

Sportsdæk på racerbanen

Hvem er bange for den sorte streg?

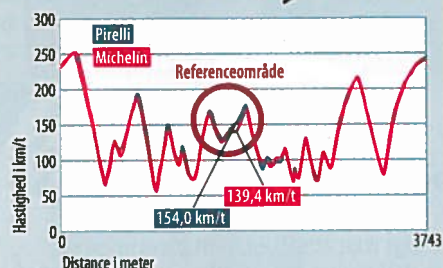
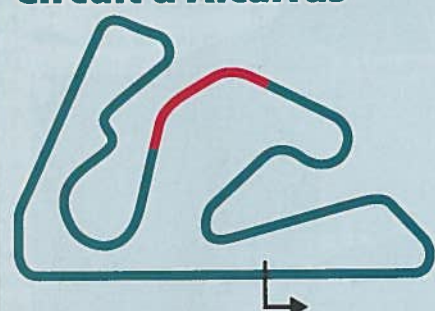


For nogle af MOTORRAD's læsere er netop dette afsnit det eneste saliggørende. Andre er stort set ligeglade, hvad resultatet bliver her. Faktum er, at alle, der ikke regelmæssigt tager en trackday eller to, men udelukkende benytter deres superbike til sportsbetonet landevejs- og hverdagskørsel, aldrig nogensinde kommer i nærheden af dækkenes grænseområde, hvor vi opererer i testøjemed. Skal man derudover tage hensyn til den typiske mc-sæson, taler vi både om frostklare forårs-morgener, masser af regn i maj, kolde nætter i september og, og, og ... Når det er sagt, kan dette kapitel alligevel give vigtige fingerpeg om, hvilke dæk der har succes, og hvilke der mislykkes under stort pres i ekstreme situationer: Ved høje asfalt- og gummitemperaturer, ved maksimal nedlægning og permanent belastning gennem hurtige kursændringer, hård

acceleration ud af kurver og ikke mindst hårde indbremsninger. Også denne gang er det producentens filosofi, der er afgørende for, hvor på tavlen, dækket ender. Pirelli har nærmest tradition for at dominere denne del af testen. De seneste år har de deltaget i MOTORRAD's sportsdæktest med Diablo Rosso II, men ikke i år. Fabrikken har nemlig sendt os det endnu skarpere Diablo Rosso Corsa. Modpolen er Michelin's Pilot Power 3, der opleves som det dæk, der tidligst bukkes under i race-mode. Derimellem udkæmpes en virkelig spændende kamp mellem det nye Bridgestone S20 Evo, hvorfra vi kan forvente øget stabilitet, og Dunlop Sportmart 2, der i race-afsnittet tager afsæt i dets meget succesfulde forgænger. Sidst er det spændende at se, om Metzeler med det nye M7 RR har fulgt moderkoncernen Pirelli's "huslinie" og skabt

et dæk, der er mere afstemt til baneprestationer end landevej. Af sted mod Spanien og Alcarràs-banen i nærheden af byen Lleida. Banens særhed: Kurven, der er markeret med rødt herunder, hælder udad, ligger lige efter en bakketop, og belægningen er ujævn. Man fejlbedømmer let farten, så man rammer kurven med høj hastighed, hvilket netop skaber en ekstrem belastning af dækkene. I en sådan stress-situation bliver forskellene mellem de forskellige dæk, og filosofierne bag, meget tydelige.

Circuit d'Alcarràs



Her gælder det stabilitet: Det er især i referenceområdet i den røde cirkel, at Pirelli Diablo Rosso Corsa viser deres dominans. Michelin's Power 3 taber fart i dette sindsoprivende baneafsnit.

Præstationer på racerbane

Nye dæk

	Maks. point	Bridgestone S20 Evo	Continental Sport Attack 2	Dunlop Sportmart 2	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Pilot Power 3	Pirelli Diablo Rosso Corsa
Luftryk racerbane f/b (bar)*		2,2/1,9	2,2/1,8	2,1/1,9	2,5/2,7	2,1/1,9	2,3/2,3
Håndterbarhed	10	9	10	8	9	10	9
Styrepræcision	10	8	9	8	9	8	9
Kurvstabilitet	20	17	18	17	19	15	20
Grip ved nedlægning	20	17	18	18	19	16	20
Grip under acceleration	20	17	18	17	19	15	20
Opførsel i grænseområdet	20	18	18	18	19	16	19
Omgangstid		1.48,7	1.47,9	1.47,6	1.47,3	1.48,7	1.46,6
Sum	100	86	91	86	94	80	97
Placering		4.	3.	4.	2.	6.	1.

*Producentens forslag til banekørsel

Facit Tydeligt. Virkelig? Jep – allerede ved første hurtige øjekast er det soleklart, DRC har pole position, og P3 rammer bunden. Derimellem er der til gengæld sket en hel del. Bridgestone's evolutionstaktik har båret frugt. Hvor forgængerer præsterede på linie med Michelin'erne, viser S20 Evo sig at være mere stabile og meget konsistente på banen. Dunlop's 2.-generation af Sportmart skuffer med lange opvarmningsfaser og initial uro. Det profiterer Continental af med det stabile Sport Attack 2. Metzeler's M7 RR gør rigtig god figur med tanke på, hvor galt det gik forgænger, M5.