

TEST

TEKNIKENS
VÄRLDS STORA

VINTERDÄCKTEST



ALLT OM
BILEN



NYA AUDI Q5

Populära suven i sin tredje generation.
Vi var på plats vid lanseringen.

Nr 20 • 18 september 2024, årg. 76 • teknikensvarld.se

KÖPRÅD

**UNIK LISTA:
BILARNA MED
RYMLIGAST
BAGAGE-
UTRYMME!**

SÅ BRA ÄR NYA

VOLVO EX90



Startskottet för en
ny era, eller dyr och
full med buggar?

PROVKÖRD



NIO EL8

Kapabel folkfraktare med plats
för sex – och en hel del annat.

PROVKÖRD



RANGE ROVER SPORT P510E

Elektrifierad värstingmodell för
miljömédvetna motorsnobb.

TEST

BILAR SOM DU HAR RÅD MED!

När saker är dyra köper vi mindre. Det
gäller även bilar. Vi testar nya **Hyundai
i20**, **Skoda Fabia** och **Mazda 2**.



TIDSAM 0486-20
Pris 89 kr
Norge 115 nkr
Finland €10,20
20
7 1388048 460890 11
RETURVECKA 40



TEST

**Teknikens
Världs**

VINTERDÄCKTEST 2024

Förra årets testvinnare pensioneras, nu är det upp till ersättaren Continental ContiVikingContact 8 att visa vad den kan. Räcker det hela vägen, eller får vi se en helt ny vinnare?

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



Hur kommer framtidens vinturar att se ut? Om tre, fem eller tio år? Blir det mer blankis, på grund av återfrysning, eller blir det generellt sett mer blött? Jag vet inte, det är ju omöjligt att svara på. Inte minst då Sverige är runt 200 mil långt – samma förutsättningar kommer aldrig att gälla för alla.

Med andra ord kommer det även i framtiden att vara viktigt hur du väljer vinterdäck och på den punkten kommer ingenting att skifta – det gäller att välja utifrån din egen behovsbild. Vad är viktigt för dig? Hur ser vägarna ut där du oftast kör på vintern? Vilken typ av egenskaper är du beredd att försaka för att vinna något annat?

I ÅRETS test samlar vi de bästa däckerna på marknaden. Så enkelt är det. Dessutom plockar vi in förra årets vinnare, nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7,

för att se hur mycket som har hänt. Detta blir extra intressant då efterträdaren, ContiVikingContact 8, nu gör debut i testsammanhang. Helt nytt för säsongen, dessutom sprunget ur ett däck som tagit flera testsegrar och som är extremt populärt i Sverige. Något annat än ett riktigt bra resultat är helt oacceptabelt.

PRISERNA PÅ vinterdäck har gått upp rejält till följd av en rad anledningar, vilket ytterligare spår på anledningen att välja rätt. Och vad du än gör, köp inte lågprismärken vars namn du

...nya premiumdäck har blivit svindyra, men du ska aldrig betala med din säkerhet för att komma billigare undan.

knappt känner igen. Vi har under årens lopp lagt in de billigaste däckerna på marknaden i tidigare tester, alltid med samma resultat. De landar längst ner i resultatlistan – uteslutande på grund av prestanda som ger rejäla säkerhetsbrister.

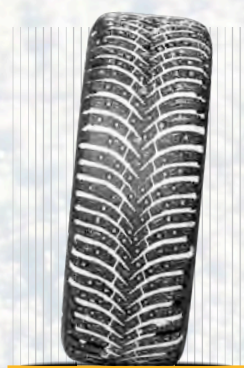
Visst, nya premiumdäck har blivit svindyra, men du ska aldrig betala med din säkerhet för att komma billigare undan. Läs igenom testet, fundera över vad som är viktigast för dig och köp sedan ditt smartaste val. Alla svaren väntar på sidorna som kommer.

Nytt för i år är att vi även väver in två begagnade däck, ett nordiskt dubbfritt och ett dubbat, för att illustrera vad som händer med prestanda över tid. Båda dessa är fyra år gamla, vilket innebär att det nordiska dubbfria Goodyear är av föregående modell UltraGrip Ice 2 och dubbade Michelin X-Ice North 4 tillverkas fortfarande.

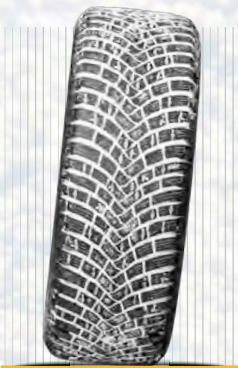
De begagnade däckerna ska ge en fingervisning om hur mycket prestanda som är kvar när de börjar bli förhållandevis slitna efter cirka 4 000 mil. För de presterar inte som när de var nya, det kan vi avslöja redan nu. Väldigt intressanta resultat!

ÅRETS DELTAGARE | kategori- och bokstavsordning

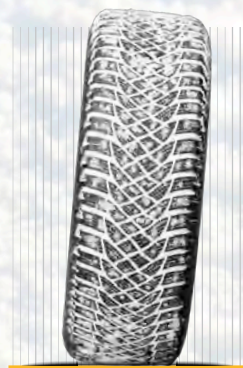
Dubbat: I årets test har alla dubbdäck, inklusive begagnade Michelin, hastighetsklass T (190 km/h). Dubbdäcken har historiskt sett gett den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skön att ha i reserv. Historiskt sett har även ett dubbdäcks prestationsnivå på just is försämrats snabbare än ett odubbade när det slits, för att dubbarna tappar skärpan eller lossnar från sitt håll. Här blir vårt test-i-testet mellan nya och begagnade Michelin X-Ice North 4 synnerligen intressant. Dubbdäck har tidigare uppvisat sämre komfort och mediokra prestanda på våta vägar, dessutom har de rullat tyngre. Hur blir det i år?



Bridgestone Blizzak Spike 3
Pris: 2 000 kr/styck
Antal dubb: 265
Testdäckets tillverkningsland: Ungern



Continental IceContact 3
Pris: 2 500 kr/styck
Antal dubb: 190
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland



Goodyear UltraGrip Ice Arctic SUV 2
Pris: 2 400 kr/styck
Antal dubb: 190
Testdäckets tillverkningsland: Polen

Nordiska dubbfria: Däck oftast med hastighetsklass T (190 km/h). Nokian Hakkapeliitta R5 avviker alltid med hastighetsklass R (170 km) och Michelin X-Ice Snow har H (210 km). Vinteregenskaperna har utvecklats mycket bland de bästa nordiska dubbfria däckerna med testvinnande prestanda på snö och bra på skrovlig is. 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.

OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17



Continental ContiVikingContact 7
Pris: 2 400 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland

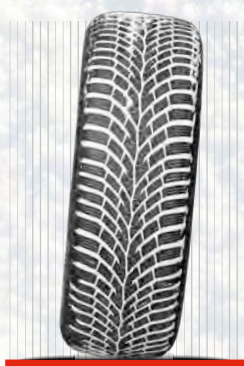


Continental ContiVikingContact 8
Pris: 2 400 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland

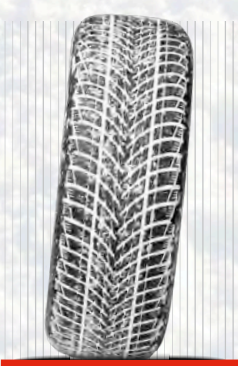


Goodyear UltraGrip Ice 3
Pris: 2 300 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Polen

Mellaneuropeiska dubbfria: Däck oftast med hastighetsklass H (210 km/h) eller V (240 km/h). De mellaneuropeiska dubbfria däckerna 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 vinterdäckerna som finns.



Continental WinterContact TS870
Pris: 2 000 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Portugal



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



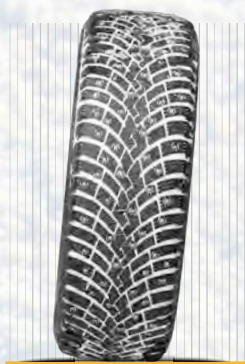
Michelin Alpin 6
Pris: 2 300 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Spanien



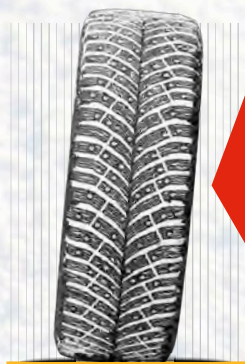
Michelin X-Ice North 4
Pris: 2 700 kr/styck
Antal dubb: 253
Testdäckets tillverkningsland: Italien



Nokian Hakkapeliitta 10
Pris: 2 800 kr/styck
Antal dubb: 222
Testdäckets tillverkningsland: Finland



Pirelli Ice Zero 2
Pris: 2 200 kr/styck
Antal dubb: 192
Testdäckets tillverkningsland: Rumänien



Michelin X-Ice North 4 (begagnat)
Pris: 2 800 kr/styck
Antal dubb: 253
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland

BEGAGNAT DÄCK

Tillverkningsdatum: Vecka 2, 2019. **Miltal:** 4 000 mil.
Mönsterdjup nytt: 8,2 mm.
Mönsterdjup kvar: 5,3 mm.



Michelin X-Ice Snow
Pris: 2 300 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Kanada



Nokian Hakkapeliitta R5
Pris: 2 500 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Finland



Goodyear UltraGrip Ice 2 (begagnat)
Pris: 1 800 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Polen

BEGAGNAT DÄCK

Tillverkningsdatum: Vecka 41, 2020. **Miltal:** 3 800 mil.
Mönsterdjup nytt: 8,1 mm.
Mönsterdjup kvar: 4,3 mm.



Nokian Snowproof 2
Pris: 1 600 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Finland



Pirelli Cinturato Winter 2
Pris: 2 000 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Rumänien

VIDAREUTVECKLAS BEFINTLIGA DÄCKMODELLER?

Det här är information som däcktillverkarna helst ser inte kommer ut, men vi tänker tvärt om. Svaret på frågan är ja, det kan hända mycket med en existerande däckmodell under livslängden.

Bland vinterdäcken ser vi detta tydligt när vi mäter mönstergummit hårdhet och när vi kör komforttesterna. Hårdheten kan få skilja litegrann, däcket behåller ändå sina egenskaper. Men när hårdheten skiljer rejält kan resultatet bli markanta skillnader i uppträdande. Goodyear är ett bra exempel.

När vi under 2023 testade deras då helt nya nordiska dubbria UltraGrip Ice 3 mättes mönstergummit hårdhet i så

kallat shore-värde till 48. Ett år senare mäts samma däckmodell till 56 vid samma skede i testet, med liknande temperatur. En drastisk förändring, som dessutom gav tydligt resultat.

Under testet 2023 bedömdes UltraGrip Ice 3 vara en radikal försämring jämfört med föregångaren komfortmässigt, däcket gjorde bilen svampig och snudd på obehaglig på vägen helt utan skärpa i reaktionerna. Ett år senare, med hårdare mönstergummi, är resultatet ett helt annat – betydligt bättre. Så, ja – däcken utvecklas. Men ytterst sällan kommuniceras detta då redan tillverkade däck måste säljas...



BROMSEGENSKAPER



Vi hoppar rakt in i hetluften. Bromsprestanda är utan tvivel en av nyckelprestanda, inte minst när man ser till hur mycket en modern bil förlitar sig på just bromsarna när det kommer till att få hjälpsystem att arbeta på rätt sätt.

I vår värld är det sjukt viktigt att få stopp på bilen innan det är för sent, oavsett underlag. Men just den kompromissen, att få ett och samma däck att prestera bra på alla underlag, den existerar inte. Vi har skrivit om det här i varje vinterdäcktest sedan... tidernas begynnelse – men det tål att nämnas igen. I en värld där testdata ibland har lite svårt att nå ut, det som faktiskt betyder något, drar vi vårt strå till stacken och konstaterar krasst – det perfekta däcket finns inte.

Detsamma gäller året-runt-däck. Ja, alltså – de finns ju men de presterar inte säkert, året runt, på svenska vägar med

svenska förhållanden. I bästa fall är de i klass med sämre mellaneuropeiska däck på is och snö – alltså däck som vi dömer ut som farliga på grund av sina usla vinterprestanda.

BÄST PRESTERANDE totalt sett är dubbade Goodyear UltraGrip Arctic 2. Det maximerar greppet på is, klarar snö riktigt bra och torrt underlag lika bra som övriga dubbade och nordiska dubbfria. Bästa nordiska dubbfria blir nya Continental ContiVikingContact 8 som totalt sett levererar lika bra prestanda som majoriteten av dubbdäcken.

Vått underlag, där trivs varken dubbade eller nordiska dubbfria. Det är helt tydligt, år efter år. Testresultaten talar sitt tydliga språk. Det händer att något resultat sticker ut, men det har aldrig märkts några skiftande trender. Detsamma gäller de mellaneuropeiska dubbfria däck. De är bra på barmark och dåliga på is och snö. När vi tittar i

arkivet från tidigare tester noterar vi att just den här däcktypen kan prestera hur dåligt som helst vid broms på is och snö – om du köper lågprisdäck från okända tillverkare. I årets test sticker faktiskt inget däck ut vad gäller bromsprestanda, alla fel ligger tätt samlade mot botten av resultatlistan. Totalt sett är skillnaden gentemot Goodyear i topp inte så stor, men titta på isprestanda innan du bestämmer dig. Om det är något du tror dig behöva – välj dubbat eller nordiskt dubbfritt.

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 vintergenskaperna högre. Is- och snötesterna är körda på testbanor med extrem tonvikt på repeterbara förhållanden. Våtttesterna är körda på bana med kontrollerad väta och torrbromsningen är körd på Björkvik Ring. »



► Vintrarna sägs inte vara vad de har varit, men det är tveklöst så att de ställer extrema krav på däcken. Det har inte förändrats.

VÅRA EXPERTER



LINUS PRÖJTZ

Testförrare 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.

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Torrt	Poäng
Goodyear	■	20	18	3	6	47
Continental	■	16	18	4	6	44
Nokian	■	18	18	3	5	44
Pirelli	■	16	18	4	6	44
Continental 8	■	14	20	4	6	44
Bridgestone	■	20	16	2	5	43
Continental 7	■	14	20	3	6	43
Nokian	■	14	20	3	6	43
Goodyear (nytt)	■	14	18	4	6	42
Michelin (nytt)	■	16	18	2	5	41
Michelin (begagnat)	■	16	18	1	6	41
Pirelli	■	8	14	8	10	40
Continental	■	6	14	10	9	39
Michelin	■	6	14	9	10	39
Nokian	■	8	14	8	9	39
Goodyear	■	6	14	9	9	38
Michelin	■	12	18	1	6	37
Goodyear (begagnat)	■	8	14	3	10	35

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

SHOREPROVNING

Provnigen utförs för att fastställa hur hårt eller mjukt mönstergummit är på däcken. Provnigen ger ett så kallat Shoretal för de testade däcken, ett högt värde innebär hårdare gummiblandning och ett lägre en mjukare.

Mätutrustningen heter Duro-meter 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.

VÄGEGENSKAPER



Du vill ha ett däck som greppar när det verkligen gäller. Men hur ska du värdera och hur ska du fundera för att välja rätt? Kan du verkligen prioritera vintergrepp för den där enda resan till fjällen, när du åker på torra eller blöta vägar till vardags?

Det går att vända och vrida på allt det där i evighet, men enkelt uttryckt är det så här. Du ska köpa däck för de förhållanden som råder för det mesta. För dig, där du bor. Försök minnas hur en normal vinter faktiskt ser ut för dig och bilen. Sedan köper du däck efter de behoven.

Det är kanske inte alltid enkelt, men när det gäller väguppträdande finns det saker som är riktigt enkla. Det krävs knappast snillen som spekulerar för att känna när ett däck greppar, eller inte, på is. Och det är lika tydligt som tidigare, dubbdäcken har kvar sitt övertag på blankis. När vi räknar samman resultaten från underlagen is, snö och vått blir det ändå en delad seger i en för många avgörande del av testet.

NYA NORDISKA dubbfria Continental ContiVikingContact 8 presterar sammantaget bäst. Med andra ord tar det däckets vid där föregångaren CVC 7 lämnade – i tätén.

När vi kör de bägge däcken mot varandra under testet skiljer extremt lite i mätbart resultat såsom varvtid, men det finns en smärre förändring i hur däcken arbetar – till CVC 8:s fördel.

Med det sagt konstaterar vi att de bästa nordiska dubbfria däcken inte når upp till de dubbade vad gäller grepp på polerad is. Nokian Hakkapeliitta 10 och Bridgestone Blizzak Spike 3 är lite i en klass för sig själva vad gäller grepp på is. De liksom biter sig fast i underlaget. Där har de nordiska dubbfria inte samma grepp. Har aldrig haft, kommer aldrig att få?

PÅ SNÖ däremot är de nordiska dubbfria lite vassare. ContiVikingContact 8 är precis som föregångaren CVC 7 extremt bra på snöväg. Båda greppar mycket bra, men det nya däckets är lite snällare och lite mer lättkört – ett steg i rätt riktning. När det gäller de

mellaneuropeiska dubbfria landar alla i botten av resultatlistan. Det blir återigen helt tydligt att prestanda på våta vägar är deras primära styrka, både is- och snögrepp är i bästa fall av medioker karaktär.

Våra två begagnade däck ger fortsatt en bra inblick i hur olika prestandan ”slits”. Det nordiska dubbfria Goodyear-däcket har tappat nästan allt sitt vintergrepp medan dubbade Michelin inte alls är så tokigt. Båda dessa däck är nära nog slut som vinterdäck och vi vill se hur stor skillnaden faktiskt blir mellan nytt och begagnat. Svaret? Olika...

VI TAR ett helhetsgrepp kring däcken och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck innebär det ju inte att däcken rullar på snö och is hela tiden, snarare tvärtom. Bortsett från Norrlands inland, där förhållanden brukar vara stabila, så bjuder vintervägarna i vårt avlånga land på alla typer av underlag. Och vintrarna i sig varierar extremt mycket.

Alla däck i testet bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket



innebär att alla resultaten är rakt jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller centraleuropeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i 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 testar 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	Vätt	Poäng
Continental 8		16	20	6	42
Continental 7		16	20	5	41
Nokian		20	18	3	41
Pirelli		18	16	6	40
Bridgestone		20	16	3	39
Nokian		16	18	4	38
Goodyear		16	18	3	37
Goodyear (nytt)		12	18	7	37
Continental		14	18	5	37
Michelin (nytt)		16	16	3	35
Michelin		12	16	4	32
Goodyear		10	10	9	29
Michelin (begagnat)		12	14	3	29
Nokian		10	10	9	29
Pirelli		10	10	9	29
Continental		8	10	10	28
Michelin		8	8	10	26
Goodyear (begagnat)		6	2	6	14

 = Dubbat  = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria



SÅ GICK DET PÅ SNÖ, IS OCH VÅT ASFALT

DUBBAT

Is- och snöunderlag

Det blir som ett gift, att köra Bridgestone och Nokian på isbanan. Inga andra däck greppar lika bra! Dessa bägge erbjuder en extra nivå av grepp och säkerhet som är tilltalande, utan att någonsin ställa till det för bilen eller föraren.

Ibland händer det att däck kan greppa väldigt bra vid exempelvis acceleration rakt fram, för att tappa greppet i svängarna. Den kombinationen är både dålig och kan vara farlig – skönt att slippa, inget av testdäcken uppträder så.

Pirelli är inte långt efter testets bästa på is, men det saknas lite av skärpan de andra två erbjuder. Goodyear halkar ytterligare lite efter. Det greppar fortfarande mycket bra, men det räcker inte längre för att vara bäst.

Continental är testets besvikelse på is, deras dubbade IceContact 3 ger inte det grepp som den tyska tillverkaren borde kunna leverera. Livet har inte varit lätt för IC 3, ett däck som utvecklades med en speciell dubb av stål och gummi. Bra grepp, men stora kundklagomål om att dubbarna

lossnade – vilket ledde till stopp i produktion och återgång till den gamla typen av dubb med stål-kärna och aluminiumkropp. Som uppenbarligen inte greppar tillräckligt bra.

Vått underlag

Pirelli Ice Zero 2 uppträder bäst av de dubbade, med marginal dessutom. Uppträdandet på vått är riktigt bra med ett förutsägbart beteende och goda greppreserver. Det här är dubbdäcket du vill åka på när det är blött. De båda isgiganterna Bridgestone och Nokian visar tydligt att våtgreppet har prioriterats ner, de understyr runt testbanan på ett sätt som gör bilen svårare att köra. Greppet är inte alls lika bra och balansen blir usel i bilen. På det sättet framstår Pirelli, trots något sämre grepp på vinterväg, som det smartare valet. Det faller inte lika djupt i prestation. Goodyear har ganska mycket grepp, men det gör bilen sladdbenägen. Det är klassiskt dåligt, det gillar vi inte och ger därmed däck ett lägre betyg.

NORDISKT DUBBFRI

Is- och snöunderlag

För att ett nordiskt dubbfritt däck verkligen ska kunna greppa, då måste ett dubbdäck ha varit där och rivit lite i isen först. Först då kan det dubbfria däck hitta lite skavanker i underlaget att greppa tag i. Om isen blir riktigt ruggad och sliten, då kan denna däcktyp greppa lika bra som dubbat. Men inte på polerad is, det går aldrig.

Continental ContiVikingContact 8 och föregångaren CVC 7 gör vad de kan, men greppet kommer aldrig i närheten av de bästa dubbade. Vi noterar även att nordiska dubbfria Goodyear och Michelin har ytterst svårt att bygga grepp på det hala underlaget.

På snö presterar alla däck i gruppen bra eller riktigt bra. De bästa är bäst totalt och återigen är det Continental som står högst. Fin greppnivå tillsammans med förmågan att göra bilen lättkörd verkar vara en enkel kombination att få till. Men konkurrenterna visar att så icke är fallet, inget däck når upp till samma nivå av grepp och



► Om det greppar bra på is, greppar det då även bra på våta vägar? Vi testar allt!

kontroll som ContiVikingContact 8 och föregångaren CVC 7.

Vått underlag

Våta vägar har alltid varit Akilleshälen för de nordiska dubbfria däck. För att greppa på is behöver däckmönstret vara mjukt vilket det är för däcktypen. Men för att ge ett bra våtgrepp behöver det vara hårdare. En svår kompromiss att lyckas med.

Samtidigt har vi sett en tydlig utveckling åt rätt håll under de senaste åren. Visserligen presterar Michelin X-Ice Snow på en lägre nivå, men många av de andra ger ett bättre uppträdande. Där däckan förr sladdade, inte alls greppade och halkade runt – där finns begynnelse till grepp och säkert uppträdande. De bästa är faktiskt inte helt tokiga. Prestandanivån är långt ifrån testets bästa, de mellaneuropeiska däckan – men det går åt rätt håll. Goodyear UltraGrip Ice 3 är bäst när det gäller.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

Is- och snöunderlag

Det är än så länge en omöjlighet för den här däcktypen att greppa bra på is. Hårdare gummiblandning och ett fastare uppbyggt däckmönster, primärt framtaget för att prestera på vått och vid slask, gör det omöjligt. I testet halkar de här däckan runt på ett sätt som blir svårt att acceptera. På blankis, det vill säga. Om isen hade varit sliten, då hade även dessa greppat bättre – men de greppar aldrig bra på is. Inte i närheten faktiskt. Vi noterar inte heller några större skillnader mellan deltagarna i gruppen.

På snö blir greppnivån lite bättre, men skillnaden upp till de bäst presterande i testet är på samma nivå som på is. Längs snöbanorna finns det en grundläggande greppnivå, men problemet är att det inte finns några marginaler. Däcktypens hårdare konstruktion gör att det grepp som eventuellt finns går förlorat helt och hållet när gränsen passeras. Den flexibilitet som ett nordiskt dubbfritt eller dubbat däck uppvisar

i liknande situation är helt frånvarande i de mellaneuropeiska.

Vått underlag

Det är detta underlag och slask som de mellaneuropeiska dubbfria är framtagna för och det är nu de är som bäst.

Continental WinterContact TS 870 och Michelin Alpin 6 är bäst totalt genom högst greppnivå kombinerat med ett tryggt och säkert beteende. Jämförda med testets sämsta däck – det är som natt och dag. På samma sätt som att det omvända råder på is och snö. På vått uppträder de bästa mellaneuropeiska dubbfria på näst intill ett sommardäckslikt sätt. De greppar inte fullt lika bra och det finns inte fullt lika vassa reaktioner. Men de räcker väldigt långt.

Om du mest kör på våta och torra vägar med god vinterväghållning, då kan mellaneuropeiska dubbfria vara ett vettigt alternativ för dig.

VINTERDÄCKTIPS

SÅ KÖR DU MILJÖVÄNLIGT PÅ VINTERN!

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

1 Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning. Samma sak gäller både laddhybrider och elbilar. 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 klimatläggning, 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 släppte 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. Välservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.

VATTENPLANING



Trots att årets bästa däck presterar bättre än vad vi någonsin tidigare har uppmätt så minskar skillnaderna mellan bästa och sämsta däck totalt sett. De två stora vinterdäcktesterna från 2022 och 2023 – då var spridningen 23 km/h mellan bästa och sämsta prestation, men toppnoteringen var faktiskt lägre (78 km/h) än i år. I år är spridningen, trots toppnoteringen på drygt 80 km/h, bara 20 km/h.

Den enkla förklaringen är att Continental och Nokian har lyft sina prestationer för de nordiska dubbfria däcken. Nokian för sin existerande modell Hakkapeliitta R5 och Continental genom nyheten ContiVikingContact 8.

NOKIAN HAR historiskt haft riktigt svårt vid vattenplaning och däcket uppvisar fortfarande sämst resultat i testet – men steget upp från tidigare resultat är stort. Vi noterar även att dubbade Nokian har tagit ett

ännu större kliv framåt jämfört med tidigare resultat, det är tydligt att de prioriterar prestanda för våta vägar betydligt högre nu. När det gäller Continental ger den raka jämförelsen med CVC 7 ett tydligt resultat – 61,6 km/h för nyheten och 56,6 km/h för föregångaren.

Bäst i testet är mellaneuropeiska Goodyear UltraGrip Performance 3, enda däcket att nå över 80 km/h. Övriga fyra däck i den kategorin presterar alla runt 77 km/h, vilket är helt normalt för däcktypen. Även de dubbade däcken kryper uppåt prestandamässigt och inte bara Nokian. Det händer med andra ord grejer i branschen, samtidigt som många produkter såsom Hakkapeliitta 10 och Continental IceContact 3 bör ersättas hyfsat snart. Är det en försmak av nyheterna redan nu?

BÅDA DE begagnade däcken presterar betydligt sämre än sina nya motsvarigheter, men resultaten är egentligen inte avskräckande dåliga. Vi noterar att resultaten är helt i klass

med nya nordiska dubbfria däck anno 2017 – på den nivån ligger de begagnade däcken i testet.

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. Därför slutade vi genomföra dem.

För dig som kör mest motorväg i södra delen av Sverige kan ett mellaneuropeiskt dubbfritt däck vara ett alternativ. Men tänk på att det är stor spridning mellan bra och dåligt i den däckkategorin – 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.

VAD HAR hänt på tio år? Rent spontant skulle svaret kunna vara att nordiska dubbfria alltid varit sämst och de mellaneuropeiska bäst. Det stämmer fortfarande. Men när vi går tillbaka bara några år före pandemin ser vi tydligt att främst de nordiska däck har utvecklats. Då klarade de sämsta nordiska dubbfria däckerna runt 50-52 km/h och de bästa kunde sticka upp mot 56 km/h. Idag är sämsta resultatet precis under 60 km/h (59,9) och de bästa ligger uppåt 64 km/h. Samtidigt har vintergreppet utvecklats rejält och de bästa däckerna uppvisar även riktigt bra stabilitet på barmark – det gjorde de aldrig förr. Vist är de bästa mellaneuropeiska dubbfria däckerna riktigt bra, vi noterar Goodyear för drygt 80 km/h – men däcktypen har klarat uppåt 78 km/h ganska länge. Med andra ord är det de nordiska dubbfria som det har hänt mest med under de senaste tio åren. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Goodyear	■	80,5 km/h	10
Continental	■	77,0 km/h	9
Michelin	■	77,3 km/h	9
Nokian	■	77,1 km/h	9
Pirelli	■	77,7 km/h	9
Bridgestone	■	65,5 km/h	6
Michelin (nytt)	■	65,4 km/h	6
Nokian	■	66,7 km/h	6
Continental	■	63,9 km/h	5
Michelin	■	64,2 km/h	5
Pirelli	■	63,9 km/h	5
Continental 8	■	61,6 km/h	4
Goodyear	■	61,2 km/h	4
Goodyear (nytt)	■	60,2 km/h	4
Nokian	■	59,9 km/h	4
Continental 7	■	56,6 km/h	2
Michelin (begagnat)	■	54,6 km/h	1
Goodyear (begagnat)	■	54,3 km/h	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

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. Sommar-däck duger alltså inte enligt lag vid ett plötsligt snöfall, men de här All Season-däckerna 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.

► Vattenplaning. Lätt hänt med nordiska dubbfria däck, som är sämst av vinterdäckerna. Men de har blivit bättre.



ÄLGTEST



Hur bra är ett riktigt bra vinterdäck i älgtestet? Resultatet sammanfaller faktiskt med ett riktigt bra presterande sommardäck – så bra är det.

Under årets tester kastade vi in ett sommardäck, närmare bestämt det Michelin Primacy 4 i dimension 235/45 R18 som satt originalmonterat på testbilen, som referens. Resultaten genom banan, med de 14 konerna, blev i stort sett identiskt för de bäst presterande mellaneuropeiska dubbfria däckerna som för sommardäcket.

Överraskande? Nej, inte alls. Vi har sett samma sak tidigare, men det är aldrig fel att upprepa detta – det ger en bra referensram. Vi ska tillägga att vi kör testerna med olastad bil tillskillnad från älgtesterna vi kör med testbilar – då lastar vi fullt med både passagerare och last. Här är det bara föraren i bilen, inget mer.

ÅRETS BÄST presterande däck är Continental WinterContact TS870 och Pirelli Cinturato Winter 2, båda klarar 76 km/h genom

älgtestet. Det är ungefär den nivå de bästa vinterdäcken har presterat på under de senaste åren, vi förväntar oss att de bästa ska klara det här. Likväl är det alltid lika roligt och inspirerande att köra testerna och upptäcka vad som faktiskt händer.

Båda däckerna ger bilen säkra egenskaper med tydligt avtryck. Det vill säga, det finns inget svampigt beteende samtidigt som greppmarginalerna är stora. Pirellidäcket ger bilen lite mer känsla, vi behöver inte styra riktigt lika mycket på ratten – bilen reagerar lite snabbare. Här ger Continental bilen något mer understyrning – men greppnivån och slutresultatet är detsamma. Båda gör bilen lättkörd på gränsen, den uppträder säkert och från förarplats är det lätt att förstå vad som händer även under en panikmanöver. Det är riktigt bra och något vi värderar högt.

DE FLESTA övriga däck hänger ihop i två segment. Dubbade klarar 71-72 km/h med tydligt understyrd karaktär och de nordiska dubbfria klarar 70 km/h med ännu sämre

greppnivå och mer understyrning. Några mindre sladdtendenser, men inget uppseendeväckande. Däremot presterar nordiska dubbfria Goodyear UltraGrip Ice 3 bättre än gruppen i övrigt med sina 73 km/h. Det visar övriga gänget att det finns utvecklingspotential även bland de nordiska däckerna.

Med det sagt, vi ser även att delar av Goodyears mönstersajpning bara delvis går ner i mönstret. Det ger bättre stabilitet på torrt, men det begagnade Goodyear däckets prestanda på is och snö visar att greppet försvinner i radikal takt när mönstrets sajping är borta.

TRENDSPANINGEN. SKILLNADERNA mellan bästa och sämsta däckerna är mindre idag än för låt säga tio år sedan. De nordiska dubbfria däckerna har blivit bättre, i vissa fall från en riktigt låg nivå. Det jobbas frenetiskt fram och tillbaka med gummiblandningar för just den typen av däck och prioriteringen stavas isgrepp. Men ibland faller det väl ut, vilket då syns på torrt och i älgtestet. »



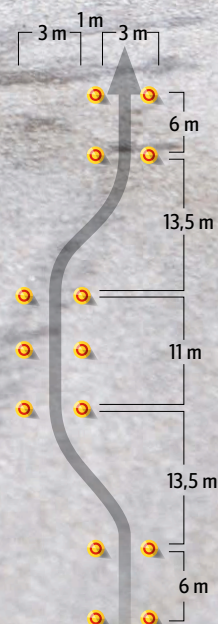
► Fullt ös och med en medelkraftig krängning in i älgtestet. Det blir några rundor under testet.

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Pirelli	■	76 km/h	10
Continental	■	76 km/h	10
Goodyear	■	74 km/h	8
Michelin	■	74 km/h	8
Goodyear (nytt)	■	73 km/h	7
Goodyear (begagnat)	■	73 km/h	7
Bridgestone	■	72 km/h	6
Continental	■	72 km/h	6
Goodyear	■	72 km/h	6
Michelin (begagnat)	■	72 km/h	6
Nokian	■	72 km/h	6
Nokian	■	72 km/h	6
Nokian	■	71 km/h	5
Michelin (nytt)	■	71 km/h	5
Pirelli	■	71 km/h	5
Continental 7	■	71 km/h	5
Michelin	■	70 km/h	4
Continental 8	■	70 km/h	4

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

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Älgtestet är en extrem form av undanmanövrer 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.



KOMFORT & STABILITET



Din bil kommer att skifta rejält i beteende, helt beroende på vilket vinterdäck du monterar. Det får vi svart på vitt under testet när vi ser hur beteendet hos vår Volvo V60 förändras beroende av vilket testdäck som är monterat. ”Men händer det verkligen så mycket?”. Jo, det gör det.

DUBBDÄCKEN BULLRAR, så har det alltid varit. Men hur mycket bullrar det och vad går att leva med? Michelin är testets bästa dubbdäck komfortmässigt. Det gör att bilen uppträder trevligt på vägen med bra stabilitet och förutsägbart beteende. Dessutom har det en ljudnivå som faktiskt är riktigt bra – för ett dubbdäck.

Dubbarna kan rassla och dåna rejält, men här märks mest ett milt och lågt dubbljud. Totalt sett blir ljudnivån inte särskilt mycket högre än hos vissa av de mellaneuropeiska dubbfria däck.

Bäst totalt blir nordiska dubbfria

Continental ContiVikingContact 8 och mellaneuropeiska Michelin Alpin 6. Dessa bäge däck kombinerar mycket bra stabilitet och fint väguppträdande med bra stötdämpning och låg ljudnivå. Vår Volvo V60 uppträder exemplariskt med dessa bäge däck och steget ljudmässigt till exempelvis nyss nämnda Michelin blir trots allt relativt stort.

HUR DÅLIGA är de dåliga? Sett till alla resultaten är det just ljudnivån hos dubbade Bridgestone Blizzak Spike 3 som sticker ut negativt. Det låter, på ren svenska, förbannat

Det låter, på ren svenska, förbannat mycket och det är dubbarna som låter...

mycket och det är dubbarna som låter. Det mullrar, bullrar och gör Volvo V60-bilen ytterst okomfortabel. Förvisso går däckets hyfsat på vägen, det har inga stora bekymmer med stabilitet eller stötdämpning, men ljudnivån sänker verkligen däckets. Det tråkiga är att ljudet märks redan i låg hastighet, vilket innebär att du kommer störa dig på ljudet redan i stadstrafik.

Dubbdäcken har problem med ljudnivån, det faller sig lite naturligt med tanke på dubbens konstruktion med en stålkärna som slår ner i asfalten. Men Michelin och Pirelli visar att det går att få till dubbdäck med hyfsad ljudnivå.

GENERELLT SETT är de nordiska dubbfria däck tystast samtidigt som de mellaneuropeiska har ljudnivå mer i klass med ett sommardäck. De är fastare och hårdare, men det innebär inte rakt av att de uppträder bättre än de nordiska dubbfria. Däremot är resultatlistan tydlig, toppen blir en blandning av de dubbfria alternativen. »

► Hur får däck bilen att uppträda i vardagen? En viktig fråga – svaret påverkar alltid din bil.



► Linus Pröjtz bakom en ratt under vinterdäcktestet. En vanlig syn, ska tilläggas.

5 RESULTAT: KOMFORT OCH STABILITET

Däck	Däcktyp	Stötdämpning och ljudnivå	Stabilitet	Poäng
Continental 8		10	9	19
Michelin		9	10	19
Goodyear (nytt)		8	10	18
Continental 7		9	8	17
Continental		7	9	16
Michelin		8	8	16
Goodyear		7	8	15
Goodyear (begagnat)		7	8	15
Michelin (begagnat)		6	8	14
Michelin (nytt)		6	8	14
Nokian		7	7	14
Nokian		7	7	14
Pirelli		7	7	14
Pirelli		5	8	13
Goodyear		4	7	11
Continental		4	6	10
Nokian		3	6	9
Bridgestone		1	7	8

= 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 repe- terbarhet 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. Bedömningsmal- len bygger på en lista med tretton punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punk- terna. Vi är alltid två i testbilen. Komfortdelen handlar om hur bra däckets stötdämpar samt hur mycket

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

GENVÄGEN TILL ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt bete- ende, alltså att köra likadant alltid. Därför använder vi oss av farthålla- ren 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.



► Kanske, kanske att det här blir nästa års frimärke. Ruben mäter dubbutstick. En klassiker.

► Rullmotstånd står högt upp på biltillverkarnas agenda när räckvidden ska förlängas hos elbilarna. Hur påverkar det däckets i övrigt?

RULLMOTSTÅND



Kommer bilens bränsleförbrukning att bli markant högre bara för att du väljer fel däck? Absolut. Det skiljer nästan tio procent i förbrukning mellan bästa och sämsta däckets i testet. Är inte det förskräckligt mycket?

Begreppet rullmotstånd har blivit stekhet inom fordonsindustrin i och med omställningen till eldrift. Varje extra kilometer räckvidd som kan kramas ur ett elbilsbatteri och bilen det sitter i, desto bättre blir det. Är det bara positivt? Inte alls. Vi ser hyfsat ofta, i våra vanliga tester, bilar där bromsförmågan blir klart sämre med "rulla lätt-däck". Det är ett pris vi inte tycker att du ska betala.

SETT TILL våra testdäck, om du köper det bästa kommer din bils energiförbrukning att bli 9,7 procent lägre än med det

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 däckens mot varandra oavsett klasstillhörighet.

sämsta. Så stor skillnad har vi aldrig tidigare uppmätt och det intressanta är att båda däckerna kommer från tyska Continental – precis som i fjol. Nyheten ContiVikingContact 8 rullar lättast av alla och dubbade IceContact 3 rullar tyngst – precis som i fjol. Då rullade nordiska dubbfria ContiVikingContact 7 lättast, en ledartröja som efterträda- ren nu tar på sig. Starkt jobbat på den dubbfria sidan från Continentals sida.

Däremot ser vi flera anledningar för Continental att ta fram en ersättare till dubbade IceContact 3.

Testmetoden vi använder oss av bygger på körning i 70 km/h. Förbrukningen blir låg även för en bensinbil, men skillnaderna i hur tungt däckerna rullar är tydliga. Från runt 70-80 km/h och uppåt (beroende på bilen) blir det allt svårare att mäta korrekt då luftmotståndet spelar in mer och mer – just därför kör vi inte snab- bare under testet.



Förutom miljömässiga nackdelar som ökad bränsleförbrukning innebär – handlar det även om ägandekostnader.

Det kan vi räkna på och låt oss ta ett par exempel. Vi börjar med den exakta snittförbrukningen under testet för de bästa Continentaldäcken. Med den förbrukningen blir skillnaden i drivmedelsåtgång 52,2 liter per 1 000 mil. Om du räknar med en livslängd på 3 000 mil för dina vinterdäck innebär det 156,6 liter mer soppa eller 2 944 kronor högre bränslenota.

För elbilen och för många som laddar hemma är det inte elpriset som skaver, det är räckvidden. Med en räckvidd på 40 mil med de tyngst rullande däcken, den ökar till 43,9 mil med de lättast rullande däcken. Bara genom däckvalet. Som i det här fallet inte bara rullar lätt, det är ett riktigt bra vinterdäck. Men mer om det på nästa uppslag där vi sammanfattar testet!

GENOM ATT koppla in oss på bilens OBD-uttag kan vi mäta bränsleförbrukningen. Vi kör i 70 km/h på torr asfalt på ett flygfält och vi använder farthållare. Vi kör i båda riktningar för att minimera vindens påverkan. Vi kör samma spår, vi mäter tiden för att se att det går med samma tempo hela tiden.

Testvärdet får vi genom att mäta hur långt vi kan åka, på tio meter när, på en liter bränsle. Och vi kör vårt referensdäck på testbilen upprepade gånger för att se om något i förutsättningarna förändras. Det här är alltså en kontrollerad miljö. Vädret är lugnt med lite eller ingen vind samt torrt under testet.

Viktigt är att vi testar dubbdäcken med sina dubbar kvar i däcken. Självklart kan tyckas, men däckindustrins testmetod bygger på dubbdäck utan dubbar, körd i en valsmaskin i ett laboratorium. Rullmotståndet mäts och räknas sedan om till bränsleförbrukning.

»

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Goodyear (begagnat)	■	0,5217 l/mil	12
Continental 8	■	0,5405 l/mil	10
Continental 7	■	0,5553 l/mil	8
Continental	■	0,5547 l/mil	8
Goodyear (nytt)	■	0,5538 l/mil	8
Nokian	■	0,5564 l/mil	8
Michelin	■	0,5619 l/mil	7
Bridgestone	■	0,5667 l/mil	6
Nokian	■	0,5660 l/mil	6
Goodyear	■	0,5748 l/mil	4
Michelin (begagnat)	■	0,5745 l/mil	4
Pirelli	■	0,5738 l/mil	4
Michelin	■	0,5817 l/mil	3
Pirelli	■	0,5873 l/mil	2
Michelin (nytt)	■	0,5886 l/mil	2
Nokian	■	0,5882 l/mil	2
Continental	■	0,5927 l/mil	1
Goodyear	■	0,5921 l/mil	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria


**Continental
ContiVikingContact
8**
**Goodyear
UltraGrip
Ice 3**
**Continental
ContiVikingContact
7**
**Nokian
Hakkapeliitta
R5**
**Pirelli
Ice Zero
2**
**Continental
WinterContact
TS870**

Däcktyp						
	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Dubbat	Mellaneuropeiskt
Antar dubbar	-	-	-	-	192	-
Mönsterdjup	8,4 mm	8,6 mm	8,2 mm	8,1 mm	8,9 mm	8,6 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	R, 170 km/h	T, 190 km/h	V, 240 km/h
Vikt	10,6 kg	9,3 kg	11,2 kg	11,1 kg	10,9 kg	10,5 kg
Tillverkningsland	Tyskland	Polen	Tyskland	Finland	Rumänien	Portugal
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	2 400 kr	2 300 kr	2 400 kr	2 500 kr	2 200 kr	2 000 kr
Pris fyra st inkl montering	10 800 kr	10 600 kr	10 800 kr	11 200 kr	10 000 kr	9 200 kr

BROMSEGENSKAPER

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

VÄGEGENSKAPER

Is	16	12	16	16	18	8
Snö	20	18	20	18	16	10
Våt väg	6	7	5	4	6	10
Vattenplaning	4	4	2	4	5	9
Älgtest	4	7	5	6	5	10

KOMFORT

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

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	10	8	8	8	4	8
---------------------	----	---	---	---	---	---

Poängavdrag

Slutpoäng Kommentar

123

Med nya nordiska dubbfria CVC 8 tar Continental hem totala testsegern samtidigt som de lyckats lyfta de delarna av prestanda där föregångaren CVC 7 hade det svårt - på våta vägar - utan att tappa prestanda i övrigt. Dessutom rullar det lättast.

116

Under vinterdelen av testet uppträdde UltraGrip Ice 3 inte särskilt imponerande. Isprestanda var faktiskt medel, men när vi räknar samman inser vi att det här däckets egentligen inte har några svagheter. Ett smart konstruerat däck som vi gillar.

116

Förra årets testvinnare och föregångaren till årets vinnare visar dels hur bra det utgående däckets fortfarande fungerar på is och snö, dels på svårigheterna det har på våta vägar. Där har efterträdaren CVC 8 tagit ett kliv framåt som märks.

113

Om det beror på att vi har klagat på våtprestanda är efter år ska jag låta vara osagt, men något bra har hänt i Finland. Is och snöprestanda är fortfarande bra, dessutom har vattenplanings-egenskaperna förändrats radikalt till det bättre. Bra!

111

Pirelli är testets bästa dubbdäck. Det levererar alltid grepp och saknar större svagheter. Isgreppet kunde vara bättre, men sammantaget imponerar fortfarande Ice Zero 2. Det rullar lite tyngre och det bullrar en del, där går många poäng förlorade.

110

Continental WinterContact TS870 blir bästa mellaneuropeiska dubbfria. Det uppvisar ett, för däcktypen, klassiskt prestationsmönster där is- och snöprestanda prioriterats ner för att gynna uppträdandet på våta och torra vägar. Dessutom rullar det lätt.



**Nokian
Hakkapeliitta
10**

**Goodyear
UltraGrip
Performance 3**

**Michelin
Alpin
6**

**Pirelli
Cinturato Winter
2**

**Michelin
X-Ice North
4**

				
Dubbat	Mellaneuropeiskt	Mellaneuropeiskt	Mellaneuropeiskt	Dubbat
224	-	-	-	253
9,0 mm	8,6 mm	8,1 mm	9,0 mm	8,4 mm
T, 190 km/h	H, 210 km/h	H, 210 km/h	V, 240 km/h	T, 190 km/h
11,8 kg	9,6 kg	9,9 kg	10,1 kg	10,9 kg
Ungern	Tyskland	Spanien	Rumänien	Italien
98	98	98	98	98
2 800 kr	1 900 kr	2 300 kr	2 000 kr	2 700 kr
12 400 kr	8 800 kr	10 400 kr	9 200 kr	12 000 kr
18	6	6	8	16
18	14	14	14	18
3	9	9	8	2
5	9	10	10	5
20	10	8	10	16
18	10	8	10	16
3	9	10	9	3
6	10	9	9	6
5	8	8	10	5
3	7	9	7	6
6	8	10	7	8
2	4	3	2	2

107

Precis som med Hakkapeliitta R5 har det hänt något med dubbade Nokian till i år. Det presterar fortfarande mycket bra is- och snögrepp, vilket nu kombineras med bättre resultat vid vattenplaning. Bra! Men det rullar riktigt tungt, klart tyngre än tidigare.

104

Ifjol presterade Goodyear UltraGrip Performance 3 klockrent och tog hem andraplatsen totalt. Men det händer mycket i däckbranschen, det utvecklas konstant och i år landar Performance 3 mitt i smeten av konkurrenterna. Ett bra mellaneuropeiskt.

104

Michelin har stor erfarenhet av att bygga just den här däcktypen och det visar sig tydligt, det presterar i stort sett lika bra som gruppens starkaste däck från Continental. Den stora skillnaden är att Michelin rullar avsevärt mycket tyngre, där förlorar Alpin 6.

104

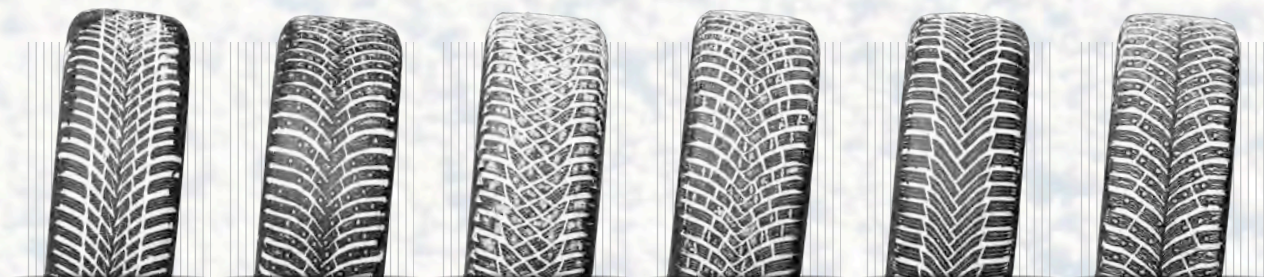
Det blir extremt tätt mellan flertalet däck på mittfältet och allra mest bland de mellaneuropeiska. Pirelli landar på precis samma poäng som Michelin – med i stort sett samma styrkor. Och brist, för den delen. Det sämre rullmotståndet ger avståndet till Continental.

103

Michelin står bitvis för de riktigt stora besvikelserna i årets test. På vintersidan greppar X-Ice North 4 hyfsat och det är inget dåligt däck. Men det räcker med exempelvis riktigt dåligt rullmotstånd för att sänka skeppet, vilket är precis vad som händer här.

POÄNGAVDRAG

Däck som presterar uselt i något deltest straffas med poängavdrag. Vår ambition är att premiera däck med jämn prestanda och det är tydligt – en testvinnare ska inte vara bäst på det mesta men uselt på något annat. Den kompromissen kan vara rent ut sagt farligt. 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.



	Nokian Snowproof 2	Bridgestone Blizzak Spike 3	Goodyear UltraGrip Arctic 2	Continental IceContact 3	Michelin X-Ice Snow	Michelin X-Ice North 4 Begagnat
Däcktyp	Mellaneuropeiskt	Dubbat	Dubbat	Dubbat	Nordiskt dubbfrött	Dubbat
Antar dubbar	-	265	190	190	-	253
Mönsterdjup	8,6 mm	9,9 mm	10,0 mm	8,3 mm	8,3 mm	8,2/5,3 mm
Hastighetsklass	H, 210 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	H, 210 km/h
Vikt	10,4 kg	10,9 kg	12,0 kg	11,4 kg	11,3 kg	10,9 kg
Tillverkningsland	Finland	Ungern	Polen	Tyskland	Kanada	Ryssland
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	1 600 kr	2 000 kr	2 400 kr	2 500 kr	2 300 kr	2 800 kr
Pris fyra st inkl montering	7 600 kr	9 200 kr	10 800 kr	11 200 kr	10 400 kr	12 400 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	8	20	20	16	12	16
Snö	14	16	18	18	18	18
Våt väg	8	2	3	4	1	1
Torr väg	9	5	6	6	6	6

VÄGEGENSKAPER

Is	10	20	16	14	12	12
Snö	10	16	18	18	16	14
Våt väg	9	3	3	5	4	3
Vattenplaning	9	6	4	5	5	1
Älgtest	6	6	6	6	4	6

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	7	1	4	4	8	6
Stabilitet	7	7	7	6	8	8

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	6	6	1	1	7	4
Poängavdrag		-10	-10	-10	-10	-20

Underkänt
vid komfort-
tester!

Underkänt
vid bränsle-
förbrukning!

Underkänt
vid bränsle-
förbrukning.

Underkänt
vid broms
på våt väg.

Underkänt vid
broms på våt
väg samt vid
vattenplaning.

Slutpoäng	103	108-10= 98	106-10= 96	103-10= 93	101-10= 91	95-20= 75
Kommentar	Nokian presterar också bra med sitt mellaneuropeiska dubb fria Snowproof 2. Visserligen 20 poäng efter totalsegraren, men det är precis som övriga i klassen ett ärligt däck. Det är uselt på is, dåligt på snö och bra på resten. Rullmotståndet är mediokert.	Bridgestone presterar testets bästa isgrepp, det visar sig både vid bromstester och väguppträdande. Men på våta vägar fungerar det dåligt och ljudnivån som främst dubbarna verkar ge ifrån sig – sällan eller aldrig har ett däck bullrat så här mycket.	Goodyears dubbade Arctic 2 börjar bli till årens kommet vilket märks på hur det presterar. Det uppvisar bra is- och snögrepp, men är sämre än de bästa dubbade på vått och framförallt rullar det, tillsammans med dubbade Continental, absolut tyngst i testet.	Continental Ice-Contact 3 vann testet 2020, men modellen borde nu ersättas snarast. Isprestanda är sämre och vi hittar inga stora fördelar på andra punkter. Däremot rullar det tyngst av alla tillsammans med Goodyear. Det här duger inte Conti!	Vad är det som händer med Michelin? Nordiska dubb fria X-Ice Snow har några år på nacken nu, men det borde prestera bättre än så här. Isgreppet är inte alls vad det borde vara, där tappar det tydligt jämfört med de bästa. Broms på våt väg sämst i testet!	Men det här är bra! Efter 4 000 mil är fortfarande 5,3 millimeters mönsterdjup kvar. Ännu bättre är att broms och väguppträdande på vinterväg fortfarande är fullt acceptabelt. Det brister dock totalt vid broms på vått och vid vattenplaning.



**Goodyear
UltraGrip Ice 2
Begagnat**

Nordiskt dubbfritt

8,1/4,3 mm

T, 190 km/h

9,7 kg

Polen

98

1800 kr

8 400 kr

8

14

3

10

6

2

6

1

7

7

8

12

-20

84-20= **64**

Efter 3 800 mil är det här däckets slut som vinterdäck. Vi ser tydligt att is- och snöprestanda är borta – det greppar inte alls. Det är på så låg nivå att vi anser det vara farligt. Vi noterar att delar av mönstret, viss sajpning, bara går halvvägs ner i mönsterdjupet.

**Underkänt vid
broms på is och snö
sakter i "vägegen-
skaper, is och snö".**

POÄNGAVDRAG

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

SAMMANFATTNING

CONTINENTAL BEHÅLLER LEDARTRÖJAN

För ett år sedan vann nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 vinterdäcktestet. Ett bra resultat för ett riktigt bra däck, men det hade brister. Det har alla nordiska dubbfria däck eftersom de är så mjuka. Avsaknaden av bra vattenplaningsegenskaper är en sådan brist. Förra årets vinnare var snudd på uselt just vad gäller vattenplaning.

Nu har Continental ingalunda byggt ett revolutionerande däck i årets testvinnare, nordiska dubbfria ContiVikingContact 8. I så fall hade det varit bäst på allt, det hade varit revolutionerande. Men det är utan tvivel en mycket bra evolution som Continental har genomfört. På is och snö är prestanda bevarad från föregångaren. Att dessa delar inte har blivit bättre ser vi nästan som ett styrkebesked, det tyder på rätt prioritering. Inte minst då inget annat däck inom klassen och väldigt få totalt sett kommer i närheten av prestationsnivån på is och snö som vinnardäcket uppvisar.

Den stora förändringen har skett där föregångaren var som sämst – på våta vägar. Återigen, ingen revolution

men att lyfta toppnoteringen vid vattenplaning med 5 km/h jämfört med föregångaren är stort. Det innebär att däckmodellen lyfter sig från en bottennotering till en halvtaskig notering – det blir inte mycket bättre än så för ett nordiskt dubbfritt.

Michelin presterar klassens bästa vattenplaningsresultat (inte ljusår bättre än Continental), men X-Ice Snow tappar rejält på is och snö. Det är med andra ord en svår kompromiss att lyckas med, att kombinera prestanda på vått med is och snö. Just nu klarar ingen det bättre än Continental ContiVikingContact 8.

DE BEGAGNADE däckens visar lite spretande resultat. Dubbade Michelin har stått emot miltalet bättre än nordiska dubbfria Goodyear, mer mönsterdjup är kvar liksom prestanda på is och snö. Vi noterar även att delar av Goodyeardäckets mönster inte går hela vägen ner i mönsterdjupet.

När däckets blir så slitet som det är nu (4,3 millimeter mönsterdjup kvar) har många sajpningar försvunnit vilket resulterar i större sammanhängande gummipartier i mönstret. Vilket i sin tur gör det svårare för däckets att bygga grepp när det är riktigt halt. Samtidigt noterar vi att samma däck rullar betydligt lättare än något annat däck i testet, det är tydligt att åldern och det nu hårdare mönstergummit gynnar just detta.

Men är det bra som vinterdäck? Nej, det är det inte. Goodyeardäcket hade inte tillräckligt med is- och snöprestanda kvar. Det uppträdde obehagligt dåligt längs isbanan – där hade dubbade Michelin betydligt mer prestanda kvar.

VAD LÄR vi oss av detta? Att det inte finns tydliga gränser för hur länge ett däck håller måttet. Och åk inte för länge på dina däck. Så som dagens vinterdäck är konstruerade klarar de inte av att leverera bra vinterprestanda när mönsterdjupet sjunker till runt hälften av nytt djup. 🚫

...åk inte för länge på dina däck. Som dagens vinterdäck är konstruerade klarar de inte av att leverera bra vinterprestanda när mönsterdjupet sjunker till runt hälften...