

Motor | Däcktester

Sveriges största däcktest: Här är bästa vinterdäcken 2019

Dubbäck och odubbade – vi avslöjar skojarna i branschen



Robert Collin

Publicerad 2019-09-19 11.26

Uppdaterad 2021-09-24 11.30



12 dubbade och 10 odubbade – vi har testat och satt betyg på årets vinterdäck. Foto: MARKUS PENTIKAINEN

IVALO. Dags att börja fundera på vinterdäck!

Fast vi på Aftonbladet Plus började redan förra vårvintern när ni andra drömde om att äntligen få lägga på sommardäcken.

Skaffade 22 omgångar nya dubbade och odubbade däck och for till Testworlds stora banområde på vägen mot Murmansk, drygt en mil öster om Ivalo i finska Lappland.

Här hittar du [2021 års test: Bästa vinterdäcken 2021](#).

Det är ett par minusgrader när planet landar. Men sol, lite dagsmeja och tokhalt på isen. Som värsta frosthalkan eller svartisen.

Jag får varje år sura mejl från folk i södra Sverige som säger att vi testar på fel ställe. I Lappland. Där det inte är samma förhållanden. Men kan det bli mer likt södra Sverige med några minusgrader på natten och kanske lite tö på dagen?



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Min däcktestarkollega sen 25 år, Jukka Antila, frågar om jag vill börja med dubbdäcken eller de odubbade. Han skjutsar mig runt ett varv med test-Golfen och en omgång odubbade däck på den nya is-banan med nummer 55. Jag kan kosta på mig att skratta åt halkan. Och bristen på grepp. Och väljer att börja med dubbdäcken.



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Och erfar på ett par timmar det få andra kan uppleva; hur extremt stora skillnader det är mellan bra och dåliga däck. Bra och dåliga dubbdäck och bra och dåliga odubbade. Och inte minst, dubbat jämfört med odubbat.

Som vanligt är det blindtest. Jag vet inte vad jag kör. Och plötsligt hinner jag knappt ut på banan förrän jag är på väg in i snövallen i första vänstersvängen. Men vad fan hände nu? Sen hör jag. Inget dubbrassel.

Plötsligt i grepplöst land

Oj, så halt. Dubbdäcken ger dig den extra säkerhet du behöver om du blir överraskad av plötslig halka. För mig handlade det om att köra den korta sträckan

från däckbytargaraget på en väg täckt med snö och med relativt bra grepp. Och sen plötsligt befinna mig i grepplöst land.

Precis som i verkligheten. Först kör man på en väg med hyfsat grepp. Sen blixthalka!

Det borde vara lätt att ta till sig. Skor med aldrig så bra gummisula är halare än dubbskor eller broddar. Alla vet. Alla förstår. En del landsting delar ut gratis broddar till pensionärer. För att slippa alla benbrott.



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

När det gäller däck är det tyvärr tvärtom. Myndigheternas propaganda påstår att det är lika bra med odubbade. I varje fall söder om Dalälven och i varje fall om bilen är modern och har antisladdsystem.

Fake news som inte blir sanning även om de upprepas om och om igen.

Men det som är svårare att ta in är de stora skillnaderna mellan olika dubbdäck och olika odubbade.

Ta mitt tredje däck som kallas 3 I. Jag antecknar: Supertryggt. Gör det jag vill. Styr exakt. Bromsar snabbt. Släpper en aning bak, men alltid kontrollerat. Ett riktigt bra däck. Dessutom supersnabbt. Jag ger det 9 eller 10 poäng.

När jag kört alla däcken är det fortfarande mitt favoritdäck. Jag korrigerar betyget till en stark tia.

Det är Michelins X-Ice North 4. Bäst i förra årets vinterdäckstest. Bäst i år också. I varje fall på isen.

Hur är det möjligt att förstöra ett däckmärke så?

Medan jag ger dubbdäck nummer två på min lista, kallat 2 D, omdömet "Mycket halt. Understyr rejält. Driver dåligt. Släpper för lätt och okontrollerat bak. Bromsar dåligt. Men får å andra sidan aldrig någon fart." Jag sätter betyget 5 enligt de finska skolbetygen som vi följer när vi testar tillsammans med finnarna på Testworld. 4 är det allra sämsta betyget. Jag gissar att jag bör spara det lägsta betyget till några av de odubbade däcken som kommer sen.

Kan däcket jag just testat vara det kinesiska Goodride? eller det ryska Cordiant?

Nej, men det numera tyska Gislaved. Hur är det ens möjligt att förstöra ett varumärke så totalt?



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Och, visar det sig när jag kollar däckens namn bakom den anonyma koden, både Goodride och Cordiant har bättre grepp på isen. De både driver och bromsar bättre. Även om Gislaved lyckas slå dem när det gäller varvtid och den subjektiva upplevelsen. Men ändå. Innan tyska Continental köpte Gislaved var det ett av de absolut bästa vinterdäcken. Vinnare flera år.

Och bland de odubbade däckerna är både Nokian och Continental riktigt anständiga. Jag skriver nästan samma omdöme och båda och ger båda betyget 7. Inte dåligt att lyckas greppa isen så bra utan dubb. ”Superfint. Snabbt, neutralt. Överstyr inte.

Medan ukrainska Premiori får omdömet ”Halt, ingen styrning, sladdar bak, driver dåligt.” Jo, det ryktas att däckets ska säljas även i Sverige till vintern. I Finland finns det redan. Men säljas är en sak. Om folk sen tänker köpa skiten en annan.

Ska smygas in som ”riktigt vinterdäck”

Premiori överträffas bara av ett däck. Jag skriver ”Halt. Jättehalt.” sen skriver jag inte mer.

Det däckets heter Michelin Crossclimate+ och är något så märkligt som ett sommardäck märkt med fjälltopp och snöflinga. Alltså symbolen för ett vinterdäck.

Officiellt hävdar svenska Michelin envist att däckets trots märkningen är ett sommardäck och inget annat. Vi får väl se vad de stora näthandlarna säger om den saken. Hos Dackonline står det i alla fall som ”Helårsdäck”.

Och Michelins svenske VD Peyman Sabet säger nu till branschtidningen Däckdebatt att ”i Tyskland, England och Danmark är det ett all season-däck. När det gäller Sverige får väl klimatutvecklingen visa om vi kommer fortsätta att ha renodlade sommar- och vinterdäck.”



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Och det är vad jag misstänkt hela tiden. Michelin vill smyga in Crossclimate som ett riktigt vinterdäck. Trots uselt grepp på snö och is. Ja, det är inte ens bra som sommardäck. Det är en kompromiss. Och inte ens Michelin kan klonas fram en tulipanos.

Nästa dag snöar det rejält på testbanan. Och har snöat hela natten. Vi kan inte testa men pratar strategier, metoder. Och sen slutar det snöa. Pistmaskinerna preparerar bana 43 så den liknar lätt trampad snöväg.

Varför köper folk skitdäck?

Vi äter ärtsoppa och pannkaka i matkåtan. Och sen kan vi börja testa igen efter det ofrivilliga snöuppehållet. Underlaget är fast och mjukt på ytan. Snövallarna är mjuka. Förlåtande. Eventuell närkontakt är inget problem. Inget att jämföra med ett vajerräcke eller en mötande lastbil. Eller ett vanligt svenskt vägdike.

Michelins dubbdäck som var så överlägset på isen hör till de bästa på snö också. Men är inte bäst. Samma sak med Nokian som vi vant oss med som ett säkert

däck är inte riktigt lika vasst längre när konkurrenterna kommit med nya däck medan Nokian är ett par år gammalt. Bra, men inte bäst.

Jag kör, antecknar, får nya däck och kör igen.



Robert Collin.

Vid dagens slut funderar jag på varför folk köper skitdäck för att spara några hundringar. Och det är ju värre än så. Pappa som kör nya tjänstebilen med alla säkerhetssystem har de allra bästa däcken. Medan mamma har familjens andrabil, kanske inte ens antisladdsystem, slitna stötdämpare och nästan som en naturlag; billigaste och sämsta däcken.

Och unga pojkar med påkostade pimpade bilar och däck som jag aldrig hört talas om. Varför?

Det enda myndigheterna tjarar om är att vi ska köra utan dubb. Aldrig ett ord om att det finns bra däck och dåliga. Riktigt bra och usla. Som svart och vitt.

Euro Ncap krocktestar bilar och sätter betyg. Men vem tar ansvaret för att skilja kriminellt dåliga däck från dem som greppar och undviker krocken? För hur bra bilen än är, om däckets grepp är olyckan nära. Ny och säker bil minskar risken för allvarliga personskador. Men kan aldrig förhindra olyckan.

[Se till att du har rätt bilförsäkring i höst och vinter. Jämför här!](#)

compricer.se

DUBBDÄCK

Michelin X-Ice North 4 🛞🛞🛞🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 8,6

Pris: 1 369 kr

Antal dubbar: 250

Michelins dubbdäck är makalöst bra på isig väg. Inte ens värsta frosthalkan leder till problem. På snö är däckets lugnt och säkert även om bromssträckorna inte är alldeles i topp.

På våt asfalt är däckets medelbra med rätt långa bromssträckor och lite yxigt beteende vid en undanmanöver men bakdäcken behåller greppet bra. På torr asfalt är däckets lugnt och säkert även om greppet kunde vara lite bättre.

Rollmotståndet är medel, stabiliteten på asfaltväg bäst i test.

BRA: Egenskaperna på is. Tyst. Stabilt.

DÅLIGT: Grepp på våt asfalt.

Continental IceContact 3 🛞🛞🛞🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 8,5 poäng

Pris: 1 627 kr

Antal dubb: 190

Continental's dubbar greppar utmärkt på isen. Korta bromssträckor, däckets driver bra och fin styrning gör däckets lättkört i alla lägen. Även på snö är däckets logiskt och lättkört.

Däckets är säkert på asfalt. Bromssträckorna är lite långa, särskilt på torr väg, men en undanmanöver går fint tack vare bra styrkänsla. Conti förenar fina egenskaper på både vinterväg och barmark.

Dubbljudet är lite väl högt, rullmotståndet medel. Stabiliteten på spärig väg är bra.

BRA: Grepp och köregenskaper på vinterväg.

DÅLIGT: Bromsning på torr asfalt.

Hankook Winter I*Pike RS2 🚗🚗🚗🚗



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 8,4 poäng

Pris: 972 kr

Antal dubb: 190

Hankooks is-grepp hör till de allra bästa. Uppförandet är logiskt i alla lägen och däckets är lätt att kontrollera. På snö bromsar däckets bäst i test, men en undanmanöver kan bli lite lurig med en del oönskad sladd bak, men det reder sig tack vare bra balanserade egenskaper i övrigt.

På våt asfalt är däckets medelbra. Det greppar och bromsar godkänt och lurar inte föraren. På torr väg styr däckets bra och håller i fint bak vid en undanmanöver.

Dubbljudet är lite högt på barmark, rullmotståndet är lågt.

BRA: Grepp på is, köregenskaper på vinterväg. Priset!

DÅLIGT: Köregenskaper på torr väg.

Nokian Hakkapeliitta 9 🚧🚧🚧🚧



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 8,4 poäng

Pris: 1 239 kr

Antal dubbar: 190

Hakka 9 är ett par snäpp från de allra bästa dubbdäcken, men fortfarande synnerligen tryggt, logiskt och pålitligt. Greppet på is är samtidigt lugnt och exakt, och däcket är lättkört även när det sladdar i väg. Samma på snö, däcket är inte i absoluta toppen men alltid lättkört och lätt att kontrollera.

På våt väg är grepp och egenskaper bra, men inte helt i topp. Styrningen är lite långsam, men bakhjulen håller i bra och ser till att en undanmanöver klaras utan problem. Samma sak på torr asfalt. Lite långsamma reaktioner men lugnt och fint. Däckljudet är ganska lågt, rullmotstånd, och stabilitet på spårig asfalt bra.

BRA: Isgrepp och köregenskaper på vinterväg.

DÅLIGT: Greppet på barmark.

Goodyear Ultragrip Ice Arctic 🛞🛞🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 8,1**Pris:** 1 021 kr**Antal dubb:** 130

Goodyear bromsar hyfsat på is, men sidgreppet är för dåligt. Framhjulen tappar lätt greppet när man vrider lite för hastigt på ratten. Samma sak på snö. Däcket är visserligen logiskt men tappar lätt greppet när man svänger. Det kan ställa till problem om man plötsligt måste svänga undan.

På våt asfalt fungerar däcket ok, greppet är inte i topp, men gränsen mellan grepp och sladd är mjuk och utan överraskningar. På torr väg styr däcket bra och håller i fint även vid en undanmanöver.

Det bullrar en del, rullar lite trögt men är stabilt på spårig asfalt.

BRA: Fin balans mellan olika egenskaper, Stabilt på spårig asfalt.

DÅLIGT: Sidgrepp på is och snö

Yokohama Ice Guard iG65 ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,8 poäng

Pris: Finns bara hos däckhandlaren, ca 1 150 kr utan montering

Antal dubb: 172

Yokohama fungerar bra på isen och har ett bra sidgrepp. Styrningen är exakt, men det kan överstyra lite väl mycket vid en snabb manöver. Bakdäcken tappar fästet för lätt. På snö är längsgreppet inte riktigt bra men däcket är logiskt och lättkört. På våt asfalt bromsar däcket dåligt men däcket är trots allt ganska problemfritt. Däcket är lättkört och bakhjulen behåller greppet även vid en hastig manöver. På torr väg är däcket bra och klarar alla situationer.

Däckljudet är medel men det går instabilt i spårig asfalt och rullar trögt.

BRA: Isgrepp

DÅLIGT: Sladdar i väg bak på isen och går instabilt på spårig väg.

Bridgestone Noranza 001 ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,7 poäng

Pris: 1 151 kr

Antal dubb: 190

Bridgestone har grepp om isen och exakt styrning. Kanske lite för bra, för det sladdar i väg bak när framhjulen styr men bakdäcken tappar greppet. På snö styr det sämre och däcket saknar önskat sidgrepp. Men det är trots allt ett lättkört däck.

På våt asfalt är greppet dåligt med långa bromssträckor och långsam styrning. Även på torr asfalt bromsar det för dåligt. Och både fram- och bakdäcken kan tappa greppet vid en undanmanöver!

Dubbarna bullrar rejält, däcket spårar på sliten asfalt, men rullar lätt.

BRA: Isgrepp.

DÅLIGT: Egenskaper på våt asfalt, Buller.

Gislaved Nord Frost 200 ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,7 poäng

Pris: 1 241 kr

Antal dubb: 130

Gislaveds grepp på isen är på tok för dåligt. Så länge det greppar är däckets lättkört och trevligt, men dubbarna bettar inte och sladdarna börjar alldeles för lätt. På snö är det betydligt bättre med utmärkt grepp och kontroll i alla situationer.

På våt asfalt är egenskaperna trygga och däckets klarar en hastig undanmanöver, även om styrningen är lite seg i starten. På torr väg är däckets yxigt och både fram- och bakdäcken kan totalt tappa greppet vid en hastig undanmanöver. På torr väg har Gislaved de längsta bromssträckorna av alla testdäcken. Man undrar om ägaren Continental medvetet gjort däckets så här uselt.

Däckets är tyst, rullar medelbra men spårar förskräckligt på sliten asfalt.

BRA: Grepp och egenskaper på snö.

DÅLIGT: Grepp och egenskaper på is och torr asfalt.

Nokian Nordman 7 🛞🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,6**Pris:** 987 kr**Antal dubb:** 128

Nokians lågprisdäck Nordman har bra dubbgrepp på is, i längsriktningen, och bromsar fint. Sidgreppet är betydligt klenare vilket gör körningen lite problematisk och oförutsägbar. På snö släpper bakdäcken lite för lätt, men sladden kommer inte så plötsligt, utan först efter att däckets varnat föraren.

På barmark ligger däckets i mittfåran. Det bromsar hyfsat på våt asfalt. En plötslig ratt rörelse blir tyvärr inte en lika snabb undanmanöver, men bakdäcken håller i bra och lugnar ner situationen.

Däckets är tyst och rullar lätt men är mycket instabilt på spårig asfalt.

BRA : Isgreppet i längsriktningen, lågt rullmotstånd.

DÅLIGT : Spårar på ojämn asfalt.

Vredestein Wintrac Ice ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,6 poäng

Pris: 1 124 kr

Antal dubbar: 170

Vredestein understyr kraftigt på isen, alltså: styr dåligt. Lite mer extrema situationer är en utmaning att klara av när bilen trots att man vrider på ratten vill gå rakt fram. Tur att bakdäcken håller i bra. Samma sak på snö. Greppet försvinner snabbt när man vrider på ratten.

På barmark är däckets betydligt bättre och ställer aldrig till med några problem.

Buller och rullmotstånd är medelbra.

BRA: Egenskaper på asfalt.

DÅLIGT: Greppet på vinterväg.

Cordiant Snow Cross 



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,4

Pris: Säljs än så länge inte i Sverige

Antal dubb: 120

Ryska Cordiant har dåligt isgrepp med långa bromssträckor och svårighet att ta sig upp för lite brantare backar. Styrningen är ganska exakt, men bakhjulen släpper för lätt med yviga sladdar. Även på snö är sidgreppet dåligt.

Eländet med långa bromssträckor fortsätter på barmark, både på torrt och vått. Men sidgreppet är rätt bra med exakt styrning och bra grepp bak vid en hastig manöver.

Däcket är hyfsat tyst och stabilt på spårig väg, men det är det mest trögullade däcket i testet.

BRA: Köregenskaper på barmark.

DÅLIGT: Längsgreppet på is och snö.

Goodride IceMaster Spike Z-506 🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,3

Pris: 819 kr (hos Tyrelia)

Antal dubb: 200

Kina-däcket Goodride har inte så bra längsgrepp på isen och sidgreppet är inte bättre. Dessutom är gränsen mellan grepp och sladd skarp och sladdarna kommer plötsligt och alldeles för snabbt. På snö bromsar däcket dåligt och sidgreppet är lika dåligt.

Men det är ändå något så när lättkört och lugnt eftersom bakdäcken håller i rätt bra.

På barmark är egenskaperna bättre. Bakdäcken håller i bra vid en undanmanöver.

Däcket är medel-tyst och rullar medel-lätt och är ganska stabilt på spårig väg.

BRA: Köregenskaper på torr asfalt.

DÅLIGT: Köregenskaper på is, grepp på snö.

ODUBBADE

Continental ContiVikingContact 7 +++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,8**Pris:** 1 344 kr

Continental greppar bra isen, för att vara ett däck utan dubb. Däcket är väl balanserat och styr bra. Men när greppet förloras, ja, då är det borta. På snö är däckets mycket bra, lugnt och harmoniskt, och svarar snabbt på styrutslag.

På barmark är däckets bra, men greppet är inte bästa tänkbara. Styrningen är långsam men bakdäcken behåller greppet bra. Inte bästa greppet, men inga otrevliga överraskningar.

Däcket spårar väl mycket och är mycket trögrullat.

BRA: Grepp på is och snö (för ett odubbat däck!)

DÅLIGT: Köregenskaper på vinterväg (när det börjar sladda är det svårt att få ordning på bilen.) Rullmotstånd.

Nokian Hakkapeliitta R3 🛞🛞



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,5

Pris: 1 136 kr

Nokian är ett utmärkt odubbbat alternativ, men greppet på is är inte det bästa. Däcket är ändå lättkört och logiskt och överraskar inte föraren med plötsliga sladdar eller släpp. På snö är däcket ännu lugnare och ännu mer lättkört.

På barmark är däcket medelbra. På våt väg reagerar det exakt men lite långsamt på ratt rörelser, vill börja med att fortsätta rakt fram. Samma sak på torr väg, det vill gärna understyra. Men bakdäcken håller i bra, så körningen är lugn och trygg.

Däcket är tyst och rullar lätt, men spårar lite för mycket. Man får parera med ratten.

BRA: Köregenskaper på alla väglag.

DÅLIGT: Riktningss stabilitet.

Goodyear Ultra Grip Ice 2 🇫🇮🇫🇮



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,3

Pris: 1 013 kr

Goodyear bromsar halvhyfsat på is, men har sämre sidgrepp. Det gäller att inte styra i väg för snabbt, för då tappar framdäcken fästet direkt. Däcket är bättre på snö, men även där gäller det att inte vrida för snabbt eller för mycket på ratten.

Då går det bättre på barmark, i vått och torrt, med korta bromssträckor på våt väg och bra riktningsstabilitet. På torr väg styr däckets snabbt och säkert vid en undanmanöver.

Däcket är stabilt på sliten asfalt, tyst och lätttrullat.

BRA: Egenskaper på barmark, riktningsstabilit.

DÅLIGT: Sidgrepp på is.

Michelin X-Ice XI3 ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,3**Pris:** 1 198 kr

Michelin har ett mycket bra grepp i längsled. Bromsgrepp och framkomlighet hör till de bästa. Däcket är logiskt, lättkört och bakdäcken håller alltid i bra. På snö är styrningen lite diffus men bra grepp gör att man ändå klarar av en undanmanöver bra.

På våt asfalt kunde styrningen vara lite bättre, men däcket är säkert, baken håller i och du blir aldrig överraskad.

På torr väg kunde greppet vara lite bättre, men däcket är lättkört.

Det spårar för mycket på sliten asfalt, men är tyst och lättrullat.

BRA: Längsgreppet på is, tyst.**DÅLIGT:** Riktningss stabilitet.**Pirelli Ice Zero FR** ++



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,3 poäng

Pris: 1 033 kr

Pirelli är bra på isig väg. Det styr bra, så länge man inte rattar för mycket, för då styr däckets inte så exakt och det är svårt att avgöra om man har grepp eller inte. Men bakdäcken håller i bra. På snö är greppet lite diffust mest hela tiden, men man slipper svåra sladdar.

På våt asfalt är greppet medelbra. Det styr ganska bra, men greppet bak kan förloras i en hastig undanmanöver. På torr väg är egenskaperna bra och utan problem.

BRA: Isgrepp och köregenskaper på torr väg.

DÅLIGT: Egenskaper på våt asfalt.

Hankook Winter I * Cept IZ2 🇯🇵



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,2**Pris:** 862 kr

Hankooks grepp på isen är nästan lika bra som de bästa bland de odubbade. Däcket styr hyfsat och håller i bra bak. Men rattar man för snabbt eller för mycket tappar man fotfästet. På snö greppar det bättre och överraskar aldrig.

På våt asfalt vet man aldrig hur däcket svarar när man vrider på ratten, oftast grovt och yxigt. Däcket tappar lätt fästet fram vid en undanmanöver. På torr väg har däcket en slapp inställning till rattutslaget. Det reagerar långsamt, men håller i bra bak.

Rullmotståndet är bäst i test.

BRA: Grepp på isen, lättrullat.

DÅLIGT: Grepp och köregenskaper på våt asfalt.

Yokohama iceGuard iG53 ➕



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 7,1

Pris: Cirka 1 200 kr (gäller snarlika IG60 hos gummigubben, utan montering.)

Yokohama IG53 säljs framförallt i Norge. Den svenska versionen heter IG60. Däcket greppar isvägen bra. Det är lättkört, svarar direkt på rattutslag och greppet försvinner aldrig utan förvarning. Men på snö, där odubbade däck brukar vara riktigt bra, är Yokohama inte alls med. Det bromsar dåligt och sidgreppet är på sin höjd halvbä. Men däcket är ändå relativt lättkört och man slipper svåra överraskningar.

På våt asfalt bromsar det dåligt och sidgreppet är inte heller bra. Däcket är svårkört när greppet fram plötsligt försvinner och bilen inte accelererar som man tror. På torr väg är styrningen långsam och man kan förlora greppet både fram och bak.

Däcket är lättrullat och tyst men stabiliteten på spårig väg är bara halvbä.

BRA: Greppet på is.

DÅLIGT: Bromsning på snö och köregenskaper på barmark.

Cooper Weather-Master Ice 100 🇯🇵



Poäng: 6,8 poäng

Pris: 1 074 kr

Cooper är bäst på torr asfalt. På is, där man vill ha mest hjälp av däckets grepp, räcker greppet inte till och det är svårkört utan grepp. På snö går det lite bättre, även om sidgreppet är riktigt dåligt. Först tror man att däckets styrning, men strax förlorar man allt grepp fram.

På asfalt bromsar däckets bra. Men på våt väg är sidgreppet lite lynnigt, opålitligt, vilket leder till problem vid en undanmanöver. På torr väg styr däckets fint utan otrevliga överraskningar.

Däckets riktningsskärpning på spårig väg och ljudnivån är medel-tyst.

BRA: Köregenskaper på torr asfalt.

DÅLIGT: Köregenskaper på isig väg och greppet på våt asfalt.

Premiorri Via Maggiore Z Plus 



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

Poäng: 6,5

Pris: Säljs inte än i Sverige.

Premiorri, ett däck från Ukraina som jag hoppas vi ska slippa se i Sverige, får sitt enda Plus i modell-namnet. Skönt ändå att det inte heter "5 plus". På is är däckets uselt med långa bromssträckor, uselt sidgrepp och sladdar som börjar helt plötsligt. På snö är det betydligt bättre, men vad hjälper det?

Inte ens på asfalt fungerar däckets som det ska. Det bromsar illa och på våt väg kommer och går greppet som det vill. På torr väg går det lite bättre men här slutar ofta en undanmanöver med totalt släpp fram.

Möter du en bil som vinglar kraftigt på spårig väg är föraren berusad eller så kör han på Premiorri.

BRA: Rullmotstånd.

DÅLIGT: Allt annat!

Michelin CrossClimate + 



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

(Betyget borde garneras med en dödska!!)

Poäng: 6,4

Pris: 1 077 kr

Michelin är både bäst och sämst i årets vinterdäckstest. CrossClimate är testets sorgebarn. Faktiskt ännu farligare än Premiorri, eftersom tillverkaren har så gott renommé. Bromsgrepp på is finns inte alls. Och det är svårt att ta sig upp för minsta backe. Däcket har egentligen aldrig grepp, utan kör på lätt eller svår sladd hela tiden. Och helt utan kontroll. På snö går det aningen bättre, men det är fortfarande svårt att ha kontroll på bilen.

Michelin hävdar att Crossclimate är ett sommardäck, men varför är det märkt med fjälltopp- och snöflingesymbolen? Och varför säljs det av näthandlare som "Åretrunddäck"?

På asfalt är däcket som – ett sommardäck! Det bromsar överlägset bra, och är extremt pålitligt och lättkört i alla situationer.

BRA: Som ett sommardäck på asfalt.

DÅLIGT: Som ett sommardäck på vinterväg. Dessutom trögrullat.

[Ta det lugnt på vägarna och se till att du har bilen ordentligt försäkrad. Jämför enkelt här.](https://www.aftonbladet.se/bil/a/AdkzJM/sveriges-storsta-dacktest-har-ar-basta-vinterdacken-2019)



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

SÅ TESTAR VI

► Temperaturen när vi testar ska vara mellan någon minusgrad och ner till minus tio. Sen blir gummit så hårt att skillnaderna blir för små. Och det får inte snöa. Inte det minsta. För då skiljer det mer mellan underlaget än mellan däcken. Vi testar olika dagar för att jämföra greppet i olika temperaturer.

► Är det svinkallt kan vi testa inne i "Indoor", unika testbane-hallar där vi kan hålla en jämn temperatur trots att det är svinkallt ute, eller snöar, eller blåser. Vi kan bromsa och accelerera på snö och is och vi har en snö-bana med raksträckor och olika skarpa kurvor. Och en där underlaget kan vara asfalt, torr eller våt. Där kan vi också testa vattenplaning.

Temperaturen varierar under dagen (ute, alltså). Och underlaget och greppet. Trots att vi preparerar banorna mellan körningarna. Därför kör vi med referensdäck. Det kan vara vilket däck som helst, gärna ett som vi gissar hör till de bättre. Vi kör tre eller fyra testdäck och sen referensdäcket igen. Och så kompenserar vi.

Testdimensionen är 205/55 16.

Förr var det viktigt att "köra in" dubbdäcken. Lugnt och fint i 50 eller kanske 100 mil för att dubbarna skulle vulka fast i gummit. Annars ramlade dubben ur. Nu mera sitter dubbarna mycket bättre. En del tillverkare säger att man inte behöver köra in alls. Vi kör ändå in alla testdäcken 20 mil på barmark, även de odubbade, för att slita bort ytan som kan ha ett annat grepp.

En del däck återkommer i våra tester varje år. Storsäljande och kända däck. Andra tar vi med för att de är spännande nykomlingar. Ofta rena skräpet, men som vi vet kommer att krängas ändå. Andra däck igen kan se ut som förra året, och ha exakt samma namn, men ändå förändrats.



Foto: MARKUS PENTIKAINEN

En myt är ju att odubbade är lika bra som dubbat. Den odlas av myndigheterna som vill minska asfaltslitaget och underhållskostnaderna. En annan är att ett däck inte åldras "om de förvaras svalt och mörkt". Den odlas av tillverkare och importörer som vill kunna sälja däck som legat på lagret flera år till samma pris som ett alldeles nytt. Men dels är det bluff att vinterdäcken inte åldras. De innehåller en stor del naturgummi som blir hårdare med tiden. Dels utvecklas ju däcken, årets modell kan vara betydligt bättre än förra och förförra årets version. Trots identiskt utseende och namn.

Acceptera aldrig ett "nytt" vinterdäck som är mer än ett eller två år gammalt om du inte får bra rabatt. Men här är näthandeln ett problem, de tar inte tillbaka däck bara får att de är några år gamla.

Breda däck på stora fälgar greppar lite sämre på snö och bullrar och stöter mer. På is (och asfalt) är greppet likvärdigt men komforten fortfarande sämre. Min egen bil har 18-tums sommarhjul. Men som vinterdäck valde jag 17-tummare. Trots dubb är vinterdäcken både tystare och fjädrar bättre.

Priserna som vi anger kommer från nätet. Kolla med din gummigubbe om han vill lägga på däcken från webb-butiken på din bil. Nätet är alltid billigast, men verkstaden vill ju ha betalt för jobbet att montera, balansera och skifta. Och vill kanske inte få däcken levererade till verkstaden där det lätt blir förvirring om vilka däck som hör till vilken kund. Då får du ta emot däcken själv och köra dem till verkstaden. Lite krångligare, Men kanske ändå lite billigare.

En del av det lägre priset beror på att de utländska nätbutikerna (som Dackonline) gangstrar och struntar i att betala den återvinningsavgift som alla seriösa handlare tar ut.

Testet publiceras också i finska biltidningen Tekniikan Maailma och i norska Dagbladet.

■ Testteamet:

Robert Collin

Jukka Antila, testworld, testchef

Foto: Markus Pentikäinen

TESTRESULTAT

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14757&preview=1568060649>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14760&preview=1568061611>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14763&preview=1568062556>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14766&preview=1568108556>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14769&preview=1568109530>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14772&preview=1568114532>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14775&preview=1568116861>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14778&preview=1568119408>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14781&preview=1568121048>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14784&preview=1568127488>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14787&preview=1568129104>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14790&preview=1568129982>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14796&preview=1568149567>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14799&preview=1568150876>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14802&preview=1568151459>

<https://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=14805&preview=1568152312>

ANNONS

Tjäna på ett sparkonto!

Se vad du kan tjäna på ett årligt sparande (före skatt).

	20 000 kr	50 000 kr	100 000 kr
	Rörlig ränta	3 mån ränta	
 EP Bank	+ 420 kr	+ 530 kr	→
 Borgo	+ 460 kr	+ 480 kr	→
 Bank Nordea	+ 500 kr	—	→
nordiska.	+ 420 kr	+ 590 kr	→
collector	+ 490 kr	+ 500 kr	→
MARGINAL BANK	+ 350 kr	—	→



Visa fler ▾

[▼ Nästa artikel](#)

Motor | Biltester

Biltest: Så bra är Hyundai Kona Electric

El-suven som inte håller dig på sträckbänken

Ulf Laveborg

Publicerad 2019-09-05 06.00

Uppdaterad 2019-09-06 10:18



Foto: NILS PETTER NILSSON

Är tiden äntligen inne för en prismässigt tillgänglig elbil som friskskriver dig från den omtalade räckviddsångesten? Och som dessutom inte är totalt omkörd av utvecklingen när det är dags för inbyte om några år?

Kompaktsuven Hyundai Kona Electric 64 kWh är definitivt en elbil för kundgrupper som tidigare inte vågat snegla åt eldrivet.

Men det finns skönhetsfel.



Foto: NILS PETTER NILSSON

Kona Electric finns även med ett mindre batteripaket som lagrar 39 kilowattimmar men det är vår testversion med kapaciteten 64 kWh som är grejen. Få, om ens någon, elbil under Teslas prisnivåer har haft en räckvidd på 44,9 mil enligt WLTP-cykeln förut.

Att ständigt hållas på sträckbänken fixerad vid den återstående räckvidden i takt med att batteriet töms ska därför inte behöva bli en återkommande plåga.

Men den som förväntar sig några Teslaliknande utsvävningar gällande design och gränssnitt blir besvikna på Kona Electric. Här är det mesta påfallande likt från fossilversionerna.

En mer avskalad front med igensatt grill och en vågformad bakre stötfångare är i princip allt som avslöjar eldriften.

Vill man inte ha sin Kona i en färg kan välja både svart och vitt tak att kombinera med övrig karossfärg. Totalt utlovas över 20 möjliga kombinationer. Ska bli intressant att se vilka som blir mest svårsålda när leasingbilarna byts in så småningom.

Priset på från 349 900 kronor efter att staten pytsat ut sin bonus på 60 000 kronor efter ett halvår känns annars ganska betryggande, andrahandsvärdet har goda möjligheter att klara sig riktigt hyfsat.

Bilen lär sig ladda när elen är som billigast

När man skriver om elbilar blir det lätt något av en tekniklektion som framstår som rena fikonspråket för medelbilisten och alltför ytlig för entusiasten.

Låt oss bara gå igenom ett par punkter med Kona Electric 64 kWh:

- ✓ Batterierna är av litiumjon-typ och kan snabbaddas med CCS-kontakt med likström upp till hastigheten 100 kW. Att batterierna är vätskekylda sörjer för att de ska tåla upprepade snabbaddningar.
- ✓ Naturligtvis går det även att laddas långsamt med växelström från en laddbox/stolpe eller vanligt eluttag. Man kan till och med "lära" sin Kona att ladda när elen är som billigast. Ombordladdarens kapacitet på 7,2 kW känns dock lite klent i förhållande till den generösa batterikapaciteten.



Laddluckan är dold i fronten. Här finns möjlighet att både snabbladda enligt den vanliga CCS-standarden eller långsamladda genom ett vanligt vägguttag. En laddbox för hemmaladdning rekommenderas dock.
Foto: NILS PETTER NILSSON

✓ Räckvidden anges till 44,9 mil enligt WLTP. Teststräckans våghalsiga tömning tills att det bara var sju procent kvar av batteriet efter nästan 34 tillryggalagda mil stödjer den siffran. I alla fall i 25 graders värme. Men att ladda på knappt 80 kWh med ladd-hastigheten 50 kW tog en timme och en kvart (bilen skulle lämnas vidare på slutdestinationen, därav laddningen över rekommenderade 80 procent). Stort batteri betyder med andra ord också lång laddtid.



Räckvidden är onekligen imponerande när batterierna är fulladdade. Instrumentklustret är välstädat och tydligt. Tilläggsversionerna bjuder även på en head up-display vid vindrutan. Foto: NILS PETTER NILSSON

✓ Om man inte litar på att laddaren verkligen funkar kan man följa laddningen på bilens instrumentbräda. Borde vara lag på en sådan laddningsindikator i alla elbilar.

Apropå lag kan bilen surra artificiellt för att varna fotgängare i upp till 30 knyck att "här kommer det en annars knäpptyst elbil". Vess heter funktionen och går att stänga av men måste vara på från och med 2021.



Till vänster om ratten kan man stänga av det artificiella motor-brummet, filassistenten, döda-vinkelvaranren med flera funktioner. Lite plottrigt tills man vant sig. Foto: NILS PETTER NILSSON

Vess är följden av en EU-lag. Men när blir det EU-krav på att alla elbilar ska erbjuda en digital karta över närbelägna laddstationer? Nu får man spegla upp en mobilapp istället på bilens pekskärm, som dessbättre har splitfunktion.

Pillet känns inte optimalt

Hur är då Kona Electric att umgås med?

Jo, faktiskt ganska trivsam.

Fram är det generöst med plats. Framstolen ger ett gott stöd med plus för ett välplacerat nackskydd. Biltestarens känsliga rygg klarade en 35-milaetapp utan problem. Mer jobb var det med att hitta rätt bland alla knappar. De som finns vid infotainmentskärmen med bland annat navigator till höger är inga problem, speciellt som AC:n kan regleras manuellt.

Samtidigt döljer sig filhållare, Vess och en del andra funktioner man vill ha koll på bakom småknappar till vänster om ratten. Men vilken knapp var till vad? Att sitta pillra med detta under färden kändes inte optimalt. Den adaptiva farthållaren sköts med rattreglage, ljuset med spakar. Inget konstigt men kändes ändå bra att ljusomkopplaren bytte läge automatiskt och underlättade användandet av helljuset.

Känns inte värdigt

Då är vi inne på den digra utrustningslistan.

Redan i basversionen Trend ingår det en hel del utrustning. Vad sägs om autobroms med fotgängardetektering, filassistent, backkamera och trötthetsvarnare?

Testbilen hade Premiumpaketet som kostar 30 000 kronor extra. Det innebär en större pekskärm, skyltläsare, elstolar, läderklädsel med ventilation i sätena, helljusassistent och ljudanläggning från Krell. Och så har den en head up-display som vägleder om hastighet och annan info i vindrutans nederkant.



Batteriindikatorn visar tydligt hur mycket kräm som finns kvar i batteriet. Dessutom dyker en indikator upp på instrumentbrädan vid uppladdning. Man behöver alltså inte lita på laddstationens indikator och bli blåst om denna skulle visa fel. Mycket bra! Foto: NILS PETTER NILSSON

Ja, det är mycket att hålla reda på. Men undertecknad hade gärna avstått någon finess till förmån för ett mer gediget materialval. Speciellt mittkonsolen i hårdplast med sin mugghållare känns inte värdig en 400 000-kronorsbil.

Baksätet är tillräckligt för en småbarnsfamilj. Men provmontera ändå dina barnstolar, speciellt om två minstingar ska in. Kupébredden är begränsad. För vuxna bjuder Kona på det utrymme som man kan förvänta sig. Att sitta bakom sig själv är ingen konst om man är av medellängd. Är du större blir det ont om plats för fötterna.



Fram är det gott om plats. Konan känns här som en större bil. Foto: NILS PETTER NILSSON

Bagageutrymmet är väl så rymligt man kan begära av en eldriven lillsuv, speciellt som förvaringen av laddsladdarna tar upp ganska mycket plats under lastgolvet. Baksätet är delbart enligt 60/40-principen, men lastlucka för till exempel skidor saknas.

Körmässigt är Kona Electric på elbilsvägs frapperande lättkörd. Växelväljaren manövreras med tryckknappar. Tar två sekunder att lära sig. Lite mer tillvänjning behöver bromsarna som är ytterst lätttrampade.

Det är heller absolut inga problem att följa med i trafikrytmen. Konan visar sig vara en rapp rackare med snudd på sportbilsprestanda, 0–100-accelerationen klaras på sju och en halv sekund. De 204 hästarna kan till och med orsaka ett litet ryck i drivhjulerna fram vid fullt gaspådrag, och står man på grus börjar framhjulerna spinna om man inte tänker sig för.

Stabil på vägen

Som på andra moderna bilar kan man annars välja hur sportigt man vill köra. Vid detta tillfälle valdes oftast körprogrammen Sport, Eco och Eco Plus bort till förmån för "Komfort".

Annars känns Kona Electric stabil på vägen. Det tunga batteripaketet är placerat i golvet mellan hjulaxlarna, vilket sänker tyngdpunkten och minskar klassiska suvaktiga tendenser till krängning. Bara i riktigt tvära böjar i hög fart gör sig tyngden påmind, 1,8 ton fördelat på 418 centimeter går ju inte att trola bort helt. Men att el-Konan har ett par centimeters lägre tyngdpunkt och en mer avancerad bakaxel av multilänktyp visar att Hyundai uppmärksammat problemet.

Själva styrningen kändes till en början lite trög och oprecis men det visade sig vara en vanesak.

De sportiga ambitionerna förstärks av en hård sättning av chassit, fjädringen kan nog betraktas som väl stum av många. Vägskarvar och gupp gör sig tydligt påmind vilket gör det tröttsamt i längden.

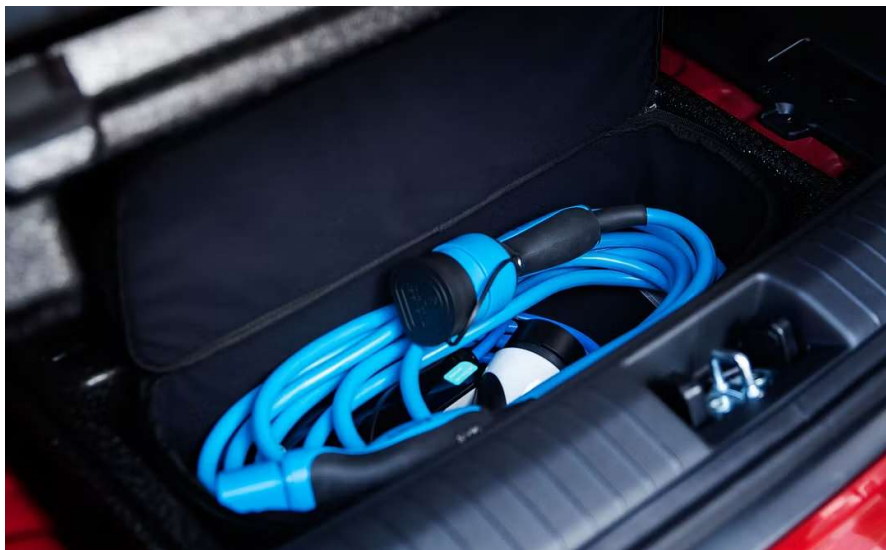


Åttatumsskärmen i Premiumpaketet är tydlig med funktioner som väljs smidigt via knappar i kanterna.
Foto: NILS PETTER NILSSON

Ett annat skönhetsfel rör ljudisoleringen. På de på faktiskt ganska långa sträckorna med nylagd slät asfalt på E4:an mellan Stockholm och Örnsköldsvik rullade Konan exemplariskt tyst. Men så fort beläggningen blev knagglig blev de åkande omgående påmind om det.

Det kanske inte går att begära att hela bilvärlden ska anpassa sin isolering mot däckbuller till vår enkla svenska beläggningsstandard. Men måste det vara så här dåligt så ofta?

En del kanske även stör sig på bakåtsikten, speciellt snett bakåt. Men rejäla sidospeglar avslöjar ändå om någon smyger upp i döda vinkeln. Och vid parkering är den utmärkta backkameran till stor hjälp.



Laddkablar är snyggt placerade under lastgolvet. Men arrangemanget stjäl plats. Foto: NILS PETTER NILSSON

Naturligtvis har Kona Electric på elbilsvägen även återvinning av bromskraft. Den är ställbar i fyra steg via rattpaddlar. I praktiken kör man i lägena 0 till 2, som redan den innebär en kraftig fartminskning som kan överraska om man inte är beredd. Läge 4 känns som något för kökörning, alltså från krypfart ned till stillastående.

Tillbaka till frågorna som ställdes inledningsvis. Är Kona elbilen som botar räckviddångesten och som är användbar för alla?

Ja, räckviddsfrågan kan definitivt vara löst. I alla fall om du bör söder om Dalälven och har riklig tillgång till snabbladdningsstationer. Tänk bara på att större batteri betyder längre laddtid.



Foto: NILS PETTER NILSSON

En bil för alla? Ja, men bara om man nöjer sig med en liten suv med trots allt begränsade utrymmen och lastkapacitet. Vill du lägga på en slant kan definitivt koncernsläktingen, Kia e-Niro var ett alternativ. Det hänger helt på hur mycket bagage du brukar köra omkring med.

Den svåraste frågan är den om hur framtidssäkrad Kona Electric är?

Utvecklingen går så fort för elbilarna just nu att frågan måste lämnas obesvarad. Så just i detta avseende måste vi hålla dig på sträckbänken.



En mer avskalad front skiljer Kona Electric mot fossilversionen. Baktill är en vågformad stötfångare särskiljande detalj. Foto: NILS PETTER NILSSON

■ ■ Betyg: Hyundai Kona Electric 64kWh

Äga

Privat



Elbilar åldras fort. Kona med 64 kWh-kapaciteten är nog ändå ett av de bättre köpen. Priset hamnar i runda slängar runt 350 000 kronor när bonusen kommer in. Kan faktiskt få ett riktigt hyfsat andrahandsvärde och med detta en milkostnad som matchar betydligt billigare fossilbilar. Fem års nybilsgaranti. Åtta år för batteripaketet.

Som tjänstebil



Lysande förmånligt. Värsta konkurrenten är nog kusinen Kia e-Niro.

Köra



Rapp. Men lite trög i styrningen. Förarmiljön i plottrigaste laget.

Utrymme



Godkänt för att vara en lillsuv, speciellt framsätet erbjuder gott om plats. Störväxta kan få det trångt för fötterna i baksätet. Bagageutrymmet är något begränsat. Kusinen Kia e-Niro är klart rymligare på denna punkt.

Komfort



Stram fjädring. Knagglig asfalt hörs mycket. Annars bekväm.

Säkerhet



Fem stjärnor men mediokert whiplashskydd i EuroNCAP 2017. Har en hel del utrustning redan som standard, ännu mer i Premiumpaketet.

Känsla



Man blir snabbt bortskämd i en elbil av det här snittet. Snabb och lättkörd. Ser ut som en vanlig lillsuv, bra eller dåligt?

Helhet



Trevlig, rapp eldriven lillsuv. Som tätortsbilen med en och annan helgtur runt 30 mil känns den idealisk. Största abret är, räckvidden till trots, det glesa nätet med snabbbladdningsstationer, speciellt om du som vi ställer kosan norrut. Är lastkapaciteten viktig, snevla åt Kia e-Niro.

Fakta: Hyundai Kona Electric

Grundpris: 409 900 kronor. **Bonus:** Ja, 60 000 kronor. **Förbrukning:** 14,3 kWh/100 km (WLTP). **Koldioxidutsläpp:** 0 g/km (WLTP). **Kväveoxidutsläpp:** 0 mg/km (RDE). **Motor:** EI, 150kW, litiumjon polymerbatterier, 64 kWh. **Kraftöverföring:** Steglös automat, framhjulsdriven. **Skatt:** 360 kronor. **Max effekt:** 204 hk vid 5 500 varv/min. **Max vridmoment:** 395 Nm från 0 r/min. **Tjänstevikt:** 1 792 kg. **Längd/bredd/höjd (i meter):** 4,16/1,80/1,57. **Bagageutrymme:** 332–1 114 liter. **Acceleration 0–100 km/timmen:** 6,5 sekunder. **Toppfart:** 167 km/timmen.

ANNONS

ANNONS

Hitta en bra laddstation för din elbil:

 TIBBER STORE Wallbox Pulsar Max 22kW 5m (PLP2-0-2-4-9-002) 6595 kr Till butiken	 MEKSTER.SE Avant Bärbar laddare Typ 2 16A 11kW 7m 2829 kr Till butiken	 SAFECHARGER Zaptec Go 2 7290 kr Till butiken
--	---	---

 I samarbete med [Prisjakt.nu](https://prisjakt.nu)

[Biltester](#)
[Elbilar](#)
[Hyundai](#)
[Bilar](#)

▼ Nästa artikel

Motor | Bensinpris

Smarta knep – spara pengar på bensinen



Benjamin Ekroth

Publicerad 2019-09-17 09.29
Uppdaterad 2019-09-17 16.46



Bensinpump. Foto: PONTUS LUNDAHL / TT / TT NYHETSBYRÅN

När priset på bensin och diesel stiger finns det flera saker du kan göra för att kapa kostnaderna.

Kolla bensinpriser

Sajten bensinpriser.nu samlar in priser från hela Sverige. Enligt sajten fanns Sveriges billigaste bensin på måndagen hos ICA Tapp i Ale där en liter kostade 14,89 kronor. Näst billigast var St1-stationerna i Falköping med 14,93 kronor litern. Har du en större bil och fyller 70 liter i tanken kunde du under måndagen spara upp till 45 kronor på en tank, jämfört med riktpriiset för bemannade stationer. Sajten uppdateras dagligen.

Bensinkort ger rabatt

Det finns sätt att tanka billigare, med bensinkort. Alla stora bensinbolag i Sverige erbjuder olika former av drivmedelskort. De bästa korten ger dig en rabatt på varje liter bränsle du tankar. Och några har dessutom bonus.

Ett smart råd är att jämföra mackarna i ditt närområde och räkna på vilken som är billigast med bensinkort.

Att ett kort ger hög rabatt betyder inte att automatiskt billigast bensin. Även om du får 25 öre rabatt per liter på en bemannad bensinstation blir literpriset ändå ofta högt. Därför kan ett kort som bara ger 5 öre rabatt vara bättre – om du kan få rabatten på en redan billig automatstation.

Räkneexempel på 15 öres rabatt utslaget ett år:

Den som tankar lite: 15 öre per liter på 1 440 liter kan tjäna 216 kronor.

Den som tankar mycket: 15 öre per liter på 3 600 liter kan tjäna 540 kronor.

Kör snålare

Råden för sparsam körning är inga nyheter för de flesta bilister. Men det går att spara upp till 20 procent på bränslekostnaden.

Sänk hastigheten. En sänkning från 120 till 110 km/tim ger en bränslebesparing på ungefär tio procent. Redan vid hastigheter från 70–75 km/tim går det åt från en halv till en deciliter mer bränsle om du höjer hastigheten med 10 km/tim, enligt Transportstyrelsen.

Kör snålt. Växla upp tidigt, gärna från direkt från trean till femman i 50–60 km/tim. Har du automatlåda, lär dig köra så att lådan växlar upp tidigt. Undvik ryckiga

omkörningar med kraftiga gaspådrag. Titta långt fram och planera din körning. Motorbromsa. Undvik tomgångskörning.

Välj kortaste vägen. Gps och app i mobilen är bra hjälpmedel. Ska du bila runt på semestern? Planera rutten och välj om möjligt bort långa avstickare.

Kolla lufttrycket i däcken. Rätt tryck står i instruktionsboken och på dörrstolpen vid förardörren.

Ta bort onödigt last. Många kör omkring med onödigt mycket prylar i bagageutrymmet. Med 100 kilo extra last höjs förbrukningen runt en deciliter per mil.

Slimma bilen. Ta bort takräcke och allt annat som ökar luftmotståndet och därmed höjer bilens bränsleförbrukning.

Stäng av AC:n. Luftkonditioneringen höjer bränsleförbrukningen. Detsamma gäller andra funktioner som stolsvärme och defroster. Använd dem inte i onödan.

Håll bilen i trim. Det är viktigt att filter, oljor och tändstift byts enligt biltillverkarens rekommendationer.

INIZIO
P A N E L E N

Gå med och gör din röst hörd!

Gå med i vår opinionspanel

Vill du vara med och svara på Inizios undersökningar där vi tar reda på vad svenska folket tycker om exempelvis samhällsfrågor och politik? Resultat presenteras bland annat i Aftonbladet. Det är frivilligt att svara, du är anonym och kan gå ur när du vill. [Klicka på länken för att anmäla dig.](#)

ANNONS

Bensinpris

Bilar

Tjänstgörande redaktörer

Tipsa oss: SMS 71000, Mejl tipsa@aftonbladet.se

Kontakta kundtjänst

Rapportera fel

Inställningar för cookies

Personuppgiftspolicy

Cookiepolicy

Användarvillkor

Om Aftonbladet

Om Sportbladet

Om Nöjesbladet

Om Plus

Om Kultur

Om Ledare

Om Debatt

T.f. chefredaktör och t.f. ansvarig utgivare:
Karin Schmidt

Stf ansvariga utgivare:
Eric Rosén och Magnus Herbertsson

Redaktionschef:
Karin Schmidt

Sportchef:
Magnus Herbertsson

Politisk chefredaktör:
Anders Lindberg

Tf nöjeschef:
Victor Pavic Lundberg

Pluschef:
Helena Utter

Kulturchef:
Karin Pettersson

Tf debattredaktör:
Virve Ivarsson

