

ALLT OM
NYA ELBILEN

VOLKSWAGEN ID.3



Nr 20 • 2019, årg. 72 • www.teknikensvarld.se
Pris 89 kr • Säljs 13-22 september



ALLT OM
BILEN

STORT VINTER-
DÄCK TEST

Teknikens Värld

SPARA PENGAR!

KÖP RÄTT
BEGAGNAD
BIL

GUIDE: BILAR SOM
BEHÅLLER VÄRDET

BÄSTA SUVEN

TEST

SUVAR!

14



Audi Q3 • Citroën C5
Aircross • Dacia Duster
Honda CR-V • Kia
Sorento • Mazda CX-5
Mercedes GLC • Nissan
Qashqai • Skoda Karoq
Skoda Kodiaq • Toyota
RAV4 • Volkswagen
Tiguan • Volvo XC40
Volvo XC60 B4



Taycan – allt om Porsches första elbil

761 hk och 1050 newtonmeter vid overboost. 0-100 km/h på 2,8 sekunder. Porsche Taycan Turbo S är helt eldriven.

9 0913



7 388120 908905

TEST



VI KORAR BÄSTA VINTERDÄCKEN!

18 vinterdäck gör upp i vårt stenhårda test där ingenting lämnas åt slumpen. Vi hittar nyheter med exceptionellt isgrepp, men även upprörande stabilitetsbekymmer hos en av toppkandidaterna. Och lågprisalternativen – hur artar de sig? Snart vet du!

TEXT: LINUS PRÖJTZ OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: PATRIK LINDGREN

► Kalle Grundel har gömt en kon under mössan, vilket både Linus och Ruben verkar ha missat.



Ä

r det en självklarhet att vi ska köra på vinterdäck i Sverige? Självklart är det så, lagtexten är synnerligen tydlig i det avseendet. Men samtidigt har saker och ting förändrats vilket gör att det

kan bli enklare för däcktillverkare att marknadsföra så kallade året-runt-däck även på den svenska marknaden.

Från och med den 1 januari 2019 så slutade den så kallade STRO-listan att gälla. Enkelt uttryckt var det en lista som visade vilka däck som var godkända som vinterdäck i Sverige. En lista som branschen och oberoende svenska experter tillsammans utformade. Detta innebar bland annat att Michelin Sverige såg till att inte godkänna sitt Cross Climate som vinterdäck, trots att det marknadsfördes som ett året-runt-däck utomlands.

Sedan 1 januari 2019 gäller inte den listan längre utan alla däck som har de tre märkningarna M+S, alptopp samt snöflinga anses vara vinterdäck godkända för svenskt bruk. Vilket bland annat har inneburit att Michelin Cross Climate nu är godkänt som vinterdäck i Sverige. Nu är det här ingen häxjakt på just det

däcket, det får snarare vara med och illustrera den skillnad som de nya reglerna innebär. Den nya märkningen kallas 3PMSF (förkortning för three peak mountain snowflake) och illustreras på däcksidan med tre alptoppar med en snöflinga inuti.

NYTT FÖR 2019 års vinterdäcktest är dimensionen, vi går upp från 205/55 R16 till 225/50 R17. Det är andra gången på 20 år som vi byter tumstorlek på fälgen och det ligger i tiden – vinterhjulen växer i takt med sommarhjulen. Värt att nämna just här är att årets testbil, Volvo V60, har 17 tum som minsta fälgstorlek. Har du beställt bilen med aktivt chassi Four-C så är bromsarna större och då är minsta fälgstorlek 18 tum...

Ätta dubbdäck, sex nordiska dubbfria och fyra mellaneuropeiska dubbfria däck gör upp och som vanligt testar vi alla däck mot varandra. För hur ska du som konsument annars få veta skillnaderna mellan de olika däcktyperna? Precis! Nu kör vi och första deltestet gäller bromsprestanda. »

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
225/50 R17

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 20 år och ansvarig för våra däcktester sedan 2001. Kör en del racing, men testar desto mer.



RUBEN BÖRJESSON

Ruben har varit aktiv inom internationell motorsport, förarinstruerande samt biltestande under hela sitt liv. Extremt erfaren.



KALLE GRUNDEL

Fabriksförare i rally hos Ford, Lancia samt Peugeot i rallyns Grupp B på 1980-talet. Grupp A-världsmästare med Volkswagen Golf GTI 1984. Dessutom erfaren biltestare.





BROMSEGENSKAPER



BROMSPRESTANDA – du kan helt enkelt inte få för mycket av den varan. När det väl ska ta stopp, då ska det ta stopp. Utvecklingen av bromsprestanda har gått stadigt framåt vilket vi ständigt ser i våra normala biltester. Visst, det händer att biltillverkarna får saker och ting om bakfoten, men generellt sett blir det faktiskt bättre. Mer grepp, bättre bromsar och framför allt – bättre samverkan mellan de olika komponenterna i dagens komplexa bromssystem.

I ÅRETS vinterdäcktest kan man vid en snabb betraktning få för sig att allting är ungefär som vanligt. Under de senaste åren har de dubbade däckerna totalt sett presterat bäst och så även i år. Continentals nya dubbade IceContact 3 skrapar ihop flest poäng av alla, främst genom exceptionellt bra uppträdande på is och snö. Nokian Hakkapeliitta R3 blir bästa nordiska dubbria och lågprisalternativet Delinte bästa centraleuropeiska. Faktum är att det där

däcket når en förbluffande bra balans mellan vinteregenskaper och prestanda på barmark, dessutom med fullt godkända prestanda.

Värre är det för dubbade Kormoran som hör till testets absolut sämsta däck på is – men är riktigt bra på barmark. Den balansen

Kormoran som hör till testets absolut sämsta däck på is – men är riktigt bra på barmark. Den balansen är fullständigt fel...

är fullständigt fel och rent farlig. Vem skulle komma på tanken att köpa ett dubbdäck för barmarksegenskaperna? Nej, där har Michelin's lågprismärke fått allting om bakfoten.

Övrigt som sticker ut i år är resultatet från våtbromsning, här märks en större spridning mellan däckerna än vad vi sett vid tidigare tester. Det är första gången som vi testar dimension 225/50 R17 och för många av däckerna blir det våta underlaget ett bekymmer och bromssträckan växer. Bredare däck kombinerat med mjuk gum-miblandning och däckets mönster spelar in.

IS- OCH snöprestanda får poäng utifrån en 20-gradig skala, medan vått och torrt bedöms utifrån en tiogradig skala där tio är högsta poäng. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. Is- och snötesterna är körda på testbanor med extrem tonvikt på repeterbara förhållanden. Våtttesterna är körda på bana med kontrollerad väta och torrbromsningen är körd där vi kör den absoluta majoriteten av våra bromstester – Björkvik Ring. »



FAKTA:

TRE DÄCKTYPER!

I dag erbjuds tre olika typer av vinterdäck på den svenska marknaden och givetvis är alla tre testade. Vad är bäst för dig? Bland våra testtips finns en lathund till hur du ska välja rätt!

DUBBAT:

I testet enbart dubbdäck med hastighetsklass T (190 km/h). Dubben ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Historiskt sett har ett dubbdäck försämrats snabbare än ett odubbbat när det slits för att dubbarna tappas skärpan. Sämre komfort och mitt emellan på våta vägar. Rullar oftast tyngre.

- **Bridgestone Noranza 001** (196 dubbar)
- **Continental IceContact 3** (192 dubbar)
- **Gislaved NordFrost 200** (130 dubbar)
- **Goodyear Ultragrip Ice Artic** (130 dubbar)
- **Komoran Stud 2** (122 dubbar)
- **Nokian Hakkapeliitta 9** (194 dubbar)
- **Nokian Nordman 7** (130 dubbar)
- **Michelin X-Ice North 4** (250 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

Däck oftast med hastighetsklass T (190 km/h), men här ser vi även Q (160 km/h), R (170 km/h) och H (210 km/h). Vintergenskaperna har utvecklats mycket bland premiummärkena de senaste åren. De rullar tyst, lätt och är ofta ett bra miljöval, men försämrar stabiliteten på barmark och brukar ha svårt att prestera på våta vägar. Lågprisdäcken har oftast rejält ojämn prestationsnivå – hur blir det i år?

- **Continental ContiVikingContact 7**
- **Federal Himalaya ICEO**
- **Linglong Green-Max Winter**
- **Michelin X-Ice 3**
- **Nokian Hakkapeliitta R3**
- **Nexen Win Guard Ice Plus WH43**

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt, i undantagsfall T (190 km/h). Däcken är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt, något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vintergenskaper – i övrigt brukar de vara usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de. Men de är relativt tysta, hyfsat miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet, men samtidigt är det just dessa däck som är sämst på is och snö.

- **Continental WinterContact TS 860**
- **Delinte WD6**
- **Goodyear UltraGrip Performance Gen-1**
- **Michelin Alpin 6**

► Testbilarna Volvo V60 D4 får slita hund i vinterkylan. Ett otacksamt jobb.

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Torr	Poäng
Continental	■	20	20	4	6	50
Gislaved	■	18	20	3	5	46
Goodyear	■	16	18	4	6	44
Michelin	■	16	18	3	6	43
Nokian	■	16	16	3	7	42
Bridgestone	■	14	16	4	7	41
Continental	■	16	18	1	6	41
Delinte	■	14	14	6	7	41
Nexen	■	14	16	3	7	40
Linglong	■	14	16	2	7	39
Nokian	■	14	16	3	6	39
Nordman	■	14	16	2	7	39
Continental	■	6	14	9	9	38
Michelin	■	14	16	2	6	38
Michelin	■	6	12	10	10	38
Goodyear	■	2	14	9	10	35
Kormoran	■	6	14	7	8	35
Federal	■	8	16	2	8	34

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

VÄGEGENSKAPER



ETT NYTT dubbdäck från Continental är en stor nyhet i vinterdäckvärlden, på samma sätt som när Michelin lanserade sitt X-Ice North 4 ifjol – ett däck som Teknikens Värld

för övrigt var först i världen att testa. Vid förra årets test visade Michelin upp bäst is- och snöprestanda men i år är det ingen som kan utmana Continental. Det märks tydligt att det nya dubbdäcket, med 192 dubbar, flyttar gränserna för hur ett dubbdäck ska prestera på vintervägar.

Steget ner till Gislaved, Goodyear och Michelin är tydligt – tre däck som för övrigt presterar likvärdiga prestanda på is, snö och vått. Vilket för oss in på antalet dubbar i de olika däckmodellerna. I Michelin-däcket räknar vi till 250 stycken, Continental har 192, Gislaved och Goodyear 130. Det är möjligt att det går att hitta unika situationer när antalet dubbar kan ha inverkan på prestanda, men sett i ett större perspektiv så kvarstår slutsatsen från ifjol – stirra dig inte blind på antalet dubbar i däcket inför ett köp. Bridgestone Noranza 001 har precis som Continental 192 dubbar,

men presterar helt olika på is där dubben gör mest nytta.

I ÅR blir det aldrig någon kamp bland de nordiska dubbfria däcken då ingen klarar av att komma i närheten av den prestanda som Continental ContiVikingContact 7 visar upp på is. Nokian Hakkapeliitta R3 och Michelin X-Ice 3 (som snart ersätts av X-Ice 4) är ingalunda dåliga, tvärtom. Men de har inte alls samma fina greppnivå som det tyska däcket.

Det som imponerar mest med Continental

är kombinationen av hög greppnivå och balanserat uppträdande. Ofta kan en riktigt hög greppnivå innebära sämre balans med bakvagnssladd som resultat, men det ser vi inte hos ContiVikingContact 7.

Bland de mellaneuropeiska dubbfria däcken följer resultaten ungefär samma mönster som vi brukar se. Med andra ord sämre på is, helt okej på snö och bäst på vått. Men kinesiska Delinte sticker ut och presterar lite tvärtom. Bra på is och snö, men tydligt sladdbenäget och obalanserat på vått. Övrigt.

Var uppmärksam på året-runt-däck vid privatleasing!

Nere i Europa ökar användningen av året-runt-däck, alla de stora märkena har så kallade All Season-däck. De är märkta med MS och alptopp/snöflinga på däcksidan och alltså godkända som vinterdäck.

Just nu sprider sig en

vinterdäckslag inom EU-länderna som säger att du måste ha däck efter väglag. Sommar-däck duger alltså inte enligt lag vid ett plötsligt snöfall, men de här All Season-däcken är tillåtna både i snö och på barmark. Egentligen är det däck som är någonstans mitt

emellan våra vinter- och sommardäck. Alltså inte speciellt bra på något.

I Sverige börjar denna typ av däck dyka upp vid privatleasing. Det är ett sätt att sänka leasingpriset men ger utan tvekan avkall på säkerheten.



► Continentals nya dubbade Ice-Contact 3 flyttar gränserna för greppnivå på is och snö.

VI TAR ett helhetsgrepp kring däck och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck innebär det ju inte att däckens rullar på snö och is hela tiden, snarare tvärtom. Bortsett från Norrlands inland, där förhållandena brukar vara stabila, så bjuder vintervägarna i vårt avlånga land på alla typer av underlag.

Alla däckens bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller centraleuropeiskt dubbfrött.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Arvidsjaur strax söder om Polcirkeln i Sverige. Våtttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad våta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få, kanske den enda, banan i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubbdäcken.

Is- och snöprestanda får poäng utifrån den 20-gradiga skalan medan barmark bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Continental		20	20	5	45
Continental		20	18	5	43
Gislaved		16	18	5	39
Goodyear		16	18	5	39
Michelin		16	18	5	39
Nokian		16	16	6	38
Michelin		16	14	5	35
Nokian		10	18	6	34
Nordman		12	16	6	34
Delinte		14	16	3	33
Continental		8	14	10	32
Goodyear		8	14	9	31
Michelin		8	14	9	31
Bridgestone		8	16	5	29
Nexen		8	16	5	29
Federal		6	16	4	26
Linglong		8	14	4	26
Kormoran		2	14	7	23

 = Dubbat  = Nordiska dubbfröia
 = Mellaneuropeiska dubbfröia

FAKTA:

SÅ HÄR GICK DET PÅ IS, SNÖ OCH VÅT ASFALT!

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Det råder inga tvivel, Continental har kopplat greppet kring is- och snöprestanda med sitt för säsongen nya IceContact 3. Faktum är att inget annat dubbdäck kommer i närheten av den mängd grepp och skärpa som det tyska dubbdäcket visar upp. Intressant är också att Continental-däcket behåller sitt grepp i större utsträckning när underlaget blir halare. Ifjol var det nyheten Michelin X-Ice North 4 som var bäst på is och snö, men redan nu märks det att gränserna har flyttats för isgreppet. Nokian Hakkapeliitta 9 däremot överraskar negativt med ett grepplöst beteende långt ifrån den förväntade nivån. Faktiskt sämre än Nokians eget lågprismärke Nordman. Tveklöst sämst av alla dubbdäck, och av alla däck totalt i testet, är Kormoran. Ingen dubbverkan, inget grepp. Fullständigt värdelöst.

På snö fortsätter Continental att leverera ett grepp som är bättre än alla andra. Det råder inga tvivel om att just vinteregenskaper varit i totalt fokus vid utvecklingen av det nya däck - och man har lyckats. De flesta dubbdäcken klarar snö riktigt bra, återigen är det Kormoran som sticker ut negativt.

VÅTT UNDERLAG

Skilnaderna är minimala mellan de olika dubbdäcken, bara Kormoran sticker ut och är en aning bättre. En klen tröst efter de usla vinteregenskaperna! I övrigt märker vi samma beteende hos i stort sett alla dubbdäcken. Greppet är lägre och däckens uppträder såvligt. Vi får vrida rejält på ratten för att ta oss runt kurvorna, men det lägre greppet över framvagnen hjälper till att hålla bakvagnen i schack - inget av dubbdäcken uppvisar några som helst sladdtendenser vilket är synnerligen bra. Alla Nokians dubbade produkter klarar våttesterna bra, vilket är upplyftande att se. Förr om åren hade den finska tillverkaren alltid svårt för just vått, men inte nu längre.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Uppdelningen i resultatlistan är extremt tydlig när det gäller de nordiska dubbfröia däck. Continental ContiVikingContact 7 i ensam ledning, Nokian Hakkapeliitta R3 och Michelin X-Ice 3 strax bakom och de tre lågprisalternativen Federal Himalaya ICEO, Linglong Green-Max Winter och Nexen Win Guard Ice Plus WH43 klart på efterkälken. När det kommer till Continental och isgrepp så levererar det på en makalöst bra nivå. Greppet vid acceleration är bättre än för dubbdäcket, till och med vid repeterade tester under olika temperaturmässiga förutsättningar. Detta kombineras med ett balanserat grepp i kurvorna - däck står emot extrem

belastning. Imponerande. Federal är sämsta nordiska dubbfröia.

På snö är det återigen Continental som vinner. Balanserat uppträdande tillsammans med riktigt mycket grepp. Imponerande.

VÅTT UNDERLAG

Nokian är bästa nordiska dubbfröia på vått. Det blir så genom något bättre respons än övriga i klassen - däck är helt enkelt inte lika såvligt i reaktionerna. Nordiska dubbfröia däck är mjuka i konstruktionen för att bygga vintergrepp utan dubb, vilket gör det svårt att prestera på barmark. Nokian är ingalunda i närheten av de mellaneuropeiska, men det är ändå relativt bra med ett plus för att vi slipper alla tendenser till bakvagnskast.

Continental är aningen såvligare i reaktionerna, men i övrigt klarar det sig hyfsat liksom Michelin och Nexen.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

De fyra däck i den mellaneuropeiska dubbfröia klassen spretar en smula prestationsmässigt. Continental WinterContact TS 860, Goodyear UltraGrip Performance Gen-1 och Michelin Alpin 6 presterar ungefär som förväntat. Det vill säga att isgreppet är dåligt, vilket i sin tur är ett resultat av däcktypens generellt hårdare konstruktion. Men Delinte sticker ut, det kinesiska däckets isgrepp är nästan i klass med de sämre nordiska dubbfröia och bättre än flera av de dubbade. På snö är skillnaderna mellan däck mindre, men återigen är det Delinte som klarar sig bäst. Alla fyra däck klarar dock snö klart godkänt.

Vi har sett tydligt att Delinte uppträder som ett mellanting mellan nordiskt och mellaneuropeiskt dubbfrött och den där avvägningen är inte helt usel. Snarare tvärtom.

VÅTT UNDERLAG

Här excellerar den här däcktypen tack vare sitt hårdare mönstergummi och rakt igenom hårdare konstruktion. De mellaneuropeiska dubbfröia är snudd på sommardeckslika i sitt uppträdande, i alla fall Continental WinterContact TS 860 som presterar bästa våtprestanda i hela testet. Goodyear UltraGrip Performance Gen-1 och Michelin Alpin 6 är aningen efter och kinesiska Delinte visar att det bättre vintergreppet har kostat våtprestanda. Däcket är lite såvligare och greppar inte lika bra på våtbanan som övriga mellaneuropeiska, men baserat på ren varvtid runt banan så skulle betyget varit klart högre. Men Delinte sladdar farligt, det är oberäkneligt och obalanserat vilket ger det dåliga betyget tillsammans med kommentaren "undvik!".

VATTENPLANING



JU HÄRDARE gummi i mönstret och ju öppnare mönster ett däck har, desto bättre klarar det vattenplaningstesterna. Generellt sett. Just därför landar de mellaneuropeiska dubbfria

däcken i topp, år efter år. På sätt och vis är de mer lika ett sommardäck än ett nordiskt eller dubbat vinterdäck.

Prestandaskillnaden mellan de tre bästa däcken och övriga gänget är enorm. Här ska vi också nämna det fjärde mellaneuropeiska däckets Delinte, som presterade riktigt bra vid bromsprestanda – men som här tappar tråden och ligger mer i linje med de dubbade och nordiska dubbfria vinterdäcken.

Ett däck som sticker ut åt andra hållet är det dubbade däckets Kormoran som faktiskt är bästa däck efter de tre mellaneuropeiska i toppen. Men återigen, ett dubbdäck som har fokuserat på barmarksegenskaper – vad är

det? Glöm inte den usla bromsprestandan på is.

BLAND DE nordiska dubbfria däcken ligger premiumdäcken från Continental, Nokian och Michelin i botten av resultatlistan. Här blir det väldigt tydligt hur svårt det är att kombinera bra is- och snöegenskaper (som för ett nordiskt dubbfritt däck innebär ett tätt och mjukt mönster) med bra

vattenplaningsegenskaper. Vi har än så länge aldrig lyckats hitta ett nordiskt dubbfritt som klarar av den kompromissen, att leverera bra resultat på såväl vattenplaning som på is och snö.

Fast å andra sidan märks det lika tydligt att däcktillverkarna verkligen prioriterar snö och is stenhårt vid utveckling av nya produkter – både bland de nordiska dubbfria och de dubbade däcken.

Vi har än så länge aldrig lyckats hitta ett nordiskt dubbfritt som klarar av den kompromissen, att leverera bra resultat på såväl vattenplaning som på is och snö.

► Med rälsbunden bil får vi däckerna att köra på exakt samma ställe, gång efter gång.



3 RESULTAT: VATTENPLANING

Ett bra vattenplanande däck klarar även slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten visat sig vara samstämmiga. Samtidigt har vi också lärt oss att det är väldigt svårt att få till en korrekt repeterbarhet vid just slasktester. Men för dig som mest kör på motorvägar i södra delen av Sverige kan alltså ett mellaneuropeiskt dubbfritt däck därför vara ett bra alternativ.

VATTENPLANINGSTESTET KÖRS på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spår-bunden för att alla testdäcken ska gå i exakt samma spår. Mätvärdena registreras under acceleration och vattenplaningen inträffar när drivhjulsgreppet går förlorat. Mätningen avbryts när de spinnande hjulen roterar 15 procent snabbare än bilens faktiska hastighet.

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	74,3	10
Goodyear	■	73,5	10
Michelin	■	74,0	10
Kormoran	■	64,1	7
Delinte	■	59,6	5
Goodyear	■	57,2	4
Continental	■	56,8	4
Gislaved	■	55,7	3
Nordman	■	55,7	3
Federal	■	55,4	3
Nokian	■	55,3	3
Nexen	■	55,2	3
Bridgestone	■	54,2	2
Linglong	■	53,9	2
Michelin	■	53,6	2
Michelin	■	53,5	2
Nokian	■	52,9	1
Continental	■	52,1	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

Vilken däcktyp ska jag välja?

Vilken däcktyp rekommenderar ni om jag...

? ...kör max 500 mil på vinterdäck, mestadels på mindre vägar och landsbygd. Ibland oplogat, ofta osandat?
Svar: Du ska ha dubbat.

? ...kör max 500 mil på vinterdäck och det blir mest runt större tätorter där det nästan alltid är barmark eller slask?
Svar: Mellaneuropeiska, möjligen nordiska.

? ...kör mycket i Norrlands inland där vägarna är snö- och isbelagda i stort sett hela vintern?
Svar: Dubbat, nordiska dubbfria är ett alternativ.

? ...kör mycket och långa sträckor på de stora vägarna. Det är nästan alltid barmark och snöar det så blir det snabbt slask och blött?
Svar: Du ska ha premium mellaneuropeiska.

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
Svar: Du ska ha premium mellaneuropeiska eller nordiska odubbade.

? Men jag då som kör till fjällen en gång om året och då är jag orolig för sista kilometern in till stugan. Där är det alltid snöigt och isigt och uppför. Ska inte jag ha dubbat?
Svar: Nej, du behöver bra framkomlighet sista biten och då är faktiskt snökedjor det bästa alternativet. Det finns bra snökedjor som är lätta att montera till de flesta bilar.

► Volvo V60-bilen kränger rejält under älgtestet, belastningen är extremt hög i undanmanövern.

ÄLGTEST



VÅR VOLVO V60 närmar sig älgtestet, farten är inget att skriva hem om. En bil som färdas i knappt 70 km/h på en rak väg – det är ju inget. Men sedan kommer den fiktiva älgen, eller rättare sagt våra 14 koner och då blir det annorlunda. Klart annorlunda.

Älgtestet illustrerar en panikmanöver på ett synnerligen avklätt vis. För när bilen rullar in i banan och tvingas väja först till vänster och sedan tillbaka åt höger till rätt körfält, då framstår den där hastigheten som enormt hög. Vilket även blir tydligt i resultattabellen, för det är ytterst få av testdäcken som klarar 70 km/h eller mer. Vi ska tillägga att den stora skillnaden gentemot vårt normala älgtest är att vi kör bilen utan last och passagerare i vinterdäcktestet.

SKILLNADEN MELLAN bästa och sämsta vinterdäck är nio km/h där vi har Continentals och Michelins

mellaneuropeiska dubbfria i topp, tätt följda av Goodyear av samma typ. Det är gängse rutin att de fastare mellaneuropeiska däckerna hamnar i topp, men skillnaden i prestanda mot de bästa nordiska dubbfria är inte gigantisk. Här ska vi tillägga att en hastighetsskillnad på bara ett par km/h är stor, vilket märks tydligt inne i bilen.

I BOTTEN av resultatlistan hittar vi bara dubbdäck, vilket är något ovanligare. Kormoran fortsätter att strössa ut obegripliga testresultat och är sämst i älgtestet, trots att det vid bromsproverna klarade torra vägar riktigt bra.

Näst sist är nya dubbdäcket från Continental och det märks tydligt att stabiliteten i däcket är för dålig. Däcket uppträder mjukt och svampigt utan precision, dessutom sladdar det. Detta hade vi inte väntat från det helt nya dubbdäcket. Michelin och Bridgestone uppvisar liknande tendenser, men inte i lika stor utsträckning. »

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	71	10
Michelin	■	71	10
Goodyear	■	70	9
Federal	■	69	8
Michelin	■	68	7
Delinte	■	67	6
Nexen	■	67	6
Nordman	■	67	6
Linglong	■	66	5
Nokian	■	66	5
Gislaved	■	65	4
Goodyear	■	65	4
Nokian	■	65	4
Continental	■	65	4
Bridgestone	■	64	3
Michelin	■	64	3
Continental	■	63	2
Kormoran	■	62	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



Fem tips om vinterdäck

1 Efter sommarförvaringen behöver både dubbade och odubbade gå något tiotal mil på barmark för att bli maximalt bra på is och snö. Under sommarförvaringen har det skapats en hård gummiyta som måste bort.

2 Nya dubbdäck ska köras in. Håll jämn hastighet med lugna inbromsningar och accelerationer och kör lugnt runt gathörn och i cirkulationsplatser. Det gör att dubbarna stabiliserar sig i sina hål. Alltså, kör inte långsammare än normalt, bara lugnare.

3 Bästa däckerna bak om du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däckerna fram om det inte är jättestor skillnad. Då får du bästa broms-, våt- och slaskegenskaper och antisladdsystemet får ta hand om den sämre sidstabiliteten.

4 Däck, både sommar- och vinterdäck, mår bäst av att förvaras mörkt och svalt. Om du har däckerna på däckhotell, kolla att de inte använder container för förvaringen. Där kan det bli både 70 och 80 grader varmt på sommaren och då åldras däckerna mycket snabbare.

5 Rekommenderat ringtryck från biltillverkaren gäller för sommar- och sommarväder. Du ska höja ringtrycket med 0,2-0,3 bar på dina vinterdäck jämfört med rekommendationen.

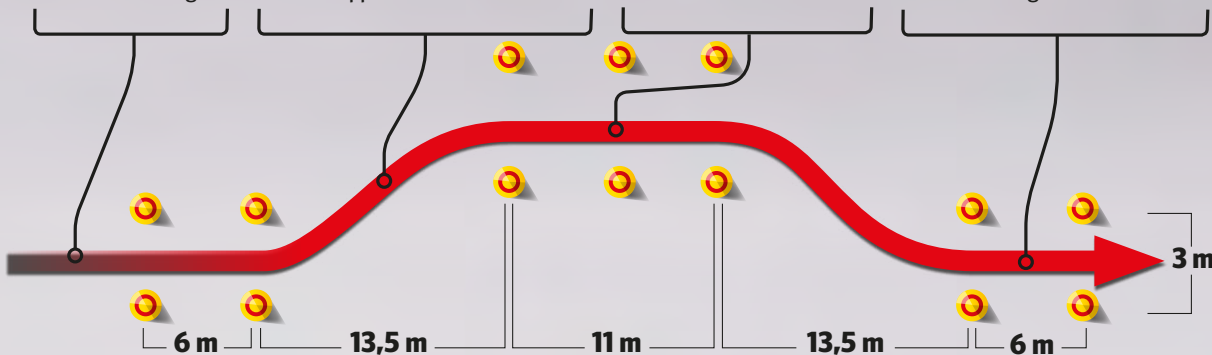
FAKTA: Teknikens Världs älgtest

Ingångshastigheten mäts på tiondels km/h med GPS-utrustning.

Snabb ratt rörelse till vänster. Så snabb att man inte kan kalla det styra utan mer kasta bilen till vänster. Hinner däck med att ta upp sidkrafterna?

Snabbt rätta upp bilen för någon meter rakt fram. Sticker bakvagnen ut och hur snabbt stabiliseras bilen?

Tillbaka igen i samma körfält. Är alla konor kvar på plats och bilen inte sladdat alltför mycket provar vi igen med lite högre fart.



► Lugnt och skönt eller instabilt och okomfortabelt? Vårt test ger tydliga svar och oväntade resultat.



KOMFORT



KOMFORT ÄR ett otroligt brett begrepp, men trots det är det enkelt att utse Continentals nordiska dubbfria däck ContiVikingContact 7 till testets mest komfortabla däck.

Och anledningarna till detta ger en bra bild om allt som vi räknar in under benämningen komfort.

För det första är ContiVikingContact 7 riktighetsstabil. Ett krångligt ord som beskriver en enkel egenskap – däckets gör att bilen går rakt och fint på vägen. Du kan åka längs en rak landsväg utan att behöva sitta och justera styrningen hela tiden. I stället finns det ett lugn i däckets som gör att det går rakt, en egenskap

som är härligt rogivande när den uppträder på det här viset.

En annan fördel är Conti-däckets skarpa, trots att det handlar om ett nordiskt dubbfritt däck. Styrkänslan är fast och exakt samtidigt som stötkomforten är mycket bra liksom ljudkomforten. Vissa av er kanske minns att samma däckmodell vann komforttronden i fjol när vi testade i dimension 205/55 R16 och det är tydligt att Continental har gjort ett bra jobb. Bland de nordiska dubbfria däckerna presterar Linglong sämst, främst genom att riktighetsstabiliteten saknas och att däckets är oroligt i alla situationer – det har en benägenhet att ändra riktning när vi kör över mindre och större ojämnheter. Dessutom är ljudnivån markant högre.

SÄMSTA DÄCKET totalt är dubbade Kormoran. Det bullrar rejält, oavsett underlag. Det har alltid problem med sitt instabila beteende, även på helt slät asfalt. Däckets går aldrig riktigt rakt och när vi testar stötkomforten över större ojämnheter så förlorar Kormoran fästet på ett sätt som inte visar sig hos något annat däck i testet. Med andra ord finns det inget positivt att säga om det dubbade budgetdäckets.

Nya dubbade Continental IceContact 3 utmärker sig oväntat negativt i komforttronden med både dålig riktighetsstabilitet och en inreboende orolighet som vi knyter till en mjukare konstruktion av däckets. Kompromissen mellan de extremt fina is- och snöprestanda kontra de betydligt sämre barmarksegenskaperna är för hårt dragen. Där har Continental jobb att göra – att få däckets att prestera bättre på barmark. Som det är nu när det inte alls upp till förväntningarna.

Sämsta däckets totalt är dubbade Kormoran. Det bullrar rejält, oavsett underlag.

KOMFORT ÄR den enda delen av testet som är av rent subjektiv karaktär. Vi har försökt

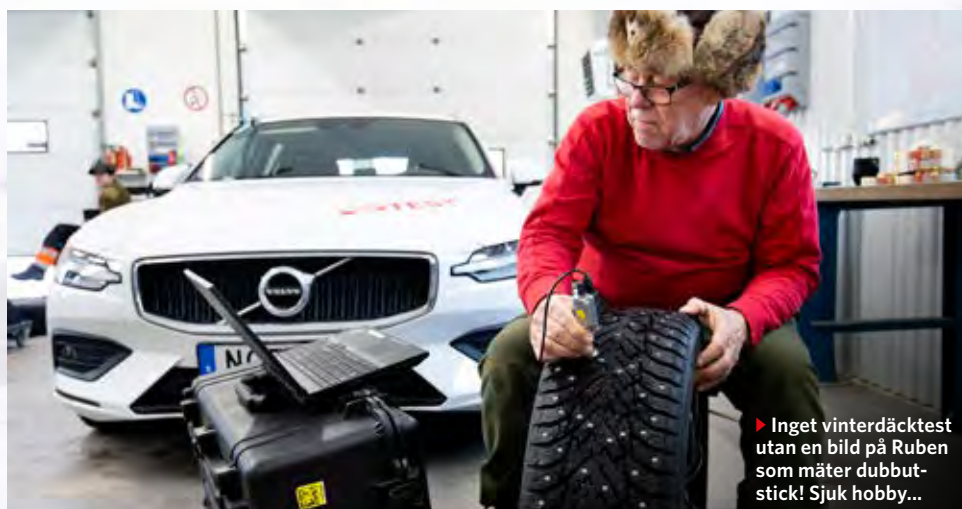
Kör grönt även på vintern!

Kyla, vinterväglag och vinterdäck drar mer bränsle. Här får du några tips för att motverka det:

- 1** Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning.
- 2** Kör en kort bit på ettans växel, bara några billängder. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 r/min, ännu tidigare med diesel. Kan du hoppa över någon växel så är det bra. Kör på så hög växel som möjligt.
- 3** Planera så att du slipper broms och onödiga stopp. Jämna ut ryckigheter i kör genom att hålla avstånd till framförvarande. Motorbromsa i stället för fotbromsa. Moderna motorer stänger snabbt av bränsletillförseln när du släppt gasen. Ända ner till 1 000-1 200 r/min. När du kommer ner dit, peta i en lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.

4 Kör du laddhybrid eller elbil så blir räckvidden på el kortare ju kallare det är ute. Se till att ladda ända tills du kör iväg så att kupén och batteri är uppvärmt. Att dra på värmen i kupén kostar el så ha inte onödigt varmt i kupén. Räckvidden kan minska med ända upp till 50% jämfört med normal sommartemperatur.

5 Takbox och skidstall ska monteras av när de inte används. Välservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.



► Inget vinterdäcktest utan en bild på Ruben som mäter dubbutstick! Sjuk hobby...

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Continental	■	10
Michelin	■	9
Continental	■	8
Goodyear	■	8
Michelin	■	8
Delinte	■	7
Michelin	■	7
Nexen	■	7
Nokian	■	7
Federal	■	6
Gislaved	■	6
Linglong	■	6
Goodyear	■	5
Nordman	■	4
Bridgestone	■	3
Nokian	■	3
Continental	■	2
Kormoran	■	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

att bygga in objektiva mätvärden såsom ljudmätning, men utan att finna en godtagbar repeterbarhet i mätmetoden. Så i stället faller ansvaret helt på testföraren att höra och känna de skillnader som finns. För att underlätta verksamheten så används referensdäcket flitigt även här och vi kör både på Björkvik Ring samt på landsvägarna runt om i Sörmland. Bedömningsmallen bygger på en lista med tio punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna. Vi är alltid två i testbilen.

Genvägen till ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt beteende, alltså att alltid köra likadant. Därför använder vi oss av fARTHÄLLAREN och det är samma testförare som har kört alla testerna sedan 2001. Vi kör på både svensk dubbsliten asfalt och grus och vi försöker hitta så många olika typer av kvalitet på underlaget som möjligt med allt från helt slätt till potthål, skarvar och andra märkligheter – som vi svenska bilister drabbas av mest hela tiden. »



► Skillnaderna i rullmotstånd och därigenom drivmedelskostnad kan motsvara värdet av ett av dina däck.

RULLMOTSTÅND



DRIVMEDELSKOSTNADER ÄR numera ständigt på tapeten, allra mest under det senaste året genom bränsleupproret. Just här och nu ska vi inte föra just den diskussionen vidare, utan i stället koncentrera oss på de testade vinterdäckens bränsleeffektivitet – för de kan hjälpa till att sänka din bränsleförbrukning.

Skillnaderna mellan de tyngst och lättast rullande däcken är 4,8 procent i bränsleförbrukning. Det tyngst rullande däckets genom våra bränsletester är dubbade Gislaved NordFrost 200, ett däck som gör att testbilen drar 0,5855 liter bränsle per mil under testet. Själva testmetoden är riktigt snål, varför skillnaderna mellan däcken kan verka liten. För snålaste däckets drar 0,5580 l/mil i samma test. Men vi ska snart räkna på skillnaderna, så kommer det att bli tydligare. Men först konstaterar vi att finska Nokian, med sitt nordiska dubbfria Hakkapeliitta R3, fortsätter den fina traditionen att bygga de mest lättrullande vinterdäcken i världen. Utan att ha granskat alla gamla resultat så vill jag påstå att Nokian generellt sett lyckas bygga mer lättrullande däck än någon annan. Skillnaden gentemot dubbade Gislaved är 0,0275 liter per mil, vilket motsvarar 82,5 liter över en förmodad livslängd på 3 000 mil. Med dagens bränslepris skulle det innebära en merkostnad för

Gislaved på i runda slängar 1 300 kronor med dagens bränslepris (dagsnotering 95-oktanig bensin i Sverige 15,68 kr, diesel 15,98 kr) över däckets livslängd. Kanske ännu mer intressant är att skillnaden mellan däcken motsvarar 4,9 procent, vilket kan appliceras på din egen förbrukning – oavsett om din bil drivs av bensin, diesel, etanol, biogas eller el. För ett tungrullande däck innebär ju även kortare räckvidd.

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att göra som däckbranschen, mäta rullmotstånd i en maskin inomhus. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubarna ur testdäcken, men detta arbetssätt var inte unikt för oss. För snart sju år sedan började tekniska dörrar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det räknas – i verkligheten. Genom att koppla in oss på bilens datasystem mäter vi hur långt vi kommer på en given mängd bränsle och vi håller koll på tiden så att hastigheten är densamma över sträckan hela tiden. Jo, vi är stolta över att kunna erbjuda denna formidabla service som visar vad skillnaderna faktiskt blir i verkligheten!

Mätningen utförs på torr barmark, då får vi korrekt repeterbarhet. Vi utför testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden. Vi använder referensdäck flitigt, liksom markerar längs sträckan för

att kurvradier och dylikt ska bli så lika som möjligt vid varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet.

»

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian		0,5580	10
Goodyear		0,5605	9
Linglong		0,5656	8
Nexen		0,5682	8
Bridgestone		0,5701	7
Nokian		0,5708	7
Goodyear		0,5721	7
Federal		0,5734	6
Continental		0,5747	6
Delinte		0,5747	6
Michelin		0,5754	6
Nordman		0,5787	6
Kormoran		0,5806	5
Continental		0,5814	5
Michelin		0,5841	4
Continental		0,5841	4
Michelin		0,5841	4
Gislaved		0,5855	4

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

Vinterdäck nu – och i framtiden.

1 Däckmärkningen är i dagsläget ett riktigt sorgebarn på vintersidan. För att den ska fungera på vinterdäck krävs att branschen kommer överens om testmetoder som sedan ska certifieras och sättas i bruk. Inte klart inför 2019.

2 Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut påvisar ökat vägslitage med fler dubbar i däck. Vi har mellan 122 till 260 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däck.

3 STRO Scandinavian Tire and Rim Organisations lista över godkända däck har tagits bort och gäller inte längre. Nu är det M+S, MS eller Mud&Snow märkning på däcksidan plus den nya märkningen alptopp/snöflinga, kallad 3PMSF (three-peak mountain snowflake), som gäller. Finns de två märkningarna på däcksidan så är däck tillåtet och avsett som vinterdäck.



Den nya symbolen för däck avsedda för vinterväglag.

4 Alla uttjänta däck ska återvinnas. Återvunnet gummi finns bland annat i konstgräsmattor, viss typ av dränering och vattenrening samt som energi till framför allt cementindustrin.

FAKTA:

SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

EU:s däckmärkning trädde i kraft i november 2012 och är utformad exakt såsom en energimärkning på exempelvis kylskåp. Men hur mycket nytta har du av den när du väljer vinterdäck? Inte särdeles mycket visar det sig, då vinteregenskaperna inte ens bedöms.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller somrardäck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däck fungerar på vinterväglag. Ett däck som fungerar bra på vått kan vara helt förkastligt på is och snö – men bristerna finns i dagsläget inte redovisade på däckmärkningen. Det är ett bekymmer som däckbranschen i Norden försöker lösa, men det går riktigt trögt. Inte ens ett förslag till kompletterande märkning är klart ännu.



RULLMOTSTÅND

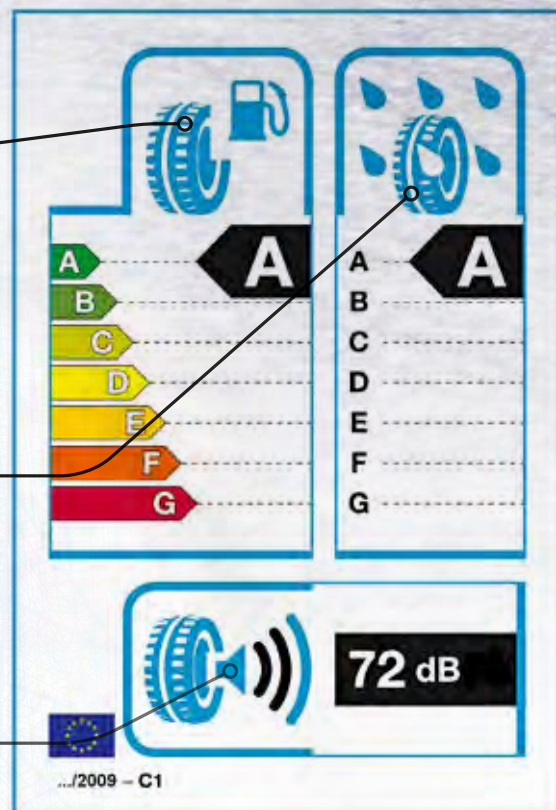
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekaler på vitvaror.

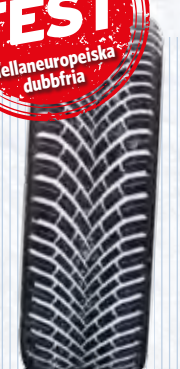
VÅTEGENSKAPER

Våtegenskaper där greppet vid inbromsning på våt asfalt mäts och graderas från A till G, men inte med någon färgskala som rullmotståndsmätningen har. Bokstäverna D och G kommer inte att användas på personbilar.

OMGIVNINGSLJUD

Ljud utanför bilen mäts i en tregradig skala och högre ljudnivå accepteras för bredare däck.





Continental IceContact 3

Continental ContiViking Contact 7

Goodyear Ultra-Grip Ice Artic

Nokian Hakkapeliitta R3

Continental WinterContact TS 860

Gislaved NordFrost 200

Däcktyp	■ Dubbade, 192 dubbar.	■ Nordiska dubbfria.	■ Dubbade, 130 dubbar.	■ Nordiska dubbfria.	■ Mellaneuropeiska dubbfria.	■ Dubbade, 130 dubbar.
Hastighetsklass	T	T	T	R	H	T
Vikt	11,5 kg	11,1 kg	11,7 kg	10,3 kg	9,9 kg	11,9 kg
Pris per styck	2 651 kr	1 841 kr	1 362 kr	1 628 kr	1 585 kr	1 589 kr
Pris fyra st inkl montering	11 804 kr	8 564 kr	6 648 kr	7 712 kr	7 540 kr	7 556 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	20	16	16	16	6	18
Snö	20	18	18	16	14	20
Vått	4	1	4	3	9	3
Torr	6	6	6	7	9	5

VÄGEGENSKAPER

Is	20	20	16	16	8	16
Snö	20	18	18	16	14	18
Vått	5	5	5	6	10	5
Vattenplaning	4	1	4	1	10	3
Älgtest	2	4	4	5	10	4
Komfort	2	10	5	7	8	6
Rullmotstånd	5	6	9	10	4	4

Totalt 108

105

105

103

102

102

Omdöme

Nya Continental IceContact 3 flyttar gränserna för hur ett vinterdäck ska arbeta på is och snö. Greppnivån tillsammans med bra balans och därmed trygghet är överväldigande. Men det sker på bekostnad av framför allt stabiliteten, IceContact 3 tappar rejält i det avseendet. Betydligt mer än sin föregångare. Dessutom dyrt.

Andra plats totalt och bästa nordiska dubbfria. Liksom sin dubbade märkesbroder så levererar ContiVikingContact 7 enorm mängd grepp på is och snö, många gånger lika bra som IceContact 3 på isen. Fast här sker det på bekostnad av våtprestanda. Att man inte kan få allt blir extremt tydligt. Men komforten är testledande med mycket bra stabilitet.

Goodyear ligger numera näst intill alltid med i toppen i våra däcktester, så även i år. UltraGrip Ice Arctic har inte samma fina skärpa på is och snö som Continental-däcken, men det klarar å andra sidan ingen. Men Goodyear-däcket är balanserat med bra mängd grepp och dessutom rullar det riktigt lätt. Prisnivån är ytterligare en fördel.

Nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R3 presterar ett bra resultat med balanserade prestanda på snö och is. Förvisso inte lika mycket grepp som Continentals CVC 7-däck, men ändå på en bra nivå. I vissa delar av testet ser vi baksidan av den mjuka konstruktionen, exempelvis i vattenplaning. Men det rullar lättast av alla i testet.

De mellaneuropeiska däckens hårdare konstruktion skiner igenom, isprestanda är inget att hänga i (h)julgränen. Continentals WinterContact TS 860 visar tydligt att det är på blöta, slasktyngda och torra vägar som den här typen av vinterdäck presterar. Komforten är bra och på barmark känns det som ett sommardäck.

Dubbade Gislaved NordFrost 200 visar, liksom Goodyear, att mängden dubbar kanske ändå inte är avgörande för däckets totala prestanda. Is- och snöprestanda är riktigt bra, förvisso inte fullt i klass med Continental - men samtidigt märks en klart bättre balans och komfort. Gislaved är numera Continental mellanprismärke.



Michelin Alpin 6

■ Mellaneuropeiska dubbfria.

H
9,9 kg
1 671 kr
7 884 kr



Goodyear Ultra-Grip Performance Gen-1

■ Mellaneuropeiska dubbfria.

V
10,0 kg
1 356 kr
6 624 kr



Michelin X-Ice North 4

■ Dubbade, 250 dubbar.

T
10,9 kg
2 112 kr
9 648 kr



Delinte WD6

■ Mellaneuropeiska dubbfria.

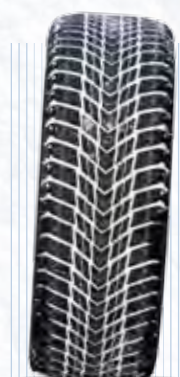
H
11,1 kg
765 kr
4 260 kr



Michelin X-Ice 3

■ Nordiska dubbfria.

H
10,8 kg
1 942 kr
8 968 kr



Nexen Win Guard Ice Plus WH43

■ Nordiska dubbfria.

T
11,2 kg
1 090 kr
5 560 kr

6	2	16	14	14	14
12	14	18	14	16	16
10	9	3	6	2	3
10	10	6	7	6	7

8	8	16	14	16	8
14	14	18	16	14	16
9	9	5	3	5	5
10	10	2	5	2	3
10	9	3	6	7	6
9	8	7	7	8	7
4	7	6	6	4	8

102

Michelin Alpin 6 följer samma mönster som Continentals mellaneuropeiska dubbfria och de delar även förstaplatsen i klassen. Förvisso finns det nyansskillnader i hur de båda däckens uppträder, men sammantaget är de synnerligen lika varandra. Vilket innebär dåliga på is, hyfsade på snö och bäst på vått kryddat med riktigt bra komfort.

100

Även Goodyears mellaneuropeiska däck, UltraGrip Performance Gen-1, följer det klassiska mönstret som är så tungt etablerad för däcktypen. Vi lägger dock märke till testets sämsta bromsprestanda på is medan vattenplaningsresultatet är bäst i test, en delplacering däckets delar med Continentals och Michelins däck i samma klass.

100

Dubbade Michelin X-Ice North 4 visar tydligt hur tätt det är i årets test. Det franska däckets har riktigt bra vinterregenskaper, men det räcker inte hela vägen fram för att konkurrera med Continental på is och snö. Men på samma sätt som övriga dubbdäck i toppen så presterar Michelin klart sämre vid våtbroms, vattenplaning och älgtest.

98

Kinesiska Delinte är det mellaneuropeiska däckets som överraskar. Det är inte lika bra på barmark som förväntat och på våta vägar kan det vara riktigt sladdbenäget. Men på snö och is påminner det mer om ett nordiskt dubbfritt i sitt uppträdande, vilket tydligt återspeglas i de markant högre betygen. Utan tvekan ett intressant budgetval.

94

Michelin X-Ice 3 är den franska däcktillverkarens nordiska dubbfria trotjänare – som kommer att ersättas under kommande vinter. Vi märker däckets ålder på att det tappat prestanda gentemot testtoppen på både snö och is, samtidigt som samma brister visar sig framför allt på vått. Men älgtestet går bättre än förväntat.

93

Nordiska dubbfria Nexen Win Guard Ice Plus WH43 uppträder delvis på samma sätt som den här däcktypen gjorde för 10-15 år sedan. Det vill säga att greppet mest fungerar när hjulen pekar rakt fram, men när det svänger går greppet förlorat. Därför skiljer det så mycket mellan resultat vid isbroms och vägegenskaper på is. Svårkört.



Nokian Nordman 7



Nokian Hakkapeliitta 9



Linglong Green-Max Winter



Bridgestone Noranza 001



Federal Himalaya ICEO



Kormoran Stud 2

Däcktyp	■ Dubbade, 130 dubbar.	■ Dubbade, 194 dubbar.	■ Nordiska dubbfria.	■ Dubbade, 196 dubbar.	■ Nordiska dubbfria.	■ Dubbade, 122 dubbar.
Hastighetsklass	T	T	T	T	Q	T
Vikt	12,4 kg	11,3 kg	11,1 kg	11,1 kg	11,0 kg	10,0 kg
Pris per styck	1 502 kr	1 790 kr	715 kr	1 845 kr	1 344 kr	783 kr
Pris fyra st inkl montering	7 208 kr	8 360 kr	4 060 kr	8 580 kr	6 576 kr	4 332 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	14	14	14	14	8	6
Snö	16	16	16	16	16	14
Vått	2	3	2	4	2	7
Torr	7	6	7	7	8	8

VÄGEgenskaper

Is	12	10	8	8	6	2
Snö	16	18	14	16	16	14
Vått	6	6	4	5	4	7
Vattenplaning	3	3	2	2	3	7
Ålgtest	6	4	5	3	8	1
Komfort	4	3	6	3	6	1
Rullmotstånd	6	7	8	7	6	5

Totalt	92	90	86	85	83	72
---------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Omdöme	Det är en smärre skräll att Nokians lågprisalternativ (även om det inte är så lågt pris...) Nordman 7 placerar sig före Nokian Hakkapeliitta 9. Men vad värre är, greppet på vintervägar visar sig inte alls vara i paritet med de bästa – eller på förväntad nivå. Framför allt isgreppet är negativt och totalt sett ligger prestationsnivån ofta steget efter.	Nokian Hakkapeliitta 9 är en ännu större skräll än Nokian Nordman 7. Hakkapeliitta 9 klarar sig bra på snö, men det tappar greppet i stor utsträckning på is. Vi testar, testar om och testar om igen – men alltid med samma resultat. Rullmotståndet är bra och våtprestanda ok, men vad hände på vintervägarna?	Ett nordiskt dubbfritt vinterdäck ska ha bra vinteregenskaper, det är själva poängen med att det är just nordiskt. Linglong Green-Max Winter tappar greppet på is i stor utsträckning, utan att egentligen ha några andra fördelar. Visst, rullmotståndet hör till testets bästa och det finns några andra ljuspunkter – men balansen saknas.	Bridgestone hör till de så kallade premiumdäcken, men den prestanda som dubbade Noranza 001 visar upp innebär inget premium. Isgreppet när vi testar vägegenskaper är riktigt dåligt och det är svårt att hitta några riktigt vassa ljuspunkter. Snöprestanda och rullmotstånd går bra, men Bridgestone underpresterar radikalt.	Nordiska dubbfria Federal Himalaya ICEO presterar klassens sämsta vinteregenskaper. Isgreppet är rakt igenom dåligt, men snögreppet är desto bättre. Frågan är väl bara hur ofta man lyckas köra på en väg med bara snö? Kombinationen av bra egenskaper är ett måste, men där spricker det för Federal. Inte heller är det billigt.	Michelin är delägare i Kormoran, men frågan är om de vill kännas vid den prestanda som dubbade Stud 2 visar upp. För det är fullständigt värdeöst på is. Märkligt nog är våta vägar det starkaste kortet, men vem köper ett dubbat däck för att det ska vara bra på just vått? Nej, ingen. Och vår rekommendation är att du undviker det.
---------------	---	---	---	--	--	---

Ett steg framåt, ett steg tillbaka.

VÅRT FÖRSTA vinterdäcktest någonsin i dimension 225/50 R17 har rullat klart och vi ser en tydlig trend där Continental med sitt dubbade IceContact 3 har tagit på sig ledartröjan – på gott och ont. Det är tydligt att vinteregenskaper har prioriterats stenhårt vid utvecklingen av den nya däckmodellen, för IceContact 3 är utan tvekan det bästa dubbade däck vi någonsin kört på is och snö.

Det kan tyckas vara naturligt att fokusera på is och snö, men verkligheten är inte så svart eller vit – såvida du inte bor i Norrlands inland där väglaget för det mesta är stabilt med just is eller snö. Där fungerar ett sådant däck.

I övriga landet innebär vintermånaderna en blandning av precis allt från torrt, blött och slask till snö och is i varierande mängd. Från vår horisont är det självklart att prioritera vinteregenskaperna vilket illustreras genom att barmarksegenskaperna bedöms i den tiogradiga betygsskalan och is/snöegenskaperna i den 20-gradiga. Men det måste vara en smart avvägning, det måste kompromissas på rätt sätt för det måste finnas en mix av egenskaper i den slutgiltiga produkten. Som klarar av mer än bara Norrlands inland.

SÅ VAD är det som är ont med att Continental har tagit på sig ledartröjan med sitt nya

Det kan tyckas vara naturligt att fokusera på is och snö, men verkligheten är inte så svart eller vit.

dubbäck? Jo, det är att fokus har blivit för starkt på just vinteregenskaperna, vilket i sin tur har inneburit problem i andra delar av testet.

Vår kritik mot IceContact 3 grundar sig främst i komforttronden där vi tydligt märker en instabilitet. Däcket går inte rakt på vägen (riktningsstabilitet saknas i stor utsträckning), det finns en inbyggd orolighet och även ett svampigt uppträdande som vi inte alls känner igen från föregångaren IceContact 2.

Vid förra årets test, förvisso kört i dimension 205/55 R16, uppträdde det dubbade Continental-däcket på ett klart bättre sätt betraktat ur stabilitetssynvinkeln. Där märktes också en tydlig prestationsmässig koppling till både Michelin (som IceContact 2 delade segern med) och tredjeplacerade dubbade Goodyear. Poängfördelningen var 115, 115 och 114 – tätare än så blir det inte. Men nya IceContact 3 har dragit ifrån konkurrenterna, tagit ett tydligt steg förbi dem på is och snö, men tagit ett lika tydligt steg tillbaka vad gäller stabilitet.

BLAND DE dubbfria däcken så är det återigen Continental som sticker ut med makalösa mängder grepp på is och snö, dessutom kombinerat med testets bästa komfort. Samma tillverkare som dubbade IceContact 3, men här finner vi klockren riktighetsstabilitet trots ett i grunden riktigt mjukt däck. Här fungerar med andra ord kompromissen, men glöm inte – nordiska dubbfria är dåliga på vått och framför allt vid vattenplaning och slaskplaning.

En annan intressant reflektion rör prisnivåerna i den här dimensionen, det är betydligt större spridning för 225/50 R17 än för tidigare testade 205/55 R16. Så se till att använda internet till din fördel, hitta de lägsta priserna. I bästa fall blir skillnaden flera tusen kronor för en uppsättning. Bra timlön till dig! 



MISSA INTE!

I nästa nummer testar vi 17, 18 och 19 tums vinterdäck mot varandra – hur mycket skiljer och vilket är bäst? Teknikens Värld nummer 21 – i butik 26 september.