

VINTERDÄCKTEST

ÅRETS
VIKTIGASTE
DÄCKTEST



ALLT OM
BILEN

PROV-
KÖR!



TESLA MODEL Y

Rymligare än Model 3, billigare än Model X. Vi provkör nykomlingen!

Nr 20 • 23 sep 2021, årg. 74 • teknikensvarld.se

BLUFFANNONSER

NYA SÄTTET
SOM TJUVARNA
LURAR DIG PÅ
BLOCKET

TEST

FÖR ALLA VÄGAR



FYRHJULSDRIVNA FAMILJEKOMBIS

Skoda Octavia Scout • Subaru Outback
Volvo V60 Cross Country • Audi A4 allroad

PROVKÖRDA



VI KÖR KIA EV6

Går 50 mil, har 800-voltssystem



PORSCHE MACAN

Fler hästar och vassare körupplevelse

BILSPIONEN: NYA
BMW 5-SERIE



TIDSAM 0486-20
Pris 82 kr
Norge 99 nkr
Finland €9.9
20
7 438804 846020
RETURVECKA 40

TEST

**Teknikens
Världs**

VINTERDÄCKTEST 2021

Vi testar allt från de senaste nyheterna på marknaden till etablerade testvinnare samt några av marknadens billigaste utmanare – allt för att du ska köra på rätt däck i vinter! **Men vad är rätt för dig?**

TEXT: LINUS PRÖJTZ, TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: PATRIK LINDGREN



nnan vi går in på alla detaljer kring årets stora vinterdäcktest med 18 deltagande däck så ska vi stryka ett tjockt, fett rött streck under följande – däcken är din enda kontakt med verkligheten när du kör din bil. Visst låter det högt travande? Men så är det, för det spelar ingen roll hur teknikladdad och extremt säkerhetsutrustad din bil är, om däcken är skit så kan inte finesserna arbeta som det är tänkt. Fyra kontaktytor tillverkade av bland annat gummi, plast och metall avgör greppnivån, vilket i förlängningen avgör bland annat bromssträcka och antisladdsystemens funktion. För det är ju där det händer, i kontakten mellan däck och underlag. Där byggs grepp – eller inte. Vilket får mig att tänka på Pirelli som redan 1994 lanserade den grymt träffande reklamkampanjen där niofaldige OS-guldmedaljören och friidrottslegenden Carl Lewis stod startklar för ett löparlopp – med röda höglackade damskor på fötterna. Inte ett däck i sikte, men budskapet var lika enkelt som smart och håller självklart än idag – power is nothing without control. Så sant som det är sagt och vi i testlaget kan

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare och reporter hos Teknikens Värld i drygt 20 år och ansvarig för våra däcktester sedan 2001. Har kört en del racing, men testar desto mer.



RUBEN BÖRJESSON

Ruben har varit aktiv inom internationell motorsport, förarinstruerande samt biltestande under hela sitt liv. Extremt erfaren.



Fyra kontaktytor tillverkade av bland annat gummi, plast och metall avgör greppnivån...

bara hålla med. Det är ju därför vi testar däck, för att hitta bästa kontrollen. Bästa greppet. Smartaste kombinationen av egenskaper. Så att ditt däckval ska ge dig den absolut bästa kontakten med verkligheten.

I ÅRETS deltagarlista är det främst två nyheter som sticker ut. Nokians nya dubbad Hakkapeliitta 10 och Continentals mellaneuropeiska dubbfria WinterContact TS870. När det gäller Nokian-däcket så är det med spänd förväntan vi närmar oss den nya finska produkten. Under de senaste åren har Nokian inte varit på topp i våra tester, helt enkelt för att de oftast inte lyckats få fram en bra kombination av egenskaper – hur blir det nu? Continentals nya mellaneuropeiska var faktiskt med under första delen av förra årets test, men pandemin satte stopp för marknadsintroduktionen under 2020 och vi valde att plocka ur det ur testet. Men nu är det skarpt läge för WinterContact TS870 och för övriga 17 deltagare – låt testet rulla igång!

»



OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17

► Hur mycket sticker dubben ut från däck? Skillnad på någon tiondels millimeter ger skillnader i grepp!



POÄNGAVDRAG

Däck som presterar uselt i något deltest straffas med poängavdrag. Vår ambition är att premiera däck med jämn prestanda och det är tydligt – en testvinnare ska inte vara bäst på det mesta men uselt på något annat. Den kompromissen kan vara rent ut sagt farlig. Just därför kommer alla däck som får betyget 1 (vid poängskala 1-10) eller 2 (vid poängskala 2-20) i något deltest att få 10 poängs avdrag.



TESTADE DÄCK I ÅR

OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17



■ **Dubbat:** I testet har de flesta dubbdäck hastighetsklass T (190 km/h), bara Landsail sticker ut med hastighetsklass H (210 km/h). Dubben har historiskt sett gett den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Historiskt sett har även ett dubbdäcks prestationsnivå på just is försämrats snabbare än ett odubbat när det slits för att dubbarna tappar skärpan. Vi har även sett sämre komfort och mitt emellan-prestanda på våta vägar samt att de tidigare har rullat tyngre. Hur blir det i år?



■ **Nordiska dubbfria:** Däck oftast med hastighetsklass T (190 km/h), men här ser vi även R (170 km/h, Nokian Hakkapeliitta R3) och H (210 km/h, Michelin X-Ice Snow). Vinteregenskaperna har utvecklats mycket de senaste åren. De rullar tyst, lätt och är ofta ett bra miljöval, men har historiskt sett ofta sämre stabilitet på barmark och brukar ha svårt att prestera bra på våta vägar.



■ **Mellaneuropeiska dubbfria:** Däck med hastighetsklass H (210 km/h) i testet. Dessa däck är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt. Något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vinteregenskaper – i övrigt brukar de vara usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de på is och snö. Men de är relativt tysta, hyfsade miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet.



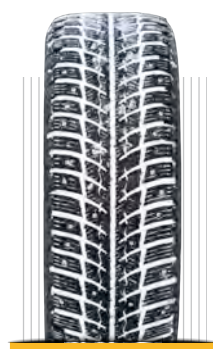
**Continental
IceContact 3**
Pris: 2 000 kr/st.
Antal dubb: 180.



**Gislaved
Nordfrost 200**
Pris: 1 500 kr/st
Antal dubb: 130.



**Goodyear
UltraGrip Artic 2**
Pris: 2 000 kr/st
Antal dubb: 190.



**Landsail ice
STAR iS33**
Pris: 900 kr/st
Antal dubb: 100.



**Michelin X-Ice
North 4**
Pris: 2 000 kr/st
Antal dubb: 257.



**Nexen WinGuard
winSpike 3**
Pris: 1 200 kr/st
Antal dubb: 192.



**Nokian
Hakkapeliitta 10**
Pris: 2 200 kr/st
Antal dubb: 224.



**Pirelli
Ice Zero 2**
Pris: 1 600 kr/st
Antal dubb: 192.



**Continental Viking
Contact 7**
Pris: 1 800 kr/st.



**Goodyear UltraGrip
Ice 2**
Pris: 1 700 kr/st.



**Goodride SW618
Winter**
Pris: 900 kr/st.



**Michelin X-Ice
Snow**
Pris: 1 800 kr/st.



**Nokian
Hakkapeliitta R3**
Pris: 1 800 kr/st.



**Pirelli Ice
Zero FR**
Pris: 1 600 kr/st.



**Bridgestone
Blizzak LM005**
Pris: 1 600 kr/st.



**Continental
WinterContact
TS870**
Pris: 1 700 kr/st.



**Michelin
Alpin 6**
Pris: 1 700 kr/st.



**Nokian WR
Snowproof**
Pris: 1 400 kr/st.



BROMSEGENSKAPER



Vi kastar oss direkt in i bromstesterna som visar på intressanta resultat. Direkt blir det tydligt att 2021 är dubbdäckens år med Goodyear och Pirelli i delad ledning med alla delresultat sammanräknade. Vi ser även att årets mest emotsedda nyhet, dubbade Nokian Hakkapeliitta 10, lurar i vassen alldeles bakom de bägge i täten. Är detta ett tecken på vad som ska komma längre fram i testet? Kommer det finska däckets att slåss om totalsegern?

IFJOL VAR Michelin trygga i toppen med alla sina tre däck i topp-sju, men inte i år. Konkurrenterna har uppgraderat, något som om inte annat Nokian visar med sitt dubbdäck.

Samtidigt märker vi att Michelin-däcken presterar på liknande vis som ifjol vad gäller styrkor och svagheter.

Continental brukar vara i den absoluta toppen vad gäller bromsprestanda, men inte i år. Förvisso är Continental ContiVikingContakt 7 bästa nordiska dubbfria i testet, men det fattas lite här och där för att kunna konkurrera om grensegern. För dubbade IceContact 3, märks en ytterligare något svagare prestation, vilket kanske beror på de tidigare dubbproblemen som drabbat däckmodellen. Ursprungligen utvecklades vår testade dimension med de så kallade FlexStud-dubbarna, en ny dubbtyp där gummi ersatte aluminium i dubbkroppen. Men efter stora bekymmer med dubbar som ramlade ur däckens valde Continental att dra tillbaka FlexStud från marknaden. Vilket innebär att

Continental brukar vara i den absoluta toppen vad gäller bromsprestanda, men inte i år.

vårt testade däck har aluminiumdubb (med hårdmetallkärna), men egentligen borde vara utvecklat för FlexStud. Spelar det någon roll? Vi märker i alla fall att bromsprestanda inte riktigt är på den nivå där den brukar vara.

► Den skarpsynte ser att bilen svänger en aning, med andra ord genomförs inget bromsprov just här och nu. Men säkert snart.



VINTERDÄCKSAKTA

- Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut påvisar ökat vägslitage med fler dubbar i däck. Vi har mellan 100 och 257 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däck.
- STRO Scandinavian Tire and Rim Organisations lista över godkända vinterdäck gäller inte längre. Sedan 1 maj 2021 gäller nya märkningar på vinterdäck. Det som du framöver ska titta efter på däcksidan är dels märkningen alptopp/snöflinga, kallad 3PMSF (three-peak mountain snowflake, se bild), och dels isgreppsmärkningen. Om däck har den förstnämnda

märkningen så är det enligt lag ett godkänt vinterdäck. Om däck även har isgreppsmärkningen så är det, som det står på Energimyndighetens hemsida, anpassat för isiga vägar i Norden, men märkningen är inget lagkrav.



► Gällande märkningar från 1 maj 2021.

- Alla uttjänta däck ska återvinnas. Återvunnet gummi finns bland annat i konstgräsmattor, viss typ av dränering och vattenrening samt som energi till framför allt cementindustrin.

UPPSTICKAREN NEXEN, som tidigare knappast rosat testerna, plockar rejält med poäng i bromstesterna. Den koreanska däcktillverkaren visar gång på gång att de vill upp i hierarkin, något som vi ser extremt positivt på. Fler på toppen gynnar nämligen dig, kära konsument.

Gislaved NordFrost 200 börjar däremot på sämsta möjliga vis. Bottenresultatet vid tester på vått underlag innebär att vi kommer dra bort tio poäng från totalpoängen vid sammanställningen. Detta för att Gislaved är tveklöst sämst på vått. Gör om, gör rätt säger vi samtidigt som vi noterar att det en gång så anrika och kvalitetsosande varumärket från just Gislaved numera är en produkt som återvinner gammal Continentalteknik. Synd. »

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Goodyear		20	18	5	5	48
Pirelli		20	16	6	6	48
Nokian		20	16	5	5	46
Continental		16	20	4	5	45
Goodyear		14	20	5	6	45
Michelin		18	16	4	5	43
Nexen		16	16	5	5	42
Bridgestone		6	16	10	9	41
Continental		16	18	3	4	41
Landsail		14	14	7	6	41
Michelin		12	18	4	5	39
Pirelli		12	18	3	6	39
Continental		2	16	9	10	37
Nokian		12	16	4	5	37
Michelin		2	14	9	10	35
Gislaved		12	16	1	4	33
Goodride		6	16	4	5	31
Nokian		2	12	8	9	31

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0, medan vått och torrt bedöms utifrån en tiogradig skala där tio är högsta poäng. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. Is- och snötesterna är körda på testbanor med extrem tonvikt på repeterbara förhållanden. Våttesterna är körda på bana med kontrollerad väta och torrbromsningen är körd där vi kör den absoluta majoriteten av våra bromstester - Björkvik Ring.

VÄGEGENSKAPER



Nokians nya dubbdäck, Hakkapeliitta 10, fortsätter att imponera – tar här en sammantagen grenseger. Men innan vi går in på detaljerna ska vi kolla lite historiskt. För Nokian har i våra tester under årens lopp haft svårt att leverera det där testvinnande greppet. Så även med föregångaren Hakkapeliitta 9. Men så till förra årets test märkte vi skillnad, plötsligt grepade Hukka 9 bättre än tidigare. Exakt vad som hade utvecklats vet vi inte, men vi ser nu att lärdomarna fick fäste och följde med till det nya dubbdäcket. Okej, svagheter på vått underlag kvarstår men det är egentligen bara dubbade Pirelli (bland dubbdäcken i toppen) som sticker ut med hyggliga prestanda på vått. I övrigt är det ytterst mediokra greppnivåer på vått som gäller.

Glädjande nog ser vi inga riktiga

klavertramp i något av deltesterna och just därför blir det inga poängavdrag i sammanställningen. Förvisso presterar de mellaneuropeiska dubbfria däcken dåligt på is och flertalet dubbade och nordiska dubbfria har svårt på vått – men prestandan är i alla fall inte så dålig att den ska straffas. På snö märks det tydligt att alla däcken har lättare att bygga grepp och prestanda, skillnaderna är små – inte minst när vi betraktar de dubbade och nordiska dubbfria däcken. Det som främst skiljer ett riktigt bra presterande däck från ett som bara är bra är skärpan i egenskaperna. Greppet är lite tydligare, bilen reagerar snabbare och bättre när vi styr samtidigt som alla sladdtendenser hålls i schack. Snabbt och säkert helt enkelt, med betoning på säkert.

Continental plockar fina poäng med sitt nordiska dubbfria, vilket även Pirelli och Michelin gör. Isgreppet hos dessa tre är riktigt imponerande, allra mest när vi testar på lätt

Vi tar ett helhetsgrepp kring däcken och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck innebär det ju inte att däcken rullar på snö och is hela tiden...

VINTERDÄCKTIPS

SÅ KÖR DU MILJÖVÄNLIGT PÅ VINTERN!

Kyla, vinterväglag och vinterdäck drar mer bränsle. Här får du några tips för att motverka det!

- 1** Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning. Samma sak gäller både laddhybrider och elbilar.
- 2** Kör bara några billängder på ettans växel. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 r/min, ännu tidigare med diesel. Hoppa över någon växel om det går, kör på högsta möjliga växel.
- 3** Planera så att du slipper broms och onödiga stopp. Jämna ut ryckigheter i köer genom att hålla avstånd till framförvarande. Motorbromsa i stället för fotbromsa. Moderna motorer stänger snabbt av bränsletillförseln när du släppt gasen. Ända ner till 1 000–1 200 r/min. När du kommer
- 4** Kör du laddhybrid eller elbil så blir räckvidden på el kortare ju kallare det är ute. Se till att ladda ända tills du kör iväg så att kupén och batteri är uppvärmt. Att dra på värmen i kupén kostar el så ha inte onödigt varmt i kupén. Räckvidden på vintern kan minska med ända upp till 50 % jämfört med körning i normal sommartemperatur. Se till att du har bilen inställd på kraftigaste motorbroms/regenerering så blir det laddning tillbaka till batterierna i stället för bara värme när du bromsar.
- 5** Takbox och skidställ ska monteras av när de inte används. Valservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.

sliten is som motsvarar det du oftast råkar ut för i trafiken.

De mellaneuropeiska dubbfria däcken presterar inte alls lika bra på is, vilket inte kommer som någon överraskning. Isgreppet är marginellt samtidigt som snögreppet är desto bättre och våtgreppet är svårslaget. Med andra ord riktar sig däcktypen till dig som mest trafikerar våta och torra vägar, där prestandan är väldigt lik den som året-runt-däck uppvisar.

Vi tar ett helhetsgrepp kring däcken och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck innebär det ju inte att däcken rullar på snö och is hela tiden, snarare tvärtom. Bortsett från Norrlands inland, där förhållanden brukar vara stabila, så bjuder vintervägarna i vårt avlånga land på alla typer av underlag. Kanske allra mest under en mild vinter som den senast passerade.

Alla däcken bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller centraleuropeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Arvidsjaur strax söder om Polcirkeln i Sverige. Våttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad väta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få, kanske den enda, banan i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubbdäcken.

IS- OCH snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Nokian	■	20	20	4	44
Continental	■	18	20	4	42
Pirelli	■	16	20	5	41
Michelin	■	18	18	4	40
Pirelli	■	18	16	6	40
Continental	■	16	20	3	39
Michelin	■	18	18	3	39
Goodyear	■	16	16	6	38
Goodyear	■	14	18	5	37
Nokian	■	16	16	5	37
Gislaved	■	14	18	3	35
Continental	■	10	14	10	34
Michelin	■	10	14	9	33
Nexen	■	10	18	5	33
Goodride	■	10	16	5	31
Bridgestone	■	8	12	10	30
Nokian	■	8	12	9	29
Landsail	■	6	16	6	28

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

LÄS MER...

På nästa uppslag kan du läsa om hur de olika däcken svarade på underlagen snö, is och våt asfalt!

► Hur får man ett däck att fungera både på vått vid plusgrader och på is vid minus 15? Dessvärre är det ingen som har svaret. Ännu.



SÅ GICK DET PÅ SNÖ, IS OCH VÅT ASFALT

DUBBAT

Is- och snöunderlag

Nokian sätter ribban direkt genom att vara bäst både på snö och is. Vid istesterna sticker det finska däckets ut genom bäst greppnivå samtidigt som däckets prestanda gör bilen härligt lätt att hantera på det hala underlaget. Inga plötsliga greppbortfall, inga konstigheter med sladdande bakvagn. Bara följsam grepputveckling och harmoniskt beteende. Mycket bra och trevligt. Continental verkar ha tappat lite av sitt isgrepp, kanske beror det på tillbakagång till aluminiumdubb? Oavsett så fattas lite av det där sköna och exakta greppet som IceContact 3 tidigare uppvisade, men på snö fattas inget. Dubbade Michelin X-Ice North 4 är också skönt greppigt och följsamt på både is och snö. Pirelli tappar lite på is och lite mer på snö. Greppet är helt enkelt inte lika bra, men Pirelli-däcket klarar sig trots det mycket bra just tack vare liknande följsamhet i grepputvecklingen som Nokian. Vilket på helt

vanlig svenska innebär att bilen blir lättkörd även med Pirelli på. Nexen visar dessvärre på isen att prestanda från bromstesterna inte håller i sig.

Vått underlag

Våta vägar är inte dubbdäckens paradgren och faktum är att bara Pirelli och Landsail klarar av att leverera godtagbara prestanda på vått – men bara Pirelli kan kombinera det med vettiga prestanda på is och snö. Sammantaget märks fortfarande, liksom så många gånger tidigare, en uppenbar svårighet för dubbdäcken att prestera på vått. Där ser ni eftergiften och bristen i kompromissen för att kunna bygga bra is- och snöprestanda. Nokian, som är bäst på is och snö, får kämpa för att leverera knappt godtagbara prestanda på vått. Vilket innebär att Nokian landar i samma liga som Continental, Michelin och Goodyear.

NORDISKT DUBBFRITT

Is- och snöunderlag

Där Continentals dubbdäck har tappat en smula, där levererar det nordiska dubbfria ContiViking-Contact 7 riktigt bra. Körda i direkt jämförelse mot dubbdäck och mellaneuropeiska dubbfria märks en näst intill testvinnande prestanda på is. Greppnivån är bitvis bättre än för bästa dubbdäcken på vår dubbrivna is, men grepputvecklingen är inte lika bra som hos dubbdäcken. Vilket innebär att hos de dubbfria däcken har du grepp, eller inte. Okej, det är att hårdra det hela för de bästa nordiska dubbfria uppvisar imponerande följsamhet i grepputvecklingen – men de når inte dubbdäckens nivå. På snö däremot är det ingen skillnad, här är de bästa nordiska dubbfria grymt bra och förtroendeingivande. Greppnivån är riktigt hög vilket tillsammans med följsamhet i grepputvecklingen gör vår Volvo V60-testbil riktigt enkel att hantera på snöbarnorna. Vilket är precis vad vi söker – däck som



► Smällkalla vintern med det där sträva greppet som gör att däcken skriker när du svänger.

MELLANEOPEISKA DUBBFRIA

gör bilen lättkörd i svåra situationer, som ger dig bästa kontakten med verkligheten.

Vått underlag

Precis som för de dubbade däcken så lider alla nordiska dubbfria däcken sig igenom testerna på vått underlag. Anledningen är lika enkel som självklar, för att kunna konstruera bra grepp på is och snö så har tillverkarna fått betala med grepp på vått. Med ett däckmönster som består av små, små klackar och riktigt mjukt gummi blir uppträdandet svampigt och greppet vill liksom inte riktigt infinna sig. Det går inte heller att finna någon form av exakt uppträdande, däcken är alldeles för mjuka. Goodyear klarar sig bäst, men nivån är ytterst medioker. Så Goodyear klarar sig hyfsat, men inte bättre än så. Skillnaderna internt mellan de nordiska dubbfria däcken är små.

Is- och snöunderlag

Det räcker med ett par kurvor ute på den isbelagda testbanan, så kommer resultaten rusande rakt emot oss – mellaneuropeiska dubbfria däck har uselt isgrepp. Så är det bara, de är konstruerade för våta och torra vägar vilket innebär en betydligt hårdare och fastare konstruktion – framförallt vad gäller mönstrets utformning och gummiblandning. Continental och Michelin presterar bäst av de fyra, men det är långt ifrån bra. Om isprestanda finns med på din behovsspecifikation inför ett vinterdäcksköp så ska du välja dubbat eller nordiskt dubbfritt. Förvisso har det hänt att något mellaneuropeiskt dubbfritt däck har överraskat med godtagbara isprestanda – men inte i år. Ifjol presterade Nokian WR Snowproof klart bättre på isen, men den prestationsnivån verkar ha försvunnit från modellen i fråga. På snö går det bättre, men inte bra. Skillnaden är att på snö finns det ett uns av

hanterbarhet och smidighet i hur bilen uppträder med denna däcktypen monterad – främst med Continental och Michelin. Men återigen, du ska inte köpa mellaneuropeiska dubbfria om det är is- eller snögrepp du efterfrågar.

Vått underlag

Det här är mammas gata för den här däcktypen. Prestandan på vått underlag är snudd på lika bra som för ett sommardeck, vilket innebär stora greppreserver tillsammans med utmärkt hanterbarhet. Continental och Bridgestone får full pott på det här underlaget och de får det genom att de gör testbilen härligt enkel att köra. Hemligheten är ingen hemlighet, bara en stor mängd grepp vilket även reflekteras i lägst varvtider runt testbanan. Skillnaden gentemot de bästa dubbade eller nordiska dubbfria däcken är enorm, det känns verkligen som att köra en helt annan bil med mellaneuropeiska dubbfria monterade.



► Vid våthandlingstesterna får vi även en subjektiv bild över hur däck klarar stående vatten.



► Spårbunden testbil och extremt god repeterbarhet kännetecknar testmetoden.

VATTENPLANING



Resultaten från vattenplaningstesterna visar i stort på exakt samma trender som vi sett under lång tid. De mellaneuropeiska dubbfria däckens presterar bäst,

helt tack vare sin fastare konstruktion och det faktum att de är framtagna för att vara bäst vid just våta och slaskiga vägar. De bägge nyheterna Bridgestone Blizzak LM005 och Continental WinterContact TS870 klarar sig bäst av alla, med Michelin Alpin 6 strax bakom.

Dubbdäcken tar vid på resultatlistans mittfält och de nordiska dubbfria däckens klarar sig sämst vid vattenplaning – ingen överraskning där med andra ord. Anledningen till de nordiska dubbfria däckens brist på prestanda vid vattenplaning beror helt och hållet på deras mjukare konstruktion. Mjukare gummiblandning och ett däckmönster med flera små i stället för färre stora gummilackar ger bra is- och snögrepp, men detta fungerar inte vid vattenplaning. Det mjukare mönstergummit kollapsar och vattnet har ingenstans att ta vägen, just därför planar denna däcktyp tidigare. Samtidigt ska vi tillägga att spridningen, från bäst till sämst, är mindre i år än vad vi normalt ser. De sämsta däckens är något bättre än tidigare samtidigt som de bästa inte är fullt lika bra.

MEN PÅ ett par punkter sticker årets testresultat ut radikalt. Allra mest beroende på resultatet som dubbade Continental IceContact 3 står för. Genom att klara 70,7 km/h i testet så presterar det lika bra som de mellaneuropeiska dubbfria däckens och radikalt mycket bättre än sina dubbade konkurrenter. När vi jämför med hur IC 3 klarade sig 2019 så skiljer det enormt mycket mot idag – från 56,8 till 70,7 km/h. Som om det handlade om två olika däcktyper, så stora är skillnaderna.

En stor del av förklaringen till varför hittar vi i det numera avsevärt hårdare

mönstergummit. Efter att Continental dragit tillbaka IceContact 3 från marknaden under vintern 2020 (på grund av problemen med den gummiklädda så kallade FlexStud-dubben) har de konstruerat om däckets rejält, något som vi även märkt på bland annat sämre isgrepp. Däcket uppträder klart annorlunda och, som synes, så har vattenplaningsegenskaperna blivit radikalt mycket bättre.

Ett annat däck som presterar bättre än konkurrenterna inom gruppen är nordiska dubbfria Goodyear Ultragrip Ice 2. Förvisso är det klart efter de bästa däckens i deltestet, men samtidigt är det betydligt bättre än övriga nordiska dubbfria – något som Goodyears nordiska dubbfria däck varit flera gånger tidigare. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Bridgestone	■	72,9 km/h	10
Continental	■	72,8 km/h	10
Michelin	■	71,4 km/h	9
Continental	■	70,7 km/h	9
Nokian	■	68,4 km/h	8
Landsail	■	66,1 km/h	7
Goodyear	■	63,0 km/h	6
Gislaved	■	61,4 km/h	5
Goodyear	■	61,5 km/h	5
Michelin	■	60,1 km/h	5
Nexen	■	58,8 km/h	4
Pirelli	■	58,3 km/h	4
Michelin	■	58,1 km/h	4
Goodride	■	58,0 km/h	4
Continental	■	56,3 km/h	3
Nokian	■	56,3 km/h	3
Nokian	■	56,2 km/h	3
Pirelli	■	56,1 km/h	3

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

SÅ GÖR VI VATTENPLANINGSTESTERNA

Ett bra vattenplanande däck klarar även slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten varit samstämmiga. Samtidigt har vi lärt oss att det är extremt svårt, snudd på omöjligt, att få till en korrekt repeterbarhet vid slasktester. För dig som kör mest motorväg i södra delen av Sverige så kan ett mellaneuropeisk dubbfritt däck därför vara ett alternativ. Men tänk på att det är stor spridning mellan bra eller dåligt i den här kategorin av

däck – därför avråder vi från däckmodeller vi ej har testat.

Testerna körs på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbanden för att alla testdäck ska gå i exakt samma spår. Mätvärdena registreras under acceleration och vattenplaningen inträffar när drivhjulsgreppet går förlorat. Mätningen avbryts när de spinnande hjulen roterar 15 procent snabbare än bilens faktiska hastighet.

ÄLGTEST



Vårt undanmanöverprov älgtestet har visat sig kunna innebära rejäla problem för såväl bilar som däck under årens lopp. Men under de senaste årens vinterdäcktester har vi märkt tydligt att skillnaderna mellan bästa och sämsta däck har blivit mindre samtidigt som de bästa däcken presterar riktigt bra. Med andra ord har lägstanivån gått upp radikalt, något som vi verkligen tycker är bra.

Årets resultat kan sammanfattas enkelt. Tydligt är att en modern bil med ett modernt vinterdäck inte ger några sladdtendenser. Bakvagnen hålls i schack på ett ypperligt sett, däremot ser vi olika grader av understyrning. Alla däcken hasar lätt över framhjulen när de belastas, men så länge de kan ta sig runt vårt fiktiva hinder i älgtestet så spelar det ingen roll – tvärtom. Med lätt understyrning och i

övrigt bra grepp går det att åka säkert genom banan, betydligt säkrare och oftast i högre hastighet än med ett däck som gör bilen sladdbenägen. Och glöm aldrig – om det går åt skogen greppmässigt så är det alltid bättre att åka med fronten först in i en olycka. Där sitter bilens krockzoner – längs bilens sidor är det inte alls lika krockskyddseffektivt.

KÄNSLAN AV kontroll är det avgörande och de bästa däcken känns bra. Michelins mellan-europeiska dubbfria Alpin 6 presterar bäst av alla med sina 76 km/h. Beteendet är balanserat med lätt understyrning vilket gör att bilen både blir lättkörd även i en så extrem situation som älgtestet innebär. Bridgestone Blizzak LM005 tappar greppet något tidigare än Michelin Alpin 6 och maxhastigheten blir 75 km/h, men Bridgestone presterar ändå riktigt bra. Continental WinterContact TS870



upplevs som lite mjukare, lite sävligare i reaktionerna. Föraren måste vrida lite mer på ratten för att ta sig genom banan, men däckets och bilen svarar med i stort sett liknande beteende som hos de två ovanför i resultatlistan.

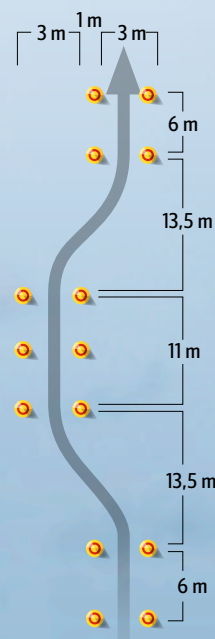
SÄMST i älgtestet blir fyra dubbade och ett nordiskt dubbfritt däck. Continental, Goodyear, Michelin och Nokian är de dubbade och återigen ett Nokian i form av det nordiska dubbfria. Men inget av däcken ger testbilen några sladdtendenser eller andra märkliga och oönskade effekter – greppet blir däremot sämre och reaktionerna mer sävliga. Rattvinklarna större och däcken raderar mot underlaget i stället för att sätta sig i sitt spår. För det är den stora skillnaden gentemot de bästa i älgtestet – de är betydligt mer exakta i sitt uppträdande. »

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Michelin	■	76 km/h	10
Bridgestone	■	75 km/h	9
Continental	■	74 km/h	8
Continental	■	74 km/h	8
Goodyear	■	74 km/h	8
Landsail	■	74 km/h	8
Michelin	■	74 km/h	8
Nexen	■	74 km/h	8
Nokian	■	74 km/h	8
Gislaved	■	73 km/h	7
Goodride	■	73 km/h	7
Pirelli	■	73 km/h	7
Pirelli	■	73 km/h	7
Continental	■	72 km/h	6
Goodyear	■	72 km/h	6
Michelin	■	72 km/h	6
Nokian	■	72 km/h	6
Nokian	■	72 km/h	6

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratal bilar!



► Resultaten från älgtestet ger något mindre skillnader än vad vi är vana vid. Bra!



KOMFORT OCH STABILITET



Sedan ifjol har vi delat upp komfort i två olika bedömningsdelar – stabilitet är ena delen, stötdämpning och ljudkomfort den andra.

Anledningen är enkel. Varje gång du kör din bil påverkas du av hur däckens presterar – i båda dessa grenar. Därför ska dessa kvaliteter, eller bristen på desamma, märkas mer i totalbetyget.

SAMMANTAGET ÄR det två däck som sticker ut positivt och vad som är riktigt intressant är att de hör till olika kategorier. Mellaneuropeiska dubbfria nyheten Continental WinterContact TS870 och nordiska dubbfria Pirelli Ice Zero FR borde egentligen uppträda olika. Det förstnämnda däckets borde vara fastare och det sistnämnda borde vara mjukare – i alla fall om vi går efter hur däcktyperna historiskt brukar prestera. Men så blir det inte ute i verkligheten i vårt test. Båda däckerna ger vår Volvo V60-testbil näst intill exemplariska prestanda

vad gäller ljudkomfort, stötdämpning och stabilitet. Däckerna ger bilen ett härligt lugn, samtidigt som våra direktiv bakom ratten alltid får förväntad reaktion i form av hur bilen styr och hur förutsägbart den uppträder genom kurvor. Ljudnivån är också behagligt låg samtidigt som stötkomforten lämnar ytterst lite i övrigt att önska. Dessa båda däck är kort och gott mycket bra. Continentals nordiska dubbfria däck, ContiVikingContact 7, är förvisso sträta vassare vad gäller stötdämpning och ljudnivå, men då stabiliteten i uppträdandet (där bland annat riktningss stabilitet bedöms) inte är på samma nivå som testets bästa så faller det däckets tillbaka en smula.

BEGREPPET "SOM natt och dag" är slitet, men det är extremt passande för att beskriva skillnaderna i bilens beteende när vi monterar på testets sämsta däck. Goodride har fullständigt usel stabilitet, Volvo V60-bilen går aldrig rakt på vägen med Goodride monterat och det blir mycket passande med ratten. Du vet, små

Vi märker tydligt att ett flertal av dubbdäckerna har svårt att prestera, inte minst vad gäller ljudkomfort.

styrutslag fram och tillbaka för att få bilen att gå rakt på vägen. Detsamma gäller i kurvorna, Goodride bygger kraft på ett besynnerligt sätt vilket gör att vi får fortsätta styra fram och tillbaka för att ta oss igenom kurvorna.

VI MÄRKER tydligt att ett flertal av dubbdäckerna har svårt att prestera, inte minst vad gäller ljudkomfort. Inte oväntat förvisso, men Gislaved och Michelin visar att det går att kombinera dubb med bra komfort. »



► Varje gång du kör din bil så får du leva med hur dina däck låter och hanterar ojämnheter. Vårt att komma ihåg tycker vi.

5 RESULTAT: KOMFORT OCH STABILITET

Däck	Däcktyp	Stötdämpning och ljudnivå	Stabilitet	Poäng
Continental	■	9	10	19
Pirelli	■	9	10	19
Bridgestone	■	8	9	17
Continental	■	10	7	17
Gislaved	■	7	9	16
Michelin	■	8	8	16
Michelin	■	9	7	16
Goodyear	■	8	7	15
Nokian	■	8	7	15
Michelin	■	8	6	14
Pirelli	■	6	8	14
Nokian	■	7	6	13
Continental	■	6	6	12
Landsail	■	3	7	10
Nokian	■	4	6	10
Goodyear	■	3	5	8
Nexen	■	1	6	7
Goodride	■	5	1	6

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria ■ = Mellaneuropeiska dubbfria

SÅ GÖR VI KOMFORT- OCH STABILITETSMÄTNINGARNA

Komfort och stabilitet är de enda delarna av testet som är av rent subjektiv karaktär. Vi har försökt att bygga in objektiva mätvärden såsom ljudmätning, men utan att finna en godtagbar repeterbarhet i mätmetoden. Så i stället faller ansvaret helt på testföraren att höra och känna de skillnader som finns. För att underlätta verksamheten så används referensdäcket flitigt och vi kör på vanliga landsvägar – samma slinga för alla däck. Bedömningsmallen bygger på en lista med tretton punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna. Vi är alltid två i testbilen. Komfortdelen handlar om hur bra däckets stötdämpar samt hur mycket eller lite ljud det alstrar. Stabilitetsdelen handlar om hur lugnt däckets går på vägen vid körning rakt fram samt hur det uppträder när vi svänger, hur mycket krafter som byggs upp i däckets och om det är lugnt och följsamt eller ryckigt och svårkontrollerat i normala hastigheter.

Genvägen till ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt beteende, alltså att köra likadant alltid. Därför använder vi oss av farthållaren och det är samma testförare som har kört alla testerna sedan 2001. Vi kör på svensk dubbsliten asfalt och vi försöker hitta så många olika typer av kvalitet på underlaget som möjligt med allt från helt slätt till potthål, skarvar och andra märkligheter – som vi svenska bilister drabbas av mest hela tiden.

► Skillnaderna i bränsleförbrukning mellan lättast och tyngst rullande däck är stor – större än någonsin tidigare.



RULLMOTSTÅND



Att det finns stora skillnader mellan våra 18 olika testdäck står klart när testresultaten från körningarna rullar in, men vi blev faktiskt lite tagna på sängen när vi såg hur stor skillnaden var. Finska Nokian har sedan länge statuerat exempel på hur man bygger lättrullande däck – så även denna gång. Deras nordiska dubbfria Hakkapeliitta R3 rullar lättast av alla, dessutom med marginal. Vilket innebär att det finska däckets befäster sin plats i toppen av rullmotståndstesterna, vi såg nämligen exakt samma resultat ifjol. Vi noterar även att Nokian WR Snowproof rullar lättast av de mellaneuropeiska dubbfria och nya Nokian Hakkapeliitta 10 rullar tillsammans med Nexen Winguard Winspike 3 lättast av de dubbade. Det finns med andra ord en etablerad positiv trend för den finska tillverkaren, en trend som dessutom går långt tillbaka i tiden.

MICHELINS MELLANEUROPEISKA dubbfria däck Alpin 6 understryker repeterbarheten i testmetoden, men dessvärre utan någon positiv underton. Det franska däckets rullade tyngst ifjol och gör så även i år. Skillnaden mellan

Nokian Hakkapeliitta R3 och Michelin Alpin 6 är stor, det mellaneuropeiska dubbfria däckets rullar runt 8 procent tyngre än det nordiska dubbfria. Eller, rättare uttryckt – skillnaden i rullmotstånd innebär en ökad bränsleförbrukning med just 8 procent.

MED EN förmodad livslängd på 3 000 mil innebär skillnaden på åtta procent, med den förbrukningen vi får fram i testet (som är låg, då testet körs i 70 km/h), en ökad drivmedelsåtgång med 135 liter. Med en bensinbil som exempel och med dagens bränslepris skulle det innebära en merkostnad för Michelin på i runda slängar 2 233 kronor (dagsnotering 95-oktanig bensin i Sverige 16,54 kr). Om vi räknar på elbilen Skoda Enyaq iV80 (testvinare Teknikens Värld nr 17/2021) så innebär skillnaden runt tre mil i räckvidd mellan lättast rullande Nokian Hakkapeliitta R3 och tyngst rullande Michelin Alpin 6. Det kan ju vara skillnaden på att komma fram till laddaren, eller inte göra det.

Botten av resultatlistan utgörs i övrigt mestadels av dubbdäck, något som vi sett tidigare. Detsamma gäller att nordiska dubbfria Goodyear UltraGrip Ice 2 presterar bra.

Med andra ord ser vi samma mönster som tidigare. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	—	0,5463 l/mil	10
Goodyear	—	0,5581 l/mil	8
Continental	—	0,5573 l/mil	8
Michelin	—	0,5596 l/mil	8
Nokian	—	0,5681 l/mil	6
Continental	—	0,5717 l/mil	5
Nexen	—	0,5717 l/mil	5
Nokian	—	0,5717 l/mil	5
Pirelli	—	0,5726 l/mil	5
Pirelli	—	0,5738 l/mil	4
Bridgestone	—	0,5749 l/mil	4
Continental	—	0,5752 l/mil	4
Michelin	—	0,5795 l/mil	3
Goodride	—	0,5800 l/mil	3
Landsail	—	0,5801 l/mil	3
Goodyear	—	0,5814 l/mil	3
Gislaved	—	0,5861 l/mil	2
Michelin	—	0,5913 l/mil	1

— = Dubbat — = Nordiska dubbfria
— = Mellaneuropeiska dubbfria



SÅ MÄTER VI RULLMOTSTÅND

Genom att koppla in oss på bilens datasystem och läsa av bränsleflödet mäter vi hur långt vi kommer på en given mängd bränsle där det räknas som mest – på vägen. Inte i en valsmaskin i ett labb där dubbarna dragits ur för att inte skada utrustningen utan monterat på bilen. Vi kör i statisk hastighet och vi håller koll på tiden så att hastigheten är densamma över sträckan – för alla däck.



Mätningen utförs på torr barmark, då får vi korrekt repeterbarhet. Vi utför testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden, vilket innebär att vi håller till på ett flygfält. Vi använder referensdäck flitigt, liksom markörer längs sträckan för att kurvradier och dylikt ska bli så lika som möjligt vid varje deltest. Vi kör under dagar med lite vind och vi åker lika långt åt bägge håll för att i möjligaste mån ta bort vindpåverkan. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet.

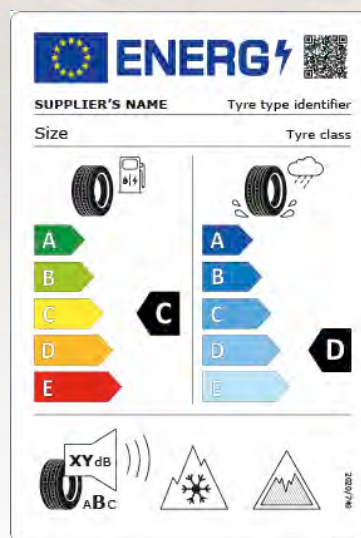
DÄCKMÄRKNING

SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

EU:s däckmärkning är utformad som en energimärkning på exempelvis kylskåp. Länge har vinteregenskaperna för vinterdäck undantagits från märkningen, men från 1 maj 2021 kommer nya märkningar.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Tidigare har skalan för rullmotstånd och våtgrepp varit A-G men är från den 1 maj 2021 A-E

(A är bäst). Under en övergångsperiod kommer det att finnas däck märkta både på nya och gamla sättet. Du kan känna igen den nya märkningen på den nya QR-koden, som du kan scanna med din smarta telefon för mer information. Snögreppsmärkningen, även kallad alptopp/snöflinga, indikerar att däckets enligt lag är godkänt som vinterdäck. Om däckets även har isgreppsmärkningen är däckets, enligt tillverkaren, anpassat för isiga vägar i Norden.



RULLMOTSTÅND

Hur lätt rullar däckets? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till E där A är effektivast. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

VÅTEGENSKAPER

Våtegenskaper där greppet vid inbromsning på våt asfalt mäts och graderas från A till E, dessutom med en färgskala från mörkblått (A) till ljusblått (E).

OMGIVNINGSLJUD

Ljudmärkningen på däck handlar om hur mycket däckets låter utanför bilen. Resultatet redovisas både med antalet decibel samt med skalorna A-D.



	Continental ContiViking- Contact 7	Goodyear UltraGrip Ice 2	Pirelli Ice Zero 2	Michelin X-Ice Snow	Nokian Hakkapeliitta 10	Pirelli Ice Zero FR
Däcktyp	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt
Antar dubbar	-	-	192	-	224	-
Mönsterdjup	8,0 mm	8,1 mm	8,5 mm	7,9 mm	8,8 mm	8,6 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h
Vikt	11,4 kg	10,0 kg	10,8 kg	10,5 kg	11,4 kg	10,8 kg
Tillverklingsland	Tyskland	Polen	Ryssland	Kina	Finland	Ryssland
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	1 800 kr	1 700 kr	1 600 kr	1 800 kr	2 200 kr	1 600 kr
Pris fyra st inkl montering	8 400 kr	8 000 kr	7 600 kr	8 400 kr	10 000 kr	7 600 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	16	14	20	12	20	12
Snö	20	20	16	18	16	18
Våt väg	4	5	6	4	5	3
Torr väg	5	6	6	5	5	6

VÄGEGENSKAPER

Is	18	16	18	18	20	16
Snö	20	16	16	18	20	20
Våt väg	4	6	6	4	4	5
Vattenplaning	3	6	4	4	3	3
Älgtest	8	8	7	8	6	7

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	10	8	6	9	4	9
Stabilitet	7	7	8	7	6	10

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	8	8	4	8	5	5
----------------------------	---	---	---	---	---	---

Poängavdrag

Slutpoäng	123	120	117	115	114	114
Kommentar	Continental ContiVikingContact 7 ger ett vintergrepp som är extremt övertygande – både på is och snö. Samtidigt uppvisar det förbluffande bra komfort där stötdämpning och ljudnivå är marknadsledande. Även älgtestet går som en dans.	Nordiska dubbfria Goodyear UltraGrip Ice 2 uppvisar på många sätt en lika allomfattande kompetens som konkurrenten från Continental. Det sista och vassaste greppet på is saknas hos Goodyear, men det är ett riktigt bra och väl fungerande däck.	Italienska dubbdäcket Pirelli Ice Zero 2 (som är tillverkat i Ryssland) uppvisar mycket bra isgrepp. Förvisso tappar det en del vad gäller bränsleeffektivitet, men det drabbar än så länge alla dubbdäck. På det stora hela ett mycket trevligt däck utan brister.	Michelin X-Ice Snow presterade undermåligt vid isbromsning, så vi testade fler gånger. Med samma resultat. I övrigt fungerar det franska däck (tillverkat i Kina) mycket bra och går näst intill lika trevligt vid komforttesterna som Continentals nordiska dubbfria.	Nya dubbdäcket Nokian Hakkapeliitta 10 blir testets mästare på is, det finska däck har alltid grepp i reserv. Men komforten brister desto mer och våtgreppet är i klass med ett typiskt dubbdäck – alltså mediokert. Men det är ett kliv i rätt riktning.	Pirellis nordiska dubbfria Ice Zero FR tappar liksom konkurrenten från Michelin vid bromsning på is, men presterar i övrigt riktigt bra. Prestanda på snöväg är grym. Bäst komfort i testet och vettigt presterande i älgtestet, men nog rullar det för tungt?



**Michelin
X-Ice
North 4**

**Bridgestone
Blizzak
LM005**

**Continental
IceContact
3**

**Goodyear
Ultragrip Ice
Arctic 2**

**Nokian
Hakkapeliitta
R3**

**Continental
WinterContact
TS870**

**Landsail
iceSTAR
iS33**

Dubbat	Mellaneuropeiskt	Dubbat	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Dubbat
257	-	180	190	-	-	100
8,2 mm	8,0 mm	8,0 mm	10,0 mm	8,4 mm	8,5 mm	8,7 mm
T, 190 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	R, 170 km/h	H, 210 km/h	H, 210 km/h
11,2 kg	10,3 kg	12,0 kg	12,0 kg	10,8 kg	10,3 kg	11,5 kg
Ryssland	Italien	Tyskland	Polen	Ryssland	Portugal	Sydorea
98	98	98	98	98	98	98
2 000 kr	1 600 kr	2 000 kr	2 000 kr	1 800 kr	1 700 kr	900 kr
9 200 kr	7 600 kr	9 200 kr	9 200 kr	8 400 kr	8 000 kr	4 800 kr

18	6	16	20	12	2	14
16	16	18	18	16	16	14
4	10	3	5	4	9	7
5	9	4	5	5	10	6

18	8	16	14	16	10	6
18	12	20	18	16	14	16
3	10	3	5	5	10	6
5	10	9	5	3	10	7
6	9	6	6	6	8	8

8	8	6	3	7	9	3
8	9	6	5	6	10	7

3	4	4	3	10	5	3
---	---	---	---	----	---	---

**Underkänt vid
isbromsning**

-10

112

Michelins dubbade X-Ice North 4 erbjuder riktigt bra vintergrepp, nästan i klass med nya Nokian Hakkapeliitta 10. Vi ser även att komforten är riktigt bra med, för däcktypen, väldigt låg ljudnivå. Däremot är prestanda på vått sämre och det rullar tungt.

111

Testets bästa mellaneuropeiska dubbfria heter Bridgestone Blizzak LM005. Bristen på isprestanda är tydlig, men på barmark är det mycket bra. Komforten övertygar liksom prestanda på vått, vilket är däcktypens paradgren. Dock rullar det tyngre.

111

Testvinnare 2019, men borttaget ur testet 2020 på grund av produktionsproblem. Nu landar IceContact 3 mitt i resultatlistan. Vettigt eller riktigt bra på vinterväg, sämre på vått. Komforten är medel och dubbade Continental rullar relativt tungt.

107

Goodyears nya dubbdäck UltraGrip Ice Arctic 2 blandar fint vintergrepp på snö och is med betydligt sämre uppträdande vid komforttesterna. Högt ljudnivå, sämre stötdämpning och dålig stabilitet drar ner betyget, liksom det faktum att däckets rullar tungt.

106

En ersättare till nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R3 bör vara på väg – kanske till nästa vinter? Tills dess håller vi till godo med hyfsade is- och snöprestanda, fast komforten borde vara bättre. Men inget däck rullar lika lätt som Hakka R3.

103

Nya mellaneuropeiska Continental WinterContact TS870 är liksom Bridgestone riktigt bra på vått och torrt, men bromsprestanda på is är så dålig att vi ger Continental poängavdrag. Däremot är prestanda på snö riktigt bra, nästan som de bästa.

97

Kinesiska dubbade Landsail ger helt okej snöprestanda, men det brister mer på is. Överlag har däckets svårt att prestera på någon högre nivå och det värsta är att Landsail är riktigt stöttigt och högljutt. Vilket drabbar dig hela tiden, oavsett underlag.



**Nexen
WinGuard
winSpike 3**

**Gislaved
NordFrost
200**

**Nokian
WR
Snowproof**

**Michelin
Alpin
6**

**Goodride
SW618
Winter**

Däcktyp					
	Dubbat	Dubbat	Mellaneuropeiskt	Mellaneuropeiskt	Nordiskt dubbfritt
Antar dubbar	192	130	-	-	-
Mönsterdjup	8,9 mm	9,2 mm	8,4 mm	8,1 mm	8,0 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	T, 190 km/h	V, 240 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h
Vikt	10,8 kg	11,4 kg	10,3 kg	9,8 kg	11,7 kg
Tillverklingsland	Sydkorea	Ryssland	Ryssland	Spanien	Kina
Belastningsindex	98	98	98	98	94
Pris per styck	1 200 kr	1 500 kr	1 400 kr	1 700 kr	900 kr
Pris fyra st inkl montering	6 000 kr	7 200 kr	6 800 kr	8 000 kr	4 800 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	16	12	2	2	8
Snö	16	16	12	14	16
Våt väg	5	1	8	9	4
Torr väg	5	4	9	10	5

VÄGEGENSKAPER

Is	10	14	8	10	10
Snö	18	18	12	14	16
Våt väg	5	3	9	9	5
Vattenplaning	4	5	8	9	4
Älgtest	8	7	8	10	7

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	1	7	8	8	5
Stabilitet	6	9	7	6	1

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	5	2	6	1	3
Poängavdrag	-10	-10	-10	-20	-10

Slutpoäng

89

88

87

82

74

Kommentar

Dubbade Nexen Winguard winSpike 3 ger vettiga bromsprestanda, men vid körning på isbana brister det. Däcket greppar liksom inte. Vad värre är - komforten brister så mycket att vi ger minuspoäng. Det slår, stöter och bullrar alldeles för mycket.

Gislaved NordFrost, ett namn med anor. Men dessvärre betyder det inte att det presterar i alla deltester. Det fungerar riktigt bra på snö, men vid bromsning på vått spricker fasaden helt och Gislaved får poängavdrag. Rullar dessutom tungt.

Förra årets bästa mellaneuropeiska tappar rejält - framförallt då greppet på is är betydligt sämre. Resultat vid bromstesterna är uselt och Nokian får därmed poängavdrag. Bra prestanda på vått och torrt liksom hyfsat lätt-rullande, men det räcker inte.

Mellaneuropeiska Michelin Alpin 6 tappar rejält med dubbla poängavdrag. Dels för resultatet vid isbromsning och dels på grund av testets sämsta bränsleeffektivitet. Det räcker inte att däcket fungerar bra på barmark, för på vintern brister det.

Kinesiska Goodride SW618 Winter ska vara ett nordiskt dubbfritt däck, men några vettiga isprestanda erbjuder det billiga däcket inte. På snö går det bra, men det är en klen tröst. Sanningen är att Goodride är ett uselt däck som får poängavdrag för sin usla komfort.



EN SOLKLAR VINNARE – DU!

Vi testar och testar, sedan testar vi igen. Däcken nöter is, snö, asfalt och grus i jakten på testresultat. Allt för att till slut kunna rangordna de 18 testdäcken och hitta en totalvinnare – som utgör en extremt viktig del av testet. Det utgör den ena delen av en större förståelse kring det här med vinterdäck.

Den andra delen handlar om vad vi pratade om i början, den där reklamslogan från Pirelli. Power is nothing without control. I den bästa av världar hade vi haft ett vinterklimat, med tydligt uppsatta vädermässiga regler. Men det finns inte och kommer aldrig att finnas, däremot kommer de vädermässiga förutsättningarna vintertid framöver, med största sannolikhet, att skifta ännu mer än hittills. Vilket gör att basen för begreppet kontroll blir ytterst skiftande för trafikanter i vårt avlånga land.

För att du ska hitta ditt bästa däck så måste du lista ut vilken typ av kontroll som är viktigast för dig i din vardag. Du måste göra det medvetna valet och du måste prioritera rätt. Ni som brukar läsa våra däcktester har hört detta innan, men vi kommer aldrig att sluta upprepa oss. För om du ska hitta ett optimalt däck för dig och din bil, då måste du göra läxan. Lista ut vilka behov du har, rangordna dem i prioriteringsordning och sedan via testresultaten lista ut vilka däck som passar dig bäst. Hur viktig är snö-prestanda? Is? Broms på alla fyra underlag? Komfort och stabilitet, ljudnivå? Torrgrepp vid en panikmässig undanmanöver? Våta vägar? Vattenplaning? Kör du alltid på större och välplogade vägar, eller har du grusväg med bristande underhåll sista milen varje dag? Kör du en vända till fjällen varje år, eller åker

För att du ska hitta ditt bästa däck så måste du lista ut vilken typ av kontroll som är viktigast för dig i din vardag. Du måste göra det medvetna valet...

du till fjälls varje veckoslut? Är slask det värsta du vet, eller är det ishalkan varje morgon?

ÅRETS TESTVINNARE heter Continental ContiVikingContact 7, den tyska tillverkarens nordiska dubbfria däck. Vintergreppet är riktigt bra, men vi ser även att det finns ett våtgrepp. Det är även ett av testets mest komfortabla däck, även vad gäller stabilitet på barmark. Detta hade varit en omöjlighet för några år sedan.

Ett annat positivt inslag är att Nokians nya dubbdäck, Hakkapeliitta 10, lyfter prestationsnivån. Föregångaren har bitvis haft det lite svårt i testerna, men nu erbjuds mer omfattande prestanda. Pirelli Ice Zero 2 är bästa dubbdäck, men det skiljer extremt lite de bägge däcken emellan. På rena vintervägar bestående av is och snö, då är det Nokian Hakkapeliitta 10 som dikterar villkoren. För dig som mest kör på slaskiga eller våta vintervägar, då kan de mellaneuropeiska däcken vara ett alternativ, men glöm inte att isgreppet är radikalt sämre. Bland de billiga alternativen hittar vi inga riktigt positiva utropstecken. Däremot lär billiga däck från exempelvis Kina bli klart dyrare framöver då fraktkostnaderna skjutit i höjden. 📍



OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17

► Linus Pröjtz.