

Motor | Däck

Test av vinterdäck 2025: Bäst och sämst

Robert Collin: "Halkar omkring åt vilket håll som helst även på raksträckorna"



Robert Collin

Publicerad 2025-09-20 06:19
Uppdaterad 2025-12-01 08:03



Här är Aftonbladets stora vinterdäckstest. Foto: Mirva Kakko

15 däck har testats i tuffa möjliga förhållanden.

Här är resultatet – årets stora vinterdäckstest 2025!

En klassiker är vinnare, billiga alternativen du kan satsa på – och det farliga som du ska undvika.



... och bilen går bra? • 31 okt. 2025

Så undviker du en pengasmäll av billånet

I veckans avsnitt redar Glenn och Johan ut vad som gäller med billån och hur man undviker att åka på oväntade kostnader. Glenn har också testat polisens nya elbil – kommer poliskårens framtid vara elektrisk? Dessutom...

33 min

Snabbversionen

Däcktester i norra Finland undersöker prestanda hos både dubbade och odubbade

Läs mer

Det är ett par minusgrader när planet landar i Ivalo på kvällen i månadsskiftet mars–april. Minus fem under natten och nollgradigt när jag kör ut till testbanorna på morgonen. En mil på vägen mot Murmansk, 30 mil norr om polcirkeln i finska Lappland. Men alldeles normal svensk vinter.

Finnarna på Testworld som vi gör våra däcktester med har redan kört de 15 omgångarna däck om och om igen i snart en månad.

Dubbade, odubbade och ett så kallat åretrunddäck. Dimensionen är 205/55 16, den vanligaste storleken på vinterdäck för bilar i Golf-klassen.



Även om de odubbade nordiska vinterdäcken blivit mycket bättre med åren är de dubbade betydligt lättare att köra på isen. Man kan utan problem gå från grepp till sladd och fortfarande ha full kontroll. Me...
Visa mer

Vi får ju ofta kritik för att vi gör våra vinterdäckstester i norra Finland, "på förhållanden som inte speglar den svenska vintern." Märkligt nog kryllar det av testbilar på de olika testbanorna. Närmare 50 banor med välpreparerad is eller snö. "Handling-banor" där några är längre med lite öppnare kurvor, andra kortare med tvärare kurvor, en del med en lämplig blandning av olika kurvradier och olika långa raksträckor. Lite som slalom och storslalom. En cirkelbana med is närmast mitten och snö längre ut i periferin. Några kilometerlånga och hundra meter breda is- och snöbanor för att testa broms och acceleration (=framkomlighet).



Det växer dåligt på myrmarkerna runt Ivalo i nordligaste Finland. Ja, utom testbanorna. De växer som träd och blir fler och fler för varje år. Foto: Mirva Kakko

Ja, banorna kryllar av testbilar från olika däck- och biltillverkare som tycker att just norra Finland är ett perfekt ställe att testa nordiska vinterdäck. Ja, till och med centraleuropeiska (=Autobahndäck) och så kallade All Season mest avsedda för Mellan- och Sydeuropa.



Fotografens dröm, tre testbilar tätt efter varandra på snöbanan. Men så testas vi inte! Kanske två bilar samtidigt, men med ett halvt varvs avstånd. Foto: Mirva Kakko

Alla är här

En del körs av tillverkarnas egna testförare, en del av Testworlds personal, samma killar som hjälper till att köra våra tester.

Mitt sekretessavtal med finnarna hindrar mig från att skriva vilka märken som är där, men det är typ alla ledande tillverkare. Och en del asiater som vill upp. En som inte är så hemlig är koreanska Hankook som har en egen hall och egna banor på Testworlds område.

Skulle vädret inte vara optimalt har Testworld också ett par gigantiska hallar där man kan testa på is, snö eller barmark när som helst under året. På sommaren eller när det är minus 30 eller halv storm eller ymnigt snöfall.



Däckbytena går snabbt, nästan som Formel 1, så man nått och jämnt hinner göra sina anteckningar från den senaste omgången. Man kör in i däckbytarhallen i ena änden och ut i andra. Ena porten stängd för att slippa kylan och draget. En däckbytare på varje sida om bilen. Foto: Mirva Kakko

Kö till testhallarna

Testworld kom på idén med inomhustester, och de första åren möttes metoden som alldeles onödig. Nu dyker det upp inomhushallar lite varstans, ett par ligger i Sverige. Och nu är det kö.



Vi testar ibland inomhus i Testworlds stora hallar där vi i en kan köra rakt fram och gasa och bromsa, på snö eller is, och i en annan kör vi handling, alltså på en bana med olika skarpa...

Ja, Testworld har kört våra testdäck om och om igen på "lediga stunder" mellan de betydligt mer lönsamma körningarna åt tillverkarna. De har hållit på i flera månader i olika temperaturer för att hitta styrkor och svagheter – i olika temperaturer. Min kollega på finska biltidningen Tekniikan Maailma och jag kör is- och snöhandlingbanorna för att bilda oss en egen uppfattning och lägga våra resultat till de tusentals resultat som mångårige testledaren och mest rutinerade och säkraste testföraren Jukka Antila lagt in i sin dator.

Fakta

Regler och datum för vinterdäck

[Läs mer](#)

Efter en kopp finsk bryggkaffe ger jag mig ut på isbana nummer 21 med den första omgången. Det tar ett par varv att komma igång, sen tre varv test, och efter det ett par hundra meter transportsträcka till snöhandlingbana 44. Några nya uppvärmningsvarv och sedan tre varv test.

"Extremt snabbt och lättkört däck"

Första omgången däck är Michelins dubbdäck, fast det vet jag inte. Alla tester är blindtest så vi inte smittas av varumärket. Jag antecknar: "Mycket lättkört, styr fint, bromsar bra på isen och på snön: Extremt snabbt, lättkört, fin balans."



Nej, så här går det inte heller till. Alla testdäcken byter vi ju i däckbytarhallen. Foto: Mirva Kakko

Några däck senare kör jag Michelins odubbade, fortfarande utan att veta vilket däck jag kör. Utom att jag ju hör att det är odubbbat... "Ganska snabbt, styr inte så bra, kan släppa bak och inte så bra grepp och på snön: Kanske bästa däck hittills, mycket snabbt, fin styrning och styrkänsla, bromsar mycket bra. Lättkört och neutralt."

Och så där håller det på fram till lunch i matkåtan på banan: laxsoppa och Fazers chokladgodis till kaffet. Och så ut igen.

Däck efter däck, is och snö, snabba däckbyten i depån där porten glider upp bara jag tutar och sen ut i andra änden. Ett däckbyte är nästan lika snabbt som i Formel 1. Precis lagom med tid för att hinna med anteckningarna.

Fakta

Så sitter dina dubbar som berget

Läs mer

Nej, det blir aldrig tråkigt. Jag blir mest upprymd över hur bra däcken greppar, på is är ju de dubbade generellt bäst, men en del tillverkare har fått till riktigt bra vinteregenskaper på sina odubbade nordiska däck. Även om isgreppet ju aldrig blir lika bra som med dubb. På snö är ofta de odubbade bättre.

Men så kommer det ibland någon katt bland hermelinerna.

Jag antecknar: "Riktigt dåligt grepp, men så långsamt att det oftast hinner att styra in i kurvorna. Och på snö: Allmänt dåligt grepp, kan sladda iväg med baken fast man håller konstant hastighet, bromsar och driver dåligt." Däcket heter Radar Dimax Ice och är ett nordiskt odubbat däck som bland annat säljs av välrenommerade däckkedjan Vianor.



Foto: Mirva Kakko

Ett annat bottenapp är Bridgestones All Season-däck: "Uselt grepp på isen, uselt sidgrepp, halkar omkring på alla fyra åt vilket håll som helst även på raksträckorna. Vart är jag på väg? Och inte blir man gladare på snö: Bromsar, styr och driver dåligt, osäker känsla."

Myten om dubbdäcken

Vi har inte med några begagnade däck i år men vet sedan tidigare att de tappar mycket grepp redan efter en säsong och värre blir det. När de lagstadgade tre millimetrarna närmar sig är däckets slut sedan länge. Men att dubbdäck tappar mer än odubbade är en myt, de förlorar ungefär lika mycket grepp. Och alldeles för snabbt. Kanske dags att tillverkarna börjar förlänga livslängden. Eller kanske inte. De vet ju att vi har svårt att testa livslängd. Så då behöver de inte bry sig. Vad än kunderna tycker när de förlorat det mesta av greppet efter ett par säsonger.

Men det vi verkligen testat – greppet, körbarheten, gränsen mellan grepp och sladd, ja, det har de flesta tillverkarna blivit riktigt bra på. Jag blir lika imponerad varje år hur bra däckarna har blivit. Och i år, hur bra de odubbade blivit. Nu är de bästa odubbade nordiska däckarna bara farligt hala på isig väg när termometern visar runt nollan. Alltså det typiska väglaget när alla ska till jobbet i Mellansverige och gårdagens blidvader frusit vägarna till skridskobanor...

Text och testare: Robert Collin

Testledare: Jukka Antila

Tabeller och fakta om hur vi gör testerna finns längst ned i artikeln.

Fakta

Priser från nätet

Läs mer

[Ställ din fråga om bilar och bilköp/leasing till vår bilexpert Glenn Lindberg! Mejla oss på \[bil@aftonbladet.se\]\(mailto:bil@aftonbladet.se\) eller klicka på den här länken.](#)

■ DUBBDÄCK



Foto: Mirva Kakko

Nokian Hakkapeliitta 10

BÄST I TEST



Pris: 2 040 kronor

Antal dubb: 220

Poäng: 8,2

Hakka 10 är utmärkt på is, lättkört och förutsägbart i alla situationer, bromsar lika bra och styr exakt utan att däckets blir nervöst. På snö är däckets synnerligen lättkört. Men på våt asfalt är greppet inte det bästa, styrningen är lite oprecis och reaktionerna lite långsamma även om däckets fortfarande är lättkört utan överraskningar.

Rullmotståndet är lågt, bullret medel och det är ganska stabilt på spårig väg.

Bra: Isgrepp och köregenskaper på is och snö.

Dåligt: Medelmåttigt grepp på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice North 4



Pris: 2 156 kronor

Antal dubb: 250

Poäng: 8,1

På is ger Michelins många dubbar mycket bra grepp. Styrningen är lite oexakt men däckets är ändå lättkört i alla situationer även på halaste isföre. På snö styr det långsamt men bak håller det alltid i. Samma tendens finns på asfalt där däckets gärna understyr (vill kana rakt fram) när man vrider snabbt på ratten.

Däcket är stabilt på spärig väg.

Bra: Grepp på is och snö, köregenskaper på snö.

Dåligt: Framhjulen har lite för dåligt grepp på asfalt.



ANNONS VIA PRISJAKT

Michelin X-Ice North 4 205/55 R16 94T XL Dubbdäck från Däck365

Köp nu för 1 585 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Continental IceContact 3



Pris: 2 058 kronor

Antal dubb: 190

Poäng: 7,9

Continental är lättkört på is även om greppet inte är i topp. På snö är det stabilt, förutsägbart och med mycket bra sidgrepp i alla situationer. På asfalt är däckets bland de allra bästa med utmärkt styrning och det släpper aldrig greppet bak vid en undanmanöver.

Rullmotståndet är högt och det bullrar rejält om dubbar. Men det är det mest stabila dubbdäcket på spårig asfalt.

Bra: Köregenskaper på snö och asfalt.

Dåligt: Högt rullmotstånd, bullrigt.



ANNONS VIA  PRISJAKT

Continental IceContact 3 205/55 R16 94T XL Dubbdäck från Däck365

Köp nu för 1 812 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Bridgestone Blizzak Spike 3



Pris: 1 805 kronor

Antal dubb: 262

Poäng: 7,7

Bridgestone har bäst grepp i längs- och sidled på is av alla testdäcken. Men däckets styr lite oprecist när man vrider för snabbt på ratten och det släpper alldeles för lätt bak. På snö är körningen lugn även om grepp och köregenskaper inte hör till de bästa. Samma på våt asfalt som på is; däckets tappar greppet bak för lätt. På torr asfalt finns inte de problemen.

Tyvärr är både rullmotstånd och buller högt.

Bra: Bra grepp på is, lugna köregenskaper (tills däckets tappar fästet bak.)

Dåligt: Mycket dubbuller och högt rullmotstånd.



ANNONS VIA PRISJAKT

Bridgestone Blizzak Spike 3 205/55 R16 94T XL Dubbdäck från Däckvaruhuset

Köp nu för 1 600 kr

Köp här



Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Arctic 2



Pris: 1 631 kronor

Antal dubb: 190

Poäng: 7,7

Goodyear har inga större svagheter när det gäller grepp och köregenskaper. På is är sidgreppet inte det bästa men däckets lugnt och lättkört. På snö är det mycket bra utan överraskningar. På asfalt är både broms- och sidgrepp bra och däckets känns stabilt även vid en undanmanöver.

Däcket har högt rullmotstånd och spårar en del.

Bra: Grepp på snö, köregenskaper på både vinter- och sommarväg.

Dåligt: Högt rullmotstånd.



ANNONS VIA PRISJAKT

Goodyear UltraGrip Arctic 2 205/55 R16 94T Dubbdäck från Däck365

Köp nu för 1 585 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Pirelli Ice Zero 2



Pris: 1 631 kronor

Antal dubb: 190

Poäng: 7,5

Ett typiskt Pirellidäck är "sportigt", vilket betyder att det sladdar iväg med bakhjulen (= överstyr). På is styr det exakt men tappar lätt greppet bak, bromsgreppet är inte heller bland de bästa. Samma på snö, det styr fint, men sladdar gärna iväg med baken. På våt asfalt är bromsgreppet bra men sidgreppet sämre och det kan bli lite oroligt vid snabba situationer. Det är långsamt i reaktionerna även på torr asfalt, men konsekvent.

På spårig asfalt får man passa och vara vaken med ratten.

Bra: Bromsgrepp och snabb, exakt styrning på snö

Dåligt: Inte riktigt lättkört på is, oroligt vid snabba situationer.



ANNONS VIA  PRISJAKT

Pirelli Winter Ice Zero 2 205/55 R16 94T Dubbdäck från Däck365

Köp nu för 1 568 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Kumho WinterCraft Ice Wi32



Pris: 1 427 kronor

Antal dubb: 204

Poäng: 7,3

Kumho har utmärkt bromsgrepp på is men sämre sidgrepp, däckets understyr lätt (vill gå rakt fram) men det är trots allt lättkört. Samma på snö, lugnt men svårt att styra dit man vill. Och samma visa på asfalt, framdäcken vill inte riktigt styra så snabbt som man skulle önska vare sig på våt eller torr asfalt.

Det krävs mycket rattande på spårig asfalt.

Bra: Isgrepp, köregenskaper på vinterväg

Dåligt: Dåliga köregenskaper på asfalt.

■■ ODUBBADE DÄCK



Foto: Mirva Kakko

Continental VikingContact 8



Pris: 1 995 kronor

Poäng: 7,9

Continental's odubbade nordiska vinterdäck är testets allra bästa däck på snö med utmärkt grepp och stabil säker körning. På is är det också mycket bra. Lättkört, men bromssträckan är lång jämfört med de bästa dubbdäcken. På asfalt, våt och torr, gör de många lamellerna däckets lite oprecist, lamellerna viker sig, men man har alltid kontroll. På torr asfalt är styrningen långsam.

Tyst, lättrullat och stabilt på spårig väg.

Bra: Utmärkt grepp på snö, lättkört på alla väglag.

Dåligt: Svårt att bortse från långa bromssträckor på is.



ANNONS VIA PRISJAKT

Continental Vikingcontact 8 205/55 R16 94T XL från Däck365

Köp nu för 1 684 kr

Köp här



Foto: Mirva Kakko

Nokian Tyres Hakkapeliitta R5



Pris: 1 545 kronor

Poäng: 7,6

Hakka R5 är lättkört på is med bra broms- och sidgrepp och när däckets tappar greppet är det fortfarande lätt att kontrollera körningen. På snö bromsar det mycket bra och sidgreppet räcker till även vid en snabb manöver. På våt asfalt är styrningen lite oprecis men däckets är ändå lättkört och bakdäcken släpper inte greppet. På torr asfalt är greppet riktigt bra även om styrningen är lite långsam. Däckets har testets lägsta rullmotstånd och spårig asfalt märks knappt alls.

Bra: Körbarhet på is och snö. Rullmotstånd.

Dåligt: Greppet på våt asfalt kunde vara bättre



ANNONS VIA PRISJAKT

Nokian Hakkapeliitta R5 205/55 R16 94R från Däck365**Köp nu för 1 669 kr**[Köp här](#)

Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Ice 3

**Pris:** 1 635 kronor**Poäng:** 7,2

Goodyear är inte bäst på någonting men saknar svagheter. På is är grepp och styrning bra, däckets lugnt och förutsägbart även när man håller på att förlora greppet. Samma fina grepp på snö men vrider man för mycket på ratten kan man tappa greppet fram. På våt asfalt är det bäst av alla de nordiska odubbade däcken med fint jämnt grepp och är lättkört även vid en extrem undanmanöver. På torr asfalt är styrningen aningen oprecis men ändå logisk.

Däcket är tyst, stabilt på spårig väg och lättrullat.

Bra: Grepp på vinterväg, köregenskaper på asfalt.

Dåligt: Inga svagheter.



ANNONS VIA PRISJAKT

Goodyear UltraGrip Ice 3 205/55 R16 94T XL från Däck365**Köp nu för 1 485 kr**[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Falken Winterpeak F-Snow 1



Pris: 1 648 kronor

Poäng: 6,7

Falken har bra grepp på is, både broms- och sidgrepp. Vrider man för snabbt på ratten vill bilen gå rakt fram, men situationen lugnas ner av att bakhjulen inte släpper taget. På snö är det mer oroligt och det kan plötsligt sladda iväg fram eller bak. Man vet aldrig riktigt. På asfalt är bromsgreppet mycket bra men sidgreppet är sämre och vid en undanmanöver styr däckets långsamt och oprecist och kan helt tappa greppet. Viss spårkänslighet.

Bra: Längsgrepp på snö, bromsgrepp på torr asfalt.

Dåligt: Svårkört på asfalt.



ANNONS VIA PRISJAKT

Falken Winterpeak F-Snow 1 205/55 R16 94T XL från Euromaster

Köp nu för 1 569 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Hankook Winter i*Cept IZ3



Pris: 1 480 kronor

Poäng: 6,4

Hankook har inte det bästa greppet varken på is eller snö men är oftast lättkört. På is är det oftast aningen understyrt, men kan vid extrema situationer tappa greppet bak. Inte så roligt. På snö är det mer stabilt och förutsägbart. På våt asfalt är däckets snabbt med bra grepp och exakt styrning. På torr asfalt är styrningen mer oprecis men däckets är alltid lugnt.

Spårig väg måste korrigeras med ratten och det är en del däckljud.

Bra: Köregenskaper på snö, lågt rullmotstånd

Dåligt: Spårar mycket på spretig asfalt.



ANNONS VIA PRISJAKT

Hankook Winter i*Cept IZ3 W636 205/55 R16 94H XL från Däck365

Köp nu för 1 225 kr

[Köp här](#)



Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice Snow



Pris: 1 727 kronor

Poäng: 6,3

Michelin bromsar och driver utmärkt på is men sidgreppet är sämre vilket gör däckets svårkört. Måste man vrida snabbt på ratten reagerar däckets långsamt och kan helt tappa greppet. På snö är däckets mycket bättre och är både logiskt och förutsägbart. Asfalt, våt eller torr, är inte heller mammas gata för däckets. Däckets är mjukt och sladdigt och varken bromsar eller styr särskilt bra. Tur att bakdäckets brukar behålla greppet.

Stabilt på spårig asfalt.

Bra: Kort bromssträcka på is, lättkört på snö.

Dåligt: Egenskaper på asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Radar Dimax Ice



Pris: 1 040 kronor (Vianor)

Poäng: 5,3

Radar har uselt grepp på is men är, eftersom det går så långsamt, ändå rätt lättkört. Styrningen är långsam, men bakdäcken håller tack och lov i. På snö är greppet allmänt dåligt och framdäcken tappar greppet snabbt när man vill styra. Men då borde väl barmarksgreppet vara bra? Nej, inte alls. Dåligt grepp med långa bromssträckor och svårt att få bilen att gå dit man styr.

Rullmotstånd, spårkänslighet och buller är medelmåttiga.

Bra: Kanske egenskaperna på snö, om man ska säga något positivt.

Dåligt: Uselt på is, dåligt på asfalt.

■ ■ ALL SEASON



Foto: Mirva Kakko

Bridgestone Turanza AllSeason 6

(Dimension 235/45 17)



Pris: 1 205 kronor (gäller 205/55 16)

Poäng: 4,3

All Season, eller åretrunddäck, är falsk marknadsföring. På is är greppet uselt. Bilen halkar omkring vart som helst hela tiden. Sladd fram, bak eller oftast med alla fyra samtidigt. På snö är däckets sämst i test, men faktiskt bättre än jag trodde. Känslan är hela tiden osäker, däckets driver, bromsar och styr dåligt, men ändå, lite bättre än befarat. På asfalt är däckets som väntat överlägset bäst, men ändå inte alls lika bra som riktiga sommardäck.

Märkligt nog är rullmotståndet ett av de sämre i testet. Och tyst, men inte tystast.

Bra: Grepp och köregenskaper på asfalt.

Dåligt: Alla egenskaper på vinterföre.

■ ■ SÅ TESTAR VI:

► **Bromsning på is:** Vi mäter från 50 kilometer i timmen till noll. I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar.

► **Bromsning på snö:** Vi mäter från 80 kilometer i timmen till noll. I olika temperaturer, och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar.

► **Bromsning på asfalt:** Vi mäter från 80 kilometer i timmen till noll. Flera gånger. I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde.

► **Acceleration på is:** Vi mäter från 5–20 kilometer i timmen (men börjar alltid från stillastående). I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa tester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar. Det vi kallar "acceleration" är egentligen ett sätt att mäta framkomlighet, hur lätt kommer man upp för backen?

► **Acceleration på snö:** Vi mäter från 5–35 kilometer i timmen (men börjar alltid från stillastående). I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar. Det vi kallar "acceleration" är ett sätt att mäta framkomlighet, hur lätt kommer man upp för backen?

► **Köregenskaper på is och snö, objektivt:** Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare. I olika temperatur.

► **Köregenskaper på is och snö, subjektivt:** Vi kör på en isbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Bästa däck behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. En sladd ska vara lätt att häva. Det är inte rally.

► **Köregenskaper på asfalt, subjektivt:** Vi kör på en asfaltbana, med olika förare och flera gånger och i olika temperatur. Bästa däck behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. Det är inte rally.

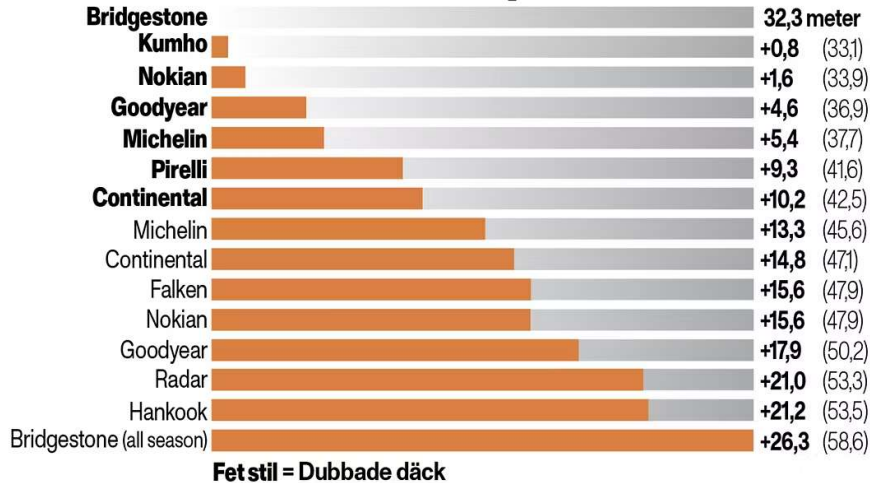
► **Stabilitet:** Vi kör på typiska vintervägar som blivit spåriga genom vinterunderhållet eller för att asfalten är sliten. Vi bedömer subjektivt hur däckets uppför sig och hur mycket man måste ratta.

► **Rullmotstånd:** Vi låter bilen frirulla från 80–40 kilometer i timmen på en slät väg en vindstilla dag och mäter hur långt den kommer. Vi kör i båda riktningarna. Sen räknar vi om

► **Buller:** Vi har gjort försök med olika decibel-mätare under åren, men våra egna öron är bäst! En kör bilen, en sitter bak, båda lyssnar.

■ ■ TABELLER

Bromssträcka på is (meter)



GRAFIK: PAUL WALLANDER

Högt betyg=lågt ljud.

ANNONS

[Däck](#) [Bilar](#) [Biltester](#) [Robert Collin](#)

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

