

Motor | Däcktester

Vinterdäckstest 2023 – bäst, sämst & billigast

19 nya däck testade: Nokian är bästa dubbdäcket – 350 kronor
billigare Goodyear spöar Nokian och Michelin bland de
odubbade



Robert Collin

Publicerad 2023-09-25 06:21
Uppdaterad 2024-01-04 07:48

Vinterdäckstest 2023 – så stora är skillnaderna

0:18 Plus

Skamlöst dyrt – och livsfarligt.

Det finns ett nytt dubbdäck som du inte ska köpa i år.

Men vinnaren har enastående grepp och är utmärkt på is.

Här är däckerna du ska välja och de du ska undvika i vinter.



Hundra däck som ska på och av, mätas och kontrolleras gång på gång på gång. I flera veckor. Foto: Juha Kauppinen

Snabbversionen

Dubbade Nokian Hakkapelliita 10 är vinnaren i årets vinterdäckstest, medan

[Läs mer](#)

Vi testar som vanligt vinterdäcken på vårvintern. Det är snart påsk och bara drygt 40 mil kvar till däcktestbanorna i Ivalo när vi passerar Haparanda. Men först 13 mil till polcirkeln vid Rovaniemi. Strålände solsken hela vägen från Norrtälje. Nollgradigt.

Finska Vägverket har inte glömt hur man vintersköter vägarna. Det slår fortfarande gnistor när snösvängens plogskär ligger dikt an mot asfalten. Så det är barmark på vägen. De flera meter höga snövallarna är exemplariskt nedhyvlade i diken, så det inte rinner in smältvatten på vägen.



Bäst bromsar ett bra dubbdäck. Betydligt sämre ett riktigt bra odubbatt och ett slitet dubbdäck (som var testvinnare för ett par år sedan), på tok för dåligt ett slitet odubbatt (som också var bäst bland de odubbade för några år sedan). Drönaren visar skillnaden mellan bra och dåliga däck, mellan nya och slitna. Och hastigheten när vi trampar på bromsen är 50 kilometer i timmen. Foto: Juha Kauppinen

Genom Sverige var jag ständigt rädd för smältvattnet i skuggiga partier. För test-Golfen har odubbade däck. Hakka R5. Några avstickare in i Norrbottens inland demonstrerade svenska vintervägars sämsta sida; snövallar som dagsmejan smält till värsta skridskobanan. Bromssträckan känns som hundra mil när det dyker upp en fullastad timmerbil i en skynd kurva och vägen knappt har plats för oss båda.

När Ivalo närmar sig efter två lagom långa dagsetapper känns resan alldeles för kort. Den första etappen gick till Skellefteå och kulturhuset Sara (Lidman) med hotell i skyskrapan helt byggd i trä. Ett måstestopp, för att det är så stilligt och inte minst för maten. Sedan blir det renkött varje kväll i Ivalo.



Vinterdäcktestet görs i finska Ivalo. Foto: Juha Kauppinen

Många kritiserar våra vinterdäckstester för att vi gör dem i nordligaste Finland. "Där det inte är samma väder och väglag som i Mellansverige."

Men ett par grader minus och mulet när jag kommer fram till Ivalo, är det inte typiskt mellansvensktinterväder?

Vi har åtta nya dubbade däck plus ett slitet. Elva nya nordiska odubbade plus ett slitet, ett Autobahndäck, ett No Seasondäck och ett regummerat finskt som vi inte har i Sverige, som inte redovisas i detta test. Alla i dimensionen 205/55R16.

Tillsammans 24 däck vilket antagligen är Sveriges största vinterdäckstest någonsin. Nästan hundra däck som ska på och av minst lika många gånger. Som det ska mätas dubbutstick och däcktryck på.



Visst ska däckerna klara spårig väg med nysnö. Men vi testar alltid på väl preparerade banor med samma underlag varv efter varv. En pistmaskin kör över banorna efter fyra däck och för att vara alldeles säkra på att det inte är underlaget som avgör testresultatet kör vi med referensdäck efter tre testdäck. Foto: Juha Kauppinen

Däcktillverkarna tror stenhårt, åtminstone officiellt, att de så kallade All Seasondäcken ska ta över. Det trodde Volvo också. Och monterade sådana som standard och enda däck att köra sommar som vinter på sina elbilar och laddhybrider. "För att göra bilägandet enklare", som gamle Volvo-chefen Håkan Samuelsson sa.

Jag skrev "Jag har aldrig varit så rädd", och fick mycket skäll. Från läsare och på Volvo blev jag inte mera populär. De är dåliga på sommaren (vilket jag skrev efter allra första provkörningen av XC40-varianten C40) och ännu värre på vintern (vilket jag skrev så fort det blev lite vinterföre).



På testbanan kan vi pressa däcken till och ibland förbi gränsen. Och det enda som kan hända är att vi landar i snövallen. Foto: Juha Kauppinen

Efter en, ska vi säga "trafiksäkerhetskampanj", i Aftonbladet ändrade sig Volvo diskret. Först till "man ska ha vinterdäck där det är vinterföre" och nu senast till "man ska ha sommardäck på sommaren". Klokt! Men de som redan köpt sina elektriska Volvo med No Seasondäcken står där och undrar vad de ska göra. De flesta har redan köpt riktiga vinterdäck. Nu undrar de om de måste köpa riktiga sommardäck också. Det är nog en bra idé, om man har en massa pengar över.



Stämningsfull bild, men nej, så här primitivt bytte vi däck för 40 år sedan. Nu gör vi det i en väl uppvärmd och dragfri däckbytarverkstad. Foto: Juha Kauppinen

Centraleuropeiska däck, Autobahndäck som jag kallar dem, är utvecklade för mellaneuropeiska vintrar med lite snö ibland, som snabbt smälter bort, knappt någon is men höga hastigheter på regnvåt Autobahn. Stabila nästan som ett sommardäck. Aldrig tänkta för nordiska vintrar ens sådana som blivit allt vanligare i Mellansverige (med temperaturer runt nollan och slask som fryser till is på natten). Aldrig. Även om även de däcken varit tillverkarnas våta dröm under många år. För att slippa dyra utvecklingskostnader för speciella nordiska däck.

Vilken glädje för däcktillverkarnas ekonomiavdelningar om det bara behövs två typer av däck för hela världen: Åretrunddäck för den stora massan (vanliga sedan länge i USA) och Autobahnvinterdäck för de extrema fortkörarna i Tyskland.



Visst är en del av banorna kuperade. Men hopp förbi däcktrave är bara för att fotografen ville ha det så. Foto: Juha Kauppinen

Våra tester visar år efter år att det inte är möjligt. Det måste vara vinterdäck utvecklades för Norden, dubbade eller odubbade. Dubbade på skridskoisarna, hela vintern i Mellansverige och under vårvintern i Norrland. Odubbade nordiska fungerar fint på snöväg.

Dubbade bromsar dessutom generellt bäst och är mest stabila på asfalt.

Kanske kan våra tester glädja tillverkarna en aning med att slitna däck inte heller är bra. Man måste köpa nytt långt innan lagen sätter stopp. För då har däcken slutat sätta stopp för länge sen.

Och kanske gläds de seriösa importörerna att deras dyra däck oftast är överlägsna.



Vi kollar vind och temperatur både i luften och på isen. Alla förändringar påverkar testresultatet. Foto: Juha Kauppinen

Oseriösa kan påstå att kinesiska Antares är tipptopp som sajterna abswheels.se ("har fått gott rykte från kunder"), Däckskiftarna.se ("vi vet att det är budget men de håller måttet. Värt priset.") och tyred.se ("bra och billiga däck"). Men vårt test visar att det inte stämmer.

Lika kinesiska Linglong som placerade sig så bra i sommardäckstestet. Och den nya kinesen med det listiga namnet Nordexx har en bra bit kvar när det gäller nordiska vinterdäck. Det dubbade Antares har nästan dubbelt så lång bromssträcka på is som de bästa däcken.



Vi har kilometerlånga raka och alldeles vågräta banor för att testa bromsning och framkomlighet. På snö och på is. Foto: Juha Kauppinen

Och det slitna Hakka 8, en gång i tiden flerfaldig vinnare i våra vinterdäckstest har passerat bäst före-datum. Lika slitna men odubbade Continental är en sorglig katastrof, men fullt lagligt minst en säsong till.

Mina finska kolleger på Testworld i Ivalo har redan kört alla broms- och accelerationstest på snö och is och de har lagt många timmar på de olika banorna med välpreparerade is- och snöunderlag. Det är viktigt att underlaget inte varierar. Pistmaskiner preparerar snöbanorna efter fyra testdäck, ismaskiner isbanorna.



Däcket måste både driva, bromsa och styra på vintervägen. En övermäktig uppgift för allt för många däck på den svenska marknaden. Foto: Juha Kauppinen

Det ska vara lika halt för alla. Och för att vara ännu mer säkra kör vi referensdäck efter tre testdäck, för att se om vädret spelat in.

Första däckerna jag kör på isbana är odubbade. Klockan är tio, det är mulet, vindstilla och två plusgrader. Alla är hala men en del är mer hala. En del totalt okörbara.

Om det första däcket kändes halt men ändå hade visst grepp och aldrig släppte bak (Continental IceContact 3) så var det sista (Continental No Seasondäck) mer likt smörklicken i stekpannan. Ingen styrsel, ingen acceleration, ingen bromsförmåga. (Jo, jag har varit mer rädd en gång, när jag körde Volvo C40 med sina No Seasondäck från Pirelli. De var nog inte sämre, men det var på allmän väg.)



I trafiken ska man förstås alltid köra med marginaler. Men kör man riktigt försiktigt är ju alla däck bra. Det är därför mindre nogräknade näthandlare och popupverkstäder kan säga att "kunderna är nöjda". För att de flesta inte kör däckerna nära gränsen till sladd. Ja, utom när det håller på att gå åt skogen. Det är därför vi kör däckerna på gränsen. För din skull. Och vi har mjuka snövallar och en Toyota Hilux i beredskap. Foto: Juha Kauppinen

Så plötsligt kändes det som barmark! Vilken glädje, vilken kontroll. Dubbat, förstås. Hakka 10. (Men det vet jag ju inte, alla test är blindtest.) Perfekt balans, kan styra med gaspedalen och köra på kontrollerad sladd. Vem bryr sig om lite dubbsmutter?

Sista däckerna jag av misstag är det slitna men mer än lagliga dubbade Hakka 8. Tillverkat 2019 med alla 190 dubbarna kvar i varje däck och 0,6 millimeters dubbutstick. Ett sånt som jag själv har på privatbilen ...

Med friskt mod kör jag ut på isbanan. Och tror att det i alla fall är nästan lika bra som de andra dubbdäcken. Och kommer till första kurvan efter tio meter. Och sitter fast förankrad i snövallan. Telefonen ligger på kontoret. Komradion är det ingen som lyssnar på. Inte förrän de andra i testlaget börjar bli riktigt hungriga är det någon vänlig själ som kör för att leta rätt på mig.



Minsta snökristall på isen påverkar greppet. Och vi vill ha samma grepp för varje däck. Därför har vi byggt en anordning som tar bort snökornen på isen. Det är den som sitter framtill på testbilen. Foto: Juha Kauppinen

Jag är glad ändå att det är en mjuk snövall. Ingen mötande timmerbil. En av Testworlds Toyota Hilux får kämpa ett tag innan den sliter loss mig ur drivan.

Vad har vi lärt oss efter tusentals däckbyten, hundratals varv på banorna och hundratals inbromsningar? Utom att jag måste köpa nya däck till hösten?

Att dubbdäck är överlägsna på is och mer stabila på asfalt visste vi. Det gäller i år med. Att billigt aldrig är bra på vintern. Kineserna blir allt bättre med sina somraddäck, men deras nordiska vinterdäck sladdar långt efter. Farligt långt. Spelar ingen roll vad näthandlarna eller Däckskiftarna påstår. De greppar inte svensk vinterväg.

Slitna vinterdäck är mer slitna än de verkar. Hur premium de än var som nya. Gummit med mycket naturgummi har hårdnat, de odubbade tappar mest, och dubbdäckens dubbar har krupit in i gummit. Lagen säger minst tre millimeter mönsterdjup. Men då är däcken värdelösa sedan många mil ...

Alla däck är i dimensionen 205/55R16.

Text/testare: **Robert Collin**

Testledare: **Jukka Antila, Testworld**

Juha Kauppinen – foto

Det här betyder betygen:

🟡 = Usel

🟡🟡 = Underkänd

🟡🟡🟡 = Godkänd

🟡🟡🟡🟡 = Bra

🟡🟡🟡🟡🟡 = Mycket bra

🟡🟡🟡🟡🟡🟡 = Världsklass!

DUBBDÄCK

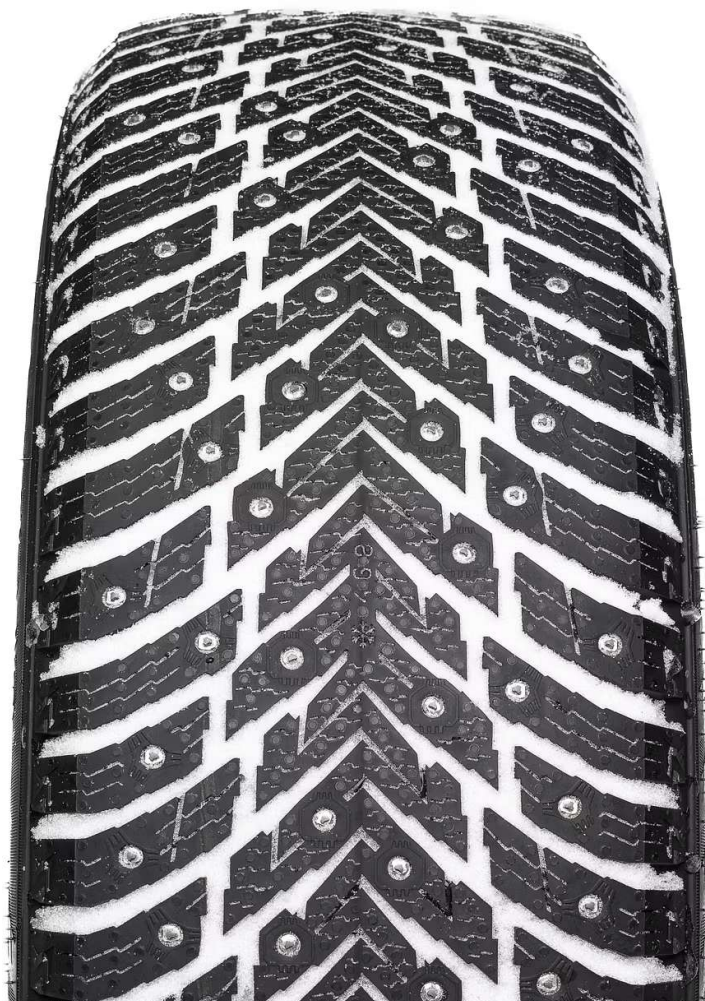


Foto: Juha Kauppinen

Nokian Hakkapelliita 10



BÄST I TEST

8,1 poäng

Pris: 1 870 kr

Antal dubb: 220, utstick 1,1 mm

Tillverkningsland: Finland

Hakka 10 är utmärkt på is. Greppet är enastående och köregenskaperna om möjligt ännu bättre. Det styr snabbt men är ändå lugnt. På snö understyr det lagom mycket men släpper aldrig bak. Lättkört! Barmarksegenskaperna är sämre och varken på våt och torr asfalt är däckets någonsin bättre än snittet men trots medelmåttigt grepp och köregenskaper är däckets lättkört. Det är tyst för ett dubbdäck men aningen spårkänsligt.

Bra: Grepp och köregenskaper på snö och is.

Dåligt: Medelmåttigt på barmark.



Foto: Juha Kauppinen

Continental IceContact 3



7,9 poäng

Pris: 1 869 kr

Antal dubb: 190, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Tyskland

Continental är mycket lättkört på isig väg med bra kontroll och snabba reaktioner, även om bromsgreppet inte är i topp. På snö är grepp och köregenskaper bäst bland testdäcken. På barmark är däckets logiskt och lättkört även om det styr aningen långsamt. Men man förlorar aldrig kontrollen ens vid en undanmanöver. Medelbuller men trögrullat.

Bra: Köregenskaper på all vinterväg, greppet på snö.

Dåligt: Rullmotstånd.



Foto: Juha Kauppinen

Michelin X-Ice North 4



7,7 poäng

Pris: 1 649 kr

Antal dubb: 250, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Italien

Michelin är säkert och lättkört på allainterväglag. Styrningen är inte riktigt exakt på is men däckets förlorar aldrig greppet helt. På snö understyr däckets vill sträva rakt fram, men tappar aldrig greppet bak. På våt asfalt bromsar det hyfsat men kan förlora en del grepp fram vid en undanmanöver. Det är mycket stabilt på spårig väg, tyst och relativt lätttrullat. Ett vilsamt däck på långresan.

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

Dåligt: Våtgreppet.



Foto: Juha Kauppinen

Goodyear UltraGrip Arctic 2



7,6 poäng

Pris: 1 999 kr

Antal dubb: 191, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Polen

Goodyear har väl avvägda egenskaper på is. Det har bra grepp, bromsar bra, klarar kurvor och undanmanövrer. Bara när det blir alldeles för svårt hasar bilen över framhjulen. På snö är däckets lugnt och lättkört. På våt asfalt är greppet inte bland de bättre men det styr fint. Det går stabilt på spårig asfalt men har högt rullmotstånd.

Bra: Välbalanserat med bra köregenskaper på vinterväg.

Dåligt: Rullmotstånd.



Foto: Juha Kauppinen

Bridgestone Blizzak Spike 3



7,3 poäng

Pris: 1 899 kr

Antal dubb: 262, utstick 1,2 mm

Tillverkningsland: Ungern

Bridgestone har ännu fler dubbar än Michelin och bromsar och driver som man kan förvänta sig mycket bra på is. Men styrkänslan är diffus och det är svårt att känna när greppet håller på att förloras. På snö är däckets i allmänhet lugnt men styr man för mycket kan greppet förloras antingen fram eller bak. På våt asfalt styr däckets långsamt och kan tappa greppet bak vid en undanmanöver. På torr väg bromsar det dåligt och styr långsamt.

Bra: Greppet på is, stabilt på spårig väg.

Dåligt: Egenskaper på asfalt, bullrigt, trögrullat



Foto: Juha Kauppinen

Hankook Winter I*Pike RS2



7,3 poäng

Pris: 1 549 kr

Antal dubb: 190, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Korea

Hankook bromsar bra på is och har fint sidgrepp, men styr man för mycket kan det plötsligt släppa bak. Inte roligt! På snö är greppet lite sämre än för de bästa, men däckets är välbalanserat och lättkört. Det är lättkört även på våt asfalt men vid en undanmanöver kan det släppa bak, igen. På torr väg har däckets dåligt grepp, det styr långsamt och bullrar.

Bra: Grepp på is, köregenskaper på snö.

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.



Foto: Juha Kauppinen

Kumho WinterCraft Ice Wi32



7,3 poäng

Pris: 1 489 kr

Antal dubb: 205, utstick 1,2 mm

Tillverkningsland: Korea

Kumho bromsar bra på is och har hyfsat sidgrepp så det är ganska lättkört. Lika lättkört på snö men styr man för mycket kan det sträva rakt fram. På våt och torr asfalt är det ett rätt typiskt dubbdäck med långsamma styrreaktioner. På torr väg vill det gå rakt fram om man styr för snabbt. Dubbarna smattrar ljudligt på asfalt och det vinglar på spårig väg.

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

Dåligt: Vinglar på spårig väg, dubbsmattr.



Foto: Juha Kauppinen

Antares Grip 60 Ice



5,4 poäng

Pris: 1 419 kr

Antal dubb: 103, utstick 1,2 mm

Tillverkningsland: Kina

Antares för inte mycket gott med sig från sitt hemland Kina, utom möjligen korta bromssträckor på asfalt. Det är svårkört på is, för att greppet är uselt och sladdarna plötsliga och vilda i kurvorna. På snö vill det helst gå rakt fram. Men uselt på vinterföre gör det rätt bra på asfalt. Ja, utom att det vill gå rakt fram vid en undanmanöver på våt väg och styr slappt på torr väg. Dessutom: skamlöst dyrt!

Bra: Hyfsat grepp på våt asfalt.

Dåligt: Uselt grepp och köregenskaper på alla vintervägar, is som snö.

ODUBBADE



Foto: Juha Kauppinen

Continental VikingContact 7



7,7 poäng

Pris: 1 699 kr

Tillverkningsland: Tyskland

Continental är så halt att nu byter vi glasögon till de odubbade. Och då är det tyska däckets bland de mest lättkörda, det bromsar bra och klarar snabba ratt rörelser. För att vara odubb, alltså ... På snö styr det exakt och är lättkört. På våt asfalt är det ett typiskt nordiskt odubb och bromsar dåligt men hyfsat sidgrepp ger ändå hyfsade köregenskaper. På torr väg går det bättre.

Bra: Egenskaper på snö, bra grepp på is för ett odubb ...

Dåligt: Våtgrepp.



Foto: Juha Kauppinen

Goodyear UltraGrip Ice 3



7,5 poäng

Pris: 1 569 kr

Tillverkningsland: Polen

Goodyears isgrepp hör till de bästa odubbade. Däcket styr lugnt och man känner när det närmar sig sladd. Sen förlorar man greppet efter hand. På snö fungerar det mycket bra. På våt asfalt är det allra bäst bland de nordiska odubbade. På torr väg styr det lite långsamt men utan problem. Däcket är inte allra bäst på vinterväg, men så bra på barmark att det hamnar i topp. En favorit, bland de odubbade!

Bra: Grepp och köregenskaper på snö. Saknar svagheter.

Dåligt: –



Foto: Juha Kauppinen

Nokian Hakkapeliitta R5



7,1 poäng

Pris: 1 919 kr

Tillverkningsland: Finland

Hakka R5 är lättkört på is, för att vara utan dubb. Även om bromsgreppet inte är i topp hjälper fint sidgrepp körningen. På snö styr det fint och man känner när det närmar sig sladd. På våt asfalt är det sämre med långa bromssträckor och dålig styrning men det släpper inte bak. På torr väg går det lite bättre även om styrningen fortfarande är långsam. Annars är det tyst, lätttrullat och okänsligt för spårig väg.

Bra: Köregenskaper på is och snö, lågt rullmotstånd.

Dåligt: Våtgrepp.



Foto: Juha Kauppinen

Michelin X-Ice Snow



7,0 poäng

Pris: 1 969 kr

Tillverkningsland: Ryssland (2021)

X-Ice Snow med betoning på snö. På is är greppet medelmåttigt, däckets lugnt men styr lite för långsamt och kan tappa greppet fram, bak håller det i bättre. På snö är det ett av de bästa odubbade, lättkört i alla situationer. På våt och torr asfalt styr det långsamt och inexact vilket kan göra en undanmanöver lite vanskelig. Bak håller det alltid i. Det är tyst, stabilt på spårig väg och lätttrullat.

Bra: Grepp och köregenskaper på snö, rullmotstånd.

Dåligt: Egenskaper på torr väg.



Foto: Juha Kauppinen

Hankook Winter I*Cept IZ2



6,8 poäng

Pris: 1 239 kr

Tillverkningsland: Korea

Hankook har hyfsat grepp på is och fin styrkänsla, tills man vrider på ratten lite för mycket, då släpper det fram. Eller bak. På snö är det lugnt och logiskt. På våt asfalt är gränsen mellan grepp och sladd snäv, Man vet aldrig hur mycket däcken tycker att man styr och ibland förlorar man greppet bak. På torr väg känns däckets mjukt och tappar greppet fram när man styr för snabbt eller för mycket. Spårig väg känns direkt.

Bra: Bromsgrepp och framkomlighet på is, rullmotstånd.

Dåligt: Egenskaper på våt väg.



Foto: Juha Kauppinen

Kumho WinterCraft Ice Wi51



6,8 poäng

Pris: 1 259 kr

Tillverkningsland: Korea

Kumho bromsar fint på is och har till en början bra sidgrepp, men gränsen till sladd är skarp och plötsligt far det iväg. Oftast går det att få tillbaka greppet rätt snabbt. På snö är däckets lugnt och behåller greppet bak även i tuffa situationer. På asfalt är greppet hyfsat, styrningen lite långsam, det går gärna lite för mycket rakt fram vid en situation men det släpper aldrig bak. Stabilt på spårig väg och lättrullat.

Bra: Bromsgrepp på is, rullmotstånd.

Dåligt: Köregenskaper på is.



Foto: Juha Kauppinen

Falken Winterpeak F-Snow 1



6,5 poäng

Pris: Ca 1 570 kr

Tillverkningsland: Turkiet

Med tungan rätt i mun är Falkens isgrepp riktigt bra, har man tur kan det bli några fina varvtider. Men gränsen till sladd är snäv och plötsligt sitter man där med problem, som kan redas ut, med lite extra tur. På snö fungerar det bättre med fint broms- och sidgrepp men det styr långsamt, en undanmanöver kräver att man är snabb med att parera returerna med ratten. På våt asfalt bromsar det hyfsat men sidgreppet är dåligt. En undanmanöver kan bli för svår och på torr asfalt kan undanmanövern sluta med bakvagnssladd.

Bra: Bromsgrepp på snö, tyst, stabilt på spårig väg.

Dåligt: Köregenskaper, mest på våt asfalt.



Foto: Juha Kauppinen

Pirelli Ice Zero Asimmetrico



6,2 poäng

Pris: 1 599 kr

Tillverkningsland: Kina

Pirelli har hyfsat bromsgrepp på is, men dåligt sidgrepp gör det svårkört. Så länge allt är lugnt är det lugnt, men sen blir det plötsligt jobbigt. På snö bromsar det dåligt, men styr fint och far inte iväg i plötsliga sladdar. På våt väg går det gärna rakt fram när man vrider för snabbt på ratten. På torr väg är greppet inte heller något att hålla i handen och spårig väg känns spårig.

Bra: Köregenskaper på snö.

Dåligt: Sidgrepp på is, köregenskaper på våt asfalt.



Foto: Juha Kauppinen

Linglong Nord Master



6,1 poäng

Pris: 899 kr hos Svenska Gummihuset

Tillverkningsland: Kina

Med Linglong börjar stekpannan bli så het att smörklickarna inte vet vart de ska ta vägen. Isgreppet är synnerligen lågt, det styr hyfsat men så halkar det plötsligt iväg. Tungan rätt i mun hjälper föga. På snö är det mera lättkört, om man tar det försiktigt. Sen far det iväg igen. Våt asfalt är mammas gata men på torr väg blir det problem med styrningen. Hmm, ett vinterdäck för våt asfalt? Något vi inte förstår?

Bra: Egenskaper på våt asfalt.

Dåligt: Allt annat. Värst är knappt märkbart isgrepp.



Foto: Juha Kauppinen

Bridgestone Blizzak Ice



6,0 poäng

Pris: 1 799 kr

Tillverkningsland: Japan

Blizzak har inte det bästa isgreppet men är ändå lugnt att köra utan otrevliga överraskningar. På snö är sidgreppet dåligt och sladdarna alltid nära. En gång för evigheter sedan testade vi en Mazda 3 på asfalt. Biltest, alltså. Med Blizzak. Jag fick åka till importören för att förstå vad som var fel. Det var däckerna. De har inte blivit bättre. På våt väg sladdar däckerna allvarligt, fram eller bak. På torr väg går det bättre, men styr långsamt.

Bra: Lugnt på is (så länge allt är lugnt). Stabilt på spårig väg.

Dåligt: Köregenskaper på våt asfalt.



Foto: Juha Kauppinen

Nordexx WinterSafe 2



6,0 poäng

Pris: 670 kr hos bythjul

Tillverkningsland: Kina

Nordexx WinterSafe, är det kortnamnet för Nordexit Winterunsafe? i så fall ett passande namn. Isgreppet är uselt, det styr till en början acceptabelt, men tappar snabbt greppet. På snö är det lättkört, om man tar det superlugnt, för det bromsar dåligt. Och på våt asfalt är det allra sämst av alla testdäcken, det sladdar hela tiden och försöker man sig på en undanmanöver går det inte alls. Det är inte mycket bättre på torr väg. Säkrast är nog en snabb sorti, för däckets.

Bra: Köregenskaper i sakta mak på snö.

Dåligt: Isgrepp, våtegenskaper, tja, det mesta.

BONUSTEST: SLITNA OCH UDDA DÄCK



Foto: Juha Kauppinen

Nokian Hakka 8, slitet



5,8 poäng

De fyra år gamla Hakka 8, en gång i tiden testvinnare flera år i rad, har kvar alla sina 190 dubb i varje däck. Men dubbutsticket är bara 0,6 mm jämfört med 1–1,2 millimeter i de nya dubbdäcken. Och halva mönsterdjupet. Det påverkar isgreppet mer än man kan tro. Det är sämre än många av de nya odubbade däcken, både bromsförmågan och sidgreppet. På snö påverkar det halverade mönsterdjupet ännu mer och Hakka 8 har halkat ner till det centraleuropeiska träsket, i klass med No Season-däcken.



Foto: Juha Kauppinen

Continental WinterContact S1, odubbat, slitet



5,2 poäng

Vårt odubbade Continental från 2015 har också kvar hälften av sitt mönsterdjup, och vi plågade det i våras i vårt sommardäckstest (så det har inte torkat i ytskiktet). Men trots att det förlorat mycket av sitt vintergrepp är det fortfarande bättre än centraleuropeiska och All Season-däck (Autobahn- och No Season-däck) på is och snö. Men det förlorar rejält jämfört med de båda katterna bland hermelinerna på asfalt där nordiska odubbade däck aldrig är bra, varken nya eller slitna.



Foto: Juha Kauppinen

Continental WinterContact TS870, centraleuropeiskt vinterdäck



5,6 poäng

Pris: 1 399 kr

Vintrarna i Centraleuropa är milda men det kan komma snö som snabbt blir slask. Annars är det mest våt asfalt och det är de väglagen som de så kallade Autobahndäcken är utvecklade och tillverkade för. För att köra snabbt och stabilt på mestadels våt asfalt och på asfalt blev det fina resultat i vårt test. Vi blev överraskade av hyfsade snöegenskaper och faktiskt ett visst, mycket litet, grepp på is. Men våga vägra Autobahndäcken, om det inte är just där du ska köra (fort) i vinter.



Foto: Juha Kauppinen

Continental AllSeasonContact

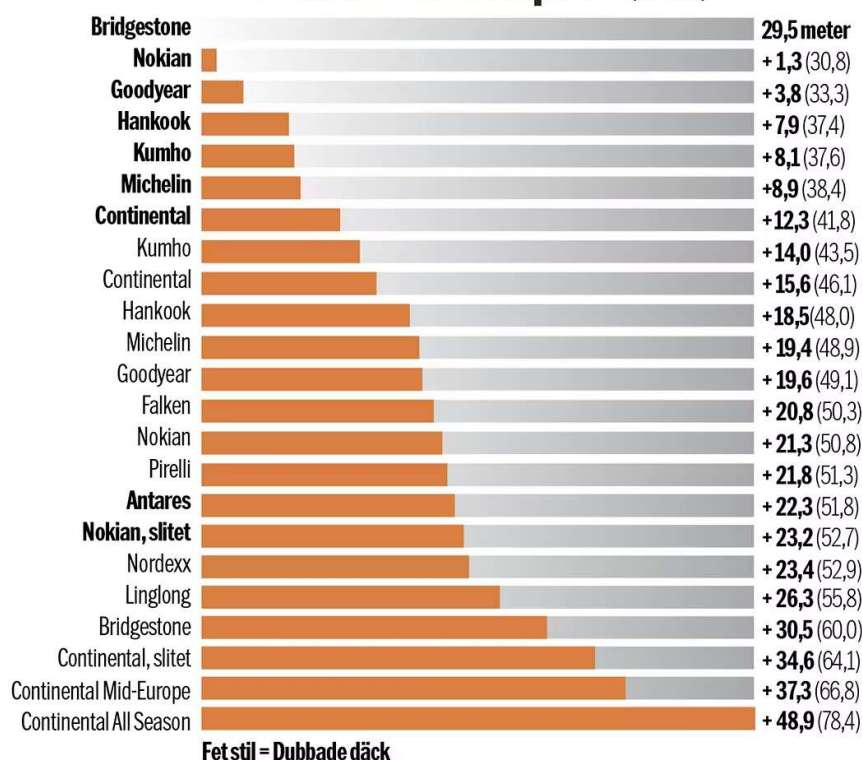


4,7 poäng

Pris: 1 329 kr

All Season-däcken blir allt mer populära nere i Europa och i England där vinterväglag hör till ovanligheterna. En kompromiss som ska duga både sommar som vinter men som varken är bra som sommar- eller vinterdäck. Och här i Sverige är de definitivt No Season-däck. Godkända som vinterdäck med rätt symbol på däcksidan (tre fjälltoppar). Volvo försökte lansera dem som ett säkert alternativ året runt men kom på bättre tankar. Egenskaperna på is är sämre än usla. På snö hamnade de i vårt test i nivå med de slitna och allra sämsta nydäcken. På barmark närmar det sig ett sommardäck, i alla fall så länge man kör som folk.

Bromssträcka på is (meter)



GRAFIK: Elsa Johansson

Priser från nätet:

► Alla priser om inte annat anges från dackonline.se som är registrerat i Tyskland och inte följer svensk lag när det gäller återvinningsavgiften. Bland annat därför kan de hålla lite lägre priser. [Bythjul](#) och [Svenska Gummihuset](#) är svenska företag och betalar skrotningsavgiften enligt reglerna.

► Den som köper på nätet får komma överens med en gummiverkstad om montering och balansering, som förstås verkstaden vill ha betalt för.

Så sitter dina dubbar som berget:

► Nej, dubbarna ramlar inte loss. I varje fall inte om man börjar med att köra in däckens försiktigt de första 50 milen. Vrid inte på ratten när bilen står still, gasa i väg försiktigt, tvärnita inte om du inte måste och ta det försiktigt i kurvorna så sitter dubben kvar däckens hela livslängd.

► Det är också en god idé att rugga upp gummits ytskikt. Både när däckens är nya och varje år när du sätter på dem på hösten. Några mil på asfalt före halkan är perfekt. Och det gäller både dubbade och odubbade däck.

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 bromstester 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, objektivt: Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare. I olika temperatur.
- ▶ Köregenskaper på snö, objektivt: Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare.
- ▶ Köregenskaper på is, 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 snö, subjektivt: Vi kör på en snöbana, 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 resultatet till bränsleförbrukning.

ANNONS

Däcktester

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

