

Motor | Robert Collin

Här är däckerna som halkar långt efter

Publicerad 2015-10-06 11:08
Uppdaterad 2015-12-26 11:58



Att lyssna på debatten om dubbdäck, och sen åka i väg och testa vinterdäck är två skilda världar.

I debatten är odubbade vinterdäck lika bra när det gäller grepp, köregenskaper och trafiksäkerhet. I våra tester halkar de odubbade däckerna långt efter.

Samma debatt år efter år. Samma resultat i våra tester, år efter år.

[!\[\]\(faf942dc3e59ce8eb64b4ac481eca7e0_img.jpg\) Följ Aftonbladet Plus på Facebook](#)

Politiker som vill införa dubbförbud hänvisar till forskning som visar att de odubbade vinterdäckerna nu blivit så bra att de är lika säkra som dubbdäck. Men den enda riktigt seriösa forskningen är ju den som vi på Aftonbladet gör tillsammans med testföretaget Testworld i Finland. Och den visar att det allra farligaste väglaget, blixthalkan som uppstår när fukt på vägbanan fryser till en osynlig ishinna, bara kan behärskas om bilen har bra dubbdäck.

Med dubbdäck är bromssträckan kort, bilen går att styra, bakvagnen tappar inte greppet i vilda sladdar och bilen går fortfarande att kontrollera och köra trots att däckerna tappat greppet.

Odubbade däck kommer inte i närheten av dubbdäckens grepp när det gäller.



Stor risk för blixthalka

Om vi inte behöver däck som klarar av det allra svåraste väglaget, varför behöver vi då säkerhetsbälten, när vi nästan aldrig råkar ut för en olycka. Antisladdsystem, när vi nästan aldrig får sladd. Eller mitträcke på vägen, när vi nästan aldrig frontalkrockar?

Jo, för att det faktiskt händer att vi råkar ut för olyckor, får sladd eller frontalkrockar.

Det kusliga är ju att det är betydligt större risk att råka ut för blixthalka. Och ändå kräver politikerna att vi inte väljer de bästa däck.

Dubbarna sliter på asfalten. Det innebär en stor kostnad för samhället. Men uppruggad asfalt innebär också att bilar med odubbade däck faktiskt får ett lite bättre grepp.

Om vi går trettio år tillbaka i tiden var dubbarna stora och tunga och slet betydligt hårdare på asfalten än i dag. Men både däck- och dubbtillverkare har jobbat för att få fram lättare och mindre slitagebenägna dubbar, som ändå ger bra grepp. Dessutom kom det ett nytt regelverk för ett par år sedan som säger att ett normalstort däck bara får ha 96 dubbar. Om däcktillverkaren med ett slitagetest kan visa att ett däck med fler dubbar inte sliter hårdare på asfalten än ett normaldubbade däck kan fler dubbar tillåtas. Därför har marknadsledaren Nokian 190 dubbar, och i år har även tyska Continental lika många dubbar. Koreanska Hankook har 170 dubbar i sitt nya däck.



Bara Kinadäcket som är sämre

I vårt test är Nokian bäst när det är som halast på vägen, Conti nästan lika bra med Hankook strax efter.

Michelin som är den tillverkare som vill vara myndigheterna mest till lags har 96 dubbar enligt regelboken. Det däck som styr dåligt och har långa bromssträckor på is. Gislaved med lika många dubbar har också långa bromssträckor på isen.

Av dubbdäcken i årets test är det faktiskt bara det genomusla Kina-däcket Linglong som är sämre!

De odubbade däcken som myndigheterna vill att vi kör på i vinter har genomgående dåligt isgrepp. En del är förstås bättre, som Nokians odubbade som vinner sin grupp.



Men hur får man isgrepp utan dubb?

Jo, man skär upp däckklackarna i så många lameller som möjligt. Varje lamell har kanter som försöker få grepp.

Men hur blir ett däck med många lameller på barmark?

Jämför med Formel 1 där bilarna har helt omöstrade däck på torr asfalt och byter till lätt möstrade när det börjar regna. Slicksen ger oöverträffat grepp på asfalten för att det 1. är mer gummi mot vägen och 2, för att det inte är några däckklackar som kan röra sig och ge instabilitet.

Hallar med rätt temperatur

Ta ett suddgummi och prova (om det nu finns några suddgummin kvar). Lägg det platt mot bordet - stabilt. Ställ det på en långsida - lite mindre stabilt. Och res det på hökant - extremt instabilt.

Så är det med våra vinterdäck också. Dubbdäcket har ganska kompakta däckklackar, framför allt är de klackar där dubbarna sitter stora och stabila, för att dubben inte ska ramla loss.



De här klackarna ger bra stabilitet på barmark. De odubbade däcken däremot är som suddgummit på högkant med alla sina lameller. På barmark är det extremt instabilt.

Och det visar våra tester. De odubbade vinterdäcken har på barmark långa bromssträckor och dålig stabilitet vid en plötslig undanmanöver.

Ivalo är det största samhället i Inari kommun längst upp i Finland. Kommunen har 6 000 invånare, hälften bor i Ivalo där den största arbetsgivaren är kommunen och den näst största Testworld.

Den stora testanläggningen har ett trettiotal banor för att testa grepp och köregenskaper på is och snö. Banor som oftast går att använda från november till maj. Vintern är lång 300 kilometer norr om polcirkeln.

Men inte tillräckligt lång. Och ibland faktiskt för kall. Helst ska det inte vara kallare än minus tio när man testar däck. Då blir gummit för hårt.

Därför har Testworld två unika hallar där man kan testa året runt i rätt temperatur. Den ena hallen används för acceleration och bromsning på snö eller is, den andra är en riktig bana med raksträckor och olika tvära kurvor.

Hallarna kan hålla en temperatur 20 grader under eller över utetemperaturen.



Testen görs om flera gånger

När fotografen Lasse Allard och jag kommer till Ivalo i slutet av mars är det perfekt testväder. Lätta skyar så att solen inte värmer för mycket och runt fem minusgrader varje dag. Banorna är i bra skick, de prepareras varje natt och även mellan våra körningar.

Flera däcktillverkare och ett par biltillverkare är där samtidigt. Vi har våra egna banor och våra egna kontor och däckbytarhallar. Ingen stör någon annan och ingen tjuvtittar. Vi träffas bara till lunchen i kåtan där det varje dag serveras soppa, sallad och mackor. Laxsoppa, kötsoppa, grönsakssoppa. Mustig mat för frusna själar.

Det är asiater och europeer. Deras jackor avslöjar vilka företag de jobbar hos men vi pratar aldrig däck. Kanske maten, snön, renar och norrsken. Men aldrig jobb.

En kopp kaffe och sen ut igen. Nya däck, nya däckbyten, nya tester. Om och om igen.

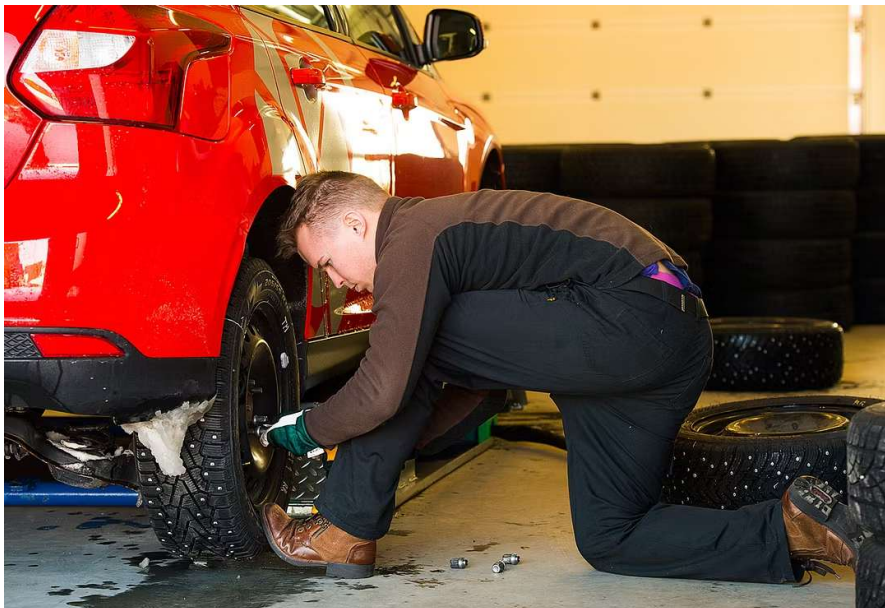
Finnarna har redan börjat testa när Lasse och jag kommer, och de fortsätter när vi åkt hem.

Alla tester görs om flera gånger, i olika temperaturer, i olika ordningsföljd och av olika testförare.

Vi mäter objektivt med GPS och en mätutrustning som heter Racelogic. Och vi bedömer subjektivt.

OK, Racelogic säger att däck A är snabbast runt isbanan, men jag tycker att däck B som är nästan lika snabbt är mer lättkört. Ja, då tycker jag att däck B är det bättre. Men bromssträckor kan aldrig vara subjektiva. Dem kan vi inte ha några andra åsikter om än mätresultatet.

Rätt däck till din bil



Dag efter dag. Testa, ta ut resultaten på datorn, leta svagheter och oklarheter i resultaten, och gör om. Och om igen.

På de andra banorna jobbar däcktillverkarna på samma sätt. Och biltillverkarna som ska godkänna vinterdäck till sina nya modeller.

Vi på Aftonbladet gör det här för att du ska kunna välja rätt däck till din bil. Ett som har rätt egenskaper enligt dina önskemål. Kör du mycket på barmark, och kan tänka dig att stanna hemma om det blir ruskväder, ja då kan du välja ett sådant däck, kanske utan dubb. Vill du kunna köra i ur och skur, då väljer du ett annat, förmodligen dubbat. Och vill du vara säker när det är som värst, kanske för att du

pendlar in till Stockholm innan snösvängen hunnit ut, eller hem så sent att fukten frusit till is, ja då väljer du det däck som är bäst när det är som värst.

Jukka Antila

Test World, test och mätningar

Robert Collin

Test och text

Lasse Allard

Foto



Så gjorde vi testet

Testdäcken har dimensionen 205/55 16 och testbilarna är Ford Focus.

Alla däck är inkörda för att dubbarna ska sitta fast som de ska. Vi kör cirka 50 mil på torr barmark, det bör du också göra för att "vulka" fast dubbarna. 50 mil eller mer utan hårda inbromsningar och utan för snabba ratt Rörelser. Då sitter dubbarna som de ska tills däcket är utslitet. (Därför är det klokt att köpa vinterdäcken medan det fortfarande är barmark!) Även de odubbade däcken körs på barmark före testet, men betydligt kortare. Det är för att slita av den yttersta hinnan på däcken som kan ge sämre grepp.



Så här testar vi vinterdäck

BROMSNING testas på is och snö och på våt och torr asfalt. Vi kör flera gånger och i olika temperaturer och väger sedan samman resultaten. På is bromsar vi från 50–0 km/tim och på våt asfalt från 80 km/tim. Vi kör både på utomhusbanorna och inne i den moderna isladan där vi har full kontroll på temperatur och luftfuktighet.

ACCELERATION är egentligen ett mått på framkomlighet. Kommer jag upp för backen till fjällstugan? Kommer jag upp för garageuppfarten? Vi mäter accelerationen från 0–20 km/tim på is och på snö mäter vi från 0–35. Vi kör både på utomhusbanorna och inne i isladan.

KÖREGENSKAPERNA testas på is, snö och våt asfalt där flera rutinerade testförare kör olika banor på tid.

Köregenskaperna betygsätts också subjektivt av testförarna. Vi bedömer hur däckets fungerar, vill det släppa fram eller bak, eller är det hipp som happ? Generellt vill vi att däckerna ska vara trygga och säkra att köra, alltså hellre understyrda än

överstyrda, alltså hellre släppa lite fram än komma farande med bakändan i vilda sladdar.

STABILITET undersöker vi på både vinterväg och asfalt. Vi kollar hur däcken uppför sig i räfflorna efter en väghyvel, i ojämnheter, och på asfalt hur däcken beter sig i dubbspåren.

LJUDET kollas inne bilen, både i fram- och baksätet. Flera förare avger sina omdömen.

RULLMOTSTÅNDET mäter vi, upprepade gånger, i vindstilla väder på plan mark genom frirullningsmetoden. Vi mäter sträckan bilen rullar med motorn i friläge från 80 till 40 km/tim.

DUBBAT – från bäst till sämst

Nokian Hakkapeliitta 8



Pris: 1 242 kr

Antal dubbar: 190

Hastighet: T (190 km/h)

Nokian är överlägset bäst på is med kort bromssträcka och fint driv. Sidgreppet är också mycket fint vilket gör däckets synnerligen lättkört på isiga vägar. Ju halare, desto mer överlägset. På snö hör däckets till de bästa. Men på barmark går det sämre utan riktig skärpa vid en hastig undanmanöver. Däckets utformning straffar sig på asfalt, men trots många dubbar är däckets inte särskilt bullrigt och rullmotståndet är lågt.

Bra: Grepp på is, köregenskaper på alla vinterväglag.

Dåligt: Medelmåttigt på asfalt.

Poäng: 8,8

Continental IceContact 2



Pris: 1 312 kr

Antal dubbar: 190

Hastighet: T (190 km/h)

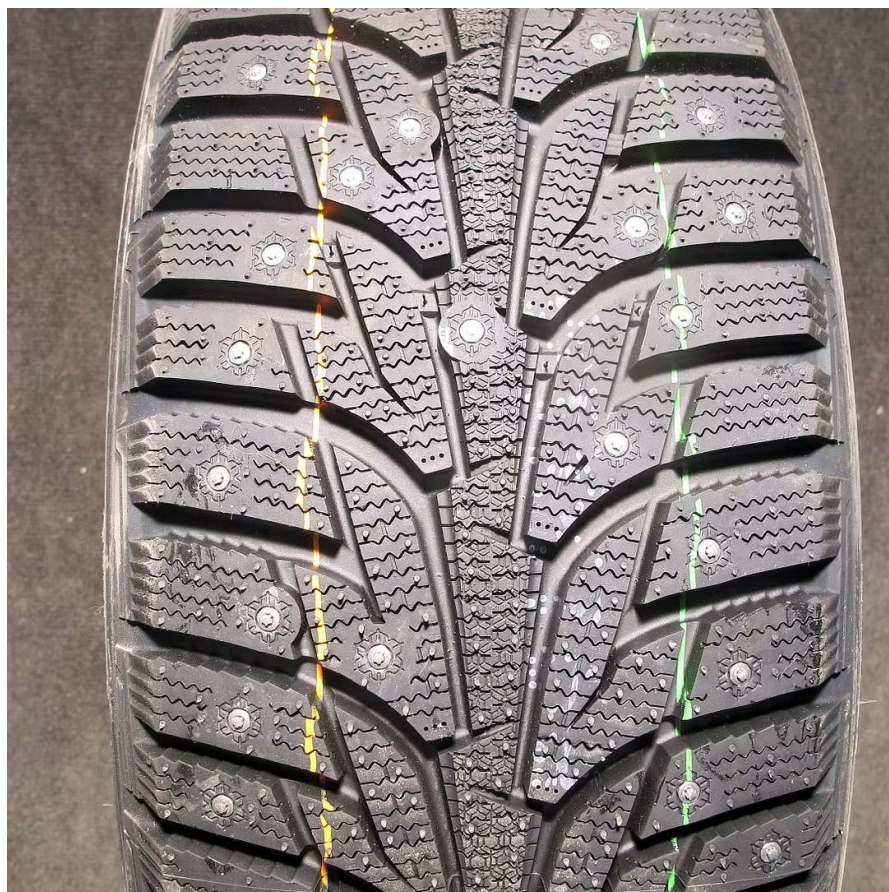
Continental är ett väl balanserat däck, mycket bra på vinterväglag utan att bli för mjukt på asfalt. Det har bra grepp och fina köregenskaper både på is och snö, det är logiskt och lättkört. På snö mätte vi de allra snabbaste varvtiderna med det här däcket. På torr och våt asfalt är styrningen lite för långsam men däckets grepp är stabilt och tappar inte greppet i första taget.

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

Dåligt: –

Poäng: 8,6

Hankook Winter I*Pike RS+



Pris: 771 kr

Antal dubbar: 170

Hastighet: T (190 km/h)

Koreanska Hankook blir bättre för varje år, med både sommar- och vinterdäck. Nya dubbdäcket tar en delad andraplats i årets test. Greppet på is är i toppklass både när det gäller bromsning, driv och sidgrepp. Även på snö hör det till de bättre. Det är lättkört och logiskt Baksidan är trista egenskaper på asfalt där en undanmanöver blir rätt yxig.

Bra: Grepp på is och snö, mycket lågt rullmotstånd.

Dåligt: Köregenskaper på våt och torr asfalt.

Poäng: 8,6

Goodyear Ultragrip Ice Arctic



Pris: 1 067 kr

Antal dubbar: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Goodyear har inga svaga sidor. På is hör det till de bättre och det är lättkört även om sidgreppet kunde vara bättre, nu blir det ibland lite för mycket sladd i extrema situationer. På snö är längsgreppet mycket bra och däckets är lättkört. På asfalt liknar det många andra däck som är riktigt bra på vinterväglag; barmarksegenskaperna är bara medelmåttiga.

Bra: Broms- och driv på snö, inga svagheter.

Dåligt: –

Poäng: 8,5

Pirelli Ice Zero



Pris: 1 382 kr

Antal dubbar: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Pirelli är lättkört på is tack vare bra grepp och fin styrning, även om det kan hända att baken sladdar ut i svåra situationer. På snö är däckets bra, men inte bland de bästa. På våt asfalt är däckets ett av de allra bästa men på torr väg är bromssträckorna lite långa och däckets högljutt.

Bra: Grepp på is, köregenskaper på vinterväg och våt asfalt.

Dåligt: Dubbljud

Poäng: 8,5

Dunlop Ice Touch



Pris: 1 104 kr

Antal dubbar: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Dunlop bromsar och driver bra på is, och går fint på isbanan, men blir lite nervöst i en tvär kurva eller en undanmanöver. På snö är greppet sämre och det nervösa beteendet med plötsliga bakhjulssladdar vanligare. Bra styrning får rädda situationerna. På asfalt hör däck till de bästa med mycket säkra köregenskaper.

Bra: Egenskaper på vått och torrt, tyst.

Dåligt: -

Poäng: 8,4

Gislaved Nord Frost 100



Pris: 1 173 kr

Antal dubbar: 96

Hastighet: T (190 km/h)

Gislaved har med sina relativt få dubbar problem på is. Det är greppet i längsled som är det stora problemet med lite väl långa bromssträckor och dåligt driv. Sidgreppet är bättre och däckets funkar rätt bra trots allt. På snö är greppet riktigt bra och en glädje att köra liksom på asfalt där det hör till de bästa. Få dubbar gör däckets tyst, men rullmotståndet är stort.

Bra: köregenskaper på snö, våtgreppet.

Dåligt: Medelmåttigt på is.

Poäng: 8,3

Michelin X-Ice North 3



Pris: 1 178 kr

Antal dubbar: 96

Hastighet: T (190 km/h)

Michelins dubbdäck ställer aldrig till det med yviga bakvagnskast, bakhjulen håller alltid i. Men på bekostnad av greppet fram som är dåligt, allra sämst på is. Bromssträckan är lång och det är lätt att bilen går rakt fram i kurvan eller undanmanövern. På snö går det lite, men inte mycket bättre. På asfalt går det som bäst, med bra grepp och tyst.

Bra: Lungt på alla underlag. Tyst.

Dåligt: Rullmotstånd.

Poäng: 7,9

Bridgestone Blizzak Spike-01



Pris: 1 123 kr

Antal dubbar: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Bridgestones grepp på is är medelmåttigt när det gäller bromsning och driv och sidgreppet, framförallt fram är greppet så klent att det lätt blir sladd. Det gör körningen problematisk. Även på snö är bromsgreppet dåligt och varvtiderna på banan långa. Men nte heller på barmark fungerar däckets bra, det bromsar dåligt och är nervöst vid en undanmanöver.

Bra: Halvbra grepp på is.

Dåligt: köregenskaper på barmark, rullmotstånd.

Poäng: 7,8

Sava Eskimo Stud



Pris: 948 kr

Antal dubbar: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Sava har ett hyfsat isgrepp för ett lågprisdäck. Men det är alltid nära till sladd. Även om sladden oftast är lätt att rätta till. Dubbarna biter bra. På snö är det desto sämre med långa bromssträckor och svårigheter i en undanmanöver. Och det är inte konsekvent, ibland släpper det fram, ibland bak. på barmark är det riktigt bra även om det ibland blir problem på våt asfalt.

Bra: Bromsning på asfalt.

Dåligt: Greppet på snö.

Poäng: 7,8

Nordman 5



Pris: 1 228 kr

Antal dubbar: 128

Hastighet: T (190 km/h)

Nordman som tillverkas av Nokian är ett gammalt Nokian-däck. Det är egentligen inte dåligt på någonting, men så mycket sämre på allt! Utvecklingen går framåt och ett par år gammalt däck blir rejält frånåkt. Nordman ställer inte till det, det är väl balanserat och förutsägbart. Men, sämre... På asfalt är däckets nervöst och har dåligt grepp, så är det ofta med Nokian.

Bra: Anständiga vinterregenskaper.

Dåligt: Våtgrepp, buller.

Poäng: 7,7

Linglong Green Max Winter Grip



Pris: 820 kr

Antal dubbar: 98

Hastighet: T (190 km/h)

Linglong är så dåligt på is att en del odubbade däck faktiskt har bättre grepp! På snö går det kinesiska däck inte bättre och det allra värsta är hur snabbt grepp förvandlas till sladd. Och sen är det svårt att få tillbaka greppet. På barmark, speciellt på torr asfalt går det betydligt bättre. Men vem köper ett dubbdäck för att få anständiga barmarksegenskaper?

Bra: Köregenskaper på torr asfalt.

Dåligt: Alla egenskaper på is och snö.

Poäng: 7,2

ODUBBAT – från bäst till sämst

Nokian Hakkapeliitta R2



Pris: 1 123 kr

Hastighet: R (170 km/h)

Nokian är det bästa odubbade däckets på snö och is. Det har relativt korta bromssträckor, driver bra och har fin stabilitet. Och kanske bäst av allt: Övergången från grepp till sladd går utan stora problem. För ett par år sedan hade jag inte trott att det var möjligt. Men bra isgrepp utan dubb kräver mjukt gummi och många mönsterlackar vilket ger dåligt grepp på barmark. Tyvärr.

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

Dåligt: Grepp på asfalt.

Poäng: 7.7

Goodyear Ultra Grip Ice2



Pris: 1 040 kr

Hastighet: T (190 km/h)

Goodyear bromsar och driver bra på is och snö men har en del problem med sidgreppet. Det märks på långa varvtider och däckets tillåter inga större förarfel vid en svår situation. Men däckets är ganska lugnt och situationerna går ofta att komma till rätta med. På barmark är däckets bäst, framförallt på våt asfalt är det bäst i test. En bra kompromiss för den som kör mycket barmark.

Bra: Köregenskaper på barmark, bromsgrepp på snö och is.

Dåligt: Köregenskaper på snö och is.

Poäng: 7,6

Michelin X-Ice XI3



Pris: 1 162 kr

Hastighet: H (210 km/h)

Michelin är lugnt och lättkört på alla väglag. Det bromsar bra på is och snö och är lättkört, utom vid lite tvära plötsliga manövrer. Då skulle man önska bättre grepp fram. Däcket är bra också på barmark, men även här märks att framhjulen kan tappa greppet lite för lätt och snabbt. Att däcket är så lugnt hjälper i de flesta fall.

Bra: Bromsgrepp på is och snö. Alltid lugna köregenskaper.

Dåligt: Medelmåttigt grepp på våt asfalt.

Poäng: 7,6

Pirelli Ice Zero R



Pris: 1 051 kr

Hastighet: T (190 km/h)

Pirelli delar andraplatsen bland de odubbade däcken tack vare sina jämna egenskaper. Isgreppet är bra, snögreppet ännu bättre med fin styrkänsla och kontroll. På barmark går det också relativt fint, det håller i bra bak och trots lite sämre grepp fram styr det bra runt ett hinder. Korta bromssträckor och lågt buller.

Bra: Vintergenskaper, våtgrepp

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.

Poäng: 7,6

Continental ContiVikingContact 6



Pris: 1 179 kr

Hastighet: T (190 km/h)

Continental hör till de bästa odubbade däcken. Det bromsar bra på is, har fina varvtider på isbanan och är lättkört till en viss gräns. Det gäller att inte förlora för mycket grepp. På snö är det lättkört och lättkontrollerat även om misstagen inte för bli för stora. Då tappar det greppet lättare än de bästa konkurrenterna. På barmark bromsar det bra, men är mjukt och yxigt när man behöver styra undan.

Bra: Grepp på is och snö, rullmotstånd.

Dåligt: Köregenskaper på barmark.

Poäng: 7,5

Nordman RS



Pris: 937 kr

Hastighet: R (170 km/h)

Nordman bromsar och driver dåligt på is, och i en undanmanöver tappar däckets lätt greppet fram, och sen är det svårt att få bilen åt rätt håll. På snö däremot utmanar det de bästa konkurrenterna. Det gäller särskilt sidgreppet som gör körningen lättsam även i tuffa situationer. På barmark reagerar det lite långsamt men är lättkört och tappar sällan greppet bak.

Bra: Grepp på snö, rullmotstånd.

Dåligt: Grepp på is.

Poäng: 7,0

Bridgestone Blizzak WS80



Pris: ca 1 123 kr

Hastighet: T (190 km/h)

Bridgestone har problem på is. Däcket bromsar dåligt, driver dåligt och är svårkört. Det tappar lätt greppet fram, men även bak, och utan någon förvarning. På snö gör det betydligt bättre med grepp både i längsled och i sida. Märkligt nog är däckets inte heller bra på våt asfalt. Ofta har ett däck antingen våtgrepp eller vintergrepp, men här är det varken eller. På torr asfalt går det riktigt bra, men räcker det? Blir man sugen?

Bra: Grepp på snö och torr asfalt.

Dåligt: Grepp på is och våt asfalt, rullmotstånd.

Poäng: 6,9

Nankang Ice Activa Ice-1



Pris: 748 kr

Hastighet: Q (160 km/h)

Nankang är ett makalöst dåligt däck. Både påinterväglag och barmark. Världsrekord! Däcket saknar både bromsförmåga och driv på is, men ett visst mått av sidgrepp gör ändå att man kan ta sig sakta framåt längs vägen. På snö tappar däcket snabbt greppet, fram eller bak, man vet aldrig på förhand. på barmark är bromssträckan lång och däcket är allmänt svårkört.

Bra: Anständigt sidgrepp på is.

Dåligt: Egenskaper på snö och is och på våt och torr asfalt.

Poäng: 6,7

Här hittade vi priserna

■ ■ Vi har sökt pris på nätsajterna Dackonline och Bythjul. Bythjul har ett mindre utbud och oftast lägre pris men anger priserna utan miljöavgift och frakt. De priser vi anger innehåller både miljöavgift, frakt om moms. Linglong finns på på sajten Tyrelia.com.

■ ■ Däcken levereras direkt till din gummiverkstad som sedan tar betalt för montering och balansering. Jämför med gummigubbens pris innan du beställer på nätet. Det lönar sig att ringa runt lite, och ett par mil utanför storstäderna är det oftast billigare.

Härifrån kommer testdäcken

Det normala är att vi får alla testdäck direkt från tillverkarna, på det sättet kan vi testa de allra senaste modellerna som ofta inte finns i handeln när vi gör testet på vårvintern, alltså för ett halvår sedan.

Men vi har under åren märkt att vi ibland får däck som är bättre än de som kunden kan köpa. Jo, man skulle kunna prata om fusk.

Därför köper vi nu i första hand testdäcken på en gummiverkstad eller på nätet. Men vi har fortfarande nya däck som vi vill testa, och som vi inte kan köpa. Så är det varje år, även denna gång.

Därför har vi med en del nya däck som vi fått direkt från tillverkaren. Men vi har en möjlighet att kontrollera däcken innan vi publicerar. Nämligen i den unika inomhustestbanan hos Testworld i Ivalo.

Så fort de nya däcken kommit i handeln har vi köpt dem och testat en gång till inomhus. Detta har skett under tidigt höst. I år fanns ingen fuskare med bland testdäcken.

SÅ GICK TESTET – del för del

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3427&preview=1445335539>

Acceleration i sekunder på is

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3273&preview=1443537025>

Köregenskaper på is – varvtid i sek

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3274&preview=1443538253>

Köregenskaper på is

Förarnas bedömning på skala 1-10.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3275&preview=1443538680>

Bromssträcka i meter på snö

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3276&preview=1443539138>

Acceleration i sekunder på snö

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3277&preview=1443539629>

Köregenskaper på snö – varvtid i sek

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3278&preview=1443539955>

Köregenskaper på snö

Förarnas bedömning på skala 1-10.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3279&preview=1443540306>

Bromssträcka i meter på våt asfalt

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3280&preview=1443540607>

Köregenskaper på våt asfalt – varvtid i sek

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3281&preview=1443559733>

Köregenskaper på våt asfalt

Förarnas bedömning på skala 1-10.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3282&preview=1443602526>

Bromssträcka i meter på torr asfalt

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3284&preview=1444311540>

Köregenskaper på torr asfalt

Förarnas bedömning på skala 1-10.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3283&preview=1443652651>

Stabilitet

Stabilitet undersöker vi på både vinterväg och asfalt. Vi kollar hur däckan uppför sig i räfflorna efter en vägghyvel, i ojämnheter, och på asfalt hur däckan beter sig i dubbspåren.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3285&preview=1443603480>

Buller

Ljudet kollar vi inne bilen, både i fram- och baksätet. Flera förare avger sina omdömen.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3286&preview=1443603740>

Rullmotstånd, ökad förbrukning i procent

Rullmotståndet mäter vi, upprepade gånger. I vindstilla väder på plan mark genom frirullningsmetoden. Vi mäter sträckan bilen rullar med motorn i friläge från 80 till 40 km/tim.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=3287&preview=1443604079>



ANNONS

Robert Collin

Biltester

Tester

Däcktester

Bilar

Tjänstgörande redaktörer

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

Kontakta kundtjänst

Rapportera fel

Inställningar för cookies

Personuppgiftspolicy

Cookiepolicy

Användarvillkor

Om Aftonbladet

Om Sportbladet

Om Nöjesbladet

Om Plus

Om Kultur

Om Ledare

Om Debatt

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

Stf ansvariga utgivare:
Eric Rosén och Magnus Herbertsson

Redaktionschef:
Karin Schmidt

Sportchef:
Magnus Herbertsson

Politisk chefredaktör:
Anders Lindberg

Tf nöjeschef:
Victor Pavic Lundberg

Pluschef:
Helena Utter

Kulturchef:
Karin Pettersson

Tf debattredaktör:
Virve Ivarsson

