

Mere, mere, mere: Hver halve time ruller vi ud på friske dæk.



Vi brugte vi den populære Suzuki Bandit 1250 S til touringdæktesten, men i år te vi os for at bruge den mere styrevillige, 125 hk stærke Honda CB 1000 R.

Sådan tester MOTORRAD

Til det snurrer

Til dette års touringdæktest benytter vi en håndfuld Honda CB 1000 R. Også til banetelen, som vi kører på Bridgestone's testanlæg udenfor Rom, hvor asfalten er præpareret til ekstreme forhold på både tør asfalt og en våd-janedel.

-håndterbarhed

Den kraft, der skal til for at lægge maskinen ned en kurve, eller hvad køreren skal gøre for at

holde det valgte spor. Dette blev testet i både langsomme og hurtige kurver.

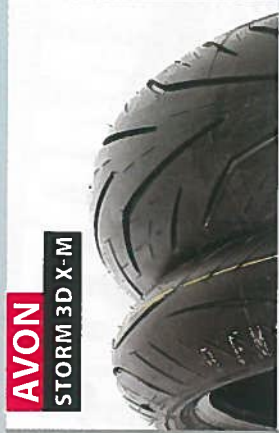
Styrepræcision*

Responsen testes i forskellige hurtige passager med til- og aftagende kurveradier. Det fortæller os, om motorcyklen forbliver på den ønskede linie, eller om det er nødvendigt at korrigere undervejs.

Kurvestabilitet

Stabilitet gennem forskellige hurtige og ujævne

*Egenskaber markeret med stjerne kan overføres til andre motorcykler med tilsvarende geometri og dimensioner som Honda CB 1000 R.



AVON
STORM 3D X-M

VÆGT: For 4,4 kg, bag 7,0 kg
FREMSTILLINGSLAND: England
INFO/WEB: Max MC Import, tlf. 74 40 48 61, www.maxmc.dk

BEDØMMELSE

Landevej/motorvej: (124 point, **7.-PLADS**)
På tør asfalt mangler Storm 3D egendæmpning. Det mærkes tydeligst ved, at affjedringen føles hårdere, når man kører over ujævnheder i vejbanen. Også i håndterbarhed kan det engelske dæk ikke rigtig holde trit med konkurrenterne. En anden ulempe er, at selvpretningstendensen ved indbremsning med nedlægning bliver meget ud-talt. Til gengæld er gripet på tør asfalt under kraftig acceleration klart godkendt – også under nedlægning. Og Storm 3D's stabilitet ligeud er direkte forbillidlig. Også ved maksimal nedbremsning fra 100 km/t er Avon-dækket utrolig stabilt og opnår gode værdier.

Vådbane:

(64 point, **7.-PLADS**)
Allerede ved let acceleration på våd asfalt mister Avon'erne deres greb i asfalten. I testbanens over-risiede referencekurve har Storm 3D således testens dårligste grip ved nedlægning. Derfor bliver høje kurvehastigheder lidt af en balanceakt – og noget af en udfordring. Smalt grænseområde og manglende feedback øger altid risikoen for styrt dramatisk. Heller ikke ved bremsmålingerne på vådt underlag overbeviser gripet. Med Avon'erne monteret skal Honda'en bruge over 50 meter, hvilket er testens længste bremsestrækning.

→ RESULTAT

Ved absolut ideelle vejforhold kan Avon Storm 3D lige akkurat hænge på konkurrenterne, men uden lyspunkter. På vådbanen er dækket håbløst underlegent og langt fra tilfidsvækkende.

MOTORRAD

Karakter: 7.-plads 188 point



BRIDGESTONE
T30

VÆGT: For 4,3 kg, bag 6,5 kg
FREMSTILLINGSLAND: Japan
INFO/WEB: Bridgestone Danmark, tlf. 87 64 66 64, www.bridgestone.dk

BEDØMMELSE

Landevej/motorvej: (130 point, **4.-PLADS**)
Selvom Bridgestone-dækket ikke giver samme håndterbarhed som konkurrenterne fra Continental og Michelin, overbeviser det med sin suveræne neutralitet gennem hele nedlægningsregistret. Ved indbremsning under nedlægning mærker man ganske vist en let tendens til selvpretning, men i sammenligning med de andre, som sagt, kun let. Feedback fra grænseområdet er hurtigt og på plussiden har dækket tilmed en fin stabilitet ligeud. Det gør blandt andet T30 interessant for fuldt lastede touring-ræve på langtur, der kører mange motorvejsetaper med og uden passager.

Vådbane:

(84 point, **4.-PLADS**)
På den ene side overbeviser det japanske dæk med en vellykket afstemning mellem for- og bag-dækkets grænseområder. I forhold til testens top-scørere i disciplinen slipper gripet dog hurtigt op ved kurvekørsel på vådbane, ligesom bagdækket mister grebet og drifter lidt for tidligt. Også under acceleration har bagdækket tendens til at spinne og slingre lidt for tidligt. Men stoppe – det kan man: Med en bremsestrækning på kun 45 meter fra 100 km/t stopper Bridgestone T30 hurtigst af samtlige deltagere i testen.

→ RESULTAT

T30 er først og fremmest overbevisende som et velafbalanceret og meget neutralt touringdæk. Udover bremseværdierne på vådt underlag høster det japanske dæk dog ikke mange point.

MOTORRAD

Karakter: 4.-plads 214 point



CONTINENTAL
ROAD ATTACK 2 EVO

VÆGT: For 4,2 kg, bag 6,4 kg
FREMSTILLINGSLAND: Tyskland
INFO/WEB: Continental, tlf. 98 55 19 55, www.dvdaekcenter.dk

BEDØMMELSE

Landevej/motorvej: (136 point, **1.-PLADS**)
Nøjagtigt som sin forgænger er Road Attack 2 Evo sjovest på landevejstrækningerne. Continen-tal-dækket overbeviser selv ved de dybeste nedlægninger grundet den neutrale optræden. Med testens bedste styrepræcision holder dækket den ønskede linie gennem kurverne uden dikkedarer. Desuden giver dækket med sit fine feedback hurtigt et tilfidsvækkende grip. Selvpretnings-tendensen ved indbremsning i kurver er meget beskednen. Den udprægede håndterbarhed har dog en bagside: Evo-køreren må betale med stabilitet ligeud. Ved hastigheder over 170 km/t bliver den nøgne CB 1000 R mærkbart mere nervøs end med andre dæk, dog stadig fuldt kontrollerbar.

Vådbane:

(84 point, **4.-PLADS**)
Sidste år sluttede dette dæks forgænger på sidste-pladsen. Evo kan derimod, takket være en ny gummiblandning, igen slutte sig til de øvrige, selv om der stadig er et pænt stykke til toppen. Dækket kan også tage point på vådbane, når det gælder håndterbarhed og styrepræcision. Det brede grænseområde øger tilliden i regnvej.

→ RESULTAT

Den seneste udvikling har gavnet dette dæk. Road Attack 2 Evo udmærker sig fortsat på kurverige veje, det gør tunge motorcykler mere håndterbare og fungerer rigtig godt i vådt føre.

MOTORRAD

Karakter: 2.-plads 220 point



DUNLOP
ROADSMART 2

VÆGT: For 4,4 kg, bag 7,3 kg
FREMSTILLINGSLAND: Frankrig
INFO/WEB: Goodyear Dunlop, tlf. 80 30 17 16, www.dunlop-tires.dk

BEDØMMELSE

Landevej/motorvej: (128 point, **5.-PLADS**)
Roadsmart 2 er først og fremmest udviklet til sportsbetonet kørsel, hvorfor det overbeviser med rigtig god stabilitet i kurverne. Ganske vist skal arbejdstemperaturen være på plads, hvis der skal køres med dybe nedlægninger. Er dækket koldt, mærker man med det samme det lidt for tørre feedback, der fordrer at man trykker maskinen ned i kurverne. Men når dækket er varmt, ruller det som på skinner: Med tydeligt bedre feedback og solidt grip lader Roadsmart 2 sig smidigt styre gennem svingene. Også både styrepræcisionen og håndterbarhed er forbedret. Ved indbremsning med nedlægning mærkes selvpretnings-tendensen dog tydeligt. Highspeed-kørere vil til gengæld bifalde dækkets stabilitet ligeud.

Vådbane:

(86 point, **3.-PLADS**)
Dunlop-dækket prises for sit grip under acceleration og gennem svingene. Selv ved nedbremsning opnår de topværdier. At Roadsmart 2 tilmed giver godt feedback i grænseområdet kan ses af den høje fart gennem den overrisiede referencekurve. Beskeden håndterbarhed og ditto styrepræcision på kold, våd asfalt gør dog korrektioner næsten umulige, hvilket trækker ned på de ellers pæne vådegenskaber.

→ RESULTAT

Roadsmart 2 er yderst sportsbetonede, groft sagt: Høj stabilitet, lav håndterbarhed. Især ved lave temperaturer, hvor maskinen skal trykkes ind i kurverne. Det er dog en anden sag i varm tilstand.

MOTORRAD

Karakter: 4.-plads 214 point

Touringdæk til test

nedbremsning fra 100 km/t, hvilket bliver en solid topscorer på våd asfalt. Også under ideelle forhold på kurverige landeveje viser T30 sig at være rigtig godt og håndterbart.

Dunlop Roadsmart 2 opnår ganske vist samme point som T30, men er karaktermæssigt et helt anderledes dæk. Dækket forlader sig mere på stabilitet end håndterbarhed. For at køreren skal føle sig rigtig godt tilpas, skal Roadsmart 2 nærmest trynes til underkastelse. Først da lader det sig kaste ind gennem kurverne med god