

TEST

BÄSTA VINTERDÄCKET



ALLT OM
BIL
EXKLUSIV!
**FÖRST
I VÄRLDEN**

Nr 22 • 11 okt 2018, årg. 71 • www.teknikensvarld.se

Teknikens Värld



**Vi kör nya
Toyota Supra**



**Nya Audi Q3
utmanar XC40**

VÄRLDSPREMIÄR!

NYA VOLVO V60 CROSS COUNTRY



- ✓ Sex centimeter högre
- ✓ Mer robust look
- ✓ All ny teknik

**PROVKÖRD!
NYA BMW X5**



Toyota Land Cruiser • Mercedes G 500 • Land Rover Discovery

Mer läsning

BEGAGNAT: AUDI Q7 – LYXSUV TILL
LÅGPRIS • BILSALONGEN I PARIS –
ALLA NYHETER • BMW iNEXT •
FYNDA EN BRANDBIL PÅ AUKTION

TEST



**Kompetens
och komfort**

Tre helt nya legendarer visar vad de kan!

Pris 79 kr
Norge 89 nkr
Finland €8,90
22
TIDSAM 0486-22
7 388048 607904
RETURVECKA 43

TEST



► Snön lyser vit på taken. Endast testlaget är vaket. Våra rödklädda tomtar testar för dig!

Teknikens
Världs
**VINTER-
DÄCK
TEST
2018**



DIN GUIDE TILL VINTERGREPPET!

Massor av nyheter, stenhårda tester och resultat som för vissa däck är helt uppåt väggarna – eller ner i avgrunden. **Hjärtligt välkomna till 2018 års vinterdäcktest** – det hårdaste i branschen med de bästa råden inför köpet.

TEXT: LINUS PRÖJTZ OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: ANDREAS LIBELL



VÄLKOMNA TILL vår värld! Som ni förstår så löste sig allt i slutänden, vilket det alltid gör. Något annat finns inte med på kartan, för vinterdäckstestet ska fram. Kanske allra mest i år, då inslaget av nyheter är större än någonsin.

Två dubbdäck är helt nya i form av Michelin X-Ice North 4 och Hankook i'Pike RS2, dessutom är Nokian Hakkapeliitta 9 med i vårt däcktest för första gången. Bland de nordiska dubbfria nyheterna märks de stenhårda konkurrenterna Continental ContiVikingContact 7 och Nokian Hakkapeliitta R3.

Dessutom har vi en rad andra intressanta däck med såsom Giti, vars däck har börjat standardmonteras hos Volkswagen. Hur långt når deras mellaneuropeiska vinterdäck? Samma fråga gäller Nexens dubbdäck. Den koreanska däcktillverkaren har marknadsfört sig flitigt på den svenska marknaden, men hur bra är egentligen däcken? Samma fråga gäller lågprisalternativen från Goodride, GT Radial och Linglong. Understryker de devisen "du får vad du betalar för" eller kan de utmana de dyrare premiumalternativen? Om så är fallet – vilken nyhet! Om inte – undvik. »

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 19 år och ansvarig för våra däcktester sedan 2001. Kör 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.



KALLE GRUNDEL

Fabriksförare i rally hos Ford, Lancia samt Peugeot i rallyns Grupp B på 1980-talet. Grupp A-världsmästare med Volkswagen Golf GTI 1984. Dessutom erfaren biltestare.



Klockan är 04.00 en onsdagsmorgon i Arvidsjaur, kalendern visar att det är den 7 mars. Vi är på plats för att köra vinterdelen av däckstestet och jag borde sova för att ladda batterierna – men det går inte. För den här vintern är inte, eller var inte, som någon annan. Vilket tydligt visar sig när jag kommer fram till fönstret, vinklar persiennen och tittar ut.

Det snöar. Igen. Det blir svårt att köra istester om det snöar. Omöjligt faktiskt. Och det är precis vad vi ska göra om bara några timmar. Men det snöar. I Sorsele några mil bort hade det varit uppehåll fem dagar sedan årsskiftet, resten av tiden hade det snöat. I vanliga fall är det blidväder som är det stora problemet, men inte nu.



BROMSEGENSKAPER



Första deltestet är ett av de mest omfattande – broms på alla fyra underlagen is, snö, vått och torrt. Historiskt sett brukar de dubbade däckena klara sig bäst totalt sett, vilket även blir fallet i år.

Anledningen till att de klarar sig bäst är att de bäst kan kombinera prestanda på is och snö med barmarksprestanda. Med det sagt, ett flertal dubbade däck klarar inte alls våra bromstester. Exempelvis lågprisdäcket från GT Radial som presterar så skamligt dåligt på is och snö att däcket borde vara förbjudet att säljas. Den som förväntar sig vettiga vinterprestanda bara för att däcket är dubbat kommer att bli tagna på sängen – vid helt fel tillfälle. När bromsprestandan verkligen behövs, då kommer den att saknas.

Mellaneuropeiska Goodride presterar lika dåligt eller till och med sämre på snö, vilket är uselt även det. När vi ändå är inne på ämnet lågprisdäck – resultatlistan talar sitt tydliga språk. Testets billigaste däck är samlade i

botten av resultatlistan – det är ingen slumpad händelse. Du får vad du betalar för, så se till att betala lite till för din egen säkerhets skull.

I andra änden av resultatlistan hittar vi dubbade Continental, Goodyear och Michelin som delar på bromssegern. Continental är bäst både på is och snö, men något svagare på barmark. Goodyear och Michelin tappar en smula

...lågprisdäcket från GT Radial presterar så skamligt dåligt på is och snö att däcket borde vara förbjudet att säljas.

på antingen is eller snö, men är något starkare på barmark. Men alla tre erbjuder testvinnande bromsprestanda. Här finner vi det anmärkningsvärt att Nokian Hakkapeliitta 9, introducerat så sent som sent vintern 2017, inte når upp till riktigt samma nivå.

Bästa dubbfria blir Pirelli som hamnar lite i en klass för sig själv – strax bakom de bästa dubbdäcken. Inget av de nordiska dubbfria nyheterna från Bridgestone, Continental eller Nokian klarar av att nå upp till samma nivå som Pirelli.

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. Våtttesterna är körda på bana med kontrollerad väta och torrbromsningen är körd där vi kör den absoluta majoriteten av våra bromstester – Björkvik Ring. »

► Bromsprestanda – en räddare i nöden. Har du greppet som du behöver nu till vintern?

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torr	Poäng
Continental		20	20	5	5	50
Goodyear		18	20	6	6	50
Michelin		20	18	6	6	50
Hankook		16	20	5	5	46
Pirelli		18	16	5	7	46
Pirelli		18	14	6	5	43
Nokian		16	16	5	5	42
Continental		12	16	5	7	40
Goodyear		12	14	5	7	38
Vredestein		12	14	6	6	38
Bridgestone		10	16	4	7	37
Nokian		10	16	4	7	37
Continental		6	10	10	10	36
Giti		6	12	8	8	34
Nexen		8	12	6	6	32
LingLong		6	14	4	7	31
Goodride		8	2	9	8	27
GT Radial		4	8	6	7	25

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

FAKTA:

TRE DÄCKTYPER!

Idag erbjuds tre olika typer av vinterdäck på den svenska marknaden och givetvis är alla tre testade. Vad är bäst för dig? Bland våra testtips finns en lathund till hur du ska välja rätt!

DUBBAT:

I testet enbart däck med hastighetsklass T (190 km/h). Dubben ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Ett dubbdäck försämras snabbare än ett odubbatt när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

- Continental IceContact 2 (190 dubbar)
- Goodyear Ultragrip Ice Artic (130 dubbar)
- GT Radial IcePro 3 (130 dubbar)
- Hankook i Pike RS2 (190 dubbar)
- Michelin X-Ice North 4 (250 dubbar)
- Nexen Winguard WinSpike WH62 (190 dubbar)
- Nokian Hakkapeliitta 9 (190 dubbar)
- Pirelli Ice Zero (130 dubbar)
- Vredestein Wintrac Ice (170 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

Däck med uteslutande hastighetsklass T (190 km/h), bara Nokian Hakkapeliitta R3 sticker ut med R (170 km/h). Vintergenskaperna har utvecklats mycket bland premiummärkena de senaste åren. De rullar tyst, lätt och är ett bra miljöval, men försämrar stabiliteten på barmark och brukar ha svårt att prestera på våta vägar.

- Bridgestone Blizzac WS80
- Continental VikingContact 7
- Goodyear Ultragrip Ice 2
- Linglong Green-Max Winterice I-15
- Nokian Hakkapeliitta R3
- Pirelli Ice Zero R

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt, i undantagsfall T (190 km/h). Däcken är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt, något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vintergenskaper – i övrigt brukar de vara usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de. Men de är relativt tysta, hyfsat miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet, men samtidigt är just dessa däck sämst på is och snö.

- Continental WinterContact TS 860
- Giti Winter W1
- Goodride SW601

VÄGEGENSKAPER



Det är alltid uppfriskande med nya utmanare som lyckas etablera branschledande prestanda. Att kalla Michelin för en ny utmanare kunde inte vara mer fel, men deras dubbad X-Ice North 4 som är nytt för säsongen får full pott i snö- och istesterna. Michelin höll länge fast vid sin övertygelse att bygga dubbdäck med max 50 dubbar per rullomkrets (rullomkrets för 205/55 R16 är ungefär två meter vilket ger 96 dubbar) men har nu helt svängt. Deras nya X-Ice North 4 har 250 dubbar vilket är 60 dubbar fler än något annat dubbat. Om det är antalet dubbar, dubbplacering eller övriga däckets samverkan med dubben (eller allt detta sammantaget...) som ger det fina resultatet är svårt att säga. Samtidigt konstaterar vi att Goodyear presterar ett nästan lika bra resultat på isen med bara 130 dubbar, så följande är tydligt – stirra dig inte blind på antalet dubbar.

I fjolårets vinterdäcktest konstaterades ungefär samma sak, fast då var det omvända världen då Continental med 190 dubbar var bäst och Michelin snäppet efter – med bara 100 dubbar.

BLAND DE nordiska dubbfria däck är kampen stenhård – det skiljer bara två poäng mellan bäst presterande Pirelli och Nokian på totala tiondeplatsen i avdelningen vägegenskaper. Skillnaderna mellan de elva bäst presterande däckerna totalt sett är förbluffande liten, vilket öppnar upp det för dig som konsument.

Bridgestone Blizzak WS-80 är enda nordiska dubbfria däck som underpresterar i testerna av vägegenskaper. Isprestanda borde vara bättre, men det är framförallt på våta vägar

som däck brister och uppträder som ett nordiskt dubbfritt gjorde för fem eller tio år sedan – svampigt och oprecist.

På våta eller slaskbegjutna vägar, då är det mellaneuropeiska vinterdäck som är bäst. Inga direkta nyheter, inte heller att de har svårt att prestera på snö och is. Har de godtagbara vinteregenskaper då? Här blir kompromissen för dig som bilägare stor, men om du mest kör på välsköta motorvägar i södra delen av landet så kan däcktypen abso-lut passa dig.

Var uppmärksam på året-runt-däck vid privatleasing!

Vid privatleasing förekommer det att man levererar bilen med "året runt däck". Det gör man för att hålla nere leasingkostnaden.

Det är däck som är märkta som ett vinterdäck, men kanske inte avsedda för vinterbruk under nordiska förhållanden.

Är de inte avsedda för nordisk vinter så är de inte tillåtna som vinterdäck här i Sverige.

STRO, Scandinavian Tire and Rim Organisation, har en lista över godkända vinterdäck på nätet. Finns däck med där är allt OK. Men finns det inte med måste man kontrollera med

däckimportören om däck är godkänt på vintern. Risken att åka fast för polisen är minimal, men är inte där skon klämmer egentligen. Förutom att det är ett uselt vinterdäck så kan det bli problem med vagnskadadelen på försäkringen vid en olycka.

► Sammanräknat blir det extremt tätt i toppen av tabellen, men de dubbad är ändå i topp.



2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Michelin	■	20	20	5	45
Nokian	■	18	20	7	45
Continental	■	18	20	6	44
Goodyear	■	18	20	6	44
Pirelli	■	18	18	7	43
Pirelli	■	18	20	5	43
Goodyear	■	18	18	6	42
Continental	■	18	18	5	41
Hankook	■	18	18	5	41
Nokian	■	18	18	5	41
Vredestein	■	16	18	6	40
Nexen	■	12	16	6	34
Giti	■	10	14	9	33
GT Radial	■	12	14	7	33
Bridgestone	■	14	16	2	32
Continental	■	10	12	10	32
LingLong	■	12	14	4	30
Goodride	■	10	4	9	23

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

FAKTA:

VI TAR ett helhetsgrepp kring däck och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck 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.

Alla däckens 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 Arvidsjaur strax söder om Polcirkeln i Sverige. Våtttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad våta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få, kanske den enda, banan i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubbdäcken.

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



► Kommer ni ihåg låten "Never ending story" med Limahl? Base-rad på Rubens däckbytande...

SÅ HÄR GICK DET PÅ IS, SNÖ OCH VÅT ASFALT!

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Vi ska göra en sak klar redan nu – bara för att du har ett dubbdäck så innebär det inte automatiskt bra grepp på vintervägarna. Glöm aldrig bort det, för det kan vara lätt hänt att tro att så är fallet. Intressant i år är att vi har en ny herre på täppan.

Michelin har tagit ett bra steg framåt med sitt nya X-Ice North 4, den franska däcktillverkarens första dubbdäck som byggts enligt reglementet om fritt antal dubbar. Där föregångaren i samma dimension hade 96 dubbar, där räknar vi till 250 dubbar i X-Ice North 4. Utan tvekan flest i testet. Isprestandan äre bäst i testet, men på snö delas segern med dubgade Continental, Goodyear och Nokian samt nordiska dubbfria Pirelli.

VÅTT UNDERLAG

Skilnaderna dels inom den dubgade gruppen och dels mellan dubgade och nordiska dubbfria däck blir mindre och mindre på vått. Utvecklingen för de bästa däckens verkar mer eller mindre stå stilla prestandamässigt, det är snarare de sämsta däckens som gradvis blir bättre.

Oavsett däcktyp märker vi att tillverkarna satsar mer och mer på en fastare konstruktion, vilket bygger bort mycket av det svampiga beteendet. Att kunna kombinera det med riktigt bra vintergrepp är en svår utmaning och extra roligt är det att just dubgade Nokian visar sig vara bäst.

Vi har tidigare hackat väldigt mycket på de finska däckens usla våtegenskaper – det verkar vara slut med det nu. Vi ska säga att dubgade GT Radial presterar på samma nivå som Nokian – men vinteregenskaperna är brutalt mycket sämre.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Det är riktigt tätt i toppen bland de nordiska dubbfria däck och vad som är mer intressant är att de är lika bra som de dubgade många gånger. Pirelli visar sig ha det där sista greppet som ger totalt sett bäst grepp på snö och riktigt starkt på is. Samtidigt är det skönt och köra med tydlig kommunikation tillbaka till föraren när greppet är på väg att gå förlorat – förtroendegivande.

Goodyear är snudd på lika bra men tappar en smula på snö där Pirelli verkligen hör till testets absoluta toppskikt. Nya Continental CVC 7 nästan lika starkt, skillnaderna är riktigt små. Uppträdandet är i stort sett detsamma, men greppnivån något lägre på snö.

Bridgestone har helt okej vinteregenskaper, men nu börjar det märkas tydligare att skärpan inte är alls lika bra som testets bästa däck.

Linglong tappar ytterligare ändå och nu börjar det kännas halt på riktigt.

VÅTT UNDERLAG

Detta är utan tvekan det värsta underlaget för de nordiska dubbfria däck, vars mjuka konstruktion har svårt att hantera våta vägar. I bästa fall kan tillverkarna begränsa skadan genom att ge däck ett något fastare beteende, något som Goodyear lyckas med. Däcket presterar långt ifrån testvinnande prestanda, men det är å andra sidan inte heller lika svampigt och dåligt som exempelvis Bridgestone. Tydliga karaktärsdrag hos de nordiska dubbfria brukar inkludera såväl styrning, sladdbenägenhet och en känsla av att aldrig riktigt sitta fast i underlaget – precis som Bridgestone.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Våra tre mellaneuropeiska dubbfria däck visar tydligt att is och snö inte är deras främsta områden. I bästa fall kan vi säga att de presterar mediokert, Giti är starkast på snö och når upp till samma nivå som de dåligt presterande dubb- samt nordiska dubbfria däck. Mellaneuropeiska Goodride däremot faller igenom totalt på snö och uppträder i stort sett helt grepplöst.

På is uppträder alla tre däck enligt i stort sett samma mönster, skillnaderna dem emellan är riktigt små. Steget upp till de bästa vinterdäckerna är enormt, vilket är viktigt att komma ihåg när man väljer däck inför den kommande vintern. Tydligt är att de mellaneuropeiska däck saknar flexibilitet i sin grepputveckling, vilket innebär att du som förare inte varnas när greppet försvinner – plötsligt är det borta. Men de mellaneuropeiska dubbfria däckerna är utan tvekan bäst i snöslask – där är de överlägsna.

VÅTT UNDERLAG

Det är nu som de mellaneuropeiska dubbfria däck har sin verkliga fördel. Våta och slaskfyllda vägar är för vad de är utvecklade och det märks så tydligt att den hårdare konstruktionen – som inneburit bekymmer på is och snö – nu kommer till sin rätt.

Continental WinterContact TS 860 presterar testets bästa våtprestanda. Det presterar bäst greppnivå i testet, något som det kombinerar med en flexibel grepputveckling – däck blir lättkört. Likheter med uppträdandet hos ett sommar-däck är tydliga.

Både Giti och Goodride, de bägge andra mellaneuropeiska däck i testet, kommer nära men når inte riktigt upp till samma nivå. Det är nyansskillnader, inte mer.

► Vattenplaning och slaskplaning hänger ihop, något vi sett tydligt när vi jämfört tidigare resultat.



VATTENPLANING



Resultatlistan ser vid en första anblick riktigt märklig ut med Continentals mellaneuropeiska dubbfria däck helt ensamt i toppen. Just det faktum, att WinterContact TS 860 presterar bäst, råder det inga tvivel om. Men framförallt är det övriga två mellaneuropeiska som gravt underpresterar. Både Giti och Goodride är långt ifrån lika välpresterande som mellaneuropeiska däck brukar och borde vara.

Continental har vid ett flertal tidigare testtillfällen visat att man hanterar vattenplaning väldigt bra, de tyska mellaneuropeiska dubbfria däck brukar ligga i toppen. Men både Giti och Goodride borde prestera långt mycket bättre.

Goodyear UltraGrip Ice 2 presterar väldigt bra för att vara ett nordiskt dubbfritt däck, men skillnaden upp till bästa Continental understryker hur stora skillnader det är

mellan de tre olika däcktyperna i testet. Än så länge går det inte att kombinera fina prestationer i alla delmoment – något får stryka på foten. För de nordiska däck brukar det innebära just vattenplaningsegenskaper, helt enkelt för att däckets mönstergummi måste vara så mycket mjukare för att kunna generera is- och snögrepp.

DE MELLANEUROPEISKA däck har mycket hårdare mönstergummi vilket i sin tur, för Continentals del, ger mycket bättre vattenplaningsegenskaper (och vad som kommer visa sig sämre is- och snöegenskaper). Även de flesta dubbade klarar sig bättre än de nordiska dubbfria då de har hårdare mönstergummi. Men skillnaderna är långt ifrån enorma, de

...framförallt är det övriga två mellaneuropeiska som gravt underpresterar. Både Giti och Goodride är långt ifrån lika välpresterande som mellaneuropeiska däck brukar och borde vara.



flesta däckerna ligger samlade och presterar mediokert. Det märks tydligt att vattenplanering inte är högsta prioritet vid utveckling av nordiska dubbfria och dubbade vinterdäck.

Vi ska tillägga att ett bra vattenplanande däck även klarar slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten visat sig vara samstämmiga. För dig som kör mest motorväg i södra delen av Sverige så kan ett mellaneuropeisk dubbfritt däck därför vara ett alternativ.

TESTET 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 vattenplaneringen 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
Continental		79,6	10
Giti		66,1	6
Goodyear		63,2	5
Pirelli		61,7	5
Goodyear		60,3	4
Nexen		59,0	4
GT Radial		58,9	4
Goodride		58,8	4
Vredestein		58,3	4
Michelin		57,4	3
Hankook		57,2	3
Bridgestone		57,1	3
Nokian		57,0	3
Continental		56,2	3
LingLong		56,1	3
Continental		55,2	2
Nokian		54,3	2
Pirelli		54,1	2

 = Dubbat  = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

Vilken däcktyp ska jag välja?

Vilken däcktyp rekommenderar ni om jag...

? ...kör max 500 mil på vinterdäck, mestadels på mindre vägar och landsbygd. Ibland oplogat, ofta osandat?
Svar: Du ska ha dubbat.

? ...kör max 500 mil på vinterdäck och det blir mest runt större tätorter där det nästan alltid är barmark eller slask?
Svar: Mellaneuropeiska, möjligen nordiska.

? ...kör mycket i Norrlands inland där vägarna är snö- och isbelagda i stort sett hela vintern?
Svar: Dubbat, nordiska dubbfria är ett alternativ.

? ...kör mycket och långa sträckor på de stora vägarna. Det är nästan alltid barmark och snöar det så blir det snabbt slask och blött?
Svar: Du ska ha premium mellaneuropeiska.

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
Svar: Du ska ha premium mellaneuropeiska eller nordiska odubbade.

? Men jag då som kör till fjällen en gång om året och då är jag orolig för sista kilometern in till stugan. Där är det alltid snöigt och isigt och uppför. Ska inte jag ha dubbat?
Svar: Nej, du behöver bra framkomlighet sista biten och då är faktiskt snökedjor det bästa alternativet. Det finns bra snökedjor som är lätta att montera till de flesta bilar.

ÄLGTEST



Teknikens Världs klassiska älgtest utsätter däcken för extrema påfrestningar, vilket är själva tanken. Inget utrymme för nyanser, bara så mycket belastning som däcken klarar av. Från max vänstersväng för att undvika faran till max högersväng för att komma tillbaka till rätt körfält igen, som avslutas med en stabiliserande vänstersväng.

Det är totalt 14 koner i själva testet, men

Vad som är synonymt för alla de tre mellaneuropeiska däcken är att de tar sig genom testet med ett tryggt beteende helt utan sladdtendenser.

det kunde lika gärna ha handlat om ett rådjur, en ren eller i värsta fall älg eller vildsvin som springer upp på vägen. Då gäller det att däcken presterar. Den stora skillnaden gentemot vårt normala älgtest är att vi i vinterdäcktestet kör bilen utan last och passagerare.

BÄSTA DÄCKET med toppresultat på 71 km/h heter Continental WinterContact TS 860, ett av de tre mellaneuropeiska däcken som vi har med i testet. Att just TS 860 klarar sig bäst är långt ifrån uppseendeväckande då det har de egenskaper som krävs för ett bra resultat. Ett hårdare mönstergummi avsett främst för snöslask, våta samt torra vägar med en tillhörande tillräckligt fast däckstomme – uppträdandet är inte långt ifrån sommardäckslukt.

Giti-däcket klarar sig bra och presterar 70 km/h. Vad som är synonymt för alla de tre mellaneuropeiska däcken är att de tar sig genom testet med ett tryggt beteende helt utan sladdtendenser. Samtidigt märks det att de bästa dubbdäcken i älgtestet är just de som klarar vintertesterna dåligt. Här är det tydligt att kompromissen blivit sned, de där däcken borde vara betydligt bättre på is och snö än vad de är. Vem köper dubbdäck främst för torrprestanda? Bland de nordiska dubbfria är

det främst Bridgestone, Goodyear och Nokian vi tänker nämna då de uppvisar ett sladdbenäget beteende när greppet går förlorat – vilket alltid är dåligt. »

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	71	10
Giti	■	70	9
Nexen	■	69	8
Goodride	■	68	8
GT Radial	■	68	8
Continental	■	67	7
Continental	■	67	7
Goodyear	■	67	7
Goodyear	■	67	7
LingLong	■	67	7
Michelin	■	67	7
Nokian	■	67	7
Pirelli	■	67	7
Vredestein	■	67	7
Bridgestone	■	66	6
Pirelli	■	66	6
Nokian	■	65	5
Hankook	■	64	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



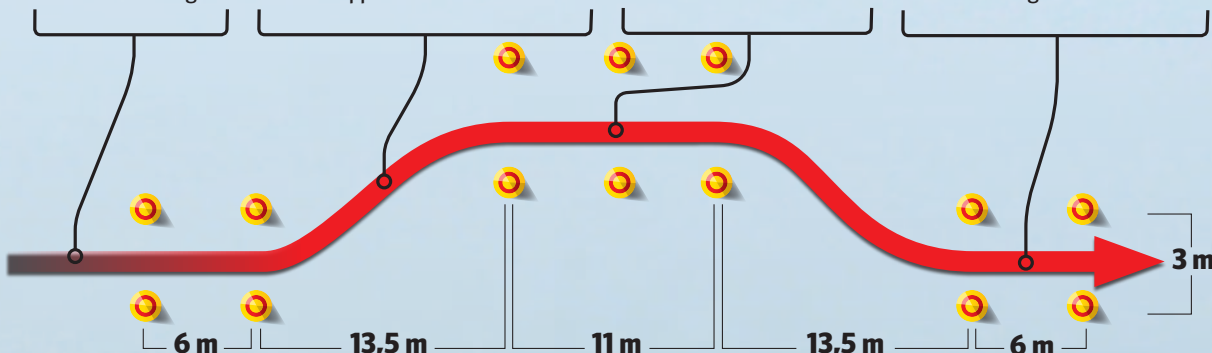
FAKTA: Teknikens Världs älgtest

Ingångshastigheten mäts på tiondels km/h med GPS-utrustning.

Snabb ratt Rörelse till vänster. Så snabb att man inte kan kalla det styra utan mer kasta bilen till vänster. Hinner däckets sidkrafterna att ta upp sidkrafterna?

Snabbt rätta upp bilen för någon meter rakt fram. Sticker bakvagnen ut och hur snabbt stabiliseras bilen?

Tillbaka igen i samma körfält. Är alla konor kvar på plats och bilen inte sladdat alltför mycket provar vi igen med lite högre fart.



► Älgtest på barmark ger en grymt hård belastning och tydlig bild av däckens uppträdande på greppgränsen.



Fem tips om vinterdäck

1 Gamla vinterdäck, både dubbade och odubbade, behöver gå något tiotal mil på barmark för att bli maximalt bra på is och snö. Under sommarförvaringen har det skapats en hård gummiyta som måste bort.

2 Nya dubbdäck ska köras in. Håll jämn hastighet med lugna inbromsningar och accelerationer och kör lugnt runt gathörn och i cirkulationsplatser. Det gör att dubbarna stabiliserar sig i sina hål. Alltså, kör inte långsammare än normalt, bara lugnare.

3 Bästa däckets bakom du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däckets fram om det inte är jättestor skillnad. Då får du bästa broms-, våt- och slaskegenskaper och antisladdsystemet får ta hand om den sämre sidstabiliteten.

4 Däck, både sommar- och vinterdäck, mår bäst av att förvaras mörkt och svalt. Om du har däckerna på däckhotell, kolla att de inte använder container för förvaringen. Där kan det bli både 70 och 80 grader varmt på sommaren och då åldras däckerna snabbare.

5 Rekommenderat ringtryck från biltillverkaren gäller för sommar- och sommarväder. Du ska höja ringtrycket med 0,2-0,3 bar på dina vinterdäck jämfört med rekommendationen.

► Kommer du fram pigg och utvilad eller trött med huvudvärk? Komforten i däckerna avgör!



KOMFORT



Komfort är ett extremt omfattande begrepp som påverkar föraren samt de åkande alltid, i större eller mindre utsträckning. Däckens inverkan på hur bra komforten blir i bilen är stor, mycket större än vad många bilister kanske tror. För när vi spjälkar upp begreppet komfort i sina beståndsdelar så visar sig vitt skilda beståndsdelar. När det gäller styrningen är riktningss stabiliteten extremt viktig – går bilen rakt eller måste föraren passa med ratten (ge små rattutslag för att hålla bilen rak på vägen)? Hur reagerar bilen och däckerna på styrutslag – snabbt och direkt, lugnt och skönt eller sävligt för att sedan övergå i abrupt

reaktion efter någon sekund? Det vi testar här kallas progressivitet eller kraftuppyggnad i däck.

Sedan har vi hela stöt- och ljuddelen av komforten. Stöter det hårt, är däckets dåligt stötdämpat så att det fortsätter studsas efter en ojämnhets? Är det till och med så att greppet på grusväg går förlorat i större utsträckning när man kör över en ojämnhets? Är däckets känsligt för mindre ojämnheter på asfaltsväg – kanske till och med så pass att bilen till viss del ändrar riktning när man kör över en mindre ojämnhets?

Komforttesterna är synnerligen omfattande och betygen är synnerligen viktiga att ta i beaktande vid val av däck. Med ett obehagligt

ljud eller dålig riktningss stabilitet blir långresan en pina, vilket tar på krafterna.

Allt det här kan verka extremt, men när man vänder på det så handlar allt om att du ska slippa den där känslan av att bilen "inte längre är skön att åka i" på vintern när du köper fel däck.

BÄSTA DÄCK i testet är Continentals nya nordiska dubbfria ContiVikingContact 7 som lyckas kombinera riktigt bra riktningss stabilitet med ett fast men behagligt uppträdande. Ljudnivån är behagligt låg och vi hittar inga direkta svagheter. Borta är tidigare års svampiga uppträdande från de nordiska dubbfria – här visar sig mest ett fast uppträdande.

Trenden i årets test är tydlig, de nordiska dubbfria däckerna klarar sig absolut bäst med de mellaneuropeiska strax efter. De dubbade har tidigare haft en fördel av sitt något fastare uppträdande, men det försprånget har de bästa nordiska dubbfria tagit igen. Och då återstår den bristande ljudkomforten hos de dubbade – komforten blir i år aldrig lika bra med klorna ute.

Trenden i årets test är tydlig, de nordiska dubbfria däckerna klarar sig absolut bäst med de mellaneuropeiska strax efter.



► Däckens dubbutstick kontrolleras noggrant och ofta som en del i testförfarandet.

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Continental		10
Nokian		9
Pirelli		9
Goodyear		8
Continental		8
Bridgestone		7
Giti		7
LingLong		7
Continental		6
Goodride		6
GT Radial		6
Michelin		6
Nokian		6
Vredestein		6
Goodyear		5
Nexen		5
Hankook		4
Pirelli		3

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

KOMFORT ÄR den enda delen av testet som är av rent subjektiv karaktär. Vi har försökt att bygga in objektiva mätvärden såsom ljudmätning, men utan att finna en godtagbar repeterbarhet i mätmetoden. Så i stället faller ansvaret helt på testföraren att höra och känna de skillnader som finns. För att underlätta verksamheten så används referensdäcket flitigt även här och vi kör både på Björkvik Ring samt på landsvägarna runt om i Sörmland. Bedömningsmallen bygger på en lista med tio punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna. Vi är alltid två i testbilen.

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

Kör grönt även 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.
- 2** Kör en kort bit på ettans växel, bara några billängder. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 r/min, ännu tidigare med diesel. Kan du hoppa över någon växel så är det bra. Kör på så hög växel som möjligt.
- 3** Planera så att du slipper broms och onödiga stopp. Jämna ut ryckigheter i köer genom att hålla avstånd till framförvarande. Motorbromsa i stället för fotbromsa. Moderna motorer stänger snabbt av bränsletillförseln när du släppt gasen. Ända ner till 1 000-1 200 r/min. När du kommer ner dit i med lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.
- 4** Öka på farten lite i nedförsbackarna och låt farten sjunka uppför. Runt 70 km/h är den mest ekonomiska hastigheten.
- 5** Takbox och skidställ ska monteras av när de inte används. Välservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.



» Skillnaden i rullmotstånd gör över tid att skillnaden i drifts-ekonomi blir avsevärd.

RULLMOTSTÅND



När detta skrivs har vi ett bränslepris för 95-oktanig bensin i Sverige på 16,56 kronor litern och dieseln kostar 16,36. Att bränslepriset skulle bli ett slagträ i den politiska debatten

under upptakten till valet var ingen svår nöt att knäcka, men hur kan du själv begränsa dina drivmedelskostnader?

Ett sätt är att välja däck som rullar lättare och så länge som säkerhetsprestanda inte försakas så är det ett smart sätt att dämpa förbrukningen på.

Historiskt sett har Nokian alltid presterat väldigt bra i våra tester av rullmotstånd och bränsleförbrukning, något som nya nordiska dubbfria Hakkapeliitta R3 upprepar. Det rullar lättast av våra testade däck och skillnaden gentemot de tyngst rullande, dubbade och nordiska dubbfria från Pirelli, är runt 3,5 centiliter per mil eller drygt sex procent.

Beräknat på den låga förbrukningen vi har i testet (0,5554-0,5899 l/mil) så motsvarar skillnaden en ökad drivmedelsåtgång på 103,5 liter sett över en livslängd på 3 000 mil.

Exakt varför Pirelli-däcken behöver sex procent mer bränsle för att hålla sig rullande i samma hastighet i testet är svårt att svara på. Visst beror det på hur tillverkaren har prioriterat och kompromissat under utvecklingsarbetet, men att faktiskt kunna peka ut

exakt vad det beror på – det klarar vi inte.

Vad vi däremot vet är att de tungt rullande däcken innebär en onödig miljöbelastning samt en extra ansträngning på din fordons-ekonomi. Med dagens bensinpris innebär resultatet i testet en merkostnad på 1 714 kronor för Pirelli-däcken jämfört med Nokian sett över en förmodad livslängd på 3 000 mil. Pengar som inte ger dig någonting tillbaka och ett rullmotstånd som borde kunna vara lägre.

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att göra som däckbranschen, mäta rullmotstånd i en maskin inomhus i +20 grader. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubbarna ur testdäcken, men detta arbetssätt var inte unikt för oss. För snart sex år sedan började tekniska dörrar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det räknas – i verkligheten. Genom att koppla in oss på bilens datasystem mäter vi hur långt vi kommer på en given mängd bränsle och vi håller koll på tiden så att hastigheten är densamma över sträckan hela tiden. Jo, vi är stolta över att kunna erbjuda denna formidabla service som visar vad skillnaderna faktiskt blir i verkligheten!

Mätningen utförs på torr barmark, då får vi korrekt repeterbarhet. Vi utför testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden. Vi använder referensdäck flitigt,

liksom markörer längs sträckan för att kurvradier och dylikt ska bli så lika som möjligt vid varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	■	0,5554	10
Continental	■	0,5605	9
Bridgestone	■	0,5676	8
GT Radial	■	0,5685	8
Goodyear	■	0,5695	8
Nokian	■	0,5710	7
Goodride	■	0,5716	7
Giti	■	0,5750	6
Continental	■	0,5778	6
Hankook	■	0,5800	6
LingLong	■	0,5819	5
Continental	■	0,5831	5
Vredestein	■	0,5835	5
Goodyear	■	0,5850	4
Michelin	■	0,5853	4
Nexen	■	0,5869	4
Pirelli	■	0,5895	3
Pirelli	■	0,5899	3

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

Vinterdäck nu – och i framtiden.

1 Däckmärkningsen är i dagsläget ett riktigt sorgebarn på vintersidan. För att den ska fungera på vinterdäck krävs att branschen kommer överens om testmetoder som sedan ska certifieras och sättas i bruk. Inte klart inför 2019.

2 Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut påvisar ökat vägslitage med fler dubbar i däck. Vi har mellan 130 till 250 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däck.

3 STRO Scandinavian Tire and Rim Organisations lista på godkända vinterdäck tas bort nu vid årsskiftet. Märkning på däckssidan ska ta över och däckets måste vara märkt med symbolen med tre alptoppar samt snöflinga för att vara avsett för vinterväglag. Reglerna ska enligt förslag börja gälla hösten 2019, så vintern som kommer innebär ett glapp i regelverket.



► Den nya symbolen för däck avsedda för vinterväglag.

4 Alla uttjänta däck ska återvinnas. Återvunnet gummi finns bland annat i nya vägar, cykelbanor och på lekplatser samt i golvbeläggningar.

FAKTA

SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

EU:s däckmärkning trädde i kraft i november 2012 och är utformad exakt såsom en energimärkning på exempelvis kylskåp. Men hur mycket nytta har du av den när du väljer vinterdäck? Inte särdeles mycket visar det sig, då vinteregenskaperna inte ens bedöms.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller sommar däck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däckerna fungerar på vinterväglag. Ett däck som fungerar bra på vått kan vara helt förkastligt på is och snö – men bristerna finns i dagsläget inte redovisade på däckmärkningsen. Det är ett bekymmer som däckbranschen i Norden försöker lösa, men det går riktigt trögt. Inte ens ett förslag till kompletterande märkning är klart ännu.



RULLMOTSTÅND

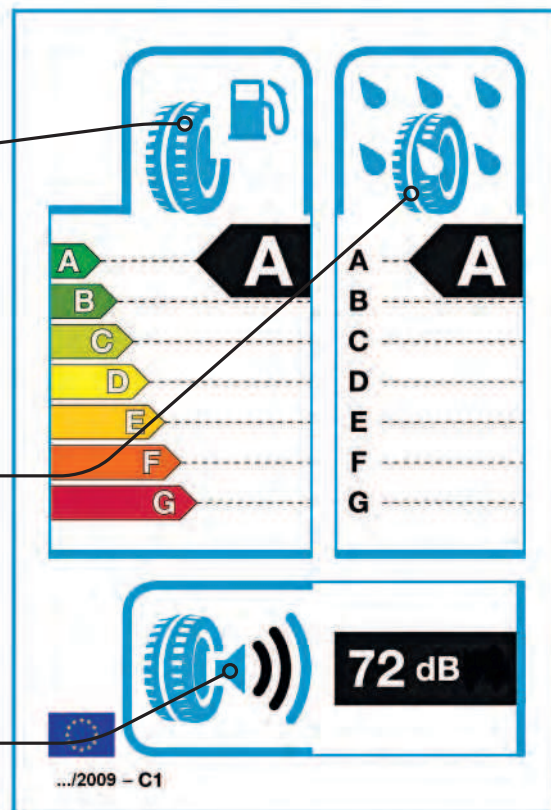
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

VÅTEGENSKAPER

Våtegenskaper där greppet vid inbromsning på våt asfalt mäts och graderas från A till G, men inte med någon färgskala som rullmotståndsmätningen har. Bokstäverna D och G kommer inte att användas på personbilar.

OMGIVNINGSLJUD

Ljud utanför bilen mäts i en tregradig skala och högre ljudnivå accepteras för bredare däck.





**Continental
IceContact 2**

**Michelin
X-Ice North 4**

**Goodyear Ultra-
grip Ice Arctic**

**Continental
ContiViking
Contact 7**

**Nokian
Hakkapeliitta 9**

**Pirelli
Ice Zero R**

Däcktyp	Dubbade,	Dubbade,	Dubbade,	Nordiska	Dubbade,	Nordiska
	190 dubbar.	250 dubbar.	130 dubbar.	dubbfria	190 dubbar.	dubbfria
Hastighetsklass	T	T	T	T	T	T
Vikt	10,7 kg	9,7 kg	10,3 kg	9,7 kg	9,1 kg	8,8 kg
Pris	1 374 kr	1 561 kr	1 191 kr	1 384 kr	1 278 kr	1 248 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	20	20	18	12	16	18
Snö	20	18	20	16	16	16
Vätt	5	6	6	5	5	5
Torrt	5	6	6	7	5	7

VÄGEGENSKAPER

Is	18	20	18	18	18	18
Snö	20	20	20	20	20	20
Vätt	6	5	6	6	7	5
Vattenplaning	3	3	4	2	3	2
Ålgtest	7	7	7	7	7	7
Komfort	6	6	5	10	6	9
Rullmotstånd	5	4	4	9	7	3

Totalt

115

115

114

112

110

110

Omdöme

Förra årets vinnare visar att prestandan håller i sig, men i år delas segern med Michelin. Skillnaderna mellan däckerna är marginella samtidigt blir det tydligt att de bäst presterande däckerna är just dubbade. Men även solen har sina fläckar och i Continentals fall handlar det om prestanda vid vattenplaning. Is och snö däremot – grymt!

Michelin höll länge fast vid färre antal dubbar än konkurrenterna, men med nya X-Ice North 4 släpper man det totalt. Däcket har 250 dubbar och uppvisar testvinnande prestanda på just is. Det märks att Michelin har lyft sig gentemot föregångaren, men samtidigt märks samma svårighet vid vattenplaning som Continental har.

Goodyear har varit med i testtoppen hos oss på Teknikens Värld under flera år – och förblir där även i år. Vi märker ett något mindre exakt isgrepp än hos Continental och Michelin – kanske beror det på färre antal dubbar. Men i slutändan är det en poäng som skiljer de tre däckerna åt. Goodyear är något bättre vid våttesterna.

Continental's nya nordiska dubbfria ContiVikingContact 7 tappar vid bromstesterna på is gentemot Pirelli. I övrigt presterar det riktigt bra och snökörningen går som en dans – här är det få däck som erbjuder lika fint grepp och säkra prestanda. Detta är även testets mest komfortabla däck som dessutom rullar lätt.

Nokians senaste dubbdäck, Hakkapeliitta 9, debuterar i Teknikens Världs tester med ett fint resultat. Vi märker att isgreppet inte är fullt lika exakt som testets bästa däck, men prestationsnivån är fortfarande hög. Våtegenskaperna följer samma negativa mönster som för många andra dubbade, men Nokian rullar lätt.

Pirellis förmåga att bygga vintergrepp utan dubb håller i sig även i år. Nordiska dubbfria Ice Zero R presterar mycket bra på is och snö, även jämfört med de dubbade däckerna. Dessvärre innebär den mjuka gummiblandningen riktigt dåliga vattenplaningsegenskaper och Ice Zero R rullar även tungt. Så, nej, man kan inte få allt.



Goodyear Ultragrip Ice 2

■ Nordiska
dubbfria
T
9,2 kg
1 096 kr

Hankook Winter i'Pike RS2

■ Dubbade,
190 dubbar.
T
9,0 kg
1 221 kr

Nokian Hakkapeliitta R3

■ Nordiska
dubbfria
T
8,6 kg
1 467 kr

Pirelli Ice Zero

■ Dubbade,
130 dubbar.
T
9,3 kg
1 248 kr

Continental WinterContact TS860

■ Centraleuropeiska
dubbfria
H
7,9 kg
1 042 kr

Vredestein Wintrac Ice

■ Dubbade,
170 dubbar.
T
10,3 kg
1 306 kr

12	16	10	18	6	12
14	20	16	14	10	14
5	5	4	6	10	6
7	5	7	5	10	6

18	18	18	18	10	16
18	18	18	18	12	18
6	5	5	7	10	6
5	3	2	5	10	4
7	4	5	6	10	7
8	4	9	3	8	6
8	6	10	3	6	5

108

För några år sedan stod Goodyears nordiska dubbfria däck som totalvinnare i vårt vinterdäcktest, nu märks brister i isgreppet vid broms. Det hör fortfarande till de bäst presterande däckerna när vi testar vägegenskaper på skrovlig is och det sticker ut genom att leverera bättre på vått än de flesta likvärdiga däckerna.

104

Nya Hankook Winter i'Pike RS2 öppnade starkt på de rena vinter-testerna. Bra på is och riktigt bra på snö – kan det räcka hela vägen? När vi sammanställer alla mätdata så märker vi sämre barmarks-egenskaper där prestationen i älg-testet är sämst av alla dubbdäck. Det finns inga positiva utropstecken på barmark helt enkelt.

104

Nokians senaste tillskott i den nordiska dubbfria klassen heter Hakkapeliitta R3. Resultaten visar tydligt att blandningen mellan högt och lågt är tydlig. Bromsprestanda på is (kört både på ruggad och blank is) haltar en smula, men vägegenskaper på skrovlig is och snö går klockrent. Vått är däremot inte något favoritunderlag.

103

Italienska Pirelli, vars dubbade Ice Zero tillverkas i Ryssland, har presterat bra resultat de senaste åren. Men i år märks att modellen inte riktigt når upp till samma nivå som de bästa. Det tappar lite här och lite där, inte minst på snöbroms samt komfort och rullmotstånd. Vi ser att vintergreppet kan vara övertygande, men vi kräver mer.

102

Bästa mellaneuropeiska dubbfria däck kommer från Continental. Med det sagt, en blick i resultatlistan visar tydligt att däcktypen inte passar för vad som likställs med konventionell vinterväg med snö och is. På vått, slask och torrt klarar det sig däremot bättre än något annat däck i testet. Tveklöst bäst vid vattenplaningstesterna.

100

Holländska Vredestein tappar bara på vinterväglag gentemot de bästa dubbdäckerna. Vi märker att bromsprestanda är sämre och greppet vid tester av vägegenskaper är lägre vilket märks genom att däck inte alls orkar med lika mycket påfrestning. På barmark fungerar det ungefär som de bästa dubbdäckerna. En klen tröst.



	Giti GitiWinter W1	Bridgestone Blizzak WS80	Nexen Winguard WinSpike WH62	GT Radial IcePro 3	Linglong Green-Max Winterice I-15	Goodride SW601
Däcktyp	Centraleuropeiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Dubbade, 190 dubbar.	Dubbade, 130 dubbar.	Nordiska dubbfria	Centraleuropeiska dubbfria
Hastighetsklass	T	T	T	T	T	H
Vikt	9,0 kg	10,3 kg	9,3 kg	10,3 kg	9,9 kg	9,0 kg
Pris	848 kr	1 071 kr	1 042 kr	1 014 kr	898 kr	549 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	6	10	8	4	6	8
Snö	12	16	12	8	14	2
Vätt	8	4	6	6	4	9
Torrt	8	7	6	7	7	8

VÄGEGENSKAPER

Is	10	14	12	12	12	10
Snö	14	16	16	14	14	4
Vätt	9	2	6	7	4	9
Vattenplaning	6	3	4	4	3	4
Älgttest	9	6	8	8	7	8
Komfort	7	7	5	6	7	6
Rullmotstånd	6	8	4	8	5	7

Totalt	95	93	87	84	83	75
---------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Omdöme	Kinesiska Giti Giti-Winter W1 är en helt ny produkt för oss i testlaget och resultatet är faktiskt inte så dåligt. Missförstå inte, på rena vintervägar är det dåligt – men det är å andra sidan även Continental TS860. På barmark når Giti inte riktigt upp till Contis fina nivå, det ligger steget efter hela tiden. Dock inte så långt efter.	Japanska Bridgestone Blizzak WS80 gör oss besvikna, det borde prestera bättre. Vintergreppet är godkänt, bromsprestanda är i klass med nya Nokian Hakkapeliitta R3. Men sammantaget är det för många svackor i prestandakurvan. Vid våttesterna på bana presterar Bridgestone riktigt dåligt.	Koreanska Nexen har syns mycket på annonsytor under de senaste åren – synd att de inte la samma budget på att utveckla däck. Vintergrepp på is och snö är ytterst mediokert, inte minst vid bromstest på is. Älgttestet är en positiv signal som dessvärre inte håller i sig över fler deltester. Vad dubbarna gör för nytta vet vi inte.	Kinesiska GT Radial IcePro 3 har ett namn att leva upp till, men en mer amatörmässig prestanda i jämförelse med de dubbar som står inte att finna. Is- och snögrepp vid bromstesterna är sjukt dåliga och vid vägegenskapstesterna visar det i bästa fall mediokra prestanda. Den som tror att dubben ger vintergrepp hos GT Radial tror fel.	Ännu ett kinesiskt däck som placerar sig i slutet av resultatlistan – Linglong imponerar föga. Förvisso är snöprestanda i bästa fall hyfsade, men det är långt ifrån tillräckligt för att ge Linglong betyget "ett vettigt vinterdäck". Vätegenskaper, vattenplaning, rullmotstånd och framförallt isbromsning innebär rejäla bekymmer. Undvik!	Det verkar fullständigt omöjligt för de kinesiska däcktillverkarna att tillverka vinterdäck med vettiga prestanda och Goodride understryker detta. Ett typexempel på en billig lösning med vedervärdigt grepp på snö och is. Odubbade mellaneuropeiska vinterdäck av okända märken ska undvikas!
---------------	--	---	---	---	---	--

Massor av nyheter – men vad är nytt?

VI HAR aldrig haft så här många nyheter med i ett däcktest – någonsin. Det i sig är intressant och alla nyheterna nagelfars lite extra. Bland de nordiska dubbfria däcken märks nya utmanare från både Continental och Nokian – alltså två försäljningsmässigt synnerligen starka produkter på den svenska marknaden. I våra tester har Continental i stort sett alltid presterat bättre än Nokian när vi väger samman helheten och så blir fallet även i år. I vår värld räcker det inte att vara superduktiga på is och snö, barmarksegenskaperna är också riktigt viktiga.

Med vårt betygssystem delar vi ut max 80 poäng i vintergrenarna (broms på is och snö, vägegenskaper på is och snö) och 40 poäng till barmarksdelen (våt- och torrbroms, vägegenskaper på vått samt älgtest). Vattenplaning (vilket går att likställa med slaskplaning), komfort och rullmotstånd landar lika mycket på barmark som på vinterväglag.

DE BÄSTA däcken i år, liksom i fjol, är de dubbade och det märks tydligt hur mycket utvecklingstid som de största däcktillverkarna lägger på just de dubbade däcken. I

Det riktigt positiva är att du som köpare har ännu fler riktigt bra däck att välja mellan när toppen breddas.

alla fall sett till hur däcken ser ut när vi börjar testerna. Michelin har gjort ett bra jobb och levererar nu testvinnande prestanda, något som de delar med Continental. Den franska däcktillverkaren har 250 dubbar, mot föregångaren som i samma dimension hade 96 dubbar, en stor ökning i antalet dubbar. Continentals däck har 190 dubbar och allt detta är ju en nymodighet som dök upp på marknaden för några år sedan.

I Michelins fall ser vi en tydlig prestanda-utveckling, men sett i ett större perspektiv undrar vi ändå – vad är nytt? Goodyear kämpar sig upp till andra plats bara en poäng efter de bästa med 130 dubbar. Vi märker en tendens till svagare isgrepp – men det är inga stora skillnader. Barmarksegenskaperna är också klart jämförbara, vilket är en positiv detalj för däcken med väldigt många dubbar. Fler dubbpunkter som slår i underlaget hade kunnat innebära sämre grepp på just barmark (mindre gummi i backen helt enkelt) men så har det inte blivit. Däremot har barmarksegenskaperna inte blivit bättre än tidigare heller – något av status quo.

ÄVEN OM 250 dubbar per däck är en nyhet, samt det faktum att Michelin nu hör till den absoluta testtoppen vilket gör däck till ett stort steg för den franska tillverkaren, så är det ändå inget stort steg framåt för dig som konsument. Om vårt bästa däck hade varit helt ensamt i toppen, bäst på allt – det hade varit något annat. Vilket är själva poängen, för branschen tar just nu små kliv framåt. Det riktigt positiva är att du som köpare har ännu fler riktigt bra däck att välja mellan när toppen breddas.

Vad som händer inför kommande vinter? Det ryktas om stora nyheter från Tyskland, hur långt kan det nå? 2019 års vinterdäckstest rullar igång i slutet av 2018 – snart vet vi! 

