

Motor | Däcktester

Vinterdäckstest 2026 – bäst & sämst

Så bra är det nya ”superdäcket” som drar in dubben



Robert Collin

Publicerad 2026-09-19 06.05

Uppdaterad 2026-10-14 08.56



På is, särskilt kring nollstrecket, är dubbdäck överlägsna. Prova själv och dra med fingertopparna över is och sen med naglarna. Katter har ju redan uppfunnit den optimala lösningen och kan dra in dubbarna när de inte behövs. Foto: Mirva Kakko

Vi testar 14 olika vinterdäck, dubbade och odubbade, men i år har vi valt bort skräpdäcken från Kina.

Varje år lika usla.

Det blir en massa jobb som alltid slutar i rena lyteskomiken. Av samma skäl har vi varken med Centraleuropeiska högfartsdäck, Autobahndäck, eller så kallade året-runtdäck. De räcker inte till när det gäller. Särskilt inte på is.



Jodå, testbilen har halkat in i snövallen, mer än en gång, men det var väl inte det fotograf Mirva vill visa med detta stilleben. Foto: Mirva Kakko

Snabbversionen

Läs mer

Söderut plockar vi fortfarande äpplen och svamp. I norr har första snön fallit. Runt om i landet funderar gummiverkstäderna på vad de ska köpa in för vinterdäck.

Våra däcktester hjälper dem att inte köpa fel däck och stå med osäljbara berg av testförlorare. Men mest av allt är ju däcktesterna till för att hjälpa alla kanske hundratusen bilister som ska köpa nytt att välja rätt.

Ny kommande miljölagstiftning från EU, igen, har påverkat en del tillverkare att byta till dubb som sliter mindre på asfalten redan i år. Men bara Nokian har helt nytt dubbdäck i vårt test. Med nya dubbar och ny däckteknologi.



Det är inte bara antalet dubb som avgör greppet utan också hur de är placerade på däck. Ju fler dubbspår, i princip, desto bättre grepp Foto: Mirva Kakko

För drygt tio år sedan visade Nokian upp en James Bond-liknande prototyp med dubb som kunde tryckas ut med en knapp på ratten. Jag provkörde, det fungerade. Men systemet var förstås osannolikt dyrt.

Dubben slits mindre

Nu har finnarna lyckats utveckla ett undergummi som blir mjukare i varmt väder, och låter dubben tryckas in i däck i lite högre temperaturer. Det har flera fördelar. Dels sliter det mindre på asfalten, dels slits dubben mindre och dessutom är däck tystare. Och märkligt nog greppar det nya däck trots hårdare miljökrav bättre på is än föregångaren Hakka 10.

Vi har mätt dubbtrycket enligt den officiella mätmetoden. Nykomlingen Hakka 01 har ett totalt dubbtryck på 121 Newton vid plus 20 grader jämfört med 149 Newton för föregångaren. Ett minskat dubbtryck med 5,5 procent.



Testworld var först i världen att bygga hallar för att testa på snö och is i kyla året om. Efter att däcktillverkarna först var skeptiska, och andra testbanor i Sverige och Finland ännu mer skeptiska poppar det nu upp testhallar på allt fler testbanor. Här kan vi testa broms på is i exakt temperatur och utan påverkan av väder och vind. Foto: Mirva Kakko

Vid minus två grader minskar dubbtrycket hos nykomlingen med knappt fyra procent jämfört med förra generationen. Ingen stor skillnad men tillräckligt för att minska slitaget enligt de nya EU-reglerna. Och räkna med att tillverkarna blir duktigare på att hitta ett undergummi som minskar dubbtrycket ännu mer.

Michelin överlägset på våt asfalt

Goodyear och Michelin har också bytt dubb till det nya EU-reglementet utan att göra några större förändringar på själva däckets. Övriga tillverkare följer efter nästa säsong när reglementet träder i kraft.



Det gäller att flytta bilen lite i sidled varje nytt bromsförsök, så att isen alltid är spegelblank. Is som vi redan bromsat på ger bättre friktion. När all is är uppruggad kör vi över med en ismaskin. Foto: Mirva Kakko

Bara Michelin har en större uppdatering av sitt odubbade däck i årets test. Michelins nya odubbade heter X-Ice Snow+. Där + står för uppdateringen. Men det där plusset i Michelins modellnamn har ändå inte lyft däckets till samma höjder som Nokians flera år gamla Hakka R5 på vinterföre. På våt asfalt är däremot Michelin överlägset, på torr väg skiljer det inte mycket från de bästa konkurrenterna.

Bland de odubbade är också Pirellis Ice Friction nytt i vårt test, det dök upp på marknaden sent i våras.



På cirkelbanan kan vi bedöma sidgreppet på is, men även längsgreppet. Vi ökar hastigheten tills däck inte behåller greppet längre. Vi upptäcker också vad som händer just när greppet förloras, far bilen iväg okontrollerat eller kan man balansera på släppgränsen? Foto: Mirva Kakko

Värsta tänkbara scenario

Jag brukar jämföra vinterdäcken med andra säkerhetsanordningar. Behövs verkligen säkerhetsbältet? Nästan aldrig. Antisladdsystem? Sällan. Krockuddar? Då ska man ha verklig otur. En del kör hela livet utan att någonsin vara nära att utnyttja alla moderna system. Själv har jag inte behövt mer än kanske antisladdsystemet de senaste 20 åren.

Samma resonemang med vinterdäcken. En del tycker att året runt-däck är perfekt, man behöver inte byta höst och vår. "Och jag har aldrig haft några problem", säger en del som kört på hala Kinadäck och som inte heller behövt krockkudde eller antisladdsystem.

Men alla de där systemen är ju till för värsta tänkbara scenario. Som en del ändå råkar ut för en dag. Då är de glada att de bytte bort sin 20 år gamla japan till en ny Volvo. Eller valde ett nytt premiumdäck istället för att spara ett par tusen på fyra Kina-däck.

Tulipanmarosen är inte uppfunnen. Inte däck som klarar alla väglag och temperaturer heller. Och kineserna som börjat bli hyfsat bra på sommardäck kanske blir bra på vinterdäck också vad de lider.

En viktig parameter var inte med

En läsare länkade häromveckan till en artikel där man hänvisade till ett test utfört av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut och där odubbade vinterdäck bromsade bättre på våt asfalt än sommardäck! Alla resultat fanns i artikeln.

Nya och slitna dubbade och odubbade däck bromsade ungefär lika bra. De slitna odubbade aningen bättre! Och slitna sommardäck sämst. På asfalt!

Jag blev förvånad och tog fram hela undersökningen på VTI:s hemsida.

Och mycket riktigt, en viktig parameter var inte med i artikeln. Det nämndes inte att testet gjorts för att utröna olika däckers egenskaper på våt vinterväg, i nollgradigt.

Nej, i nollgradig är sommardäcken inte bra. På samma sätt som odubbade däck är usla i sommarvärme.



Ett par år efter hallarna för bromsning byggde Testworld en hall med en isbana. Lite kusligt i början att köra på is i en tunnel med skarpa kurvor och avbärarräcken tätt på sidorna. Och inte i någon hastighet som Trafikverket bestämt, utan så fort som möjligt! Lite olika ljussättning gör att man känner igen sig och sen är det bara att sladda på. Fördelen med tunneln är att vi kan bestämma exakta temperaturer. Och att det varken blåser, snöar eller är olika solljus som kan påverka friktionen. Foto: Mirva Kakko

En annan och alldeles ny undersökning från VTI, Folksam och Däckbranschen visar att de som kör på odubbade vinterdäck på sommaren har betydligt större risk att råka ut för dödsolyckor.

Andelen som kör på vinterdäck på sommaren är sju procent, men andelen med vinterdäck som var med om dödsolyckor var 22 procent.

Räknar man bort att de som behåller vinterdäcken på sommaren ofta kör äldre bilar kvarstår ändå en alldeles för stor skillnad.



När vi testar på riktigt, och inte bara visar upp oss för fotografen, är snöbanorna bättre preparerade så att inte friktionen ska variera. Efter tre testdäck, som alla körs minst fyra varv, prepareras banan på nytt. Och när alla däck är körda kör vi flera gånger till med samma och olika förare. Foto: Mirva Kakko

De odubbade vinterdäcken har extra mjukt gummi och däcklackarna är uppskurna i massor av lameller för att greppa på is och snö. Men den konstruktionen gör däcken instabila i värme med långa bromssträckor och dåligt sidgrepp.

Alla däck blir bättre

Olika gummin är bra i olika temperaturer. I några plusgrader är kanske året runt-däcken bäst, men bara då. Vi som inte vill ha tre uppsättningar däck får köra vidare på våra två, sommar- och vinterdäck. En enda uppsättning året om duger inte.



På den våta banan omgärdad av finsk furuskog bedömer vi vinterdäckens egenskaper när det gäller broms- och sidgrepp och förmågan att klara en undanmanöver. Vi räknar varvtider och sidkrafter med olika mätinstrument och gör en subjektiv bedömning. Foto: Aimo Niemi

Utvecklingen går framåt. Alla däck blir bättre. Och vi testar i olika temperaturer och på olika väglag. Frosthalka runt nollstrecket är värst.



Vinterdäck körs ju också en hel del på asfalt. Därför väntar vi tills det blir sommar och kör däckerna på asfalt. På torr asfalt bedömer föraren rent subjektivt hur däckets klarar skarpa kurvor, snabbare kurvor och hur lätt det är att behålla greppet vid en undanmanöver. Foto: Aimo Niemi

Då vill man ha bästa greppet för att kanske slippa använda säkerhetsbältet, krockkudden och i bästa fall undvika person- eller trista plåtskador.

För tio år sedan var odubbade däck betydligt sämre på is än dubbdäcken. Nu har de bästa närmat sig. Utom just vid nollgradigt, där är det fortfarande bara dubb som greppar. Hakka R5 ligger dubbdäcken hack-i-häl när det är åtminstone ett par minusgrader. På snö som passar de odubbade däcken betydligt bättre är det jämnt skägg med nya Hakka 01.

På snö är mönsterutformning och gummiblandning viktigare än dubb. På kall is kan de odubbade vara riktigt bra. Men fortfarande är det många meter kvar på nollgradig frosthalka.

Vi har testdimensionen 205/55 16 som är den vanligaste storleken på vinterdäck.

Priserna har vi hämtat på tyska däck sajten Däckonline. För att få däcken monterade och balanserade tar gummiverkstaden från ett par tre hundra kronor per däck. Att köpa allt från gummiverkstaden kan bli några hundra dyrare, men då har man bättre chans att reklamera om det blir något fel och risken är mindre att få en äldre version.

*Testledare: **Jukka Antila**, Testworld – Utac*

*Test och text: **Robert Collin***

■ DUBBADE:



Foto: Mirva Kakko

Nokian Hakkapellitta 01



BÄST I TEST

Pris: 1 900 kronor (lockpris för begränsat antal hos däckonline).

Pris hos gummihandlaren: 2 500 kronor (montering tillkommer).

Antal dubb: 219

Dubbutstick: 1,1 mm

Poäng: 8,8

Nya Hakka 01 är extremt lättkört på is, att köra på värsta väglaget går lekande lätt. Det bromsar mycket bra och har bra grepp både i längs- och sidled. Men framförallt är det så lättkört. Egenskaperna på snö är också av högsta klass.

Vid en hård undanmanöver på torr asfalt styr däckets lite långsamt, men släpper aldrig greppet bak och det är lätt att få tillbaka greppet även fram.

Det är ganska tyst och spårar bara lite på dålig asfalt, rullmotståndet är medel.

Bra: Isgreppet och köregenskaper på vinterväg.

Dåligt: Långsam styrning på torr asfalt



Foto: Mirva Kakko

Continental IceContact 3



Pris: 2 220 kronor

Antal dubb: 190

Dubbutstick: 1,0 mm

Poäng: 8,4

Däcket bromsar bra på is men inte bäst. Sidgreppet är bra och styrningen snabb och precis, så däckets är lättkört på is. Samma fina köregenskaper och styrning på snö. På våt asfalt är styrningen också snabb och precis och däckets är logiskt även om greppet inte är det allra bästa. På torr asfalt styr det långsamt vid en undanmanöver.

Ljudnivån är låg, däckets går stabilt på spårig asfalt men det är lite trögrullat.

Bra: Köregenskaper på snö, is och våt asfalt.

Dåligt: Rullmotstånd.



Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Arctic 2



Pris: 1 759 kronor

Antal dubb: 190

Dubbutstick: 1,0 mm

Poäng: 8,4

Däcket har genomgående bra egenskaper påinterväglag. Varken bromsegenskaper eller köregenskaper är riktigt i topp, men det jämna resultatet borgar för säker körning. Kanske ett litet minus för att framdäcken inte alltid hänger med när man vrider för snabbt på ratten. På våt asfalt hör det till de bästa dubbdäcken, på torr asfalt kan framdäcken greppa lite dåligt vid en undanmanöver, men utan problem.

Komfort och ekonomi är sämre. Däcket är trögrullat, det slingrar rätt kraftigt på spårig asfalt och dubbljudet är högt.

Bra: Bromsgrepp på snö, lugna köregenskaper på alla väglag.

Dåligt: Rullmotstånd.



Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice North 4



Pris: 2 204 kronor

Antal dubb: 250

Dubbutstick: 1,2 mm

Poäng: 8,4

Däcket hör till de äldre i testet men det stora antalet dubb gör isgreppet alldeles utmärkt, samtidigt blir körkänslan lite sämre när man mest kör på dubben, mindre på gummit. På snö är däremot köregenskaperna mycket bra, då får gummi och mönsterutformning göra jobbet.

På asfalt, både våt och torr, passar just gummi och mönstret sämre med långa bromssträckor och sidgreppet fram förloras lätt vid en undanmanöver.

Däcket går stabilt rakt fram på spårig asfalt men dubbarna hörs och rullmotståndet är högt.

Bra: Bromsgrepp och köregenskaper på snö.

Dåligt: Grepp på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Bridgestone Blizzak Spike 3



Pris: 1 834 kronor

Antal dubb: 262

Dubbutstick: 1,3 mm

Poäng: 8,2

Däcket har extremt bra isgrepp i längsriktning, och sidgreppet är i allmänhet bra. Men vid en undanmanöver vill framdäcken inte alls följa med ratten. Inte heller på snö går en undanmanöver så lätt eftersom framhjulen tappar greppet. Generellt är däcket ändå lugnt att köra.

Problemen med greppet fram följer med på barmark. Bromsgreppet är dåligt på torr asfalt och på all barmark reagerar däcket långsamt vid en undanmanöver.

Rullmotståndet är sämst av alla testdäcken, däckljudet är tydligt men det går fint rakt fram på spårig asfalt.

Bra: Längsgreppet på is.

Dåligt: Egenskaper på asfalt och mycket högt rullmotstånd.



Foto: Mirva Kakko

Pirelli Ice Zero 2



Pris: 1 848 kronor

Antal dubb: 190

Dubbutstick: 0,8 mm

Poäng: 8,2

Bara 0,8 mm dubbutstick är för lite för att greppa bra på is. Det är långa bromssträckor och svänger man för mycket för fort vill framdäcken inte greppa alls. Så länge man inte överskrider gränsen för grepp är däckets lugnt och lättkört. På snö är det betydligt bättre med fina köregenskaper och grepp. På torr asfalt är däckets bäst av alla med korta bromssträckor och fint sidgrepp. På våt asfalt är det också mycket bra, men nu skymtar Pirellis "sportighet" fram och bakdäcken kan tappa greppet vid en undanmanöver.

Bra: Köregenskaper på snö och asfalt.

Dåligt: Bromsgreppet på is.



Foto: Mirva Kakko

Nordman North 9



Pris: 2 080 kronor

(Gummihandlaren är faktiskt billigare, 1 950 kr + montering.)

Antal dubb: 190

Dubbutstick: 1,1 mm

Poäng: 8,1

Nordman är mer eller mindre ett lite äldre Hakka-däck, med allt det innebär. På is är greppet riktigt bra, men sämre än de dyrare däcken. Snabba kurvor och en undanmanöver kan bli lite svåra. På snö är däcket ett av de bästa. Men på asfalt är det ett gammalt Hakka-däck med halvbra grepp på våt asfalt och långsamt när man vrider på ratten. På torr väg blir man överraskad av det dåliga greppet fram.

Däcket har högt dubbljud men är stabilt på spårig asfalt och har lågt rullmotstånd.

Bra: Mycket bra på snö och lättrullat.

Dåligt: Egenskaper på barmark.



Foto: Mirva Kakko

Kumho WinterCraft ice Wi32



Pris: 1 597 kronor

Antal dubb: 204

Dubbutstick: 1,2 mm

Poäng: 7,6

Isgreppet är ganska bra men vid en plötslig undanmanöver tappar framdäcken greppet. Det är ändå lugnt och ganska lätt att få tillbaka greppet. På snö är det lurigare med dåligt grepp i längs- och sidled och plötslig har man förlorat kontrollen. På asfalt är det högst medelmåttigt, visserligen är bromsgreppet bra på torr asfalt, men framdäcken förlorar lätt greppet vid en undanmanöver i både vått och torrt.

Dubbljud och rullmotstånd är medel, stabiliteten på spårig asfalt jobbig.

Bra: Grepp och köregenskaper på is.

Dåligt: Köregenskaper på snö och asfalt.

■ ODUBBADE:



Foto: Mirva Kakko

Nokian R5



Pris: 1 685 kronor

Poäng: 8,6

För ett odubbbat däck är egenskaperna på is utmärkta. Det styr bra och även när sidgreppet minskar förblir greppet på sladd bra. På snö är bromssträckorna korta, däckets är mycket lättkört och följsamt och lätt att styra genom en svår situation. På våt asfalt kan styrningen kännas lite osäker men ändå inte problematisk. På torr asfalt är grepp och köregenskaper bra, utom vid värsta undanmanövern, då kan framdäcken styra lite långsamt.

Däcket är mycket tyst och lättrullat men kan bli aningen vingligt på spårig asfalt.

Bra: Köregenskaper på snö och is, rullmotstånd.

Dåligt: –



Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Ice 3



Pris: 1 610 kronor

Poäng: 8,3

Bromsgreppet är bra men sidgreppet svagare så det gäller att ta det lugnt när det svänger. Risken är att framdäcken inte tar styrning. På snö är däckets förutsägbart med bra grepp och en undanmanöver är inget problem. Körning på barmark går utmärkt och på våt asfalt är däckets alldeles lysande och klarar en undanmanöver mycket bra. På torr asfalt kan det styra aningen långsamt.

Rullmotståndet är mycket lågt, det är en del däckljud och det slingrar lite i spårig asfalt.

Bra: Grepp och köregenskaper på snö och asfalt.

Dåligt: Sidgreppet på is.



Foto: Mirva Kakko

Continental VikingContact 8



Pris: 2 022 kronor

Poäng: 8,1

Bäst längsgrepp på is bland de odubbade och mycket bra sidgrepp ger trygga fina köregenskaper och utmärkt

styrning på is. Riktigt säkert på is och lika bra på snö med logiska trygga köregenskaper. På barmark är däcket betydligt sämre med dåligt grepp, långa bromssträckor och har svårt att ta styrning vid en undanmanöver. Trots allt ganska lättkört även på asfalt.

På spårig asfalt går det stabilt rakt fram, det är tyst och lättrullat.

Bra: Grepp och köregenskaper på vinterväglag.

Dåligt: Egenskaper på barmark, särskilt på våt asfalt.

Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice Snow+



Pris: 2 075 kronor

Poäng: 8,1

Greppet på is räcker inte riktigt till med dåligt grepp och långa bromssträckor. Kurvig väg kan bli svår även om däcket är lugnt och logiskt. På snö går det bättre med korta bromssträckor, men sidgreppet är sämre och det understyr (bilen vill gå rakt fram) vid snävare kurvor. För den som inte tänker köra på vinterväglag är Michelin däremot rätt val med överlägsna egenskaper på asfalt. Det är överlägset bäst på våt asfalt och klarar sig mycket bra även på torr väg.

Det är stabilt på spårig asfalt, aningen däckljud hörs och det är det mest trögrullade bland de odubbade däcken.

Bra: Egenskaper på asfalt, bromsgrepp på snö.

Dåligt: Bromsgrepp på is.



Foto: Mirva Kakko

Pirelli Ice Friction



Pris: 1 747 kronor

Poäng: 7,9

Ett typiskt Pirelli-däck igen med så kallade sportiga egenskaper. Styrningen är snabb och exakt men greppet

på is är bara medelmåttigt, och när det släpper är det bak, med bakhjulssladd trots antisladdsystemet. På snö har däckets lika snabb styrning men är mer neutralt och lättkört. På våt asfalt är bromsgreppet bra men sidgreppet sämre och vid snabba situationer blir däckets (och den i bilen) nervös. Samma dåliga sidgrepp på torr asfalt, men inte lika nervöst.

Det är mycket känsligt för spårig asfalt, men tyst.

Bra: Bromsgrepp på våt asfalt, köregenskaper på snö.

Dåligt: Grepp och köregenskaper på is.



Foto: Mirva Kakko

Kumho WinterCraft ice Wi51



Pris: 1 533 kronor

Poäng: 7,5

Greppet på is räcker inte till med långa bromssträckor och dåligt sidgrepp. Både fram- och bakdäcken tappar greppet om kurvtagningen blir för våldsam. På snö går det bättre men även här saknas en hel del grepp. Bromsgreppet på asfalt är utmärkt men sidgreppet sämre och körningen blir stressig och nervös. På våt asfalt tappar framdäcken lätt greppet, och sen släpper det även bak.

Däcket är tyst, ganska lättrullat men mycket spårkänsligt.

Bra: Greppet på asfalt.

Dåligt: Grepp och köregenskaper på is, riktningss stabilitet.

■ TABELLER ■

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

Skala 4–10 där 10 är bäst.

● = Dubbdäck

SÅ HÄR TESTADE VI:

► Vi bromsade på is, snö och våt asfalt. Vi testade vid tre olika temperaturer och resultatet vi redovisar är ett medelvärde för varje däck vid de olika temperaturerna. Vi använde bilens låsningsfria bromsar, ABS, och bromssträckan är från 50 kilometer i timmen till noll på is och snö och från 80 till noll på asfalt. Bromsning på is och snö gjordes både utomhus och i Testworlds hallar i Ivalo där vi kan ha exakta temperaturer.

Accelerationstest

► Acceleration är ett vedertaget sätt att mäta framkomlighet på is och snö, så gör även tillverkarna. Vi mäter från 5 till 20 kilometer i timmen på is och från 5 till 35 kilometer i timmen på snö. Och vi gör på samma sätt som istesterna, utomhus och inomhus och på is vid olika temperaturer.

Köregenskaper, objektivt

► Vi har olika banor för is, snö och våt asfalt och med olika längd och kurvradier. Resultatet är en sammanställning av flera förare varvtider vid ett flertal tillfällen. På torr asfalt sätter vi bara betyg efter förarens subjektiva omdömen.

Köregenskaper, subjektivt

► Ett snabbt däck kan vara svårkört medan ett lite långsammare kan vara både säkrare, tryggare och mer vilsamt. Här bedömer de olika förarna hur däckets uppför sig på släppgränsen, tappar det allt grepp plötsligt, eller kan föraren fortfarande rå över situationen? Släpper det fram eller bak? Hur lättkört är det? Förarna sätter betyg.

Ljud

► Vi bedömer ljudet från förarplats och baksäte vid olika hastigheter. Och med våra egna öron som har visat sig säkrare än de mest avancerade decibelmätarna.

Rullmotstånd

► Vi mäter rullmotståndet en vindstilla dag på en plan sträcka och i båda riktningarna. Bilen får rulla på friläge från 80 till 40 kilometer i timmen. Sträckan räknas om till bränsleförbrukning.

Riktningsstabilitet

► Vi bedömer från förarplats och baksäte hur stadigt bilen går på spårig vinterväg.

Hur vi mäter

► Alla objektiva tester görs med mätinstrumentet RaceLogic Vbox, GPS och andra nödvändiga instrument. Vi använder referensdäck för att korrigera för skillnader i yttre förhållanden som orsakas av att temperaturen förändras under testets gång. Vi mäter också vissa punkter på testbanan för att korrigera för olika friktion på olika delar av testbanan.

■ ***Missa inga nyheter – prenumerera på Aftonbladet Bils nyhetsbrev [här](#)***

ANNONS

[Däcktester](#)[Däck](#)[Bilar](#)[Biltester](#)[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

