



ALLT OM
BILEN

PROV-
KÖRD!



NYA **TOYOTA C-HR**

Storsäljaren nu med skarpare former
och laddhybridteknik.

Nr 20 • 21 sep 2023, årg. 75 • teknikensvarld.se

Teknikens Värld

NÄR RÄNTAN SKENAT
**SÄLJ DITT
LEASING-
AVTAL OCH SLIPP
RÄNTEHÖJNINGARNA**

TEST

TRIO I TOPPPFORM

Färska **Citroën ë-C4 X**, **Polestar 2** och **Hyundai Ioniq 6** är vässade och redo för kamp!



PROVKÖRD



KAN DET BLI BÄTTRE?
VI KÖR **BMW M3 CS**

550 hästkrafter, 0-100 km/h på 3,4 sekunder.

PROVKÖRD



HYUNDAI KONA
– HYBRID FÖR DE KLOKA?

Praktisk storlek, låg förbrukning och smidig.

VI ÄR PÅ PLATS!
**BILSALONGEN
I MÜNCHEN**
– ALLA NYHETER

Pris 89 kr
Norge 106 nkr
Finland €9,90
20
TIDSAM 0486-20
7 1388048160890 11
RETURVECKA 40

TEST



► Linus Pröjtz försöker sig på ett allvar, Ruben Börjesson ser sin möjlighet och Alx Danielsson vill mest köra.

Teknikens Världs

VINTERDÄCKTEST 2023

Nedstängda däckfabriker i Ryssland har gett en marknad i svängning samtidigt som kontroll av den svenska marknaden saknas. Resultatet blir att produkter, som inte är tillåtna att använda, säljs här. I vårt djuplodande vinterdäcktest hittar vi både den illaluktande dyngan och **däcken som ger din bil rätt vinteruppträdande.**

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



Sedan krigsstarten 24 februari 2022 har vinterdäckbranschen varit hårt drabbad. Tillverkare som Bridgestone, Continental, Michelin, Nokian och Pirelli hade fram till första halvåret 2022 stor del av sin tillverkning av nordiska vinterdäck (dubbade och nordiska dubbfria) i Ryssland. Tillverkning som nu står stilla och måste ersättas.

Arbetet med att bygga upp nya fabriker och komma ikapp vad gäller produktionsvolym har varit i full gång länge redan, men effekterna av produktionsstillet är fortfarande tydliga.

Hur då exempelvis? Vi har i alla fall för första gången testat ett Michelin-däck tillverkat i Kanada... Vissa dimensioner kan vara svåra att hitta, vissa däckmodeller blir restnoterade samtidigt som helt okända märken och modeller plötsligt dyker upp.

INFÖR VARJE vinterdäcktest köper vi det billigaste vi hittar, för att se hur budgetdäcken står sig i jämförelse. När det gäller dubbdäck kan prisskillnaden vara enorm – under halva priset

för oftast kinesiska budgetdäck är inte ovanligt. Men vad får du för pengarna? Historiskt sett har de allra flesta varit usla och numera finns även andra bekymmer.

Dubbdäck som säljs på den svenska marknaden ska förhålla sig till regler om dubbnings och dubbutstick för att vara tillåtet att använda. På senare år har det blivit populärt med väldigt många dubbar per däck. I årets test sätter finsk-kinesiska Kontio nytt rekord med 270 dubbar per däck.

Ett sådant däck måste klara ett slitagetest för att få säljas. Finska TrafiCom, att likställa med svenska Trafikverket, utför sådana tester

Inför varje vinterdäcktest köper vi det billigaste vi hittar, för att se hur budgetdäcken står sig i jämförelse.

och när däcket klarar testet utfärdas ett certifikat som också visar dubbutsticket med vilket däcket klarat testet (ofta runt 1,0-1,1 millimeters dubbutstick). Nu är det klart att säljas. I Finland görs dessutom oannonserade kontroller av TrafiCom för att se att reglerna efterlevs.

Sådan kontroll sker inte i Sverige. Faktum är att Sverige allt mer börjar likna laglöst land, vilket visar sig i testet.

ETT AV de billigaste däcken heter Winrun Winter-Max S1 WR60, vi köpte det via nätbutiken Däck 365. Winrun har 210 dubbar och ett genomsnittligt dubbutstick på 1,5 millimeter. Men det hade inte körts i något oberoende slitagetest, det fanns inget certifikat som indikerade att det hade klarat testet och därmed är det inte tillåtet att användas.

Hur mycket Winrun sliter på vägarna är det ingen som vet. Och hur bra eller dåligt är det? Men bara lugn, vi gör jobbet åt dig. Sedan november 2022 har årets vinterdäcktest varit igång, för att utmynna i detta. Det mest genomarbetade vinterdäcktestet i världen. Och bästa rådet ska du få redan nu – köp aldrig grisen i säcken. Följ testresultaten så kommer du att hitta bästa däcket för dig. »

ÅRETS DELTAGARE

■ **Dubbat:** I årets test har sex av sju dubbdäck hastighetsklass T (190 km/h), bara Winrun har H (210 km/h).

Dubbdäcken 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 odubbade när det slits, för att dubbarna tappar skärpan eller lossnar från sitt håll.

Vi har tidigare även sett sämre komfort och mittemellan-prestanda på våta vägar samt att de har rullat tyngre. Hur blir det i år?



**Bridgestone
Blizzak Spike 3**
Pris: 2 600 kr/styck
Antal dubb: 264
Testdäckets tillverkningsland: Ungern



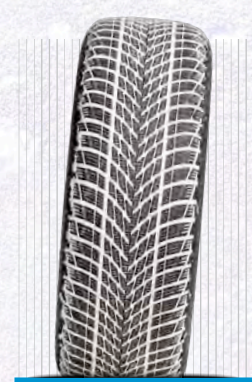
**Continental
IceContact 3**
Pris: 2 200 kr/styck
Antal dubb: 190
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland

■ **Nordiska dubbfria:** Däck ofta med hastighetsklass T (190 km/h), men i årets test är det lite mer uppblandat. Michelin X-Ice Snow har H (210 km/h), Nokian Hakkapeliitta R5 och kinesiska Triangle Snowlink PL01 hastighetsklass R (170 km/h).

Vinteregenskaperna har utvecklats mycket bland de bästa nordiska dubbfria däcken. 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 och i slask.



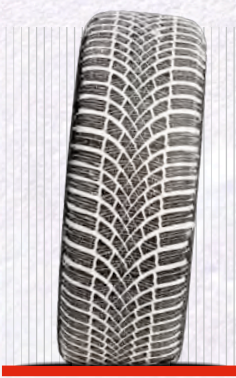
**Continental
ContiVikingContact 7**
Pris: 2 300 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland



**Goodyear
UltraGrip Ice 3**
Pris: 1 900 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Polen

■ **Mellaneuropeiska dubbfria:** Däck oftast med hastighetsklass H (210 km/h) eller V (240 km/h). De mellaneuropeiska dubbfria däcken är utvecklade för främst 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 brukar de vara. Men de ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet. Men passa dig. Just billiga mellaneuropeiska odubbade brukar vara de sämsta vinterdäcken som finns.



**Bridgestone
Blizzak LM005**
Pris: 1 900 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Italien



**Goodyear
UltraGrip Performance 3**
Pris: 1 900 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland



**Goodyear UltraGrip
Ice Arctic 2**

Pris: 2 500 kr/styck
Antal dubb: 190
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Polen



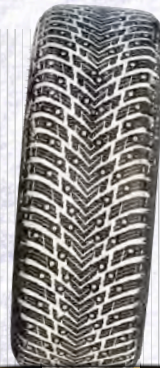
**Kontio Tyres
Ice Paw**

Pris: 1 700 kr/styck
Antal dubb: 270
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Kina



**Kumho Wintercraft
ice Wi32**

Pris: 1 600 kr/styck
Antal dubb: 198
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Sydkorea



**Nokian
Hakkapeliitta 10**

Pris: 2 700 kr/styck
Antal dubb: 222
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Finland



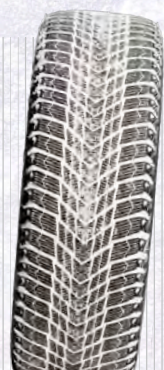
**Winrun Winter-
Max S1 WR60**

Pris: 1 020 kr/styck
Antal dubb: 212
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Kina



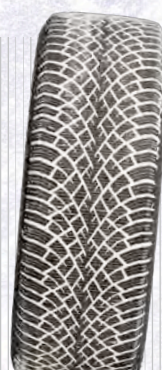
**Michelin
X-Ice Snow**

Pris: 2 300 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Kanada



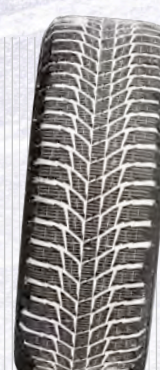
**Nexen
Winguard ICE+**

Pris: 1 400 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Sydkorea



**Nokian
Hakkapeliitta R5**

Pris: 2 500 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Finland



**Triangle
Snowlink PLO1**

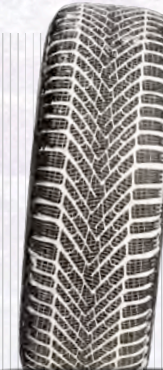
Pris: 900 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Kina

OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17



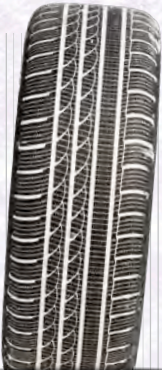
**Michelin
Alpin 6**

Pris: 2 000 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Tyskland



**Pirelli Cinturato
Winter TC2**

Pris: 1 900 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Rumänien



**Rotalla
ICE-Plus S210**
Pris: 850 kr/styck
**Testdäckets tillverk-
ningsland:** Kina

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 kompromisen 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.

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.



ALX DANIELSSON

Alx har kört racing, och vunnit, på högsta nivå mot konkurrenter som exempelvis Sebastian Vettel. Rattvridare av rang.



BROMSEGENSKAP



Bromsprestanda är viktigt och har alltid varit. Under de senaste 25 åren har just denna del av prestandapaletten blivit ännu viktigare. Varför?

För att många av de moderna säkerhetssystem som bilar idag är utrustade med arbetar med just bromskraft för att utföra sitt jobb. I grund och botten är det grepp som är den viktiga delen, som i sin tur bygger mer eller mindre bromskraft. På alla underlag, året runt.

När vi testar vinterdäck, då gör vi det på alla underlag just för att de allra flesta trafikanter kör på alla typer av underlag under en vinter. Vissa kör mer på barmark, andra åker mer på snö- och isvägar.

Vilket som stämmer bäst in på dig och ditt användningsmönster får du själv bestämma, men en sak är säker – det finns fortfarande inget däck som är bäst på allt.

I TOPPEN hittar vi Goodyears dubbade samt Continentals nordiska dubbfria däck. Båda är bra på is och snö, men desto sämre på barmark. Intressant är att Continentals nordiska dubbfria, trots sin mjuka konstruktion, faktiskt är lite bättre på barmark än Goodyears lite fastare dubbade.

Dubbade Bridgestone Spike 3, nytt för den här säsongen, imponerar vid isbroms – inget annat däck kommer riktigt i närheten. Även på snö är Spike 3 bra, men barmarksprestanda är sämre. Vilket ännu en gång visar på svårigheterna däckbranschen har att lyckas sträcka ut prestanda över alla typer av underlag. Kanske har Bridgestone spänt bågen lite väl hårt, kanske hade de vunnit barmarksprestanda genom att dämpa bort den där sista supervassa isprestandan?

BAKOM TOPPTRION hittar vi tre av de fem mellaneuropeiska dubbfria däcken (Pirelli, Bridgestone och Michelin) – hack

► Alla däcken i testet är vinterdäck, men många bromsar inte alls som ett vinterdäck borde.

PER

i häl på de bästa. Men isprestandan är riktigt dålig för alla tre, vilket i och för sig var väntat. Hårdare mönstergummi, hårdare stomme och helt inriktade på våta och torra vägar samt slask, då blir det så här. På barmark däremot är de bromsmässigt nästan lika effektiva som ett sommardäck.

Vi håller ett extra öga på dubbade Winrun. Vi betraktar det som olagligt att bruka då det vid teststart varken hade körts eller godkänts i det oberoende slitagetestet och därmed inte är godkänt för att få säljas. Dubbdäck som har fler än 50 dubbar per rullomkrets (vår testade dimension mäter ungefär två meter i rullomkrets) måste klara slitagetestet för att få säljas. Dessutom hade Winrun när vi köpte det extremt långt dubbutstick, mycket längre än vad som kan anses vara normalt – 1,5 millimeter i snitt. Ger det bättre isprestanda vid bromsning?

Det enkla svaret är nej, bara ett av

testets dubbdäck presterar sämre prestanda vid isbroms än just Winrun. Men märkligt nog påverkas Winrun inte av det massiva dubbutsticket vid tester på barmark. Vid så långt dubbutstick händer det att däckmönstret lyfter från underlaget, men inte Winrun som faktiskt är bäst bromsande dubbdäck på barmark. Märkligt.

SÄMST TOTALT är mellaneuropeiska Rotalla, ett däck som gör oss förbryllade på flera sätt. Men vi återkommer till det längre in i testet.

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. Vätttesterna är körda på bana med kontrollerad våta och torrbromsningen är körd på Björkvik Ring. »

SHOREPROVNING

Provnings utförs för att fastställa hur hårt eller mjukt mönstergummit är på däcken. Provnings get ett så kallat Shoretal för de testade däcken, ett högt värde innebär hårdare gummiblandning och ett lägre en mjukare. Mätutrustningen heter Durometer och mätningen går ut på att trycka in mätarens fjäderbelastade spets i mönstergummit. Om spetsen sjunker in helt i gummit, då är det väldigt mjukt och shoretalet väldigt lågt – gummit kan inte stå emot kraften utan deformeras helt. Detta händer aldrig på våra däck, de är hårdare än så. I stället brukar spetsen sjunka in en smula, gummit deformeras mer eller mindre av mätarens specifika motstånd och på så sätt avgörs hårdheten och vi får fram ett Shoretal.

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Torrt	Poäng
Goodyear		16	20	3	5	44
Continental		14	20	4	6	44
Bridgestone		20	16	3	4	43
Pirelli		6	18	9	10	43
Bridgestone		6	16	10	10	42
Michelin		6	18	9	9	42
Nokian		14	20	3	5	42
Continental		12	20	4	5	41
Nokian		16	18	3	4	41
Winrun		14	16	5	6	41
Goodyear		6	16	9	9	40
Michelin		14	20	2	4	40
Goodyear		14	18	3	4	39
Nexen		12	20	3	4	39
Kumho		14	16	3	5	38
Kontio		16	16	1	2	35
Triangle		6	16	3	6	31
Rotalla		2	2	8	10	22

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria



VÄGEGENSKAPER



På sätt och vis är det betryggande att se nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 prestera bäst när det gäller vägegenskaper i testet. Det där däckets har alltid presterat bra hos oss, det har varit en bra referens och något av ett rättesnöre i flera säsonger. I år presterar det precis som förväntat, vilket ger delsegern och dessutom en bra uppföljning efter de starka resultaten vid bromstestning i Rond 1. Med andra ord hittar vi här ett slags normalvärde mitt i all kaos som drabbat mycket av vinterdäcksbranschen under senaste dryga året.

DE BÄSTA dubbade däckens presterar något bättre på is än Continental CVC 7, Nokian Hakkapeliitta 10 är ett av dem. Nya

Bridgestone Spike 3 är ett annat, men just Spike 3 tappar en del på snö och halkar då efter en smula. Inte mycket, men framförallt märks att det sista vassa greppet inte finns tillgängligt när vi kör på snö.

Testbilen reagerar inte lika snabbt med Spike 3 monterat, den byter inte riktning lika snabbt och varvtiden indikerar tydligt att accelerationsgreppet inte är lika bra som hos de bästa. Faktum är att de bästa nordiska dubbfria, vilket är Continental och Nokian Hakkapeliitta R5, står för de mest imponerande resultaten i den här delen av testet.

GOODYEAR LANSERAR sitt nya nordiska dubbfria UltraGrip Ice 3 och sett till hur föregångaren presterade hade vi höga förväntningar. Men det blir snabbt tydligt att greppet på is och snö inte räcker för att utmana varken

de bästa i klassen eller totalt i testet.

Om greppet på vått hade varit markant bättre och att vi därmed hade sett en fördel av att kompromissa bort en del av is- och snögrepp, då hade Goodyear varit mer intressant. Men skillnaden på vått är liten, det räcker inte för att väga upp is- och snöprestanda.

Sämst? Rotalla igen, ett däck som går förbluffande dåligt på is och snö. Dessutom är mönstret, bortsett från vissa mindre samplingar av gummilackarna, extremt likt ett av Rotallas sommaräck. Med tanke på prestationsnivån är följande fråga given – har de bara tagit ett sommaräck och milt modifierat det för att sedan kalla det för vinteräck. Jag vet vad jag tror i alla fall...

VITAR ett helhetsgrepp kring däckens och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinteräck innebär det ju inte att däckens 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. Och vintrarna i sig varierar extremt mycket.

SÅ KÖR DU MILJÖ-VÄNLIGT 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. Många bilar har idag appstyrning av kupéuppvärmning. Kolla om din bil har det, brukar vara väldigt smidigt att använda. Detsamma gäller schemalagd uppvärmning via bilens klimatanläggning, smidigt.

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. Jämn 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 ner dit, i med lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.

4 Kör du laddhybrid eller elbil så blir räckvidden på el kortare ju kallare det är ute. Se till att ha laddkabeln ansluten 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.

► Hur reagerar däcken när vi pressar dem till max? Vissa bättre än andra ska det visa sig.

Alla däcken bedömts 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 Vistheden strax väster om Älvsbyn. Våtttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad väta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få banor i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubbdäcken. Jo, det är många som testat dubbdäck utan dubb!

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

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

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Poäng
Continental		18	20	5	43
Nokian		20	16	5	41
Nokian		18	18	5	41
Continental		16	18	6	40
Goodyear		18	18	4	40
Bridgestone		20	14	5	39
Goodyear		16	16	6	38
Kontio		16	14	5	35
Michelin		14	16	5	35
Goodyear		12	10	10	32
Kumho		14	14	3	31
Nexen		12	14	5	31
Winrun		12	12	7	31
Pirelli		10	10	9	29
Bridgestone		10	8	10	28
Michelin		6	10	9	25
Triangle		4	10	5	19
Rotalla		2	2	8	12

 = Dubbat  = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria



► Det ser så enkelt och städat ut när vi fryser ett ögonblick, men vad händer vid nästa kurva?

SÅ GICK DET PÅ SNÖ, IS OCH VÅT ASFALT

DUBBAT

Is- och snöunderlag

Ifjol var Goodyear bäst på is, men i år står inte riktigt det däckat att kännas igen. En sak är i alla fall säkert, UltraGrip Ice Arctic 2 greppade mycket bättre i förra årets test. Nokian Hakka-peliitta 10 och nya Bridgestone Spike 3 greppar bäst på isbanan. Här finns både accelerationsgrepp samt greppreserver i kurvorna. Testbilen blir lättkörd även på gränsen, när det går som snabbast, vilket är ett mycket gott betyg. Continental IceContact 3 når inte upp till samma nivå och vi väntar på en ersättare. Det där däckat utvecklades från början för den så kallade FlexStud-dubben, men när vissa dimensioner tappade enormt mycket dubb fick Continental

byta till konventionell dubb i produktionen. Resultatet är att däckat aldrig har blivit så bra som det var från första början. Om Continental vill komma tillbaka till forna tiders fina isresultat krävs därför ett nytt däck, även om det presterar bäst av de dubbade på snö.

Hur gick det för otillättna Winrun med det rejäla dubbutsticket? Om det skulle sticka ut någon gång, så var det på is men i stället föll det platt. Faktiskt även på snö.

Vått underlag

Trenden har varit tydlig väldigt länge – dubbdäck brukar på sin höjd prestera mediokra resultat på

våta vägar. Så även i år. Faktum är att Winrun, som är sämsta dubbdäck på is och snö, är bäst på våta vägar. Det gör knappast något för vårt totalresultat för däckat, varken du eller någon annan köper ett dubbdäck för att primärt köra på vått.

Resterande dubbdäck är tätt samlade på mitt-fältet. Bara Kumho sticker ut en smula åt fel håll. Årets testdäck greppar bättre på is och snö än fjolårets, det kan vi tacka ett längre och mer normalt dubbutstick för. Men prestanda på vått är på gränsen till riktigt dåligt, Kumho Wintercraft ice Wi32 gör testbilen sladdbenägen. Därför upplevs det som ett minst tio år gammalt dubbdäck.



► Våta vägar är en stor del av vinterväglaget för många, men hur presterar däck?



► Samma visa varje år - däckbyten, däckmätningar och såklart alla testmoment. Ruben Börjesson - tålamodets mästare.

NORDISKT DUBBFRIIT

Is- och snöunderlag

Sammantaget är det inget däck som når upp till samma nivå som Continental ContiViking-Contact 7. På både is och snö erbjuder CVC 7-däcket både störst greppreserver och mest körbarhet i alla situationer. Det tappar aldrig fotfästet, det gör aldrig så att testbilen sladdar ut med bakvagnen. I stället ger det bil och föraren den svårösta lyxen att kunna känna sig lugn även i riktigt svåra situationer. Ett betyg så gott som något. Nokian Hakkapeliitta R5 fungerar bra, men det halkar lite efter här och där. Inga stora skillnader, men det märks tydligt på samma bana, med samma förare och samma bil.

Michelin X-Ice Snow fortsätter att tappa mark. Det där fina greppet som även ett lite slitet Continental visar upp, det har inte Michelin ens som nytt. Vi vet, för vi låter ett begagnat CVC 7 åka med i testet. Resultatmässigt hamnar Nexen ytterligare längre ner i tabellen och sämst av de nordiska, med marginal, är Triangle - det billigaste däcket på marknaden när testet drogs igång. Där finns inte mycket vad gäller grepp att hämta.

Vått underlag

Våta vägar och nordiska dubbfria har alltid varit en sämre kombination och är så än idag. Men

intressant är att nivån är näst intill helt jämn mellan de olika däck, bara Goodyear presterar något bättre då det rakt igenom har lite lättare att stå emot belastningarna som däck utsätts för runt den våta banan.

I övrigt märks i stort sett samma uppträdande oavsett vilket däck som sitter på bilen. Vilket innebär att man måste vrida väldigt mycket på ratten för att komma runt kurvorna, understyrningen är rejäl. Greppet är sämre, både vad gäller acceleration och sidgrepp men inget däck gör att bilen kastar ut i bakvagnssladd. Det ger i alla fall någon form av kontrollkänsla trots det dåliga greppet.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

Is- och snöunderlag

De bästa mellaneuropeiska dubbfria däck är mediokra på is och snö. Som bäst. Det finns inga greppreserver när något går snett, framförallt är det plötsliga justeringar via exempelvis ratten som denna typ av däck har svårt att hantera. De är hårdare rakt igenom, vilket straffar sig så snart grepp ska byggas på exempelvis is. Där behövs ett mjukt mönstergummi med stor flexibilitet - något som de mellaneuropeiska däck i stort sett helt saknar.

Goodyear lyckas bäst med sitt nya UltraGrip Performance 3, men att kalla det bra på is är att överdriva. Det kan som bäst klassas som mediokert. Detsamma gäller på snö. Pirelli Cinturato Winter är snäppet sämre på is, men det är inga

enorma skillnader. Inget av däck är ju bra. Men det finns det som är sämre, det finns ett mellaneuropeiskt som faktiskt är så sjukt dåligt. Rent ut sagt uselt. Ja, vi återkommer till det där Rotalladäcket. Det största problemet är egentligen inte att det är uselt och farligt på is och snö, det värsta är att det inte finns något kontrollsystem inom branschen som tar bort den här typen av produkter. I stället hamnar det hos oss på Teknikens Värld som får agera varningsklocka. Så, hör ni sirenen ljuda?

Vått underlag

Det här är mammas gata för de mellaneuropeiska däck, det är just våta vägar de är

utvecklade för. Vått och slask primärt, det är då de är som bäst. Goodyear och förra årets klassvinnare Bridgestone Blizzak LM005 visar med besked hur smidigt och enkelt en bil kan röra sig längs en våt väg - även när de pressas till max av sin förmåga. Resultatet är smidigt och säkert uppträdande utan några som helst märkliga beteenden. Inga sladdtendenser, bra sidgrepp i kurvorna och skön styrrespons. Jämfört med nordiska dubbfria? Då känns det som att köra en helt annan bil. Märkligt nog gäller det inte riktigt för Rotalla. Trots att det inte har några vinterprestanda så övertygar det inte heller på våta vägar. Förvånansvärt befriat från bra prestanda.



► Samma vattennivå för alla däck, även samma underlag och spår då bilen är rälsbunden.

VATTENPLANING



Skillnaden mellan bästa och sämsta däck i testet är 23 km/h, vilket intressant nog är samma skillnad som ifjol. Då, 2022, hade vi Bridgestones mellaneuropeiska dubbfria i topp och nu är delar Bridgestone tillsammans med Pirelli på toppnoteringen. Båda mellaneuropeiska. De fyra främsta mellaneuropeiska däcken presterar riktigt bra resultat och i övrigt känns mycket av resultaten igen.

Steget från toppen ner till mittfältet är långt där vi hittar en skön blandning av alla tre däcktyperna. Att Rotalla presterar 63,6 km/h i vattenplaningstestet är rent löjväckande, det där däckets borde vara bra på något förutom att vara billigt. Men än så länge märker vi inga kvaliteter. Däremot är det lite intressant att Winrun, det otillåtna dubbdäcket med så långt dubbutstick, presterar ett bra resultat för att vara ett dubbdäck.

Kumho däremot lägger sig i botten av resultatlistan tillsammans med nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R5. Just Kumho presterade riktigt dåligt ifjol, var sämst av alla. Sedan dess har Kumho vässat sin produkt, men tydligen inte tillräckligt. Det presterar förvisso några km/h bättre resultat än vid 2022 års test – men det ligger ändå kvar i deltestets bottenskikt.

Vad är bra då? Intressant är att Goodyear fortsätter att prestera rakt igenom bra vattenplaningsresultat för alla sina däck. Det märks att Goodyear prioriterar den här egenskapen, inte minst

då deras nya nordiska dubbfria UltraGrip Ice 3 presterar klart bättre än övriga däck i klassen. "Vadå, räknas inte nordiska dubbfria Triangle. Det är ju bättre?". Nej, faktiskt inte. Det är för uselt på vinterväg för att överhuvudtaget få vara med i någons fundering om vilka vinterdäck man ska ha. Då spelar det ingen roll att det blixtrar till lite grann i ett deltest. Hög lägstanivå, det är vad du vill ha i ett vinterdäck. Tidigare så övertygande Continental ContiVikingContact 7 kommer farligt nära ett riktigt bottenresultat, här har man kompromissat bort för mycket av vattenplaningsegenskaperna.

Tidigare så övertygande Continental ContiVikingContact 7 kommer farligt nära ett riktigt bottenresultat...



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 dubbfrött 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 konsekvent från däckmodeller vi ej har testat.

Vattenplaningstesterna körs på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden 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. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Pirelli	■	78,1 km/h	10
Bridgestone	■	77,8 km/h	10
Goodyear	■	76,3 km/h	9
Michelin	■	76,2 km/h	9
Winrun	■	64,5 km/h	6
Rotalla	■	63,6 km/h	6
Bridgestone	■	63,4 km/h	6
Triangle	■	63,3 km/h	6
Continental	■	63,2 km/h	6
Goodyear	■	63,1 km/h	6
Goodyear	■	62,3 km/h	5
Michelin	■	59,8 km/h	3
Nexen	■	59,6 km/h	3
Kontio	■	59,5 km/h	3
Nokian	■	57,5 km/h	2
Continental	■	56,6 km/h	2
Kumho	■	55,6 km/h	1
Nokian	■	55,1 km/h	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubb fria
■ = Mellaneuropeiska dubb fria

VINTERDÄCKTIPS

VAR UPPMÄRKSAM PÅ ÅRET-RUNT-DÄCK VID PRIVATLEASING

I Europa ökar användningen av året-runt-däck, alla de stora märkena har så kallade All Season-däck. De är märkta med MS och alptopp/snöflinga på däcksidan och alltså godkända som vinterdäck. Just nu sprider sig en vinterdäckslag inom EU-länderna som säger att du måste ha däck efter väglag. Sommardäck duger alltså inte enligt lag vid ett plötsligt snöfall, men de här All Season-däcken är tillåtna både i snö och på barmark. Det är däck som är mitt emellan våra vinter- och sommar däck. Alltså inte speciellt bra på något. I Sverige börjar denna typ av däck dyka upp vid privatleasing. Det är ett sätt att dämpa leasingpriset men ger utan tvekan avkall på säkerheten.

ÄLGTEST



Älgtestet är väldigt enkelt, samtidigt som det är otroligt svårt. Enkelt för att det behövs bara 14 koner, en asfalterad raksträcka och lite accelerationsutrymme.

Det är allt. Givetvis en testbil med gps-hastighetsmätare också, samt en förare – men det är inte det mest avancerade testet i världen.

Tills bilen ska ta sig igenom den där banan, då blir det i värsta fall otroligt svårt. Ibland rent ut sagt omöjligt. Tänk att 14 koner kan ställa till med så mycket bekymmer. Fråga Mercedes, Jeep eller Toyota hur mycket bekymmer ett undermåligt älgtestresultat kan innebära...

ÄLGTEST PÅ torr barmark innebär extrema påfrestningar på både däck och bil. Kanske allra mest för att bilen inte är redo för vad som ska hända.

Det första styrutslaget, när bilen girar vänster förbi det tänkta hindret, är så

explosivt som det bara går. Från 0-100 på nolltid. Vilket ställer enorma krav på allt inblandat, inte minst däcken.

Det sämsta som kan hända är att bilen blir sladdbenägen, att bakhjulets grepp inte räcker till. Det här händer även idag när alla bilar har antisladdsystem. Men Volvo V60 har än så länge klarat sig bra, därför är det en bra testbil att använda i älgtestet.

DET RIKTIGT positiva i årets älgtest är att alla vinterdäcken klarar av att hålla in bakvagnen – inga sladdtendenser hos något av däcken. Mycket bra.

De bästa däcken är Michelin och Rotalla (se där, plötsligt händer det!) som båda klarar 76 km/h med bra beteende genom banan. Båda gör bilen enkel att köra trots den höga belastningen.

Längst ner i resultatlistan hittar vi dubbade Kumho och nordiska dubbfria Michelin som båda klarar 69 km/h. Skillnaden i hur bilen uppträder med dessa

däcken monterade kunde inte ha varit större. Reaktionerna är sega, det krävs att vi vrider mycket mer på ratten för att bilen ska byta riktning. När den väl har gjort det och sedan ska tillbaka till rätt körfält – det innebär ännu segare uppträdande.

Greppnivån är så otroligt mycket lägre än hos de bästa däcken, det är som att köra två helt olika bilar. Vi kan inte nog understryka däckens inverkan på bilens uppträdande.

DEN TIDIGARE hyfsat tydliga uppdelningen där mellaneuropeiska dubbfria var bäst, dubbade på mittfältet och de nordiska dubbfria i botten gäller inte riktigt längre. De mellaneuropeiska är bäst, inget snack om saken, men därefter blandas däcken upp. Därmed kan vi inte längre säga vilken av de bägge uttalade nordiska vinterdäckstyperna som är bäst vad gäller älgtest.

I vår normala testverksamhet av bilar kör vi alltid älgtestet med bilen fullastad – det gör vi inte i däcktesterna. Där är det tom bil med förare, inget mer. »



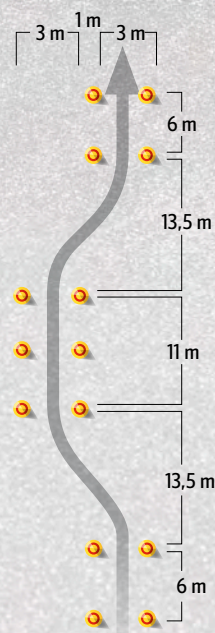
► Elaka testförare återföds som älgtestkoner. Det är sedan gammalt. Dessvärre har vi oroväckande många älgtestkoner...

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Michelin	■	76 km/h	10
Rotalla	■	76 km/h	10
Bridgestone	■	75 km/h	9
Goodyear	■	75 km/h	9
Pirelli	■	75 km/h	9
Continental	■	72 km/h	6
Goodyear	■	72 km/h	6
Winrun	■	72 km/h	6
Bridgestone	■	71 km/h	5
Continental	■	71 km/h	5
Goodyear	■	71 km/h	5
Nokian	■	71 km/h	5
Triangle	■	71 km/h	5
Kontio	■	70 km/h	4
Nexen	■	70 km/h	4
Nokian	■	70 km/h	4
Kumho	■	69 km/h	3
Michelin	■	69 km/h	3

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbria
 ■ = Mellaneuropeiska dubbria

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi kör alla bilar som görs tillgängliga för test, vi kör alltid på torrt underlag. På teknikensvarld.se/algtest hittar du resultat för hundratals bilar och på vår Youtube-kanal **Moosetest of the week** kan du se filmerna från testerna.



KOMFORT & STABILITET



Femte delen av testet och samtidigt den delen av testet där resultaten faktiskt påverkar dig varje meter du tillryggalägger tillsammans med din bil. Däcken är en central del i hur bilen uppträder, något som alltid märks mer eller mindre. Är bilen alltid småstötig? Kan mycket väl bero på däcken. Går den inte riktigt rakt, du får passa med styrningen hela tiden, trots att vägen är rak? Troligtvis däcken. Och så vidare.

Under de tio senaste åren har vi märkt allt större skillnader mellan däcken och sedan 2020 har vi därför delat upp bedömningen i två delar. Dels hur däcken arbetar gällande stötdämpning och ljud, dels hur stabila de gör bilen på vägen.

TVÅ DÄCK delar på delsegern. Nordiska dubbfria Continental och mellaneuropeiska Rotalla.

Continental är ytterst behagligt med bäst stötdämpning och lägst ljudnivå. Kombinerat med övriga prestanda från tidigare deltester gör att det framstår som ett svårslaget däck totalt sett. Stabiliteten är inte fullt lika bra som de bästa, vilket helt följer hur de nordiska dubbfria brukar prestera. Förvisso är nordiska dubbfria Triangle bättre i just denna del, men bristerna vad gäller isprestanda för det däck är för stora för att det ska kunna tas på allvar som konkurrent.

Detsamma gäller Rotalla. Just när det gäller stabilitet kommer inget annat däck i närheten, Rotalla går klippstabil på vägen och gör färden i Volvo V60 till ett nöje. Men sen då? Som vinterdäck betraktat har det ingenting att erbjuda och faller därför ur ekvationen totalt sett. Trots det skickar det en signal till alla premiumtillverkare att det kanske är dags att prioritera dessa egenskaper högre – inte minst när ett okänt kinesiskt däck är så mycket bättre?

WINRUN, DUBBDÄCKET med så stort dubbutstick som är otillåtet att sälja men som ändå gick att köpa, landar ensamt i den absoluta botten av tabellen.

Det finns ingenting positivt att säga om uppträdandet. Ljudnivån är extremt hög och mycket högre än hos något annat däck. Här märks verkligen det rejäla dubbutsticket. Dessutom gör Winrun testbilen svårkörd då stabiliteten är usel – V60-bilen går aldrig rakt med Winrun monterat.

Utöver detta lider Winrun även av svår progressivitet vilket innebär att bilen utvecklar mer styrkraft än väntat. Resultatet blir att bilen plötsligt svänger mer och mer inne i en kurva, trots att vi inte svänger mer på ratten. Det blir ett fasligt sågande med ratten trots att kurvan har samma radie hela tiden.

Winrun är uselt och skillnaden i hur Volvo V60-bilen uppträder med Continental eller Rotalla kunde inte vara större. »



5 RESULTAT: KOMFORT OCH STABILITET

Däck	Däcktyp	Stötdämpning och ljudnivå	Stabilitet	Poäng
Continental	■	10	7	17
Rotalla	■	7	10	17
Goodyear	■	8	8	16
Michelin	■	8	8	16
Triangle	■	7	9	16
Bridgestone	■	8	7	15
Goodyear	■	9	6	15
Pirelli	■	8	7	15
Michelin	■	7	7	14
Continental	■	6	6	12
Goodyear	■	5	7	12
Nexen	■	7	5	12
Nokian	■	7	4	11
Bridgestone	■	3	6	9
Kumho	■	2	7	9
Kontio	■	4	4	8
Nokian	■	3	4	7
Winrun	■	1	1	2

■ = 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, här ligger ansvaret på testföraren och passageraren.

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 däcket stötdämpar samt hur mycket eller

lite ljud det alstrar. Stabilitetsdelen handlar om hur lugnt däcket går på vägen vid körning rakt fram samt hur det uppträder när vi svänger, hur mycket krafter som byggs upp i däcket och om det är lugnt och följsamt eller ryckigt och obekvämt i normala hastigheter.

GENVÄGEN TILL ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt betende, 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.

► Hur bra eller dålig din upplevelse av din bil blir hänger otroligt mycket på ditt däckval.





RULLMOTSTÅND



Känner du av att du har mindre kvar i plånboken i slutet av månaden? Så är det nog med skyhögt inflation, allt blir bara dyrare och låneräntan högre.

Därför är det inte fel att begränsa kostnader där det går att begränsa, eller hur?

Rullmotstånd och bränsleförbrukning blir därför centralt. Om du kör fossilbil är rullmotståndet en av de avgörande detaljerna som bestämmer hur mycket mer eller mindre bränsle som går åt att köra en given sträcka. Om du kör mycket, kanske långpendlar till jobbet kan skillnaden bli avsevärd.

Vi märkte tidigt när testet rullade igång under hösten/vintern 2022 att flera däck verkade ha förändrats från förra säsongen. Främst andra gummiblandningar. Om det i sig står för den avgörande faktorn vet vi inte, men vi märker att flera av de lättrullade däcken i årets test rullade betydligt tyngre i

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 asfalt, 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 markerar 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.

fjölårets test. Samtidigt rullar de mest tungtrollande ungefär likvärdigt med fjölårets resultat.

TESTMETODEN BYGGER på färd i 70 km/h, förbrukningen kommer alltid att bli låg vilket tydligt syns i tabellen. Att köra en bensinbil på drygt 0,55 l/mil hör inte till vanligheterna. Men det är snarare de procentuella skillnaderna mellan däcken som är det intressanta, för de skillnaderna

Skillnaden mellan de bägge Continental-däcken är stor, faktiskt hela 9,3 procent.



► Continental rullar lättast, och Continental rullar... tyngst. Nordiska dubbfria är bäst, dubbade är sämst.

kommer att bli samma oavsett vilken bil däcken rullar på.

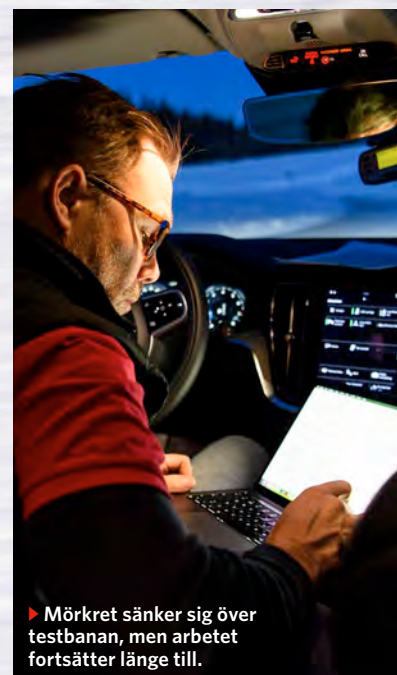
Nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 rullar lättast av alla och dessutom betydligt lättare än ifjol. Samtidigt ser vi att Continentals dubbade, IceContact 3, rullar tyngst av alla och relativt mycket tyngre än exempelvis dubbade Nokian. Skillnaden mellan de bägge Continentaldäcken är stor, faktiskt hela 9,3 procent. Med bränslepriserna som råder nu blir det enorm skillnad. Kör du elbil? Då blir även skillnaden i räckvidd stor.

Med en förmodad livslängd på 3 000 mil för däcken och räknat på testets förbrukning blir skillnaden i drivmedelsåtgång 150,3 liter, eller 50,1 liter per 1 000 mil. Vilket motsvarar en kostnad på 3 177 kronor över 3 000 mil, eller 1 059 kronor per 1 000 mil (dagsnotering 95-oktanig bensin i Sverige 21,14 kr). För en elbil med räckvidd på 400 kilometer innebär 9,3 procent mindre bränsleåtgång cirka 36 km längre räckvidd. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Continental	■	0,5388 l/mil	10
Triangle	■	0,5405 l/mil	10
Nokian	■	0,5435 l/mil	9
Rotalla	■	0,5441 l/mil	9
Goodyear	■	0,5501 l/mil	7
Goodyear	■	0,5501 l/mil	7
Michelin	■	0,5507 l/mil	7
Bridgestone	■	0,5531 l/mil	6
Michelin	■	0,5543 l/mil	6
Pirelli	■	0,5556 l/mil	6
Kumho	■	0,5568 l/mil	6
Nokian	■	0,5605 l/mil	5
Nexen	■	0,5631 l/mil	5
Goodyear	■	0,5637 l/mil	5
Bridgestone	■	0,5643 l/mil	5
Winrun	■	0,5747 l/mil	3
Kontio	■	0,5828 l/mil	2
Continental	■	0,5889 l/mil	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Mörkret sänker sig över testbanan, men arbetet fortsätter länge till.



	Continental ContiVikingContact 7	Goodyear UltraGrip Performance 3	Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2	Pirelli Cinturato Winter TC2	Goodyear UltraGrip Ice 3	Bridgestone Blizzak LM005
--	--	--	---------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

Däcktyp	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Dubbat	Mellaneuropeiskt	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt
Antar dubbar	-	-	190	-	-	-
Mönsterdjup	8,2 mm	8,6 mm	10,0 mm	9,2 mm	8,7 mm	8,7 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	V, 240 km/h	T, 190 km/h	V, 240 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h
Vikt	11,2 kg	11,4 kg	11,8 kg	10,4 kg	9,8 kg	10,1 kg
Tillverklingsland	Tyskland	Polen	Polen	Rumänien	Polen	Italien
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	2 300 kr	1 900 kr	2 500 kr	1 900 kr	1 900 kr	1 900 kr
Pris fyra st inkl montering	10 400 kr	8 800 kr	11 200 kr	8 800 kr	8 800 kr	8 800 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	14	6	16	6	14	6
Snö	20	16	20	18	18	16
Våt väg	4	9	3	9	3	10
Torr väg	6	9	5	10	4	10

VÄGEGENSKAPER

Is	18	12	18	10	16	10
Snö	20	10	18	10	16	8
Våt väg	5	10	4	9	6	10
Vattenplaning	2	9	6	10	5	10
Älgtest	5	9	5	9	6	9

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	10	8	5	8	9	8
Stabilitet	7	8	7	7	6	7

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	10	7	5	6	7	6
---------------------	----	---	---	---	---	---

Poängavdrag

Slutpoäng	121	113	112	112	110	110
Kommentar	En gång vinnardäck, alltid vinnardäck? Nej, absolut inte. men nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 har varit normsättande i våra tester på ett sätt som inget annat däck under de senaste två decennierna. Dåligt vid vattenplaning, i övrigt grymt.	Nya Goodyear UltraGrip Performance 3 överraskar stort. Vinteregenskaperna är mediokra när det är riktigt halt, men kombinationen av egenskaper i övrigt ger ett däck utan egentliga stora svagheter. För rätt behovsbild ett vinnardäck	Det är tätt runt andraplatsen och Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2 ger en bra helhetsprestanda. Det är inte vassast på isen, men det tappar inte lika mycket i övrigt. Balansen i däckets dubbat ger det vetliga komfort. Hög lägstanivå.	Mellaneuropeiska Pirelli följer exakt samma mönster som nya Goodyear UltraGrip Performance 3. Bägge ger hyfsade vinteregenskaper, framförallt på skrovlig is och på snö. Uppträdande på barmark är snudd på somraddäckslikt. Imponerande.	Årets andra nyhet från Goodyear presterar bra, men når inte riktigt upp till Continentals testvinnare. Positivt är att Goodyear förstår hur man kombinerar vintergrepp med hyfsade egenskaper vid vattenplaning. Kanske därför sista vintergreppet saknas?	Förra årets bästa mellaneuropeiska däck, då tillverkat i Ungern och nu i Italien, fortsätter att prestera mycket bra. Isbroms på underlag med riktigt lågt grepp, där har däcktypen det riktigt svårt. Men i övrigt strålande hög prestationsnivå. Rullar dock tyngre.



**Michelin
Alpin
6**

**Bridgestone
Blizzak
Spike 3**

**Michelin
X-Ice
Snow**

**Nokian
Hakkapeliitta
10**

**Nokian
Hakkapeliitta
R5**

**Continental
IceContact
3**

**Nexen
Winguard
ICE+**

Mellaneuropeiskt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt
-	264	-	222	-	190	-
8,4 mm	8,6 mm	8,3 mm	8,8 mm	8,2 mm	8,5 mm	8,9 mm
H, 210 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h	R, 170 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h
10,2 kg	10,8 kg	12,0 kg	11,8 kg	11,2 kg	11,8 kg	11,6 kg
Tyskland	Ungern	Kanada	Finland	Finland	Tyskland	Sydorea
98	98	98	98	98	98	98
2 000 kr	2 600 kr	2 300 kr	2 700 kr	2 500 kr	2 200 kr	1 400 kr
9 200 kr	11 600 kr	10 400 kr	12 000 kr	11 200 kr	10 000 kr	6 800 kr

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

6	20	14	20	18	16	12
10	14	16	16	18	18	14
9	5	5	5	5	6	5
9	6	3	2	1	6	3
10	5	3	4	5	6	4

8	3	7	3	7	6	7
8	6	7	4	4	6	5

6	5	7	5	9	1	5
---	---	---	---	---	---	---

-10

-10

108

Michelin Alpin 6 tappar några poäng på isen vad gäller vägegenskaper. Alpin 6 har svårt att kombinera sin hårdare konstruktion med grepp på is. I övrigt är prestanda på snö och barmark fullt i klass med de bästa mellaneuropeiska och ett vettigt val för vissa.

107

Bridgestones nya dubbdäck uppvisar strålände isprestanda, men lyckas inte prestera en så pass jämn hög prestandanivå på alla underlag att det kan utmana i toppen. Det bullrar väldigt mycket och går hårt på vägen även för att vara ett dubbdäck.

102

Michelins nordiska dubbfria klarar inte av att utmana i toppen. Testdäcken vi köpte gjorde oss lite överraskade – de är tillverkade i Kanada och är rejält mycket tyngre än de i Kina tillverkade testdäcken vi körde ifjol. Våta vägar är knappast favoritunderlaget.

100

Nokian Hakkapeliitta 10 blandar högt och lågt. Efter körning på isbarnorna kunde vi utsetta det finska däck till testvinnare. Men den svenska vintervägen är för de flesta inte bara is och då tappar Hakka 10 mark. Sämre komfort, dåligt på vått.

109-10=99

Nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R5 var på väg mot ett vettigt testresultat. Grymt bra på is och snö, nästan på nivå som testvinnaren. Men vattenplaningsegenskaperna är sämst i testet, så pass dåliga att Nokian får minuspoäng.

106-10=96

Continental dubbdäck har fallit som en sten i sammanfattningen. Från att ha varit en testvinnare, till detta. En ersättare till IceControl 3 bör vara på väg, det här duger inte. För däcktypen med okra isprestanda. Rullar dessutom tyngst i testet.

94

Nexen fortsätter att utveckla och det kommer troligtvis inte dröja länge innan de närmar sig toppen. Men vägen dit är lång, kräver enorm energi och förståelse för att lyckas. Nu? Ett typiskt mediokert däck som saknar både vass prestanda och bra komfort.

Underkänt vid vattenplaning.

Underkänt vid bränsleeffektivitet.



**Triangle
Snowlink
PL01**

**Kumho
Wintercraft
ice Wi32**

**Kontio
Tyres
Ice Paw**

**Winrun
Winter-Max
S1 WR60**

**Rotalla
ICE-Plus
S210**

Däcktyp					
	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Dubbat	Dubbat	Mellaneuropeiskt
Antar dubbar	-	198	270	212	-
Mönsterdjup	8,5 mm	9,2 mm	9,8 mm	9,7 mm	7,6 mm
Hastighetsklass	R, 170 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	V, 240 km/h
Vikt	11,8 kg	10,3 kg	12,3 kg	11,5 kg	11,6 kg
Tillverklingsland	Kina	Sydkorea	Kina	Kina	Kina
Belastningsindex	98	98	98	98	98
Pris per styck	900 kr	1 600 kr	1 700 kr	1 020 kr	850 kr
Pris fyra st inkl montering	4 800 kr	7 600 kr	8 000 kr	5 280 kr	4 600 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	6	14	16	14	2
Snö	16	16	16	16	2
Våt väg	3	3	1	5	8
Torr väg	6	5	2	6	10

VÄGEGENSKAPER

Is	4	14	16	12	2
Snö	10	14	14	12	2
Våt väg	5	3	5	7	8
Vattenplaning	6	1	3	6	6
Älgtest	5	3	4	6	10

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	7	2	4	1	7
Stabilitet	9	7	4	1	10

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	10	6	2	3	9
---------------------	----	---	---	---	---

Poängavdrag	-10	-10	-20	-40
-------------	-----	-----	-----	-----

Slutpoäng

87

88-10=78

87-10=77

89-20=69

76-40=36

Kommentar

Triangle var billigaste nordiska dubbfria när vi köpte in däck till årets test. Prestationsnivån följer prislappen, den är låg. Förutom vad gäller rullmotstånd och bränsleeffektivitet – där är Triangle bäst i test. Dessutom komfortabelt.

Kumho har utvecklat sitt dubbdäck, men det kommer från väldigt låg nivå. Bättre isgrepp i år jämfört med förra årets resultat. Tacka längre dubbutstick för det, vilket dessvärre delvis ger sämre barmarksegenskaper. Märkligt dåligt vid vattenplaning.

Kontio tillverkas i Kina och dubbas i Finland. Is- och snöprestanda är bra, men det räcker inte i vår värld. Uppträdandet på våt väg är särskilt dåligt med sämst bromsprestanda i testet och därmed poängavdrag. Rullar tungt, kanske på grund av flest dubbar av alla?

Winrun fick åka med i testet, trots att det vid teststart varken var godkänt att säljas och att det hade märkligt långt dubbutstick. Vilket det inte vann någonting på, isprestanda var ytterst mediokert. Komforten bland det sämsta vi upplevt. Undvik.

Billigaste mellaneuropeiska på marknaden när vi köpte in däck till årets test. Märkligt däck, är det ett konverterat sommardäck? Oklart, men prestationsnivån är desto tydligare. Det greppar aldrig på is och snö, fullständigt livsfarligt.

Underkänt vid vattenplaning!

Underkänt vid broms på våt väg.

Underkänt vid stötdämpning och ljudnivå, samt stabilitet.

Underkänt vid broms på is och snö samt i vägegenskaper på is och snö.

VAR INTE DUMSNÅL – KÖP BRA DÄCK!

Nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 vinner en väl-förtjänt seger. Den där däckmodellen har presterat mycket bra i våra tester, under många år. I år fortsätter det att imponera med extremt bra vägegenskaper på is och snö, kombinerat med testvinnande komfort och lägsta rullmotståndet. Samtidigt nås vi av nyheten att ersättaren, CVC 8, är på väg redan under nästkommande år. Vilket genast får oss att tänka på svagheter hos årets testvinnare.

På vår önskelista står definitivt bättre egenskaper vid vattenplaning – utan att rubba den bredd av fina egenskaper som dagens däck erbjuder. Vi vet att det kommer bli snudd på omöjligt att ta fram en bättre kombination av egenskaper än vad CVC 7 erbjuder – men det ska inte vara lätt att ta fram ersättaren till en vinnare. Det ska vara förbannat svårt.

GOODYEAR ÄR annars det däckmärke som framstår som bäst rustat just nu. Alla tre däckmodellerna i testet placerar sig i toppen, vilket är extremt bra jobbat. Enda plumpen i protokollet är att det nya nordiska dubbfria däck inte riktigt lyckas lyfta nivån från föregångaren, steget upp till testvinnande Continental är för långt.

Nokian utmanar och gör det bra – på is och snö. Få däck går lika klippstabil när det gäller rena vinteregenskaper, men både dubbade Hakkapeliitta 10 och nordiska dubbfria Hakkapeliitta R5 brister när det kommer till barmarksegenskaperna. Det duger inte, för de flesta svenska vintervägar kan bjuda på allt från is och snö till vått och torrt.

DE BILLIGARE däckerna visar med tydligt avtryck att du får vad du betalar för. Finsk-kinesiska dubbade Kontio Ice-Paw var ett spännande inslag vid teststart, inte minst då det hade flest dubbar av alla. Och mycket riktigt var isgreppet bra. Inte testvinnande, men ändå bra. Vilket inte kunde sägas om uppträdande på barmark, där bromspres-tanda på vått renderade däck minuspoäng. Detta får inte ske, att kompromissen sträcks så långt åt ett håll, att däck förlorar kontakten med verkligheten i den andra. Det är under all kritik.

Vad är sämre? Att Winrun gick att köpa, trots att det inte var tillåtet att använda. Att det går att köpa däck likt Rotalla, som säger sig vara vinterdäck – men som saknar vinteregenskaper helt och hållet. Där har du dyngan vi utlovade i början av testet.

VIKTIGASTE RÅDET kommer sist och rör egentligen inte själva testet. I dagar som dessa när priserna går upp mest hela tiden, då kan det vara lätt att prioritera bort däckerna. Helt enkelt bli dumsnål. Inte blir det lättare av att marknaden svämmas över av billiga produkter vars namn inte ens vi känner igen.

Fall inte för frestelsen, det handlar om din säkerhet. Köp bra däck som passar dina behov, kör som folk och tänk efter före. Det är ju egentligen inte så svårt – eller hur? 🍷

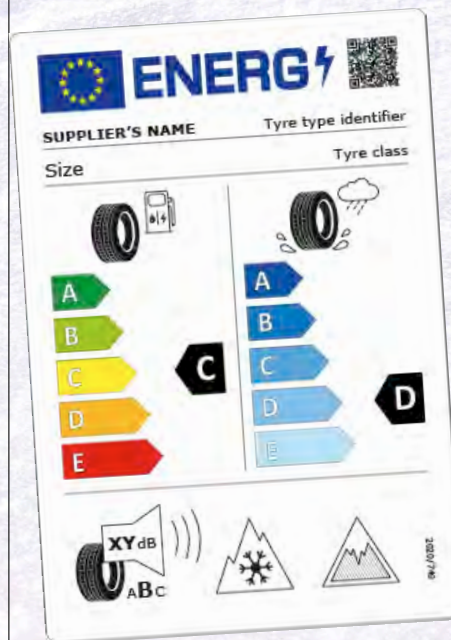


SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

EU:s däckmärkning är utformad som en energimärkning på exempelvis kylskåp. Längre var vinteregenskaperna för vinterdäck undantagna från märkningen, men den 1 maj 2021 infördes 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 däck enligt lag är godkänt som vinterdäck. Om däck även har isgreppsmärkningen är däck, enligt tillverkaren, anpassat för isiga vägar i Norden.



RULLMOTSTÅND

Hur lätt rullar däck? 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 däck låter utanför bilen. Resultatet redovisas både med antalet decibel samt med skalan A-D.