

København, 30 maj 2017

Fakta om slidte dæk skal frem i lyset

Dæk bør testes nye og slidte. For der er markante forskelle på vejgreb og bremseevne på tværs af fabrikat og dæks levetid. Det er budskabet fra Michelin, som arbejder med en klar strategi for at skåne miljøet og udvikle dæk med optimale egenskaber fra første til sidste kilometer.

Dækfirmaet Michelin går nu foran for at ændre bilverdenens syn på dæktest og dækegenskaber. Det sker med budskabet om et nødvendigt paradigmeskifte hos dækbranchen, bilindustrien, testorganisationer og forbrugerinstanser. Under overskriften "Sandheden om slidte dæk" opfordrer den franske dækgigant til at dæks præstationer også bliver bedømt, når de er slidte - i stedet for, som i dag, kun at blive testet som nye.

Forskellige dæk og dækfabrikater har ikke ens egenskaber. Og i takt med, at dæk bliver slidt, træder forskelle i kritiske egenskaber, som vejgreb på våd og tør vej, bremselængde og risiko for aquaplaning mere og mere entydigt frem. Derfor bør den samlede bilindustri ændre praksis for dæktest, så bilisterne får et mere reelt billede af deres dæks egenskaber i brug – gennem hele dækkets levetid.

- Der er forskel på dæk, både når de er nye og efterhånden, som de bliver slidt. Vores tests viser, at forskelle i egenskaber træder markant tydeligere frem, efterhånden som dæk slides. Ikke mindst, når et dæk nærmer sig lovens minimumskrav til mønsterdybde. Her er der markant forskel på et premiumdæk og et billigt dæk. Vi vil gerne rette opmærksomhed på denne problematik. Vi mener, at alle organisationer og forbrugere burde efterspørge og være opmærksomme på dæks egenskaber både som nye og som slidte, inden de vælger dæk, siger Marcus Karlsson, miljø- og trafikikkerhedsansvarlig hos Michelin i Norden.

Kør dækket ned til lovgrænsen

Michelins test viser også, at nogle dækfabrikater præsterer næsten samme bremseegenskaber på våd vej som nogle nye dæk. Også selv om de er slidt til lovgrænsen på 1,6 mm mønsterdybde. Det understreger, at mønsterdybde i sig selv ikke er en god indikator for, hvor godt et dæk reelt bremser på våd vej. Michelins testresultater underbygges af nyere forskning, som bl.a. fastslår, at der ikke kan påvises en sammenhæng mellem ulykkesfrekvens og dæks mønsterdybde¹.

Derfor går Michelin nu aktivt ud med budskabet om, at bilister bør køre deres dæk ned til lovgrænsen på 1,6 mm. mønsterdybde og ikke allerede skifte dækkene ud ved 3 mm. Det har ellers i mange år været en anbefaling i branchen.

- Hvis forbrugerne udskifter deres dæk før tid, altså før den lovlige mindstegrænse, begrænser det produktets livslængde og giver forbrugerne en unødvendig udgift. Ud over, at det giver bilisterne en umotiveret meromkostning, der svarer til så meget som køb af et ekstra dæk årligt, er det rigtig skidt for miljøet, hvis dæk bliver skiftet ud for tidligt, forklarer Marcus Karlsson.

¹ TNO Report for the European Commission, *Study on Some Safety-Related Aspects of Tyre Use*, 2014

Michelin er en førende dækproducent engageret i at bidrage til at forbedre bæredygtige transporter af varer og mennesker gennem fremstilling, distribution og markedsføring af [dæk](#) til alle typer køretøjer. Michelin tilbyder også innovative virksomhedsløsninger og digitale rejsetjenester samt udgiver rejse-, hotel- og restaurantguider og vejkort. Michelin har hovedkontor i Clermont-Ferrand i Frankrig og er repræsenteret i 170 lande, har 112.300 medarbejdere, heraf ca. 300 i Norden, og 68 produktionsanlæg i 17 lande. Virksomhedens teknologicerter for forskning og udvikling har aktiviteter i Europa, Nordamerika og Asien. Hvis du vil have mere information, kan du gå ind på vores hjemmeside www.michelin.com eller www.michelin.dk



Beregninger fra Ernst & Young viser, at for tidlig udskiftning af dæk, altså ved 3 mm mønsterdybde i stedet for lovgrænsens 1,6 mm, vil medføre et merforbrug på 128 millioner dæk i Europa om året. Det svarer til ekstra ni millioner tons CO₂ årligt og en merudgift for bilisterne på ca. seks milliarder Euro, alene i Europa.

Slidte dæk på tør vej

Når bilister tænker på dæk og sikkerhed, tænker de typisk på katastrofeopbremsninger på våd vej – og med god grund, da bremselængden øges på vådt underlag. Men i Europa er vejene oftest tørre. I London er gaderne eksempelvis tørre 71 procent af årets dage², mens vejene i Sydfrankrig er tørre 85 procent af tiden. Derfor er bremseegenskaber på tør vej yderst vigtigt for sikkerheden.

Michelins tests giver bilisterne en række gode nyheder. For så længe et dæk ikke er defekt, er slidte dæk faktisk med til at øge sikkerheden på tør vej. Lige som på racerbanerne, hvor "slicks" altid er dækvalget på tør vej, gælder også for almindelige bilister, at en slidt udgave af et dæk giver en kortere bremselængde på tør vej, end da dækket var nyt.

En anden fordel når dæk bliver slidte er, at rullemodstanden bliver mindre. Rullemodstanden på et dæk, som nærmer sig den lovlige mindstegrænse er således 20 procent lavere, end da dækket var nyt. Og da hver femte optankning går til at overvinde dækkenes rullemodstand, vil det at bevare dækkene på bilen helt ned til lovgrænsen på 1,6 mm være mere brændstoeffektivt og hjælpe til at begrænse bilisters brændstofudgifter.

Slidte dæk på våd vej

Michelins tests viser også, at visse slidte dæk er lige så gode på våd vej, som visse nye dæk. Faktisk viser testene, at et premiumdæk, der er slidt til lovens mindstegrænse, kan præstere lige så godt som et spritnyt, billigere dæk. Så selvom det tilbageværende dækmønster har betydning ved opbremsning på våd vej, er et dæks egenskaber gennem hele dets levetid det afgørende for sikkerheden.

- Et dæks præstationer beror på mange faktorer: Udformningen af stommen, materialer, gummiblanding, mønsterdesign, form på riller og lameller, mm. Alle faktorer påvirker dækkets egenskaber gennem hele dets livslængde. Helt ned til den lovgrænsen på 1,6 mm mønsterdybde. Og da ikke alle dæk har de samme gode præstationer som nye, bliver forskellene mellem forskellige fabrikater markant forøget, når de bliver slidt. Faktum er, at et dæks bremselængde på våd vej og evne til at modstå aquaplaning afhænger af dets samlede præstationer og ikke alene af, hvor dybt dækmønsteret er, siger Marcus Karlsson.

Pressekontakt

Lotta Wrangle, Mobil: +46 72 250 07 40, E-mail: lotta.wrangle@michelin.com

² Meteorologiskedata fra Storbritannien over en 30årig periode viser i gennemsnit 106,5 dage med regn. I Marseille regner det i snit 53 dage om året. En regnvejrsdag er defineret ved en mm regn eller mere.

Michelin er en førende dækproducent engageret i at bidrage til at forbedre bæredygtige transporter af varer og mennesker gennem fremstilling, distribution og markedsføring af [dæk](#) til alle typer køretøjer. Michelin tilbyder også innovative virksomhedsløsninger og digitale rejsetjenester samt udgiver rejse-, hotel- og restaurantguider og vejkort. Michelin har hovedkontor i Clermont-Ferrand i Frankrig og er repræsenteret i 170 lande, har 112.300 medarbejdere, heraf ca. 300 i Norden, og 68 produktionsanlæg i 17 lande. Virksomhedens teknologicenter for forskning og udvikling har aktiviteter i Europa, Nordamerika og Asien. Hvis du vil have mere information, kan du gå ind på vores hjemmeside www.michelin.com eller www.michelin.dk

