasjon, når du skjønner at dette blir helt feil.

Burde vinterdekk forbys på sommeren?

- Jeg er ikke så glad i forbud og påbud, men ja, det burde kanskje det, sier Ludvigsen.

- Vi ser jo at rundt 15 prosent av biler kjører med piggfrie vinterdekk nå i september – da har de nok kjørt med dem hele sommeren.

Hva kan gjøres for å endre på dette?

- Akkurat en slik test som dette er viktig for å spre det budskapet.

- Jeg er veldig glad for å kunne få være med på en test sammen med en uavhengig aktør. Det handler om å visualisere det til folk.

Ludvigsen sier den vanlige mannen i gata stort sett bare ser på dekk som noe sort og rundt, og ikke som et viktig sikkerhetsutstyr, og lar seg forundre over alle de som kjører både seg selv og familie og venner i biler som ikke er forsvarlig skodd.

- Det handler ikke om pengene, men om trafikksikkerhet og omgivelsene rundt deg.

- Marginene er aldri på din side dersom du kjører med vinterdekk om sommeren, avslutter han.

Utallige bremseprøver med bilmodellen opp gjennom årene viser at den leverer konsekvente resultat selv etter flere harde oppbremsinger på kort tid som betyr rundt 23 meter bremselengde fra 80 km/t på tørr og normalt slitt asfalt.

NORDISK GUMMIBLANDING. Så godt som alle piggfrie vinterdekk som selges i Norge har nordisk gummiblanding, hvilket betyr i praksis at dekkene har mange lameller for å gi godt grep på snø og islagt vei. Deres svakhet er barmarksegenskaper, og særlig på regnvåt vei. Dekkenes barmarksegenskaper svekkes ved høy temperatur.

Fra Dekkimportørforeningen bestilte vi godt slitte, men fullt lovlig piggfrie vinterdekk. Så var det bare å koble opp testutstyret fra Racelogic, nyte sola og de 15 varmegradene på det flotte anlegget sør for Elverum, og forberede oss på å henge i sikkerhetsbeltet resten av dagen.

Det skulle etter hvert vise seg å bli ganske annerledes.

UTE PÅ BANEN. Med Jon Erik Ludvigsen i passasjeret trakk jeg til med bilens fabrikkmonterte og ganske nye sommerdekk. Seks repetisjoner, og bom stopp mellom 23 og 24 meter hver gang.

Samme øvelse i regnværet endte med bremselengde på cirka 28 meter. Hver gang.

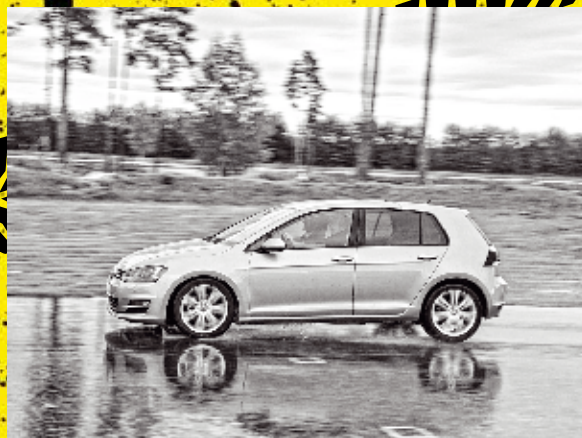
Så var det på med ulike piggfrie dekk. Bremseprøver på tørr asfalt var innenfor normalen: 28 meter til full stopp fra 80 km/t.

DRAMATISK I REGNET. Men i regnværet gikk det fullstendig galt. Og det var ikke noe i veien med bremsene på bilen. ABS-systemet jobbet alt det kunne, men til ingen nytte så lenge seilturen skjedde på en pute av vann. Det var intet jeg kunne gjøre for å stoppe raskere.

Repetisjonene gjorde ikke situasjonen bedre. På det verste brukte jeg 48 meter fra 80 km/t til stillestående.

For å sitere en kjent skikkelse bosatt oppe i dalen nord for Våler, Ludvig fra Flåkløya: Det er farlig det!

Og hvorfor vi kjørte testen nå og ikke i vår? Fordi det er nå - i denne





relativt lange overgangsperioden mellom sommer og vinter - de piggfrie dekkene er farligst. Når veiene oftere er regnvåte og løvet ligger der som bananskall i tegneseriene.

FARLIG FORT. Resultatet var ikke bare ille - det var mye verre enn noen av oss hadde fryktet. Både vi fra redaksjonen og bransjemann Ludvigsen var sjokkert.

Det er kanskje ikke så lett å visualisere hvor stor denne forskjellen er, men la oss gjøre et lite regnestykke (se egen boks for selve utregningen):

Dersom bilen med sommerdekk stopper på 28 meter fra 80 km/t, og bilen med vinterdekk stopper på 45 meter (vi er snille nå), vil vinterdekk-bilen fortsatt ha en hastighet på nesten 50 kilometer i timen idet den passerer sommerdekk-bilen.

Der du med sommerdekk akkurat klarer å stoppe for en forankjørende bil, eller enda verre; et menneske, vil bilen med vinterdekk treffe objektet i en hastighet som i beste fall er veldig ubehagelig - i verste fall fatal.

Piggfrie vinterdekk med 3 millimeter mønsterdybde er lovlig, men livsfarlig på regnvåt vei.

Tusen takk til Vålerbanen, som stilte med bane, vanningsanlegg og muskelkraft til disposisjon for testen vår.



LITT DEKKGUMMI I BLODET

Bladet Bil har årelang erfaring med ulike former for testing av dekk. Kjell Magne Aalbergsjø, bladets tidligere redaktør, gjorde nettopp test av dekk til sitt varemerke. Få utenom dekkbransjen kan mer om dekk og deres egenskaper under ulike forhold enn Aalbergsjø. Selv har jeg gjennom snart 20 år kjørt mer enn 5000 bremseprøver.

Alle våre akselerasjons/bremsetester kjøres med GPS-basert utstyr levert fra britiske Racelogic. Teknologien er meget stabil og gir oss mulighet til å måle bremselengder med to desimaler etter kommaet. Testutstyret er naturligvis helt uavhengig av bilens elektronikk. GPS-signalene hentes ned via takantenne.

Naturligvis kjøres alle øvelser hvor resultatene skal sammenliknes på samme sted og under tilnærmet like vær- og temperaturforhold. Temperaturen loggføres med målingene.

Normalt måler vi bremselengder fra 80 km/t fordi det er normalt fart på norske veier. Øvelsen repeteres minst fem ganger, noen ganger så mange som ti for å være sikret stabilt måleresultat.

Vi erfarer at biler bremser stadig bedre. Mens det for få år siden var normalt med bremselengde rundt 25 meter eller mer fra 80 km/t, bremser nå helt vanlige familiebler ned mot 23 meter og noen enda bedre. VW Golf som er brukt i testen, stopper normalt på 23 meter fra 80 km/t.

I denne spesielle testen kjørt på Vålerbanen definerte vi vannmengden på asfalten til godt norsk regn slik det gjerne er om høsten. Banen ble vannet i ca 50 meters lengde og innbremsing lagt akkurat i overgangen fra tørt til vått.

Siden vi ikke hadde mulighet til å kontrollere vannmengden eksakt, har naturligvis disse målingen ikke vitenskapelig karakter. Men å kjøre i regnvær er heller ingen vitenskap - forholdene veksler hele tiden. Derfor er tallene vi oppnådde helt relevante i hverdagen.

Testdekkene hentet vi fra Nokian og Continental. Deres premium vinterdekk med nordisk gummiblanding regnes blant de beste som kan kjøpes i Norge. Dekkene var naturlig slitt ned til ca tre millimeter. Det var knapt målbar forskjell mellom de to merkene både på tørr og våt vei.

Barmarksegenskapene på piggfrie vinterdekk er bedret betydelig de siste årene. Det gjør at forskjellen i bremselengde mellom sommerdekk og piggfrie vinterdekk på tørr asfalt skrumper. Målinger vi har 15 år tilbake i tid viser forskjeller på opp mot 15 meter fra 80 km/t. Nå er denne krøpet ned mot det halve.

At de valgte, nedslitte piggfrie vinterdekkene bremset såpass godt på tøff asfalt (pluss 15 grader C) er derfor ikke overraskende, heller naturlig.

De elendige resultatene er i overkant av hva jeg hadde ventet. Bildene tatt under testen viser i all tydelighet at dekkene ikke klarer å drenere unna vannet, det bygger seg opp en pute foran hvert dekk og bilen seiler ukontrollerbar rett fram på disse.

Det samme skjedde hver gang. Jeg tør ikke tenke på hvordan det hadde gått om vi hadde gjort øvelsen i en sving, eller om det hadde dukket opp noe uforutsett på veien, eksempelvis et barn på sykkel rett ut fra en sidevei.

Øivind Skar