

ALLT OM
BILEN

ÅRETS
BÄSTA TEST
VINTERDÄCK!

Teknikens Värld

AVSLÖJAD!

Nya Volvo V60
Cross Country

SÅ BLIR...

NYA VOLVO XC40

Här är Volvos svar på
Audi Q3, BMW X1 och
Mercedes GLA!



Dessutom!

NISSAN PULSAR ♦ PORSCHE CAYENNE S DIESEL ♦
MINI COOPER 5-DÖRRAR ♦ BEGTTEST: CITROËN C4



TEST

BMW X4, Range Rover Evoque & Porsche Macan

Toppskiktet i lilla suv-klassen drabbar samman.
En halv miljon kronor stycket - vilken smakar bäst?

Goodwood Revival 2014

Succé igen! Vi var på plats när den klassiska
fartfesten överträffade sig själv.

Pris 59 kr
Norge 75 nkr
Finland €7,50

TIDSAM 0486-22



7 388048 605900

TEST



PREMIUM MOT LÅGBUDGET!

Fjolårsvinnare, heta nyheter plus några av marknadens billigaste vinterdäck ställs mot varandra i **marknadens hårdaste vinterdäcktest**. Och vilken typ av däck är egentligen bäst för dig? Vi har svaren.

TEXT: LINUS PRÖJTZ • FOTO: PATRIK LINDGREN



R

egler är ett intressant fenomen, framför allt när det kommer till dubbdäck och hur många dubbar som däcken får ha. Inför förra vintern lanserades en regel som sa att däcken max fick ha 50 dubbar per meter rullomkrets. För att tala klarspråk så har ett 205/55 R16-däck som vi testar en rullomkrets på strax under två meter. Vilket ger vid handen strax under 100 dubbar per däck.

Och det fanns några däck med rätt dubbantal, men som ni ser i presentationsrutan över årets testdäck är det långt ifrån alla som rättar sig efter regeln. För det finns ju ett undantag och det är just därför det hela kan klassificeras som ett intressant fenomen. Lite som en extra regel som skjuter huvudregeln i sank. För, ännu en gång, enkelt uttryckt så innebär extraregeln att däcken får ha hur många dubbar som helst – så länge däcken inte skadar underlaget mer än ett givet referensdäck med 50 dubbar per meter rullomkrets. Hur konstigt som helst. Och resultatet är att de flesta däcken har 130 dubbar, alltså precis som innan den där regeln började gälla. Ibland

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

undrar man vad som pågår...
I vårt test är det inga luddiga frågetecken, vi kör på som vi brukar göra i jakten på de bästa däcken för just dig. Men vi kan inte göra hela jobbet åt dig, lite måste du göra själv. Du måste helt enkelt ta

reda på vilka behov du egentligen har, så att du inte av gammal vana köper ett däck som egentligen inte passar din användarprofil. Vi tillhandahåller verktygen så att du kan ta fram en profil för dig själv – allt för att du ska välja rätt däck i slutänden. För det är viktigt. Och smart. »

VINTERDÄCKTESTETS SEX RONDER

- 1 BROMSEGENSKAPER** Världens viktigaste egenskap hos ett däck? Inte långt ifrån i alla fall och vi har testat på is, snö, vått och torrt **SIDAN 72**
- 2 VÄGEGENSKAPER** Ett vinterdäck ska kunna uppföra sig bra på alla underlag och våra omfattande tester visar vilka som paltar trycket **SIDAN 74**
- 3 VATTENPLANING** Finns det något mer förrädiskt än vattenplaning? Känslan av hjälplöshet är total men vi vet vilka däck som är bäst **SIDAN 76**
- 4 ÄLGTEST** Att klara sig helskinnad genom en snabb undanmanöver är långt ifrån självklart men med rätt däck har du större chans **SIDAN 78**
- 5 KOMFORT** Om du ska komma fram utvilad gäller det att däcken är komfortabla, vilket inte alltid är fallet. Vi vet vilka som bullrar minst **SIDAN 80**
- 6 RULLMOTSTÅND** Lättrullande däck sparar dyra soppadroppar – välkommet med dagens soppapris. Men är det till priset av säkerhet? **SIDAN 82**





BROMSEGENSKAPER



VI KICKAR igång testet med den stenhårda bromsdelen, och vi kör på alla fyra underlagen is, snö, våt och torr asfalt. Och trots att vi har både riktiga lågbudgetdäck och marknadens bästa däck i årets test, så visar sig ännu en gång dubbdäcken cementera sig i resultatlistans topp. Alltså precis som vid förra årets test, där vi bara testade det bästa som marknaden hade att erbjuda.

Samtidigt understryks de trender som vi lagt märke till så många gånger förr. De nordiska dubbfria däcken presterar dåligt på barmark och på den punkten förväntar vi oss inte att se någon större förändring inom den närmsta framtiden. Detta beroende på att det nordiska däckets måste vara mjukt i mönstret för att kunna ge bra grepp på is och snö. På samma sätt är de mellaneuropeiska dubbfria däcken ofta sämre på is och

snö, men Goodyear sticker ut hakan och presterar bra på snö. Faktiskt lika bra som mittfältet bland de nordiska och nästan lika bra som de sämre dubbdäcken.

Vid istesterna, som i år kördes utslutande på blank is, så finns det ingen pardon – det är dubbdäck som gäller. Samtidigt vet vi att en lätt ruggad isyta lätt kan kasta om resultaten rejält då de nordiska dubbfria vinner grepp.

IS- OCH snöprestanda får poäng utifrån skalan 0-20, 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. »

1 RESULTAT: BROMSPROV

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Continental	■	20	20	6	3	49
Michelin	■	16	20	6	7	49
Gislaved	■	18	18	7	5	48
Nokian	■	20	20	5	3	48
Dunlop	■	18	18	5	5	46
Formula ICE	■	18	16	5	7	46
Sava	■	16	18	7	5	46
Nordman	■	18	18	5	3	44
Goodyear	■	8	14	10	10	42
Goodyear	■	8	20	6	5	39
Nokian	■	10	20	4	5	39
Toyo	■	16	18	1	4	39
Continental	■	10	16	3	8	37
Dunlop	■	6	16	7	6	35
Michelin	■	8	8	10	9	35
Cooper	■	4	16	2	7	29
Firestone	■	2	8	9	8	27
Green Diamond	■	2	12	6	5	25

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Bromsprestanda är extremt viktigt, men dessvärre är skillnaderna stora.

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:

Däck främst med hastighetsklass T (190 km/h). Ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Ett dubbdäck försämrar snabbare än ett odubbats när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

- Continental ContiIceContact (130 dubbar)
- Dunlop Ice Touch (130 dubbar)
- Formula ICE (130 dubbar)
- Gislaved Nord Frost 100 (96 dubbar)
- Michelin X-Ice North 3 (96 dubbar)
- Nokian Hakkapeliitta 8 (190 dubbar)
- Nordman 5 (128 dubbar)
- Sava Eskimo Stud (130 dubbar)
- Toyo Observe G3-Ice (96 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass Q, R, T och ibland även H. Vinteregenskaperna har utvecklats oerhört mycket bland premiummärkena det senaste årtiondet. De rullar tyst, lätt och är ett bra miljöval, men kan försämrar stabiliteten på barmark och brukar ha svårt att prestera bra på våta vägar.

- Continental ContiVikingContact 6
- Cooper Weather-Master Ice 100
- Dunlop SP Ice Sport
- Firestone Winterhawk 3
- Goodyear UltraGrip Ice 2
- Green Diamond
- Nokian Hakkapeliitta R2

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt, ibland även T. Däcken är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt, något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vinteregenskaper – i övrigt brukar de vara usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de. Men de är tysta, bra miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardecks.

- Goodyear UltraGrip 9
- Michelin Alpin A4

VÄGEGENSKAPER



VID VÄGEGENSKAPSTESTERNA blir det extra intressant. Hur kommer de betydligt billigare lågbudgetdäcken att stå sig mot premiumalternativen?

Samtidigt – det blir ju nästan ännu intressantare om något av de där billiga däcken sticker upp.

Fast så blir det aldrig. Vi försöker gång på gång att avliva myten om att ”man får vad man betalar för” – utan att lyckas. När det kommer till däck är det tydligt, om du ska ha ett riktigt bra presterande däck på bilen så är du hänvisad till premiumsegmentet. Så har det varit sedan vi lyfte in däcktestandet på redaktionen 2001 och så är det även i år.

NOKIANS DUBBADE Hakkapeliitta 8 är bäst totalt och då framför allt genom att vara det vassaste däck på både snö och is. Våtprestanda är, precis som brukligt för Nokians dubbade däck, sämre men däckets uppträder aldrig osäkert för det.

Liksom tidigare år är Continentals dubbade ContiIceContact med i toppen av de testade däcken. Det är aningen sämre på både snö och is, men är ett par snäpp bättre på våta vägar. Balansen mellan egenskaperna är fina och precis som hos Nokian bjuder däckets aldrig på osäkert uppträdande.

Det bästa nordiska dubbfria däck presterar nästan lika bra som det främsta dubbade, Goodyear UltraGrip Ice 2 uppvisar en fin balans mellan sina egenskaper och levererar ett riktigt bra vintergrepp. Detsamma gäller nya Continental ContiVikingContact 6 som är dubbdäckslikt på is och bra på snö – men våtprestandan är inte alls lika bra som för nordiska dubbfria konkurrenten Goodyear UltraGrip Ice 2.

I BOTTEN AV resultatlistan hittar vi Firestone, ett däck som verkligen levererar ett bra grepp på vått – men inte så mycket mer. Toyos dubbade däck Observe G3-Ice ger medioker vinterprestanda, vilket kombineras med testets absolut sämsta våtgrepp. Undvik Toyo!

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

Alla däcken 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 central-europeiskt dubbfritt.

SNÖ- OCH istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Vidsel strax norr om Älvsbyn i norra Sverige samt i Arvidsjaur. Våttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad väta, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 0-20 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Nokian		20	20	4	44
Continental		18	18	6	42
Goodyear		18	16	6	40
Continental		20	16	3	39
Gislaved		14	18	6	38
Nokian		18	18	2	38
Dunlop		14	16	6	36
Michelin		14	16	6	36
Nordman		12	18	4	34
Formula ICE		12	18	3	33
Sava		12	16	5	33
Dunlop		12	12	6	30
Cooper		14	12	2	28
Goodyear		4	12	10	26
Green Diamond		8	12	5	25
Michelin		8	8	9	25
Toyo		12	12	1	25
Firestone		4	8	9	21

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Det heter förvisso vinterdäck, men det ska kunna prestera på alla underlag. Viktigt!



► Prestanda på våt väg, där sticker de mellaneuropeiska däcken upp i topp.



FAKTA:

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

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Nokian Hakkapeliitta 8 använder sina 190 dubbar på bästa möjliga sätt och levererar testvinnande grepp på såväl snö som is. Däcket känns alltid tryggt, samtidigt som det går snabbt med ett alltid närvarande grepp. Dessvärre är det inte lika bra på vått, men om det är någon tröst så märker vi att Nokian tar små steg framåt även på det planet.

Continental ContiIceContact har vunnit vårt test tidigare och de fina kvaliteterna märks direkt. Inte lika exakt som Nokian på is och snö, men prestandan är fortfarande ytterst imponerande. Gislaved presterar bra, men tappar aningen på is vilket vi tillskriver det faktum att däcket är tillverkat med 50 dubbar per meter rullomkrets vilket ger 96 dubbar totalt. Alltså ungefär hälften av antalet i Nokian-däcket. Nordman-däcket var det enda som tappade dubbar under testet och det tappade relativt många.

VÅTT UNDERLAG

Våta vägar har aldrig varit mammas gata för dubbdäcken, tyvärr. Generellt sett har det blivit något bättre, men det går inte att komma ifrån – dubbarna halkar mot underlaget och ger denna däcktyp ett handikapp redan från början. Continental, Dunlop, Gislaved och Michelin hamnar alla på den totala resultatlistans mittfält vilket är ett godkänt resultat. Sämre gick det för Toyo, som inte alls greppar på det våta underlaget. Sämst i testet med riktigt låg greppnivå, men det positiva är att Toyo i alla fall inte kastar ut bilen i akuta och svårparerade sladdar.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

För ett par år sedan så vann Goodyear UltraGrip Ice+ hela vinterdäcktestet och vi känner genast igen de fina egenskaperna från då i UltraGrip Ice 2. Däcket greppar bra i alla situationer, även om det tappar lite mark mot de främsta däckerna på både snö och is. Continentals nya nordiska dubbfria CVC6 är likvärdigt med Goodyear på snö och på is är det faktiskt ännu bättre. Där presterar det nya däcket på samma nivå som de bästa dubbade däckerna. Även Nokian Hakkapeliitta R2 presterar fullt i

klass med de andra två, men sedan blir det ett rejält hopp i resultatlistan innan vi hittar övriga nordiska dubbfria. Dunlop och Cooper presterar mediokert, Green Diamond ytterligare något sämre och sämst av alla är Firestone.

VÅTT UNDERLAG

Här finns det bara ett däck som presterar riktigt bra och det är Firestone, ett däck som presterar på samma sätt som ett mellaneuropeiskt dubbfritt däck. Och kanske hade det varit bättre att däcket vore klassificerat som ett sådant. Problemet med de vassa våtegenskaperna är att de skjuter vinteregenskaperna i sank. Med sitt hårda mönster orkar däcket inte bygga snö- och isgrepp och det kan vi inte acceptera.

Däcket som kombinerar vinter- och våtprestanda bäst är Goodyear UltraGrip Ice 2.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Årets startfält i den mellaneuropeiska klassen är litet, men de skickar en tydlig signal. Samtidigt som de dubbade och de nordiska dubbfria däckerna utvecklats för att ge mer vinterprestanda – då har de mellaneuropeiska däckerna svårt att hänga med. Däckens mönster är hårdare för att ge mer stabilitet på våta och torra vägar, vilket i sin tur gör det svårt att bygga ett godtagbart grepp på is och snö. Goodyear kommer närmast ett vettigt resultat på snö, då klarar det sig godkänt, men isprestanda är usla.

För Michelin blir resultat jämnadåligt på både snö och is och det är tydligt att slask och våta vägar prioriterats.

VÅTT UNDERLAG

Lika dåliga som de var på is och snö, lika bra är de mellaneuropeiska däckerna på våta vägar. Greppet är näst intill sommardäckslikt och det är Goodyear som är allra bäst. Balansen är mycket bra och egenskaperna är säkra, det finns inga sladdtendenser trots att styrningen är så exakt. Vi har redan sett de fina vattenplaningsegenskaperna och resultaten här faller helt i linje med vad vi tidigare sett. Michelin är nästan lika bra som Goodyear, det enda som skiljer är att greppnivån är aningen lägre.



► En hand på ratten och en på testutrustningen? Nja, bara när fotografen ber om det.

► Skillanderna mellan bäst och sämst presterande är stor, riktigt stor.



VATTENPLANING



I VANLIGA FALL är vattenplaning en riktig klassdelare. I toppen är alltid de mellaneuropeiska dubbfria, mittfältet utgörs av de dubbade och i botten hittar vi de nordiska dubbfria. Anledningen

till detta är konstruktionsnormen som gäller för de tre däcktyperna där de mellaneuropeiska däckerna är de hårdaste som dessutom har mest öppet mönster. Därför klarar de av att hantera störst mängd vatten. De dubbade är något mjukare plus att de inte har fullt lika

öppet mönster, vilket ger sämre möjlighet att hantera större vattenmängder. De nordiska dubbfria däckerna har extremt mjukt mönstergummi, samt att mönstret är mer slutet – de stora vattenkanalerna saknas helt. Därför går det som det går.

MEN I ÅR, med det blandade startfältet, blir blandningen betydligt större. Visst, de mellaneuropeiska däckerna är fortfarande bäst, men därefter saknas någon röd tråd.

Den enda tydliga trenden är att

premiumtillverkarna Continental och Nokian har gjort sina nordiska dubbfria alternativ för mjuka. Jämfört med förra årets testresultat (samma metod, samma bana) så har Nokian Hakkapeliitta R2 tappat rejält och nya Continental ContiVikingContact 6 presterar markant sämre än däckets ersätter.

VI SKA tillägga att ett bra vattenplanande däck även klarar slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten visat sig vara samstämmiga.

Testet körs på en raksträcka med kontrollerad våta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden för att förutsättningarna i underlaget inte ska skifta. 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. »

De nordiska dubbfria däckerna har extremt mjukt mönstergummi plus att mönstret är mer slutet.



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: Nordiska eller mellaneuropeiska dubbfria.

? ...kör mycket i Norrlands inland där vägarna är snö- och isbelagda i stort sett hela vintern?
SVAR: Du ska ha dubbat.

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

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
SVAR: Du ska ha mellan-europeiska eller nordiska, odubbat alltså.

? 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.

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Michelin	■	76,8	10
Goodyear	■	75,8	10
Firestone	■	74,5	9
Green Diamond	■	68,6	6
Continental	■	67,1	6
Gislaved	■	66,7	6
Dunlop	■	66,2	5
Formula ICE	■	65,8	5
Nordman	■	65,3	5
Michelin	■	65,1	5
Dunlop	■	63,9	4
Goodyear	■	63,6	4
Sava	■	63,0	4
Cooper	■	54,2	1
Nokian	■	54,2	1
Toyo	■	54,0	1
Continental	■	53,7	1
Nokian	■	53,6	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Ruben mäter dubbutstick. Om och om igen. Och sedan några gånger till.

ÄLGTEST

ROND
4

TROTS ATT vi i årets vinterdäcktest har allt från lågbudget- till premiumdäck är skillnaderna i älgtestresultat inte nämnvärt större än när vi tidigare testat enbart

premiumdäck. Vilket är positivt. Och det bästa av allt är att inget av de 18 testdäcken helt förlorar bakvagnsgreppet. Cooper är det enda däck som egentligen visar svaga tendenser till att förlora bakvagnsgreppet och glida ut i sladd, men det är som sagt svaga tendenser. Balansen behålls trots allt och det är positivt.

På det stora hela taget imponerar resultatnivån i älgtestet. Förvisso är spridningen stor, hoppet från 64 till 70 km/h är otroligt stort. Men det handlar om tre olika däcktyper som presterar helt olika.

TESTETS UTROPSTECKEN är Firestone, ett däck som enligt uppgift ska klassificeras som ett nordiskt dubbfritt däck – men som presterar som ett mellaneuropeiskt. Bra, i alla fall i det här deltestet. Problemet är att de där vinterregenskaperna som man kan förvänta sig från ett nordiskt dubbfritt – de finns inte alls på is och snö.

Älgtestet körs på barmark på vårt testflygfält. »

► Överlag bra prestation i älgtestet med högre lägstannivå än tidigare.

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Hastighet	Poäng
Firestone	■	70	10
Goodyear	■	70	10
Michelin	■	70	10
Continental	■	68	8
Continental	■	68	8
Dunlop	■	67	7
Gislaved	■	67	7
Goodyear	■	67	7
Michelin	■	67	7
Toyo	■	67	7
Cooper	■	66	6
Dunlop	■	66	6
Nokian	■	66	6
Sava	■	66	6
Formula ICE	■	65	5
Nokian	■	65	5
Green Diamond	■	64	4
Nordman	■	64	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

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?

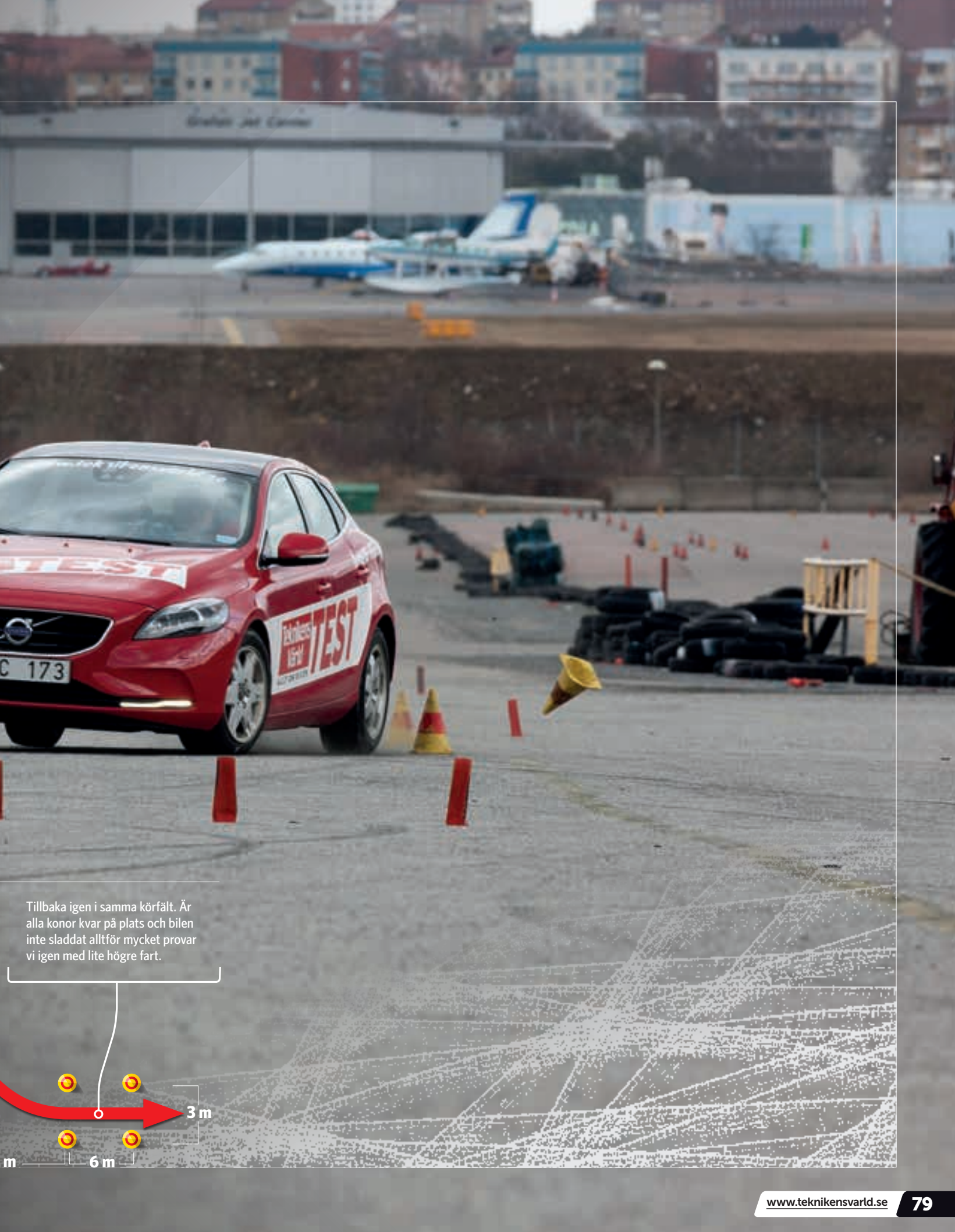
Snabbt rätta upp bilen för någon meter rakt fram. Sticker bakvagnen ut och hur snabbt stabiliseras bilen?

6 m

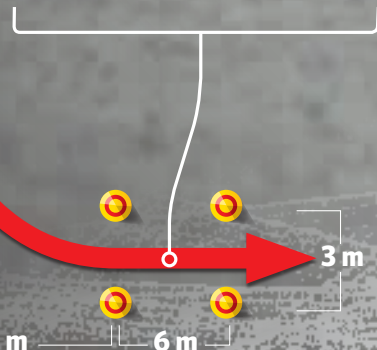
13,5 m

11 m

13,5 m



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



KOMFORT



DET BLEV strid på kniven om förstaplatsen i komforttronden, men till slut är det nordiska dubbria Nokian Hakkapeliitta R2 som vi anser vara det bästa komfortvalet. Ljudnivån är förhållandevis låg, däckets bra stötdämpat och det är rikttningsstabil. Just den sista punkten fällde avgörandet till det

Värst av alla är Firestone och svenska regummeringen Green Diamond.

finska däckets fördel då utmanaren, nya Continental ContiVikingContact 6, inte gav ett lika spårsäkert beteende. I övrigt var det tyska däckets riktigt bra med mycket bra stötdämpning och ljudnivå i klass med Nokian.

I begreppet komfort väger vi ljudnivåer, däckens stötdämpande förmåga samt rikttningsstabilitet. Alla tre delarna är synnerligen viktiga, inte minst om långfärden ska bli någorlunda vilsam.

FLERA AV de sämre däcken visar sig vara så hårda att de plockar upp minsta lilla ojämnheter även från en till synes slät väg. Värst av alla är Firestone samt den svenska regummeringen Green Diamond. De går hårt redan vid minimala ojämnheter och de slår riktigt hårt i bilen över potthålen. Green Diamond upplevs som oprecist i sitt uppträdande på sämre väg då ojämnheterna sätter däckets balans delvis ur spel.

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Nokian		10
Continental		9
Goodyear		8
Continental		6
Michelin		5
Nokian		5
Nordman		5
Sava		5
Toyo		5
Cooper		4
Dunlop		4
Goodyear		4
Michelin		4
Dunlop		3
Gislaved		3
Firestone		1
Formula ICE		1
Green Diamond		1

= Dubbat = Nordiska dubbria
 = Mellaneuropeiska dubbria



VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ (till höger)

Testförare och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 15 år och sedan 2001 har han varit ansvarig för våra vinterdäcktester. Kör en hel del racing, men testar desto mer.

RUBEN BÖRJESSON (till vänster)

Ruben föddes med en ratt i händerna och har inte släppt den sedan dess. Han har tävlat internationellt inom rally och på senare tid kört en del racing. Kort och gott en rattvidare av rang. Erfaren.

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

Genvägen till ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt beteende, alltså att köra likadant alltid. Därför använder vi oss av farthållaren och det är samma testförare som har kört alla testerna sedan 2001. Vi kör på både asfalt och grus och vi försöker hitta så många olika typer av kvalité på underlaget som möjligt. »



► Ordning och reda, testdäck på freda'. Eller varje dag, från morgon till kväll.



► Vår röda Seat Leon far fram längs testbanan, strax norr om Älvsbyn.

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 varv, 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 köer 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 varv. När du kommer ner dit i med lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.
- 4** Öka på farten lite i nedförsbackarna och låt farten sjunka uppför. Runt 70 km/h är den mest ekonomiska hastigheten.
- 5** Pumpa däcken. Gärna 0,2 till 0,5 bar (0,2 - 0,5 kg/cm²) mer än biltillverkarens rekommendationer. Takbox och skidställ ska monteras av när de inte används. Vålservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.

RULLMOTSTÅND



ÅRETS RESULTAT vid rullmotståndstesterna visar på både nytt och gammalt. Nytt för att vi har ett dubbat däck tätt inpå det bäst presterande, som är ett nordiskt dubbfritt. Alltså precis som det brukar vara.

Allra lättast rullar nordiska dubbfria nyheten Continental ContiVikingContact 6, vilket ger testbilen en förbrukning på 0,5071 l/mil längs teststräckan vilket kan jämföras med den svenska regummeringen Green Diamond som rullar tyngst i testet med sina 0,5610 l/mil.

Med andra ord gör Green Diamond-däcket bilen ungefär en halv deciliter törstigare per mil. Sett över 1 000 mil blir skillnaden 50 liter och sett över en förmodad livslängd på fyra vintrar och totalt 3 000 mils körsträcka så blir skillnaden 150 liter drivmedel (som är bensin i det här fallet).

Förutom helt omotiverat mycket större miljöpåverkan så innebär detta även en merkostnad på 2 172 kronor, räknat på bensinpriset 14,48 kronor för 95 oktan. Förvisso är skillnaden mellan det lättast och tyngst rullande däcket mindre än vad den varit vid tidigare års vinterdäcktester, men skillnaden är för stor ändå.

Regummerade däck presenteras ofta som ett bra miljöval då produktionsprocessen delvis bygger på återvinningen av gamla däckstommar. Men däcket som rullar tyngst i vårt test kan aldrig bli ett bra miljöval.

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att mäta rullmotstånd i en maskin

inomhus. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubbarna ur testdäcken, och detta arbetssätt var inte unikt för oss. Detta är den metod som däckbranschen har accepterat och använts sig av i årtatal.

Men för snart fem år sedan började tekniska dörrar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det verkligen räknas – bakom ratten ute på vägen. Genom att koppla in oss på bilens datasystem kan vi mäta den verkliga bränsleförbrukningen mellan givna punkter. Mätningen utfördes på torr barmark, då är repeterbarheten bra.

VI UTFÖR testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden. Vi använder referensdäck flitigt, liksom markörer längs sträckan för att kurvradier och dylikt ska bli så lika som möjligt vi varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Continental	■	0,5071	10
Nokian	■	0,5121	10
Nokian	■	0,5178	9
Goodyear	■	0,5222	8
Goodyear	■	0,5263	7
Dunlop	■	0,5277	7
Michelin	■	0,5820	7
Nordman	■	0,5290	6
Firestone	■	0,5298	6
Cooper	■	0,5299	6
Formula ICE	■	0,5312	6
Dunlop	■	0,5323	5
Michelin	■	0,5333	5
Continental	■	0,5396	4
Sava	■	0,5425	3
Toyo	■	0,5431	3
Gislaved	■	0,5472	3
Green Diamond	■	0,5610	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

► Skillnaderna mellan de mest lätttrullande och de tungtrullande är avsevärd.



Fem tips om vinterdäck

1 Gamla vinterdäck, både dubbade och odubbade, behöver 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 gör att dubbarna stabiliserar sig rätt 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 snabbare.

5 Förr var det tillåtet att köra på sommar- däck trots vinterväglag om man var på väg till eller från utlandet. Den regeln är numera borttagen.

FAKTA:

SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

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

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller sommar- däck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däckerna fungerar på vinterväglag. Ett däck som fungerar bra på vått kan vara helt förkastligt på is och snö – men de bristerna finns i dagsläget inte redovisade på däckmärkningen. Det är ett bekymmer som däckbranschen i Norden försöker lösa, men det går riktigt trögt och en kompletterande märkning är inte aktuell förrän tidigast 2016.



RULLMOTSTÅND

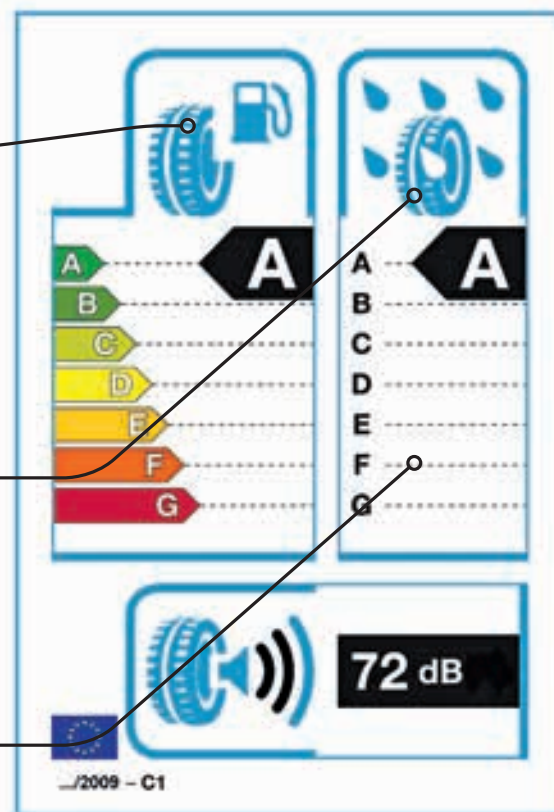
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

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 ContiIceContact	Nokian Hakkapeliitta 8	Michelin X-ice North 3	Goodyear UltraGrip Ice 2	Gislaved Nord Frost 100	Continental ContiViking- Contact 6
Däcktyp	Dubbat	Dubbat	Dubbat	Nordiska dubbfria	Dubbat	Nordiska dubbfria
Hastighetsklass	T	T	T	T	T	T
Vikt	9,9 kg	9,2 kg	9,8 kg	8,9 kg	8,8 kg	8,0 kg
Pris	1305 kr	1283 kr	1295 kr	1240 kr	1164 kr	1344 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	20	20	16	8	18	10
Snö	20	20	20	20	18	16
Vätt	6	5	6	6	7	3
Torrt	3	3	7	5	5	8

VÄGEGENSKAPER

Is	18	20	14	18	14	20
Snö	18	20	16	16	18	16
Vätt	6	4	6	6	6	3

ÖVRIGT

Vattenplaning	6	1	5	4	6	1
Älgtest	8	5	7	7	7	8
Komfort	6	5	5	8	3	9
Rullmotstånd	4	10	5	8	3	10

Totalt

115

113

107

106

105

104

Omdöme

Continental ContiIceContact vann vårt test ifjol och upprepar prestationen i år. Marginalen till tvåan Nokian är inte stor, men till Continentals fördel märks en något jämnare prestationsnivå. Det är riktigt starkt på både is och snö, men levererar även godtagbara eller klart godkända prestanda på våta och torra vägar. Den bästa kompromissen.

Nokian Hakkapeliitta 8 är ett grymt effektivt vinterdäck, i alla fall när det kommer till prestanda på is och snö. Inget annat däck är lika extremt utpräglat starkt på vintervägarna och Hakkapeliitta 8 gör bra nytta av sina 190 dubbar per däck. Men samtidigt är barmarksprestandan avsevärt sämre, inte minst vad gäller vattenplaning.

Michelin X-ice North 3 följer i mångt och mycket samma prestandamönster som testvinnande Continental, men nivån är inte fullt lika hög på vintervägarna. Vilket säkert beror på att Michelin har byggt sitt däck med bara 96 dubbar, mot 130 för Continental och 190 för Nokian. Men enligt det märkliga regelverket ska alla tre vara godkända...

Testets bästa dubbfria däck heter Goodyear Ultragrip Ice 2, samma däckmodell som vann hela vårt vinterdäcktest 2010. Bromsprestanda på den polerade isen är däckets enda problem, i övrigt klarar det sig riktigt bra. Greppet räcker långt vid de flesta deltester, det rullar lätt och det går tyst på vägen.

Mellanprisdäcket från Continental, Gislaved Nord Frost 100, erbjuder bra grepp på såväl is och snö som vätt och torrt. Det som däcket däremot inte klarar av är att leverera ett komfortabelt uppträdande och dessutom rullar det tungt. Skillnaden mot de mest lättrollande märks tydligt, både i bränsleförbrukning samt i förlängningen även i plånboken.

Förväntningarna var högt ställda på nya nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 6 – men det räcker inte hela vägen. Prestanda på vinterväg är riktigt bra, men på våta vägar och vid vattenplaning så har däcket inte mycket att erbjuda i form av säkerhetsmarginaler. Kompromissen stämmer inte, däcket borde kunna mer.



Nokian Hakkapeliitta R2

Nordiska dubbfria

R
8,9 kg
1106 kr

Dunlop Ice Touch

Dubbat

T
10,4 kg
1325 kr

Goodyear UltraGrip 9

Mellaneuropeiska

H
8,1 kg
903 kr

Nordman 5

Dubbat

T
9,0 kg
963 kr

Sava Eskimo Stud

Dubbat

T
10,2 kg
815 kr

Formula ICE

Dubbat

T
9,5 kg
1190 kr

Michelin Alpin A4

Mellaneuropeiska

T
8,7 kg
900 kr

10	18	8	18	16	18	8
20	18	14	18	18	16	8
4	5	10	5	7	5	10
5	5	10	3	5	7	9

18	14	4	12	12	12	8
18	16	12	18	16	18	8
2	6	10	4	5	3	9

1	4	10	5	4	5	10
6	7	10	4	6	5	10
10	3	4	5	5	1	4
9	5	7	6	3	6	7

103	101	99	98	97	96	91
------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Nokian Hakkapeliitta R2 följer i samma spår som Continental CVC6, det vill säga bra vinterprestanda men desto sämre våtegenskaper. Vattenplaningsegenskaperna är sämst i testet och uppträdandet på våta vägar inte heller bra. Bättre är då komforten och bränsleeffektiviteten – en gren som Nokian alltid har varit bra i.

Dunlop Ice Touch presterar ett typiskt mittfältresultat. Is- och snöprestanda är bra, inte minst vad gäller bromsresultaten, men det tappar lite här och lite där mot de bästa däck. Sammantaget hamnar det en bra bit efter, inte minst genom att däck inte levererar en komfortabel gångkultur. Men det klarar älgtestet bra.

Testets starkaste mellaneuropeiska dubbfria däck heter Goodyear UltraGrip 9, den senaste versionen av Goodyears numera smått klassiska modellserie. De stora skillnaderna gentemot Michelins utmanare i samma klass är prestanda på snö – där är Goodyear-däcket klart bättre. På barmark är de svårslagna och presterar likvärdigt.

Nordman 5, så heter Nokians lågprisalternativ. Från början skulle varumärket bara säljas i Ryssland, men så är alltså inte fallet numera. Prestanda är bra på vintervägar, framför allt på snö. På barmark har däck svårare att hitta en bra balans, så för det mesta är prestanda ytterst medelmåttig när vägen är våt eller torr.

Sava Eskimo Stud följer exakt samma mönster som Nordman 5. De har förhållandevis bra väguppträdande på is och snö, de tappar på isbromsning och i stort sett alla barmarksegenskaper är ytterst mediokra. Det lägre inköpspriset avspeglas i däckets prestanda – du får vad du betalar för. I fallet Sava så blir det ett medeldäck.

Det är första gången som vi kommer i konkakt med Formula, men däcktillverkaren som står bakom är inte obekant – Pirelli. Dubbade Formula ICE blandar både högt och lågt, det är bra på snö, men det är testets minst komfortabla däck. Våta vägar är ingen favorit, men det rullar förhållandevis lätt. Som sagt så blandar det högt och lågt.

Michelin Alpin A4 är vad man skulle kunna kalla för ett typiskt mellaneuropeiskt dubbfritt vinterdäck. Det presterar inga egentliga vintersegenskaper, men det är desto bättre på våta och torra vägar. Konkurrenten Goodyear klarar av att bygga ett bättre vintergrepp utan att förlora något på det. Alpin A4 rullar lätt – precis som Goodyear.



	Dunlop SP Ice Sport	Toyo Observe G3-Ice	Cooper Weather-Master Ice 100	Firestone Winterhawk 3	Green Diamond
Däcktyp	Nordiska dubbfria	Dubbat	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria
Hastighetsklass	T	T	Q	T	T
Vikt	8,3 kg	10,3 kg	9,9 kg	8,4 kg	10,6 kg
Pris	1156 kr	956 kr	1188 kr	854 kr	600 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	6	16	4	2	2
Snö	16	18	16	8	12
Vått	7	1	2	9	6
Torrt	6	4	7	8	5

VÄGEGENSKAPER

Is	12	12	14	4	8
Snö	12	12	12	8	12
Vått	6	1	2	9	5

ÖVRIGT

Vattenplaning	5	1	1	9	6
Ålgttest	6	7	6	10	4
Komfort	4	5	4	1	1
Rullmotstånd	7	3	6	6	1

Totalt

87

80

74

74

62

Omdöme

Nordiska dubbfria Dunlop SP Ice Sport klarar inte av att leverera en vettig kompromiss mellan de olika egenskaperna. För det första är greppnivån på vinterväg för låg och för det andra är barmarksegenskaperna för dåliga. Steget upp till de bästa presterande nordiska dubbfria är stort, men sett till däcktypen är våtprestandan okej.

Toyo Observe G3-Ice är testets utan tvekan sämsta dubbdäck som inte har mycket att visa upp i form av bra prestanda. Okej, is- och snöbroms är det inget fel på – men sedan tar det slut. Våguppträdande på is och snö lämnar mycket i övrigt att önska och barmarksegenskaperna är snudd på genomslut. Enda glädjeämnet är ålgttestresultatet.

Cooper Weather-Master Ice 100 lovar mycket genom sitt namn, men däckets klarar inte av att leva upp till... egentligen någonting. Snöbromsning är paradgrenen, men i övrigt är det en enda dyster sammanfattning över dåliga prestanda i resultatlistan. Särskilt dåligt på våt väg och vid vattenplaning. Undvik Cooper.

Firestone Winterhawk 3 ska enligt uppgift vara ett nordiskt dubbfritt däck, men det skulle vara mer logiskt om det var klassat som mellaneuropeiskt. Isprestanda är hysteriskt dåliga och på snö går det bara marginellt bättre. Trots att dubbar saknas är Firestone testets minst komfortabla däck, det är extremt hårt i alla lägen.

Green Diamond är testets enda svensktillverkade däck och mycket riktigt är det en regummering. Vilket skulle ha kunnat vara positivt, om däckets hade presterat positivt på något sätt. Men det gör det inte. Det är dåligt eller riktigt uselt rakt igenom och det är bara att konstatera – om du vill ha ett bra vinterdäck så ska du titta åt ett annat håll.

Investera i din egen säkerhet

FÖR VÄLDIGT många är just inköpspriset den viktigaste punkten när det kommer till vinterdäck. Det ska vara billigt. Jag förstår, vinterdäck är en extremt trist utgift. Inte minst då bilen ser exakt likadan ut efter att man lagt på nya däck för ett antal tusen kronor.

Med våra testresultat i ljuset så kan vi konstatera att det inte finns en enda vettig anledning att köpa ett lågprisdäck. Satsa några timmar på att jaga fram ett riktigt bra pris på ett av de bästa däcken i testet i stället, då kommer du undan så billigt som möjligt med det bästa som marknaden har att erbjuda.

Med det sagt, vad är egentligen rätt däck för dig? Marknaden svämmar över av nya

produkter, vi har tre olika däcktyper att välja mellan och mitt i allt detta står du som ska välja.

DET VIKTIGASTE av allt är att skapa sig en tydlig bild över vilka behov som du egentligen har. Hur ser vägnätet ut där du färdas allra mest under vintern? Är det små skogsvägar utan regelbunden snöröjning eller är det förortstrafik på mestadels våta eller torra vägar? Som du förstår blir däckvalen olika för de olika ägarprofilerna och det finns ingen genväg. Du måste skapa en användarprofil för dina vinterdäck. För när det är gjort så kan du välja rätt.

I årets test visar det sig med all önskvärd tydlighet att ett bra och allomfattande vintergrepp – det kräver ett premiumdäck. Inget av lågprisdäcken kan utmana, bäst av mellanprisdäcken är Gislaved som landar på en total femteplats. Mycket bra ska vi tillägga.

BLAND DE dubbfria däcken är det Goodyear som är starkast, trots att Continental lanserat ett nytt nordiskt dubbfritt inför den här säsongen – ContiVikingContact 6. Men Goodyear UltraGrip Ice 2 levererar en bra och jämn prestanda som ger en välförtjänt placering i den dubbfria toppen.

De två mellaneuropeiska däcken visar sig prestera näst identiskt när det kommer till barmarkstester, men på vinterväg är Goodyear-däcket vassare.

Sedan testet kördes har Michelin lanserat sin efterföljare till det testade franska däck, men vi hann inte få med nya Alpin 5 i testet. Det utlovar ungefär likvärdig prestationsnivå som Goodyear-däcket, exakt hur det är ställt med det får vi återkomma till i framtida tester. 



Testvinnare: Continental
ContilceContact



Bästa nordiska dubbfria däck:
Goodyear
UltraGrip Ice 2



Bästa mellaneuropeiska dubbfria däck:
Goodyear UltraGrip 9

Med våra testresultat i ljuset så kan vi konstatera att det inte finns en enda vettig anledning att köpa ett lågprisdäck. Satsa några timmar på att jaga fram ett riktigt bra pris på ett av de bästa däcken i testet i stället.