

TEST

19 VINTERDÄCK I STORT TEST



**ALLT OM
BILEN**

TEST

Nr 22 • 29 sept 2016, årg. 69 • www.teknikensvarld.se



Hybridsuvar

Nya Kia Niro och Mercedes GLC-e mot Toyota RAV4 Hybrid och Mitsubishi Outlander PHEV

**ETT ÅR EFTER SKANDALEN
VOLKSWAGENS
DIESELGATE
DETTA HAR HÄNT -
MEN VAD
HÄNDER NU?**

NYA

V90 CROSS COUNTRY

Allt om Volvo XC70:s efterträdare

- ✓ 21 centimeter markfrigång
- ✓ Alla priser och motoralternativ



PROVKÖRD



Nya Mercedes E-klass

Större än Volvo V90. Så bra är nya storlastaren från Stuttgart.

Dessutom!

ROLLS-ROYCE DAWN • VW
BEETLE DUNE • OPEL MOKKA X
• MAZDA 6 KOMBI • BEGAGNAT:
FORD B-MAX • AVSLÖJAT:
KVALITETSPROBLEM MED
VOLVO XC90



**Ford Mustang
1965 VS 2016**

Vi kör en legendarisk cabriolet mot den
nya versionen. Var det bättre förr?

TIDSAM 0486-22
Pris 69 kr
Norge 85 nkr
Finland €8,50
22
7 388048 606907

TEST



DIN GUIDE I DÄCKDJUNGEN!

Du håller nu **Sveriges mest genomarbetade och omfattande vinterdäcktest** i din hand. Här får du svart på vitt hur däcken presterar, men för att du ska kunna göra bästa valet för dina behov måste du även tänka igenom vad du verkligen behöver.

TEXT: LINUS PRÖJTZ, TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: ANDREAS LIBELL



Vintern närmar sig med stormsteg, oavsett om du vill eller inte. I vissa delar av landet är det redan

läge för vinterdäck, medan andra fortfarande har desto mildare klimat. Just där ligger den stora svårigheten med att bygga vinterdäck för den svenska marknaden – det svenska vägnätet mäter i runda slängar 200 mil från nordligaste till sydligaste punkten. Sist jag körde från Karesuando till Smygehuk mättes sträckan till drygt 195 mil om jag inte minns helt fel...

Väglag och väder skiftar radikalt och kraven på däck skiftar lika mycket. Det finns de som vill dela in landet i geografiska och vädermässiga sektioner, kanske till och med för att styra däckvalet i de södra delarna av landet bort från dubbdäck. Så resonerar inte vi.

NÄR VI startade upp vår däcktestarverksamhet 2001 tog vi snabbt beslut om att låta testresultaten föra vår talan i stället för att vi skulle förorda en viss däcktyp. Därför har såväl dubbade som nordiska och mellaneuropeiska dubbfria däck vunnit våra tester totalt. Och av samma anledning anser vi att det inte går att dra några geografiska gränser för de olika däcktyperna. För det finns svartis i Småland och Skåne på samma sätt som det finns våta och slaskiga

Vi ger dig testresultaten som visar exakt hur däck presterar i de olika miljöerna.



► Iskalla killar i en iskall miljö. Testbilen Seat Leon klarar uppgiften med bravur.

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

samt torra vägar i Norrland.

Vårt mantra lyder i stället så här: gör ett medvetet val. Betrakta ditt närområde där du kör som mest, hur bra är vinterväghållningen där? Hur ofta kör du på snö och is respektive våta och torra vägar under en vinter?

Är det vanligare att du möts av vintriga förhållanden, eller är det snudd på aldrig som du åker på is och snö? Åker du mest på lågtrafikerade landsvägar, eller kör du bara i storstadens närförorter och på motorväg?

VI GER dig testresultaten som visar exakt hur däck presterar i de olika miljöerna. Kombinera detta med dina egna förutsättningar så kommer du att hamna helt rätt i ditt däckval. Inga tvivel om den saken.

Årets testupställning består som vanligt av såväl dubbade som nordiska och mellaneuropeiska dubbfria. Vi testar alltid alla däck mot varandra och mot samma referens, för att se exakt hur bra de presterar. Vi ser det som självklart att du ska kunna jämföra resultaten för de dubbade mot de dubbfria på alla underlag – hur ska du annars lyckas reda ut vilken däcktyp som passar dig bäst?

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 17 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



FÖRSTA GRENEN är också en av de viktigaste. Bromsning, det säger sig självt att det är av yttersta vikt att kunna få stopp på bilen i tid. Eller är du precis som alla andra som alltid anpassar hastigheten efter underlag och greppnivå?

Nu ska vi inte dela ut pekpinnar åt höger och vänster utan vi kan konstatera via våra testresultat att vi har en frisk fläkt i resultatlistan. Pirellis dubbdäck Ice Zero levererar riktigt bra bromsprestanda på alla underlag. Okej, på vått underlag har det inte en chans mot de mellaneuropeiska däcken – men det blir bäst av alla de andra. På torrt är det riktigt bra och på is och snö levererar det på riktigt hög nivå.

Just detta, att leverera prestanda på en jämnhögt nivå är synnerligen viktigt – så bygger man ett riktigt bra däck. Balanserade prestanda på alla underlag ger en trygghet till föraren och en

förutsägbarhet som är eftersträvansvärd – men synnerligen svår att prestera. Vilket visar sig bland de flesta av testdäcken. Att vara bra på ett, två eller kanske tre underlag är ingen omöjlighet. Men att sätta alla fyra, det hör dessvärre till ovanligheterna. Någon gång då och då under de senaste 16 åren som vi har kört vinterdäcktesterna själva så har riktigt väl presterande däck dykt upp, precis som i år. Men det är alldeles för ovanligt för vår smak.

IS- OCH SNÖPRESTANDA får poäng utifrån skalan 20-0, 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. Våttesterna är körda på bana med kontrollerad väta och torrbromsningen är körd där vi kör den absoluta majoriteten av våra bromstester – Björkvik Ring. »

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Continental	■	18	20	7	4	49
Pirelli	■	18	18	7	6	49
Bridgestone	■	20	18	4	5	47
Falken	■	16	20	7	4	47
Nokian	■	20	18	5	4	47
Gislaved	■	18	18	6	4	46
Continental	■	10	14	9	10	43
Goodyear	■	14	18	6	5	43
Michelin	■	8	14	10	9	41
Continental	■	14	18	2	5	39
Goodyear	■	16	18	4	1	39
Sava	■	12	20	5	2	39
LingLong	■	10	18	4	6	38
Yokohama	■	14	14	5	5	38
Yokohama	■	12	18	3	5	38
HiFly	■	8	14	8	7	37
Pirelli	■	10	18	4	4	36
Bridgestone	■	12	18	1	3	34
Nokian	■	12	18	3	1	34

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria

■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Det visar sig vara svårt att kombinera riktigt bra snö- och isprestanda med bra barmarksegenskaper.

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 odubbade när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

- **Bridgestone Noranza 001** (190 dubbar)
- **Continental ContiIceContact 2** (190 dubbar)
- **Falken Espia Ice** (116 dubbar)
- **Gislaved NordFrost 200** (130 dubbar)
- **Goodyear UltraGrip Ice Arctic** (130 dubbar)
- **LingLong GreenMax WinterGrip** (98 dubbar)
- **Nokian Hakkapeliitta 8** (190 dubbar)
- **Pirelli Ice Zero** (130 dubbar)
- **Yokohama Ice Guard IG55** (128 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

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

- **Bridgestone Blizzak WS-80**
- **Continental ContiVikingContact 6**
- **Goodyear UltraGrip Ice 2**
- **Nokian Hakkapeliitta R2**
- **Pirelli Ice Zero FR**
- **Sava Eskimo Ice**
- **Yokohama Ice Guard IG50 Plus**



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 vinteregenskaper – i övrigt brukar de vara tvärusla 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 sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet.

- **Continental ContiWinterContact TS 860**
- **HiFly Win-turi**
- **Michelin Alpin 5**

► Ensam i garaget med sin dubbutstickmätare. Ruben ångar på, outtröttlig.



► Vinterdäckssäsongen är lång och underlagen skiftande. Glöm aldrig det!



► Pirellis och Goodyears dubbade däck är bäst på de snö- och isklädda vägarna.



VÄGEGENSKAPER



UNDER RUBRIKEN vägegenskaper samlar vi egentligen otroligt mycket olika testdelar – många av kvaliteterna eller bristerna på detsamma från andra deltester visar sig tydligt här.

En viktig poäng är att ett snabbt däck inte måste vara ett säkert däck, fast å andra sidan så är ett säkert däck aldrig långsamt. Låt mig utveckla. För att kunna bygga ett säkert beteende krävs grepp på båda bilens axlar. Det krävs att däck greppar såväl vid acceleration som vid inbromsning, såväl med raka hjul som när vi styr.

Ett riktigt bra däck balanserar sitt grepp mellan fram- och bakhjul, när greppet går förlorat sker det gradvis. Pirellis nordiska dubbfria däck uppvisar just ett sådant beteende på alla tre underlagen, vilket är ovanligt. Okej, det ska tilläggas att Ice Zero FR, som det heter, inte kommer i närheten av det fina

uppträdande som de mellaneuropeiska dubbfria däckerna uppvisar på vått. Men trots att Pirelli-däcket måste ha ett mjukare mönstergummi för att bygga grepp, så klarar det sig lika bra som de bästa dubbdäcken på vått och det är testets bästa däck totalt på snö och bästa nordiska dubbfria på is. Balanserat, tryggt och snabbt – utan att någonsin försätta oss i märkliga situationer.

VAD VI inte vill se är ett däck som går riktigt snabbt, men utan balans. Där vår framhjulsdreven testbil tillåts accelerera och styra med klockren skärpa, men där bakvagnsgreppet saknas för att bygga balansen som krävs. Resultatet blir då yviga bakvagnskast som kommer hipp som happ, även för en extremt tränad förare. Svärkontrollerat, obalanserat och långt ifrån tryggt i sitt uppträdande. Bridgestones dubbade Noranza visade upp precis det här beteendet på både is- och snöbanan och vi tycker det är riktigt dåligt.

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Pirelli		20	20	6	46
Goodyear		20	20	5	45
Continental		20	18	6	44
Pirelli		16	20	6	42
Goodyear		16	18	7	41
Nokian		20	18	3	41
Continental		16	18	5	39
Sava		16	16	5	37
Falken		18	12	6	36
Gislaved		18	12	6	36
Nokian		16	18	1	35
Bridgestone		20	10	4	34
Continental		12	10	10	32
Yokohama		14	12	5	31
Bridgestone		14	12	1	27
Michelin		10	8	9	27
Yokohama		6	12	3	21
HiFly		2	10	7	19
LingLong		10	4	4	18

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

FAKTA:

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

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

På isunderlaget visar sig inte helt oväntat dubbdäckens verkliga styrka, här är de bäst av alla med den där extra greppreserven som kan vara så otroligt skön att ha tillhands i en knivig situation. Continental bygger både mycket grepp och erbjuder ett mycket trevligt balanserat beteende runt isbanorna. I varvtid räknat är Bridgestone-däcket nästan lika snabbt, men balansen är desto sämre då det japanska Noranza-däcket har tydliga sladdtendenser.

På snöunderlag är skillnaderna riktigt små mellan däck i den bästa gruppen som utgörs av Continental, Goodyear (bäst!), Nokian och Pirelli. Alla fyra erbjuder bra grepp tillsammans med balanserat uppträdande.

VÅTT UNDERLAG

På de våta vägarna är dubbdäcken samlade i tre olika prestationsnivåer. Bästa däckerna visar upp ett beteende som innebär ett hyfsat grepp, hyfsad respons i de flesta lägen och med hyfsad balans som innebär att däckerna inte försätter föraren i märkliga och farliga situationer.

Mellanskiktet motsvarar en prestationsnivå som är sämre på i stort sett alla punkter. Däcken upplevs som svampiga utan någon nämnvärd skärpa eller tydligt uttalad greppnivå. Trots detta drabbas inte balansen radikalt, då greppnivån är för låg. Det positiva är att däckerna inte sladdar.

Sist har vi ett däck som kombinerar de sämsta prestationerna från mellanskiktet med dåligt sidgrepp och sladdbenägenhet. Nokian Hakkapeliitta 8 – som inte presterar bra alls. Bästa däckerna heter i nämd ordning Pirelli och Continental, sedan ett litet hopp nedåt till Gislaved och Falken. Resten hamnar i mellanskiktet.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Däcktypens verkliga paradgrenar, det är för just dessa bågiga underlag som de nordiska dubbfria däckerna är utvecklade. Samtidigt, det är just för att bygga grepp här som de blir så mjuka i konstruktionen. Kompromiss, kompromiss.

Pirelli Ice Zero FR visar upp klockrent resultat och är bästa nordiska dubbfria på is och bästa däck totalt på snö – dubbdäcken inräknade. Greppnivån är synnerligen god och likaså balans och körbarhet. Ett riktigt bra däck helt enkelt. Continental ContiVikingContact 6 hamnar steget efter, om än inte långt. Men det är i sig ett trendbrott då den tyska

tillverkaren brukar hamna i topp. Mellanprisdäcket Sava (ägs av Goodyear) är ett positivt utropstecken på bågiga underlagen.

VÅTT UNDERLAG

Våta vägar är definitivt denna däcktypens sämsta gren, vilket till stor del beror på den mjuka konstruktionen dessa däck generellt använder sig av. Mjuk konstruktion krävs för att bygga vintergrepp utan dubbar, men här är det inte till någon hjälp.

Enda däck som klarar de våta vägarna hyfsat är Goodyear som bygger vidare på samma fina trend som de etablerade för flera år sedan. Lite fastare, lite mindre sladdbenäget och överlag mer grepp än något annat nordiskt dubbfritt däck. Nokian Hakkapeliitta R2 är förvisso inte långsamt runt banan, men det är mest känsligt för stående vatten och det kastar ut bakvagnen på ett ytterst obehagligt sätt.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Knappast paradgrenarna för denna däcktyp, men prestandanivån på såväl snö som is kan likställas med den som de sämre nordiska dubbfria däckerna levererar. Den hårdare konstruktionen och mönstergummitts större sammanhängande gummilackar ger sämre möjlighet för däckerna att nå högre greppnivåer. De bästa dubbdäcken och nordiska dubbfria däckerna upplevs nästan bita sig fast i snö- och isunderlaget – så sker aldrig med de mellaneuropeiska. Budgetdäcket HiFly visar sig vara lika bra som Michelin och Continental på snö, att skilja dem åt är svårt då greppnivån generellt sett är låg. På is halkar (!) HiFly bakåt en aning och Michelin-däcket presterar bäst. Eller minst dåligt.

VÅTT UNDERLAG

Den här däcktypens paradgren tack vare den hårdare och fastare konstruktionen. På många sätt är de bra mellaneuropeiska däckerna mer lika som mardäck i sitt uppträdande på våta vägar med bra vattenplaningsegenskaper samt en stor portion grepp och härliga säkerhetsmarginaler. Vi likställer bra våtegenskaper med bra slaskegenskaper.

Continental ContiWinterContact TS860 är bäst runt banan, tätt följt av Michelin Alpin 5. Skillnaden dem emellan är att Continental-däcket har något bättre styrrespons och rappare beteende, utan att däckerna på något sätt drabbas av balansproblem likt sladdbenägenhet. Lågrisdäcket HiFly Win-turi däremot är klart sämre och greppnivån är i paritet med de bästa dubbdäcken samt nordiska dubbfria Goodyear. Det duger inte.

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

Alla däckerna bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultat är rakt jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller central-europeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på banor i Saarisälke i norra Finland som ligger i höjd med Abisko i Sverige. Våtesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad våta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »



VATTENPLANING



ÅRETS VATTENPLANINGSTESTER visar upp en betydligt större klyfta mellan de bra och de mindre bra presterande däckerna än vad som är brukligt. Liksom vid alla tidigare tester så är de mellaneuropeiska däckerna bäst i det här deltestet och i år är det Michelin Alpin 5 som visar sig vara bäst, tätt följd av Continental ContiWinterContact TS860.

Dessa två visar sig vara helt i en klass för sig själva, med en prestandanivå som följer den sedan tidigare etablerade prestandanivån för de bästa mellaneuropeiska däckerna.

MEN HOPPET ner till resten är klart större än vad det brukar vara, de bästa dubbdäckerna brukar prestera bättre. Nu är det Pirellis dubbade och det mellaneuropeiska lågprisalternativet HiFly som placerar sig efter täten i resultatlistan – men det skiljer nästan 15 km/h i prestanda.

Extra anmärkningsvärt att just HiFly presterar så dåligt trots att det konstruktionsmässigt

borde ha en fördel vid just vattenplaning. De mellaneuropeiska däckerna har hårdast mönstergummi och mest öppna kanaler i mönstret, därmed deformeras inte mönstergummit lika mycket och mer vatten får plats.

De dubbade däckerna ska placera sig på mittfältet. De är mjukare än nyss nämnda däcktyp,

Extra anmärkningsvärt att just HiFly presterar så dåligt trots att det konstruktionsmässigt borde ha en fördel vid just vattenplaning.

men hårdare än de nordiska dubbfria däckerna och det räcker för att vattnet ska få bättre plats.

Sämst ska de nordiska dubbfria däckerna vara. Deras mönster är betydligt mjukare, vilket är ett krav för att kunna bygga is- och snögrepp utan dubbar. Detta gör att mönstret deformeras enklare och det tätare mönstret ger lite utrymme för vatten. Men det är tydligt att dessa teoretiska normer inte till fullo går att applicera på vår verklighet, vilket resultaten tydligt visar.

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 alla testdäck 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. »

► Vattenplaningsegenskaperna skiljer sig åt markant beroende på vilken däcktyp du väljer.

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 mellaneuropeiska.

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
Svar: Du ska ha mellaneuropeiska eller nordiska, odubbade 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	■	77,2	10
Continental	■	76,2	10
Pirelli	■	62,5	5
HiFly	■	61,7	5
Continental	■	59,8	4
Falken	■	59,5	4
LingLong	■	59,2	4
Goodyear	■	58,9	4
Bridgestone	■	57,7	3
Goodyear	■	57,7	3
Sava	■	57,6	3
Gislaved	■	56,7	3
Pirelli	■	56,1	3
Nokian	■	54,3	2
Bridgestone	■	54,1	2
Yokohama	■	53,9	2
Yokohama	■	53,7	2
Continental	■	52,9	1
Nokian	■	52,3	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Mycket luft i mönstret (vita partierna) samt hårdare gummiblandning gör Michelin Alpin 5 till det bästa presterande i vattenplaning.

ÄLGTEST



DET ÄR helt tyst ute på Björkvik Ring, bara vinden susar lite lätt över den enorma asfaltskytan. Men så plötsligt bryts lugnet av en ensam bil och det syns tydligt, målbilden är de 14 konerna som står snyggt uppställda i formation.

Teknikens Världs älgtest är bland det enklaste i världen att genomföra, en plan asfaltskyta med konerna uppställda på rätt sätt är allt som krävs. En accelerationssträcka skadar naturligtvis inte. Men belastningen som bilen och i synnerhet däckens utsätts för genom den där undanmanövern är stenhård. Både stora bil- och däcktillverkare har skjutit sig själva i sank genom att prestera usla prestanda och frågan är given, hur går det nu?

SKILLNADERNA MELLAN de bra och dåliga däckerna är större än vad vi vant oss vid under

de senaste åren. Bland flera av de nordiska dubbfria däckerna märks ett tydligt mjukare och svampigare beteende som ger däcktypen dålig precision, dessvärre återfinns samma beteende hos några av de dubbade däckerna. Detta trots att dubbdäckens konstruktion är hårdare för att skapa en bra bas för att själva dubben ska kunna arbeta bra. De mellaneuropeiska däckerna är bäst, men bara premiumdäckerna.

DET VÄRSTA som kan hända genom älgtestet är att bakvagnen kastas ut i yviga sladdar, något som sker med dubbade Falken, Nokian och Goodyear. LingLong däremot presterar bra, men testföraren undrar varför han inte hör dubbarna. Ett tydligt tecken på att dubbverkan är minimal, vilket även visade sig vid istesterna. Mellaneuropeiska Continental ContiWinterContact TS860 klarar älgtestet bäst av alla.

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	77	10
Michelin	■	76	9
Continental	■	74	7
LingLong	■	74	7
Bridgestone	■	73	6
HiFly	■	73	6
Nokian	■	73	6
Continental	■	72	5
Pirelli	■	72	5
Sava	■	72	5
Yokohama	■	72	5
Goodyear	■	71	4
Nokian	■	71	4
Pirelli	■	71	4
Falken	■	71	4
Gislaved	■	71	4
Goodyear	■	70	3
Bridgestone	■	70	3
Yokohama	■	70	3

■ = 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 stabiliserar 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.

6 m

13,5 m

11 m

13,5 m

6 m

3 m

► Stabilitet och förmåga att bibehålla grepp på torrt underlag skiftar också kraftigt.

Fem tips om vinterdäck

1 Gamla vinterdäck, både dubgade och odubgade, 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. Det gör att dubbarna stabiliserar sig i sina hål. Alltså, kör inte långsammare än normalt, bara lugnare.

3 Bästa däck bak om du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däck 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 däck 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 däck snabbare.

5 Punkteringssäkra däck har sämre vinterregenskaper än vanliga vinterdäck. Våra testresultat är inte översättningsbara till RFT-däck. Undvik Run Flat Tire.

KOMFORT



KOMFORTDELEN AV vinterdäcktestet är synnerligen viktig. Förvisso kanske inte ljudnivån kommer att göra skillnaden

mellan liv och död, men om däckets genererar mycket ljud kommer du att få leva med det hela tiden.

Detsamma gäller riktningss stabiliteten. Om däckets gör så att bilen går rakt och fint på vägen gynnas du alltid av det. Om det inte går rakt, ja då får du sitta och parera med ratten mest hela tiden. Det blir tröttsamt i längden vill jag lova.

VID ÅRETS test hamnar tre nordiska dubbfria däck i toppen. Det skiljer marginellt mellan dem, men aldrig så mycket att det blir tal om att sätta på dem i resultatlistan. Goodyear-däckets är tyst, men erbjuder å andra sidan inte fullt lika fin styrkänsla som Continental. Sava-däckets erbjuder en jämn hög prestationsnivå fullt i klass med nyligen nämnda utmanare.

De mellaneuropeiska däckerna blandar högt och aningen lägre när det kommer till resultat vid våra tio olika testpunkter. Generellt sett så har de möjlighet att erbjuda ett näst

intill sommardäckslikt beteende i form av styrkänsla, riktningss stabilitet och ljudnivå på slät asfalt – på den sistnämnda punkten brukar de vara grymt bra. Men de låter mer och slår hårdare över grövre underlag och större ojämnheter. Även på grusvägarna brukar de vara lite sämre, helt enkelt för att det känns som att de flyter ovanpå underlaget.

Dubbdäcken låter lite mer och det är egentligen den punkten som drar ner segmentet placeringsmässigt under de nordiska och mellaneuropeiska dubbfria däckerna. Continental, Goodyear och Yokohama är bästa dubbdäcken i testet.

Vid årets test hamnar tre nordiska dubbfria däck i toppen.

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



► Vi kör tills vi är klara, ibland på natten. Det gäller att ta vara på rätt förutsättningar!



► Bra eller dåliga komfortegenskaper påverkar dig mer än du tror. Välj med omsorg!

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Continental	■	10
Goodyear	■	10
Sava	■	10
Pirelli	■	9
Continental	■	8
Michelin	■	8
Nokian	■	8
Yokohama	■	8
Continental	■	7
Goodyear	■	7
Yokohama	■	7
Gislaved	■	6
HiFly	■	6
Bridgestone	■	5
Nokian	■	5
Pirelli	■	5
Falken	■	4
Bridgestone	■	3
LingLong	■	3

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

repetierbarhet 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 farthållaren och det är samma testförare som har kört alla tester sedan 2001. Vi kör på både asfalt och grus och vi försöker hitta så många olika typer av kvalitet på underlaget som möjligt. »

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 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 r/min. 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



NOKIAN FORTSÄTTER att bygga på sin väletablerade kunskap att bygga lättrullande däck. Deras nordiska dubbfria Hakkapeliitta R2 är testets mest lättrullande, men

bara aningen bättre än sin dubbade märkesbroder i form av Hakkapeliitta 8. Detta är anmärkningsvärt då inga andra dubbdäck kommer i närheten, men vi har testat fler exemplar av Nokian-däcket och därigenom står det bortom allt tvivel – Nokian rullar lättast. Vilket de gjort i väldigt många av våra vinterdäcktester genom åren.

Tyngst rullande är det mellaneuropeiska lågprisdäcket HiFly Win-turi. Skillnaden mellan Nokian och HiFly ligger på strax under åtta procent i bränsleförbrukning.

Vid vår testkörning, som i sig är extremt bränslesnål, blir skillnaden 0,37 deciliter per mil mellan Nokian och HiFly. Kanske inte så mycket kan tyckas, men sett över en förmodad livslängd på vinterdäcken på fyra år och 3 000 mil – då är skillnaden plötsligt uppe i 111 liter bränsle med den där låga förbrukningen. Om din bil drar 0,9 liter i snitt i stället för 0,45 – ja, då blir skillnaden den dubbla. Sedan kan du multiplicera med 13,39 respektive 12,99 kronor per liter bensin eller diesel (dagsnotering när detta skrivs)

för att se vad skillnaden blir för dig. Och allt detta beror på hur lättrullande däcken är – inget annat. Och det är bara den ekonomiska bördan. Lägg sedan till den miljömässiga förlusten som de tungtrullande däcken innebär.

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att göra som däckbranschen, mäta rullmotstånd i en maskin inomhus i +20 grader. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubbarna ur testdäcken, men detta arbetssätt var inte unikt för oss. För snart sex år sedan började tekniska dörar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det räknas – i verkligheten. Genom att koppla in oss på bilens datorsystem 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.

Mätningen utförs på torr barmark, då är repeterbarheten som bäst. 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 i varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet.

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	■	0,4551	10
Nokian	■	0,4590	9
Sava	■	0,4645	8
Goodyear	■	0,4650	8
Pirelli	■	0,4676	7
Continental	■	0,4677	7
Bridgestone	■	0,4706	7
Continental	■	0,4711	7
Yokohama	■	0,4753	6
Bridgestone	■	0,4756	6
Yokohama	■	0,4771	6
Michelin	■	0,4774	6
Pirelli	■	0,4818	5
LingLong	■	0,4848	5
Falken	■	0,4855	5
Gislaved	■	0,4866	5
Goodyear	■	0,4885	4
Continental	■	0,4902	4
HiFly	■	0,4928	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

► Hur mycket kan det egentligen skilja i rullmotstånd mellan däcken? Vi vet.



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 2016.

2 Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut påvisar ökat vägslitage med fler dubbar i däck. Vi har mellan 96 till 190 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däck.

3 Punkteringsfria däck, av så kallad Run Flat-typ, gör mer skada än nytta för bilägaren genom sämre komfort. Men de självlägande däck (så kallad self sealing) kommer nu som ett alternativ. I stället för förstärkta sidoväggar så har de en beläggning på insidan som gör att de klarar av ett stichhål i mönstret, klart användbart.

4 Alla typer av däck, inte minst stora med lägre profil, alstrar ljud då däck fungerar som resonanslådor. Men genom att placera ljud-dämpande material inne i däck så kan man sänka ljudnivån avsevärt inne i bilen. Bland annat Volvo V90 har denna finesse.

5 Alla uttjänta däck ska återvinnas. Åter-vunnet gummi finns bland annat i nya vägar, cykel-banor och på lekplatser samt i golvbeläggningar.

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 somraddäck, 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

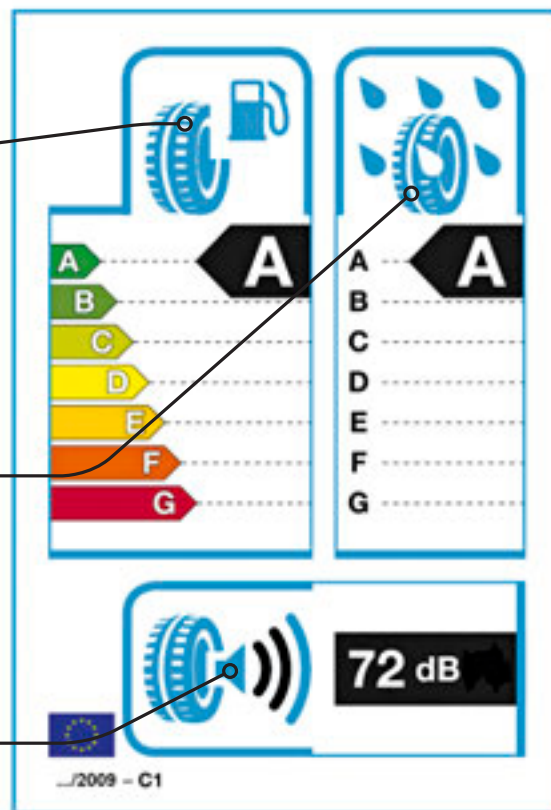
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

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 tre-gradig skala och högre ljudnivå accepteras för bredare däck.





	Pirelli Ice Zero	Continental IceContact 2	Continental ContiWinterContact TS 860	Nokian Hakkapeliitta 8	Goodyear UltraGrip 2
Däcktyp	Dubbade	Dubbade	Mellan-europeiska dubbfria	Dubbade	Nordiska dubbfria
Hastighetsklass	T	T	H	T	T
Vikt	8,9 kg	9,9 kg	8,4 kg	8,8 kg	8,8 kg
Pris	1 077 kr	1 273 kr	985 kr	1 248 kr	1 146 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	18	18	10	20	14
Snö	18	20	14	18	18
Vått	7	7	9	5	6
Torr	6	4	10	4	5

VÄGEGENSKAPER

Is	20	20	12	20	16
Snö	20	18	10	18	18
Vått	6	6	10	3	7

ÖVRIGT

Vattenplaning	5	4	10	2	3
Ålgttest	5	5	10	6	4
Komfort	5	7	8	5	10
Rullmotstånd	5	4	7	9	8

	115	113	110	110	109
Totalt					
Omdöme	Pirelli vinner vinterdäcktestet för första gången! Riktigt roligt, inte minst då det märks att många tillverkare satsar hårt på att bygga bra vinterdäck. Vilket gynnar oss på vägarna. Med sitt dubbade Ice Zero når Pirelli en ny nivå av grepp på vintervägslag. Det italienska däckets har en härlig skärpa på is och snö utan att falla igenom på barmark.	Förra årets vinnare utsätts för hårdare konkurrens i år - det är tight och stenhårt. Vilket du gynnas av, utvecklingen går framåt! Precis som hos Pirelli-däcket så uppvisar Continental en jämnhöjd nivå, det är marginella skillnader som avgör tillslut. På barmark rullar Continental aningen tyngre och vattenplaning är aningen sämre, men komforten är bättre.	Nya mellaneuropeiska Continental ContiWinterContact TS860 passar utmärkt för dig som åker mest på våta och torra vägar. Men vinteregenskaperna finns där, om än inte i samma utsträckning som de bra nordiska dubbfria eller dubbade däck. I nivå med de sämre nordiska på is och snö, men ljusår bättre på vått och torrt. Så du får avgöra, vad behöver du?	Finska Nokian bygger bra vinterdäck, vilket man mer än väl visar på snö- och isbanorna. Full pott på de senare och näst intill full pott på snö. Men till skillnad på bäge dubbade före Nokian i resultatlistan, som uppvisar en någorlunda balanserad prestationsnivå, så visar sig Nokian ha svårt för våta vägar. Vattenplaning är ingen favoritgren och har aldrig varit för Nokian.	Nordiska dubbfria Goodyear UltraGrip 2 har tidigare vunnit vårt vinterdäcktest, men det var några år sedan. Med andra ord, utvecklingen står inte stilla. Tvärtom. Men UltraGrip 2 visar ändå upp en bra prestationsnivå med eftersträfvärd skärpa på framförallt snö. Dessutom testets mest komfortabla däck tillsammans med Sava och Continental.



Continental ContiVikingContact 6

■ Nordiska
dubbfria

T
9,0 kg
1134 kr

Goodyear UltraGrip Ice Arctic

■ Dubbade

T
9,6 kg
1185 kr

Sava Eskimo Ice

■ Nordiska
dubbfria

T
9,0 kg
922 kr

Michelin Alpin 5

■ Mellan-
europeiska dubbfria

T
8,0 kg
1180 kr

Pirelli Ice Zero FR

■ Nordiska
dubbfria

T
9,0 kg
1195 kr

Bridgestone Noranza

■ Dubbade

T
9,0 kg
1324 kr

14	16	12	8	10	20
18	18	20	14	18	18
2	4	5	10	4	4
5	1	2	9	4	5

16	20	16	10	16	20
18	20	16	8	20	10
5	5	5	9	6	4

1	4	3	10	3	3
7	3	5	9	4	6
10	7	10	8	9	3
7	4	8	6	7	7

103

Continental's nordiska dubbfria däck har växlat extremt bra prestanda med inte fullt lika bra – sett över tid. Varför blir det så? Ingen aning, men vi kan konstatera att årets utgåva fungerar bra på is och snö samtidigt som det tydligt visar att vattenplaning inte alls är rätt miljö. Inte heller bromsning på vått går bra. Två olika uppsättningar visade samma resultat.

102

Dubbade Goodyear UltraGrip Ice Arctic uppvisar is- och snöprestanda som inte ligger testvinnaren efter. Det är riktigt bra och det uppträder härligt balanserat tillsammans med mycket hög greppnivå. Men på vått och torrt presterar det sämre. Älgtest och torrbroms lämnar en hel del i övrigt att önska. Dessutom rullar det tyngre, men komforten är godkänd.

102

På vinterväglag bestående av is och snö presterar Goodyears mellanprismärke Sava ett relativt bra resultat. Riktigt bra i vissa avseenden. Inspirerande skärpa på snö tar vi med oss som ett positivt minne. Men kompromissen haltar en aning då Eskimo Ice-däcket har svårt att prestera på torrt och vått. Komfortmässigt är det ett av testets bästa däck.

101

Jämfört med testets bästa mellaneuropeiska från Continental speglar Michelin Alpin 5 det tyska däckets prestationsnivå – men det är aningen sämre på nästan allt. Lite här och lite där, vilket i slutändan blir många poäng. Snöbromsningen är paradgrenen på vinterväg, i övrigt är det ett klassiskt mellaneuropeiskt med bra egenskaper på våta och torra vägar.

101

Den nordiska dubbfria märkesbrodern till testvinnaren är på is och snö balanserad i sitt uppträdande. Isbromsningen går inte alls bra, men i övrigt klarar det sig fint. Men balansen mellan prestationerna på is och snö kontra hur det klarar vattenplaning ger en indikation om att Pirelli inte fått till kompromissen. Här finns utrymme för förbättring.

100

Dubbade Bridgestone Noranza erbjuder riktigt bra bromsegenskaper på is och snö, men varför är det inte lika övertygande när vi testar vägegenskaper på snö exempelvis? En avgörande anledningen är att däcket är sladdbenäget på snö, något det även är på våta vägar. Just den egenskapen vill vi helt slippa. Vi förväntade oss mer från den japanska tillverkaren.



	Falken Espia Ice	Gislaved NordFrost 200	Nokian Hakkapeliitta R2	Yokohama IceGuard IG55	Yokohama IceGuard IG 50 Plus
Däcktyp	Dubbade	Dubbade	Nordiska dubbfria	Dubbade	Nordiska dubbfria
Hastighetsklass	T	T	R	T	Q
Vikt	10,0 kg	9,8 kg	8,8 kg	10,2 kg	9,0 kg
Pris	1 092 kr	1 197 kr	1 111 kr	1 234 kr	1 200 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	16	18	12	14	12
Snö	20	18	18	14	18
Vått	7	6	3	5	3
Torr	4	4	1	5	5

VÄGEGENSKAPER

Is	18	18	16	14	6
Snö	12	12	18	12	12
Vått	6	6	1	5	3

ÖVRIGT

Vattenplaning	4	3	1	2	2
Älgtest	4	4	4	5	3
Komfort	4	6	8	7	8
Rullmotstånd	5	5	10	6	6

Totalt	100	100	92	89	78
Omdöme	Dubbade Falken Espia Ice följer samma mönster som i stort sett alla dubbdäck. Här märks en tydlig fokusering på is- och snöprestanda, men för att kunna godta sämre våt- och torrprestanda borde greppet på is och snö vara ännu bättre. Utan att göra barmarksegenskaperna sämre vill säga. Då hade kompromissen varit helt okej. Men det är den inte nu.	En gång i tiden utvecklades Gislaved-däcken i Gislaved och i början av 2000-talet var de marknadsledande. Numera är Gislaved degraderat till att vara Continentals mellanprismärke och prestandan som erbjuds ligger ett klart steg efter de bästa. Våta vägar är ingen favorit och det presterar svagt vid vattenplaning, men bromsprestanda på is och snö är bra.	Nokian gav oss riktig huvudbry genom testresultaten som levererades. Men allt som rörde själva genomförandet av testet stämde, referensdäck visade att vi hade full koll på de yttre förutsättningarna och till slut återstod bara däckets prestanda. Som inte är tillräckligt bra. Det rullar lättast av alla och det går bra på is och snö. Men vad händer på vått och torrt?	När vi testade dubblade Yokohama i fjol var isprestandan under all kritik. Där har däcket blivit klart bättre, men vid vattenplaningstesterna har däcket blivit klart sämre. "Mjukare gummiblandning och längre dubbutstick" är tankar som direkt dyker upp i huvudet, men det spelar ingen roll. Det är totalprestandan som är det viktiga för dig som konsument och den räcker inte till.	Dubbfria Yokohama är komfortabelt och det bromsar bra på snö, men sedan spricker bilden av det säkra däck. På våta vägar känner det sig inte alls hemma och det blir problematiskt – eftersom du som kund kommer att åka en hel del på våta vägar om du inte bor i Norrlands inland. Älgtestprestanda är inte heller bra, däck är långt ifrån godkänt. Då spelar komforten ingen roll.

Testvinnaren är korad!

FÖR FÖRSTA gången sedan vi började köra alla däcktester själva här på Teknikens Värld vinner Pirelli ett vinterdäcktest, vilket är positivt av många anledningar. Inte just att Pirelli vinner, det spelar ju ingen roll för oss vem som vinner – men det har en avgörande inverkan på hur vi ser på rörelsen i däckbranschen. För en ny segrare innebär, i det här fallet, att Pirelli tagit i från fötterna och kört förbi alla de etablerade. De har kommit på någonting nytt att skruva på under utvecklingen och plötsligt höjer de sin egen nivå. Så pass mycket att det räcker för att vinna vårt stenhårda test.

DET ÄR inte själva testsegern i sig som är det intressanta utan det som kommer att hända härnäst. Med en ny målbild kommer de andra tillverkarna att jobba stenhårt för att komma ikapp och förbi – utvecklingshjulen rullar allt snabbare. Och de rullar året runt, världen runt. Längst upp i nordligaste Norrland och norra Finland, högst upp på bergsryggarna på Nya Zeeland. Och – kanske allra viktigast – i slutna utvecklingsavdelningar runt om i världen. Där en liten gummikloss kan på åka på en liten isbana fram och tillbaka bara för att se hur olika prestanda reagerar om man skruvar litegrann på någon av alla de parametrar som i slutänden bestämmer om däckets ska prestera bra eller dåligt. Om det ska bli ett Pirelli eller ett LingLong.

Inte bara målbilden förändras när vi tittar tillbaka och blickar framåt. Vi nämner många gånger att vinterdäck är en kompromiss, vilket de alltid är. En kompromiss mellan att erbjuda bra prestanda på ett underlag, men inte göra det på ett annat. I den bästa av världar skulle vi snart kunna testa ett däck som är lika bra som ett mellaneuropeiskt dubbfritt däck på vått och torrt, men som dessutom presterar som de bästa i testet på is och snö. Vi har jagat den produkten i årtal utan att hitta den. Och vet ni vad, utvecklingsavdelningarna jagar samma sak.

SÅ VARFÖR lyckas de inte kombinera alla egenskaperna? Helt enkelt därför att alla dessa übersmarta däckingenjörer som jobbar i norra Sverige och Finland, på Nya Zeeland eller i det där hysteriskt väl upplysta labbet ännu inte har kommit på hur man kokar ihop den där lösningen – utan att det kostar skjortan. Just den sistnämnda punkten är icke att förglömma. I slutänden är det du som konsument som ska betala. Förvisso är just du som läser detta en välutbildad konsument som vet vad du vill ha, men tänk på alla andra. Skulle de vara beredda att betala avsevärt mycket mer för sina däck? Jag tror inte det. Och när vi ändå är inne på pris, alla däckpriser kommer från butiker på internet, för att det är enda sättet att få fram priser som är representativa för hela vårt avlånga land. ●

Det är inte segern i sig som är det intressanta utan det som kommer hända härnäst.



**Bridgestone
Blizzak WS-80**

■ Nordiska
dubbfria
T
10,3 kg
1 069 kr



**HiFly
Win-turi**

■ Mellan-
europeiska dubbfria
H
9,6 kg
527 kr



**LingLong
GreenMax
WinterGrip**

■ Dubbade
T
10,6 kg
679 kr

12
18
1
3

8
14
8
7

10
18
4
6

14
12
1

2
10
7

10
4
4

2
3
5
6

5
6
6
4

4
7
3
5

77

Bridgestone Blizzak WS-80 är ett premiumdäck som inte alls presterar en vettig kompromiss mellan snö, is, vått och torrt. Det presterar bra på is och snö, men är sämst eller riktigt dåligt på vått samt vid vattenplaning. Inte heller i älgtestet presterar det särdeles bra och det sammanräknade resultatet blir näst sämst – av alla. Detta från en tillverkare som räknas som premium.

77

Kinesiska mellaneuropeiska dubbfria HiFly Win-turi är inget vettigt alternativ för den svenska marknaden. Is- och snöegenskaperna är för dåliga och på barmark – där däck verkligen borde prestera – har det inte alls de kvaliteter som exempelvis Continental och Michelin visar upp. Förvisso är det billigt, men det är inte prisvärt. Du får vad du betalar för – se till att köpa något annat.

75

Kinesiska dubbdäcket LingLong bromsar bra på snö, men resten av resultaten är smärre eller större besvikelser. Inga totala bottennapp, men inte heller några upplyftande kvaliteter. Det stora problemet är att prestationsnivån är alldeles för låg och vi avråder därför från köp. För hur vi än resonerar så kan det aldrig bli prisvärt. Du ska kunna lita på dina däck i svåra situationer, men det kan du inte här.