

DET KLOGE VALG...

Aldrig mere gamle, stive dæk. Nu kan man jo få både gode præstationer og en levetid på 13.000 km. Lad os så få noget gummi på.

BIKE dækvalg
MELLEMLASSE-MC'ER
TEKST OG FOTO BIKE.UK

»MINDRE EFFEKT-
STÆRKE MOTOR-
CYKLER STILLER
HELT ANDRE KRAV
TIL DÆKKENE«

Testen kort fortalt

Hvem?

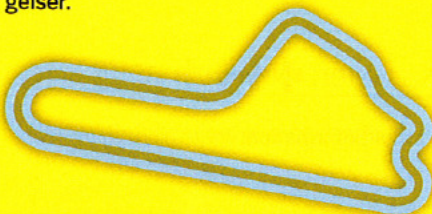
Bruce Dunn, 165 cm, 41 år
Bruce er en af Storbritanniens mest erfarne testkørere. Han har kørt alle betydningsfulde modeller de seneste 15 år og har også konkurreret i det britiske 250-mesterskab. Mange års erfaring gør, at han formår at køre både hårdt, hurtigt og sikkert.



Bruntingthorpe

Storbritannien, 3900 m

Bruntingthorpe er en perfekt testbane, som kombinerer 1,6 km langside med både lav- og højfartskurver på asfalt af meget varierende kvalitet. Det er en kombination, som få andre miljøer tilbyder under kontrollerbare betingelser.



Testobjekt

Honda CBF 600 N (2008)

99.995 kr. + 76 hk + 200 km/t + 213 kg fuldtanket + 120/70 (for) + 160/60 (bag). Denne sympatiske afklædte motorcykel udfylder hullet mellem Honda's snusfornuftige pendlere og den mere onde Hornet 600. Dæktrykket med samtlige dæk var 2,5 bar foran og 2,9 bagl.





Og vinderen er ...

Vi bad de førende dækproducenter om at forsyne os med dæk, de anbefaler en typisk CBF-kører. Nogen gav os sportsligere dæk end andre. Bruce vidste under testen ikke, hvilke dæk han kørte på, før alle data var klar, og bedømmelserne var givet.

Det var godt vejr, varmt, lyst, med en let brise og en jordtemperatur omkring de 30°C. Dæktrykket var tilpasset landevejskørsel, og alligevel blev ingen af dækkene overhededt, selv om vi målte næsten 70°C på nogle af dem.

Det faktum at Bruce kun kunne presse omgangstiden 1,6 sek. ned med det bedste dæk i forhold til det sidste viser, a) hvor langt

udviklingen af dæk er kommet og b) CBF'ens begrænsninger. Med dens bagtunge vægtfordeling på 48,4 pct. i front og 51,6 pct. bagude, centralstøtten og simpel affjedring stilles der store krav til dækkene.

Vi kan ikke anbefale sportslige dæk fremfor sportstouringdækkene med større slidstyrke. Motorcykler som Honda CBF kan alligevel ikke udnytte de sportslige dæks fulde potentiale.

Dunlop's Roadsmart er simpelt hen det smarteste gummivalg til denne type motorcykel.

Vi opgiver ingen priser i denne test, for der kan være stor forskel på vejledende udsalgspris og reel salgspris.

CONTINENTAL ROAD ATTACK



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,5/6,6
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 54/60
Bedste omgangstid: 1.20,02 (5. omgang)
Asfalttemperatur: 31°C
Vejrforhold: Varmt, vindstille

Hvad er det for et dæk?

Continental's monocompound sportstouringdæk hævdes at have 12 pct. større anlægsflade end sine nærmeste konkurrenter. Det syv mm dybe mønster i den bløde, sportslige gum-miblanding skulle give bedre grip og længere levetid. På samme tid mener Continental, at mønsteret giver større tillid til dækket – både ved hård kørsel og i regnvejr.

Testkøreren mener

Det eneste dæk, jeg direkte følte var anderledes. Da jeg lagde ud, føltes det, som om profilen var meget højere – som 160/90 eller /100. De krævede faktisk en del tilvænnning. Det er ikke skidt, men jeg ville ikke væge dem til denne motorcykel. De opfører sig stabilt, men er ret langsomme, når man svinger. Dækkene er slet ikke dårlige, men i denne test er de ikke på højde med hverken Pirelli eller Dunlop.

Karakter: ++

Produktinformation: www.conti-online.com

MICHELIN PILOT POWER



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,2/4,9
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 57/74
Bedste omgangstid: 1.19,56 (1. omgang)
Asfalttemperatur: 29°C
Vejrforhold: Varmt, vindstille

Hvad er det for et dæk?

Blødt og sportsorienteret monocompounddæk, der har været på markedet nogle år. Siges at være bygget på MotoGP-inspireret gummiteknik for at varme hurtigt op, give generelt godt grip og tillade store nedlægnin-ger på både våd og tør vej.

Testkøreren mener

Det første indtryk var, hvor let styringen blev. Føles direkte som et sportsdæk. De svinger hurtigt og holder sporet godt, men når jeg begynder at køre rigtig hurtigt, har de tendens til at blive mere urolige end en del af de andre. Dæktypen er forkert til denne maskine – de er ganske enkelt for sportslige. Jeg ville end ikke overveje dem til denne type motorcykel.

Karakter: +++

Produktinformation: www.michelin.dk

PIRELLI DIABLO ROSSO



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,3/5,9
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 52/68
Bedste omgangstid: 1.19,80 (3. omgang)
Asfalttemperatur: 31°C
Vejrforhold: Varmt, vindstille

Hvad er det for et dæk?

Diablo Rosso er et sportsligt landevejsdæk med monocompound. Det mangler mønster i siderne, men har en stor anlægsflade under nedlægning. Det skulle give godt grip, når motorcyklen lægges meget ned.

Testkøreren mener

Disse dæk føles som de mest sportslige af dem alle. De er absolut hurtigst styrende, hvilket er fuldstændig underordnet til denne type motorcykel. God stabilitet ligeud og under acceleration. Dækkene bevirker, at styring bliver let, så let at cyklen næsten vælter, når jeg bruger samme styreinput som med de øvrige dæk.

Karakter: +++

Produktinformation: www.c-reinhardt.dk

AVON VIPER SPORT



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,3/5,6
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 49/58
Bedste omgangstid: 1.19,96 (4. omgang)
Asfalttemperatur: 21°C
Vejrforhold: Varmt, vindstille

Hvad er det for et dæk?

Viper Sport blev lanceret i 2005 og er endnu et sportsligt landevejsdæk med monocompound. Prisen er utrolig god – klart de billigste i testen. Avon siger, at karkassen er designet til at give ekstra godt grip under hård acceleration og ved store nedlægninger.

Testkøreren mener

Karakterer minder de meget om både Dunlop og Bridgestone. Præcis som med de øvrige i testen finder jeg motorcyklens begrænsninger før dækkets. Med disse dæk skal køreren arbejde lidt hårdere for at få dem til at gøre det samme, men vi taler om 8-9/10-dele. De er stabile og måske en anelse mere tilgivende på den yderste kant end de andre. De er noget roligere end både Michelin og Pirelli. Avon'erne her er gode til at dæmpe ujævnheder.

Karakter: ++++

Produktinformation: www.maxmc.dk

BRIDGESTONE BT-021



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,4/6,8
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 42/62
Bedste omgangstid: 1.20,19 (6. omgang)
Asfalttemperatur: 31°C
Vejrforhold: Varmt, let brise

Hvad er det for et dæk?

Blev lanceret forrige år som afløser for det meget populære BT-020 og har dualcompound i bagdækket (men ikke i fordækket). Siges at have 15 pct. længere levetid og forbedret komfort i forhold til BT-020.

Testkøreren mener

Et godt og stabilt dæk – faktisk stabilt overalt, selv over de værste ujævnheder og ved indbræmsning. Synes at de føles rigtig behagelige, ikke for bløde. Overhovedet ingen problemer med grip et. De er ikke overdrevet sportslige, men som sagt før, motorcyklen når sine grænser før dækket. Centralstøttenet skraber simpelthen på højrekurverne.

Karakter: ++++

Produktinformation: www.bridgestone.dk

DUNLOP ROADSMART



Vægt (kg) fordæk/bagdæk: 4,3/6,6
Temperatur (C°) efter kørsel, for/bag: 52/59
Bedste omgangstid: 1.19,76 (2. omgang)
Asfalttemperatur: 25°C
Vejrforhold: Varmt, vindstille

Hvad er det for et dæk?

Et sportstouringdæk med monocompound, der blev lanceret forrige år, og hvis naturlige konkurrenter er BT-021 og Pilot Road 2. Dunlop hævder, at dækkets opbygning fremmer vandafledningen, giver bedre grip i kurverne og sikrer dækket længere levetid end dets konkurrenter. De anbefaler endda også dækket til 1000-kubikkere.

Testkøreren mener

Rigtig stabilt lige ud ved højere hastigheder, gode ved indbræmsning og ved indgangen til kurver. Især gode i kurver med stor radius. De føles ret sportslige og har definitivt mindre fleks i skuldrene end Bridgestone – klart bedre end Continental. Jeg vælger dem som favorit i dette selskab, og på landevejen skal du køre som en fuldstændig vild for at nå deres grænser.

Karakter: ++++

Produktinformation: www.dunlop-tires.com