

TEST

BÄSTA VINTERDÄCKEN

och sämsta



ALLT OM
BILEN

PROV-
KÖRD!



TOYOTA RAV4 – NU
SOM LADDHYBRID!

Nr 20 • 10 sept 2020, årg. 73 • teknikensvarld.se

Teknikens Värld

PROV-
KÖRD!



MERCEDES E-KLASS
Tekniska förbättringar och framsteg!

STOR ELBILSDUELL

VW ID.3 MOT KIA E-SOUL

Folk-elbilar i sprakande
duell på svensk väg!
Bästa köpet är...



TEST 3x SMÅ ELBILAR

✓ Honda e ✓ Hyundai Kona Electric ✓ Mini Cooper SE. När transport-
behovet inte är så stort – eller när du bara vill vara coolest på stan!



MER LÄSNING!

BEGAGNAT: BMW X3 • BILJURISTEN • FRÅGA EXPERTERNA • BILSPIONEN



Fiat 500e

Teknikens Värld provkör
bilen som ska ta Fiat
in i framtiden.

TIDSAM 0486-20
Pris 79 kr
Norge 99 nkr
Finland €9,90
20
7 388048 607904
RETURVECKA 39

TEST

— Teknikens —
— Världs —
**VINTERDÄCK-
TEST 2020**



TESTVINNAREN ÄR KORAD!

Is och snö, vått och torrt. Från sträng kyla i norr till vårliknande temperaturer i söder och, som under säsongen 2019-2020, ibland en helt snöfri säsong. Vinterdäcken ska klara av allt detta, men **vilka däck ska man satsa på och vilka ska undvikas?** Vårt test ger svaren.

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

Vi ska börja med att ge er svart på vitt om vilket däck ni inte ska köpa inför årets vintersäsong – dubbade Continental IceContact 3 med ContiFlexStud vilket innebär från 17 tums storlek och uppåt.

Under våren 2020 skrev vi om Continentals problem med just de dubbade

IceContact 3-däcken i tumstorlek från 17 och uppåt. Dessa byggdes med en ny typ av dubb, så kallad ContiFlexStud, där dubbens konventionella aluminiumkropp ersatts av gummi. Men dubben har visat sig ha svårt att sitta kvar i däckets och därför valde Continental att stoppa produktionen under våren som gick. Så, om du hittar Continental IceContact 3 med FlexStud

ute på marknaden så ska du undvika det. Det finns en liten markering på däcksidan, en FlexStud-logotyp, som visar att däckets utrustning är just så.

Continental Sverige uppger att berörda dimensioner kommer att erbjudas med aluminiumdubb i stället. Men då allt det här uppdagades under testets gång så har vi inte haft möjlighet att testa aluminiumdubbversionen – det fanns inga däck tillgängliga. Dessutom innebär det att IceContact 3, som vann hela vinterdäcktestet 2019 med FlexStud (utan att tappa några dubbar), ströks från testet.

Bara några dagar senare fick vi nästa samtal om ett helt annat däck i testet, en av årets nyheter. Men på grund av corona valde tillverkaren att skjuta på marknads lanseringen ett år – så var nästa testdäck borta ur leken. Men bara lugn, vi har 16 däck kvar. Och vi har ett »



OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17

vinterdäcktest, vilket inte var självklart att genomföra under den gångna vintern och våren med reseförbud och karantänregler.

TILL ÅRETS test har vi genomfört ett par stora förändringar. För det första är avdelningen Komfort delad i två underkategorier med varsitt betyg. Dels stöt- och ljudkomfort och dels stabilitet. Med andra ord kan ett däck nu få totalt 20 komfortpoäng mot tidigare 10. Detta har vi gjort av flera olika skäl, men främst för att dessa egenskaper påverkar dig varje gång du kör din bil – oavsett väglag. Dessutom märker vi i våra biltester hur stor påverkan positiva eller negativa prestanda i just dessa grenar har på hur bilarna upplevs på vägen.

För det andra kommer däck, som presterar uselt i något deltest, att straffas med ytterligare poängavdrag – vilket omöjliggör en testseger. 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 har dykt upp i däcktesterna under senare år, vilket 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. Om samma däck visar sig vara så dåligt i flera grenar – då blir det ännu mera minuspoäng.

Årets test påbörjades i november 2019 då de första däckerna kördes in, något som även du ska göra med dina nya vinterdäck. Förvisso finns det olika rekommendationer från olika tillverkare, men en tumregel är att köra lugnt de första 50 milen med nordiska dubbfria och under de första 100 milen med dubbdäcken. Att köra lugnt innebär inga rivstarter, inga hårda inbromsningar (om de inte absolut behövs vill säga!) och inga hårdare kurvtagningar. Framförallt är detta viktigt för dubbdäcken. Med en lugn inkörning får dubben möjlighet att sätta sig på bästa sätt i sitt dubbhål, vilket både ger bättre prestanda och längre livslängd. Med det sagt, ditt första steg mot rätt däck i vinter börjar här!

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testföreläsare 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.



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.



► Vinter med lågt stående sol, en bra bit norr om Polcirkeln. Ivalo närmare bestämt.



► Vid flatljus är konerna nästan ett måste för att se hur banorna går.



► Den framhjulsdrivna testbilen Volvo V60 gör ett bra jobb med sitt balanserade chassi.

ÅRETS DELTAGARE



Dubbat: I testet enbart dubbdäck med hastighetsklass T (190 km/h). Dubben har historiskt sett gett den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt

att ha i reserv. Historiskt sett har även ett dubbdäcks prestationsnivå på just is försämrats snabbare än ett odubbade när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

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



Nordiska dubbfria: Däck oftast med hastighetsklass T (190 km/h), men här ser vi även R (170 km/h, Nokian Hakkapeliitta R3) och H (210 km/h, nyheten Michelin

X-Ice Snow). Vinteregenskaperna har utvecklats mycket de senaste åren. De rullar tyst, lätt och är ofta ett bra miljöval, men försämrar stabiliteten på barmark

och brukar ha svårt att prestera på våta vägar. Samtidigt såg vi ifjol att Continental ContiVikingContact 7 hade bäst stabilitet av alla testdäck.



Mellaneuropeiska dubbfria: Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt i testet. Däcken är utvecklade för 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 är de. Men de är relativt tysta, hyfsade miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som somrardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet, men samtidigt erbjuder just dessa däck sämst is- och snöprestanda.

OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17

BROMSEGENSKAPER



TVÅ SAKER sticker ut direkt i bromstesterna. För det första visar sig Michelins nya nordiska dubbfria däck, X-Ice Snow, prestera bäst av alla däck. Förvisso med liten marginal, men det är tydligt att Michelin har jobbat åt rätt håll. Vi ser tydligt att isprestanda inte riktigt är lika bra som de bästa i testet – men ändå riktigt bra.

Vad vi dessutom ser, och som är riktigt positivt, är den jämnare prestandanivå som Michelin uppvisar. Att prestera på en nivå

som ger fem poäng på vått kan tyckas vara ytterst mediokert, men för ett nordiskt dubbfritt är det bra. Bara Goodyear är bättre bland de nordiska dubbfria.

Det andra som sticker ut är att vi redan nu ser tre däck som kvalar ut sig från att kunna tävla om den totala testsegern genom att prestera riktigt uselt. De nordiska dubbfria däckerna Bridgestone Blizzak Ice (nytt för i år) och Continental ContiVikingContact 7 har så pass mycket längre bromssträcka på vått underlag att de aldrig är i närheten av sina konkurrenter. Samtidigt ser vi att

Continental är testets bäst bromsande däck på is och snudd på bäst på snö.

Med andra ord visar CVC 7-däcket precis det som vi vill undvika, att däcket får betala med våtprestanda för att bli grymt bra på is. Goodyears mellaneuropeiska underpresterar vid isbroms – även där blir det poängavdrag.

I ÖVRIGT är det ett väl samlat fält där Michelin visar sig ha gjort läxan bäst med alla sina tre däck i topp-7. Goodyear ligger med i toppen med sitt dubbade och nordiska dubbfria, men det mellaneuropeiska



► Att vinterdäcken ska kunna prestera på alla underlag är långt ifrån självklart.

dubbfria landar i botten tillsammans med Kumho och Nexen. Och Nokian? Alla tre däck snyggt formerade några poäng från toppen. Dubbade Hakkapeliitta 9 visar upp en isprestanda som är bättre än vid förra testet tillsammans med bra avvägning mellan egenskaper för de olika underlagen.

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. »

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Michelin	■	16	20	5	6	47
Goodyear	■	18	16	6	6	46
Continental	■	20	18	1	6	45
Goodyear	■	14	18	6	7	45
Michelin	■	18	16	5	6	45
Pirelli	■	16	16	6	7	45
Michelin	■	10	14	10	10	44
Nokian	■	12	16	8	8	44
Nokian	■	18	14	5	6	43
Nokian	■	16	16	4	7	43
Kumho	■	12	14	8	8	42
Bridgestone	■	16	16	1	8	41
Nexen	■	14	16	5	6	41
Goodyear	■	2	14	10	9	35
Kumho	■	10	14	5	6	35
Nexen	■	10	12	5	7	34

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Ännu ett däckbyte för Ruben Börjesson. Hur många har han gjort i livet tror ni??

VINTERDÄCKTIPS

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.



VÄGEGENSKAPER



BRIDGESTONE OCH Michelin står för de största nyheterna i årets test då bägge märkena har presenterat nya nordiska dubbfria däck inför 2020. Bridgestones nya utmanare heter Blizzak Ice och Michelins X-Ice Snow. Båda två visar sig klara vinterdelen av testet riktigt bra, vilket är ett fall framåt, framför allt för Bridgestone.

Den japanska däcktillverkarens nordiska dubbfria däck har under lång tid presterat alldeles för dåligt grepp oavsett

underlag, men nya Blizzak Ice får det att fungera mycket bra på både is och snö – nästan i klass med de bästa i testet. Uppträdandet kännetecknas av bra grepp och bra balans, däckets är lättkört med en skönt säker och trygg inställning. Men dessvärre spricker det på vått, totalt. Här blir Bridgestone extremt känsligt för stående vatten och greppet är sämst i testet.

Skillnaden gentemot övriga testdäck, förutom Nexens nordiska dubbfria som uppträder liknande, är stor och därför får bägge dessa däck bottenbetyg på vått.

Michelin uppträder näst intill

exemplariskt på is och snö och lyckas kombinera detta med i alla fall medio-kert uppträdande på vått. Att kombinera is- och snögrepp med våtgrepp är svårt, det vet vi sedan tidigare. Ju mer isgrepp, desto mjukare brukar de nordiska dubbfria däck vara. Vilket i sin tur inte fungerar på vått.

Det enda nordiska dubbfria som sticker ut är Goodyear, som klarar både is och snö tillsammans med vettiga våtprestanda.

STÖRSTA UTROPSTECKNET i år står utan tvivel dubbade Nokian Hakkapeliitta 9 för. Vi har ofta kritiserat de finska dubbdäcken då greppet i stort sett aldrig nått upp till samma nivå som de bästa i testet – men i år går Hakkapeliitta 9 bäst av alla. Grepp och uppträdande på vått ligger

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.
- 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
- 4 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 ladda 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.

► Dubbat eller dubbfritt? Tänk igenom ditt däckval och kolla här hur de presterar.

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Nokian	■	18	20	5	43
Michelin	■	20	18	4	42
Continental	■	18	20	3	41
Goodyear	■	16	18	6	40
Michelin	■	18	18	4	40
Goodyear	■	18	16	5	39
Pirelli	■	16	18	5	39
Nokian	■	16	18	4	38
Nokian	■	14	14	9	37
Bridgestone	■	16	18	1	35
Goodyear	■	12	12	10	34
Kumho	■	14	16	4	34
Kumho	■	12	14	7	33
Michelin	■	10	14	8	32
Nexen	■	12	14	5	31
Nexen	■	14	16	1	31

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

i linje med övriga dubbade, men på is och snö sticker det finska däck ut.

Här finns massor av grepp tillsammans med ett följsamt och förtroendeingivande beteende. Precis som vi vill ha det. Michelins dubbade och Continentals nordiska dubbfria når nästan upp till samma nivå, men bara nästan.

VI TAR ett helhetsgrepp kring däck och testar dem på alla underlag. Bara för att det heter vinterdäck innebär det ju inte att däck 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. Kanske allra mest under en mild vinter som den senast passerade.

Alla däck 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 central-europeiskt 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 vata 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 20-0 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

► Isgrepp är något som ofta efterfrågas, men vilka däck ger bäst samlad prestanda?

VÄGEGENSKAPER – FÖRDJUPNING SÅ PRESTERAR VINTERDÄCKEN PÅ IS, SNÖ OCH VÅT ASFALT

■ Dubbat:

- Goodyear Ultragrip Ice Arctic
- Kumho WinterCraft ICE WI31+
- Michelin X-Ice North 4
- Nexen Winguard Winspike WH62
- Nokian Hakkapeliitta 9
- Pirelli Ice Zero 2

Is- och snöunderlag: Årets bästa dubbdäck på is heter Michelin X-Ice North. Detta blir tydligt gång efter gång när vi repeterar våra tester och receptet stavas grepp. I alla situationer och dessutom med reserver som gör att uppträdandet blir följsamt, smidigt och enkelt att hantera. Någon enstaka gång händer det att bakvagnen släpper lite av sitt grepp, men med Michelin X-Ice North är det alltid enkelt att hitta tillbaka till greppet – det finns fäste i alla situationer.

Nokian Hakkapeliitta 9 har haft svårt att prestera på is under de senaste åren, men till i år ser vi tydliga förbättringar. Nu presterar Nokian på nästan samma nivå som Michelin, det som skiljer är att greppet går förlorat lite

snabbare när det väl händer. Nokian är inte fullt lika enkelt att hantera på gränsen, men det är fortfarande ett grymt väl presterande däck.

På snö övertygar Nokian ännu mer och blir vårt bästa däck i testet. Alltid grepp, bra följsamhet vilket gör däckets enkelt att köra på gränsen och bäst hanterbarhet. Michelin och Pirelli är snudd på lika bra.

Vått underlag: De dubbade däcken är generellt sett svampiga och erbjuder inte någon exakt känsla i reaktionerna på vått underlag. Nokian har historiskt sett hört till de svampigare däcken på marknaden, men nu märker vi något bättre skärpa. Samtidigt är det tydligt att just prestanda på våta vägar, eller bristen på, kännetecknar alla vinterdäck som har bra prestanda på is och snö.

Vi hittar inga utropstecken åt något håll bland de dubbade däcken utan konstaterar att det sällsamma beteendet verkar vara här för att stanna. Styrresponsen är sämre och greppreserven är låg. Kumho bjuder dessutom på lättare bakvagnskast vilket aldrig är bra.

■ Nordiska dubbfria:

- Bridgestone Blizzak Ice
- Continental ContiVikingContact 7
- Goodyear Ultragrip Ice 2
- Michelin X-Ice Snow
- Nexen Winguard IcePlus WH43
- Nokian Hakkapeliitta R3

Is- och snöunderlag: Continental ContiVikingContact 7 fortsätter att imponera på is och snö, det tyska däckets har blivit en tydlig referenspunkt för övriga däcktillverkare att förhålla sig till. Greppet och uppträdandet på is är snudd på lika bra som de bästa dubbdäcken, men det märks inne i kurvorna på testbanan att greppreserven inte är fullt lika stor som hos dubbade Michelin X-Ice North. Likväl, ContiVikingContact 7 imponerar. Fast det gör även årets stora nyhet, nordiska dubbfria Michelin X-Ice Snow. Förvisso greppar Michelin inte fullt lika bra vid acceleration, men greppet i kurvorna är något bättre. Resultatet blir likvärdig varvtid runt testbanan som Continental och ett skönt

► Alltså... vad händer här?
Minikonferens mitt under
istesterna? Oklart!



uppträdande. På snö plockar Continental hem full pott och presterar därmed likvärdigt med dubbade Nokian Hakkapeliitta 9. Total säkerhet, massor av grepp och klockrena reaktioner. Med det sagt, alla nordiska dubbfria klarar snöunderlaget bra, skillnaderna är extremt små.

Vått underlag: Av totalt sex nordiska dubbfria däck så sticker tre ut på vått underlag. Ett positivt testresultat och två desto mer negativa. Vi börjar med Goodyear som presterar ett helt okej resultat, vilket för ett nordiskt dubbfritt däck är nästan otänkbart bra. Det märks att Goodyear har en fastare konstruktion och att däckets lyckas använda detta till sin fördel. Bra respons, hyfsat grepp och ett balanserat uppträdande. Förvisso långt ifrån de bästa mellaneuropeiska, men tack och lov ännu längre ifrån de sämst presterande däcken. Som heter Bridgestone Blizzak Ice och Nexen Winguard IcePlus WH43. Båda däcken är extremt svampiga i sitt uppträdande, de grepar extremt dåligt på våt väg och saknar i stort sett all form av skärpa.

— Mellaneuropeiska dubbfria:

- Goodyear Ultragrip Performance+
- Kumho Wintercraft WP71
- Michelin Alpin 6
- Nokian WR Snowproof

Is- och snöunderlag: Nokian är bästa mellaneuropeiska dubbfria däck på is, men det är inte överdrivet bra för det. Prestandan är på sin höjd acceptabel, men Nokian lider av samma sak som i stort sett alla mellaneuropeiska dubbfria däck – när greppet går förlorat så försvinner det abrupt. Däcktypens hårdare konstruktion ger den effekten, här finns inte möjlighet till samma fina flexibilitet som hos exempelvis de mjukare nordiska dubbfria däcken. Hos de mellaneuropeiska känns det lite som att kliva över kanten till ett stup – när greppet försvinner, då försvinner allt. Michelin Alpin 6 erbjuder sämst greppreserver av alla däcken. Förvisso grepar det en del, men det räcker inte långt och det finns inga reserver att tala om.

På snö är prestandan på samma nivå för de flesta däcken och något högre, men det

handlar om små skillnader. Och, återigen. Om du vill ha riktigt bra is- och snögrepp är det dubbat eller nordiskt dubbfritt som gäller.

Vått underlag: Goodyear var steget efter på is och snö, men är steget före på vått. Ultragrip Performance+ erbjuder näst intill sommar-däcklikt uppträdande med rejäla greppreserver och en tydlig skärpa som ger mycket reaktion från små vridningar på ratten. Bakvagnen håller sitt spår, ett riktigt vinnaruppträdande. Nokian är nästan lika bra, men klarar inte av att behålla greppet i lika stor utsträckning. Dessutom är det lite mer känsligt för stående vatten på testbanan. Michelin har ytterligare något mindre greppnivå. Fortfarande riktigt bra, så stort är faktiskt steget upp till de mellaneuropeiska, men Michelin Alpin 6 har inte den där exakta känslan som Goodyear levererar. Kumho däremot tappar mark mot övriga tre genom att vara betydligt slappare i känslan. Accelerationsgreppet är bra vilket ger en bra varvtid, men tiden är av mindre vikt. Det sladdrigare uppträdandet gör Kumho till sämsta mellaneuropeiska på vått i testet. »

VATTENPLANING



RESULTATLISTAN FRÅN vattenplaningstesterna är som en lista med däck indelade i sina respektive kategorier. De mellaneuropeiska dubbfria ligger i topp, därefter kommer de dubbade och i botten hittar vi de nordiska dubbfria. Ungefär som under tidigare års tester med andra ord.

Mellaneuropeiska däck är mycket hårdare i sin konstruktion och dessutom framtagna främst för vått och torrt samt slask. De nordiska dubbfria är mjuka för att kompensera avsaknaden av dubb och de dubbade är mitt

emellan. Lite hårdare än nordiska för att ge stabilitet åt dubben.

Det finns däck som sticker ut och det är de som är intressanta. Allra mest Goodyears nordiska dubbfria som presterar klart bättre än alla sina konkurrenter i klassen och alla dubbdäck. Prestationsnivån ligger bara snäppet efter det sämsta mellaneuropeiska dubbfria däck. Detta är ett resultat som sticker ut. Samtidigt ser vi att Bridgestones nya nordiska dubbfria, Blizzak Ice, placerar sig sist i vattenplaningstestet. När vi mäter mönstergummits hårdhet ser vi att Bridgestone har testets mjukaste gummi och Goodyears

nordiska dubbfria har lika hård gummiblandning som märkets dubbdäck. Men skillnaden i hårdhet gentemot övriga konkurrenter i klassen är inte enorm, vi ser exempelvis att Continental ContiVikingContact 7 har nästan lika hårt mönstergummi – fast avsevärt sämre vattenplaningsegenskaper.

OM VI lyfter blicken och betraktar hela resultatlistan blir det tydligt att Goodyear är bättre än något annat märke vid vattenplaning. Alla deras däck är bäst i klassen och alla tre ligger i topp-6 med det dubbade som sämst presterande. Lärdomen är alltså att Goodyear prioriterar den här egenskapen högre än någon annan i testet, vilket inte är fel om vintarna fortsätter att bli varmare. När vi knyter an till bromstesterna på is så kan vi även se att Goodyears nordiska dubbfria presterade något sämre på det underlaget, samtidigt som



► Skillnaderna mellan hur däck hanterar stående vatten är mycket stor.

det var bäst av de nordiska på vått. En avvägning som ger jämna prestanda.

ETT BRA vattenplanande däck klarar även slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten visat sig vara samstämmiga. Samtidigt lärde vi oss också att det är sjukt svårt att få till en korrekt repeterbarhet vid slasktester. 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 testdäcken ska gå i exakt samma spår. Mätvärdena registreras under acceleration och vattenplaningen inträffar när drivhjulsgreppet går förlorat. Mätningen avbryts när de spinnande hjulen roterar 15 procent snabbare än bilens faktiska hastighet. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Goodyear	■	72,5 km/h	10
Michelin	■	71,4 km/h	9
Kumho	■	70,7 km/h	9
Nokian	■	65,6 km/h	7
Goodyear	■	63,9 km/h	6
Nexen	■	60,9 km/h	5
Goodyear	■	60,8 km/h	5
Pirelli	■	59,8 km/h	5
Michelin	■	57,9 km/h	4
Nokian	■	57,9 km/h	4
Kumho	■	57,4 km/h	4
Michelin	■	56,9 km/h	4
Nexen	■	55,5 km/h	3
Nokian	■	55,3 km/h	3
Continental	■	55,2 km/h	3
Bridgestone	■	53,4 km/h	2

■ = 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. Sommardäck duger alltså inte enligt lag vid ett plötsligt snöfall, men de här All Season-däcken är tillåtna både i snö och på barmark. Det är däck som är mitt emellan våra vinter- och sommardäck. Alltså inte speciellt bra på något. I Sverige börjar denna typ av däck dyka upp vid privatleasing. Det är ett sätt att sänka leasingpriset men ger utan tvekan avkall på säkerheten.



► Bilen körs längs en räls för att träffa samma vattenytan gång efter gång. Repeterbarhet är allt!

► Årets resultat förvånar då de flesta nordiska dubbfria däck går riktigt bra.



ÄLGTEST



NI SOM har följt våra vinterdäcktester under längre tid vet att resultaten oftast följer ett mönster. De nordiska dubbfria brukar prestera si och de dubbade så. De mellaneuropeiska är bäst på vått och så vidare. Men frågan är om inte det där mönstret är på väg att förpassas till det förgångna. I alla fall vad gäller älgtestet.

Tidigare har alltid de mellaneuropeiska däckarna varit bäst här,

dessutom med marginal. Inget konstigt i det, de har haft en rakt igenom hårdare och mer sommar-däckslik konstruktion. Samtidigt har de nordiska dubbfria bitit sig fast i resultatlistans bottendel då deras mjuka konstruktion gjort dem svampiga och obenägna att bygga samt behålla grepp på torrt underlag. De dubbade har skvalpat runt på mittfältet.

I år stämmer delar av detta, men mycket kastas omkull. Vi ser att Nokians mellaneuropeiska däck

går bäst, men det delar grensegern med nordiska dubbfria Goodyear. Bägge däckens uppträdande bygger på mycket grepp, hyfsad styrrespons och framför allt – inga tendenser till bakvagnskast. I stort sett ett idealiskt uppträdande.

VI HAR redan berört Goodyears hårdare mönstergummiblandning här i testet och med stor sannolikhet spelar den stor roll även här. Men det är inte bara Goodyears nordiska dubbfria som går bra, i stort sett alla förutom Nokian Hakkapeliitta R3 presterar bättre än väntat. Därför blir toppskiktet helt uppblandat mellan nordiska dubbfria och mellaneuropeiska, något som



5 VINTERDÄCKTIPS

- 1** Gamla vinterdäck, både dubbade och odubbade, behöver rulla cirka tio mil på barmark för att bli maximalt bra på is och snö. Under sommarförvaringen skapas 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 däck bak om du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däck 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** Alla däck mår bäst av att förvaras mörkt och svalt. Om du har däck 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 däck snabbare.
- 5** Rekommenderat ringtryck från biltillverkaren gäller för sommaräck och sommarväder. Du ska höja ringtrycket med 0,2-0,3 bar på vinteräck jämfört med rekommendationen. Kom ihåg, däcktrycket som biltillverkaren rekommenderar är kalltryck. Exempelvis när bilen stått still över natten.

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Nokian	■	74	10
Goodyear	■	74	10
Goodyear	■	73	9
Michelin	■	73	9
Bridgestone	■	72	8
Continental	■	72	8
Kumho	■	72	8
Kumho	■	71	7
Michelin	■	71	7
Nexen	■	71	7
Nexen	■	71	7
Michelin	■	70	6
Nokian	■	70	6
Nokian	■	69	5
Pirelli	■	69	5
Goodyear	■	68	4

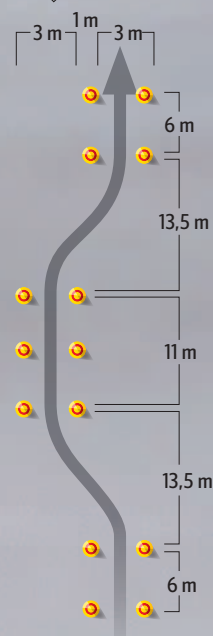
■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

hade varit helt oväntat bara för något år sedan. De dubbade däremot, de presterar på ungefär den nivå de alltid har presterat.

Men då de nordiska däck flyttat gränserna så är det nu främst de dubbade däck som utgör botten-skiktet i resultatlistan. Kumho är ett undantag, men där handlar det mer om alldeles för lite islag från dubben vilket vi även märker på isen. Kumho greppar liksom inte med sina dubbar.

Därför avslutar vi älgtestet med ett gammalt indianknep. För om du inte hör dubbarna när du kör, då slår de inte i underlaget – hur ska de då kunna greppa? Så ett visst dubbrasel är med andra ord positivt. Fast inte i älgtestet. »

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På teknikens-varld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratal bilar!



► Varje gång du kör så påverkas du av däckens komfort- och stabilitetsprestanda.

KOMFORT OCH STABILITET



I ÅR tar vi ett nytt grepp kring begreppet komfort och delar in det i två delar. Stöt- och ljudkomfort i ena

delen och stabilitet i den andra. Detta innebär även två olika betyg och anledningen är enkel. Varje gång du kör din bil påverkas du av hur däckens presterar – i båda dessa grenar. Därför ska dessa kvaliteter, eller bristen på, märkas mer i totalbetyget.

GOODYEARS DUBBFRIA däck, både det nordiska och det mellaneuropeiska, klarar sig bäst. Allra mest när det gäller stabilitet.

För det första går båda däck

rakt på vägen, vi slipper att småstyra med ratten för att hålla kursen rak. Detta ger ett behagligt lugn oavsett hur långt vi åker. För det andra har båda däck en lugn styrning. Lugn styrning? Vad är det? Jo, när du kör in i en kurva väljer du ett rattutslag, däck

reagerar och tar bilen dit du vill – det vill säga att bilen följer kurvans radie utan bekymmer. Branschtermen för detta är linjäritet. Men flera av de andra däck

bygger upp för mycket kraft när vi styr, vilket ger för snabba och kraftiga reaktioner. Effekten blir att bilen styr in för mycket i kurvan, föraren får släppa efter på styrningen för att kunna följa

radien. Dessa däck kan inte följa förarens valda linje, de är inte linjära i sitt beteende. Alla däck som har det här beteendet innebär att föraren får sitta och styra fram och tillbaka, fram och tillbaka när vi är inne i kurvan. Såga med ratten kan man kalla det. Inte bra, inte stabilt. Nordiska dubbfria Bridgestone Blizzak Ice är ett exempel på detta beteende. Styrningen reagerar för snabbt vid rattutslag, kraften skickar bilen in mot kurvan samtidigt som bakvagnen överbelastas. Det finns ingen balans i uppträdandet.

NÄR DET kommer till stöt- och ljudkomfort så är Michelins

nordiska dubbfria X-Ice Snow bäst och intressant nog presterar även dubbade Michelin X-Ice North förbluffande bra. Låga ljudnivåer även när vägen blir sämre kombinerat med bra stötdämpning över både mindre och större ojämnheter ger höga betyg.

Vi ser även att dubbade Kumho gör ett riktigt bra resultat, bland annat genom att ha överraskande låg ljudnivå. Men i det här fallet beror det på att den dubb som inte hörs – den fungerar inte. Vilket stämmer på Kumho, isprestandan är riktigt dålig.

SÅ GÅR det till: Komfort och stabilitet är de enda delarna av testet som är av rent subjektiv



VINTERDÄCKSFAKTA

- Däckmärkningen 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 2020.
- Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut påvisar ökat vägsitage med fler dubbar i däcken. Vi har mellan 99 och 256 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däcken.
- STRO, Scandinavian Tire and Rim Organisations lista över godkända däck har tagits bort och gäller inte längre. Nu är det M+S, MS eller Mud&Snow märkning på däcksidan plus den nya märkningen alptopp/snöflinga, kallad 3PMSF (three-peak mountain snowflake), som gäller. Finns de två märkningarna på däcksidan så är däckets tillåtet som vinterdäck.
- Alla uttjänta däck ska återtäckas. Återvunnet gummi finns bland annat i konstgräsmattor, viss typ av dränering och vattenrening samt som energi till framför allt cementindustrin.



► Den nya symbolen för däck avsedda för vinterväglag.

5 RESULTAT: KOMFORT OCH STABILITET

Stötdämpning				
Däck	Däcktyp	och ljudnivå	Stabilitet	Poäng
Goodyear		9	10	19
Goodyear		8	10	18
Nokian		9	9	18
Michelin		10	7	17
Michelin		8	9	17
Continental		8	8	16
Kumho		7	9	16
Kumho		7	8	15
Michelin		8	6	14
Nexen		6	8	14
Nokian		8	6	14
Pirelli		5	9	14
Nexen		8	5	13
Bridgestone		9	3	12
Goodyear		5	4	9
Nokian		4	4	8

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria ■ = Mellaneuropeiska dubbfria

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 och vi kör på vanliga landsvägar – samma slinga för alla däck. Bedömningsmallen bygger på en lista med tretton punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna. Vi är alltid två i testbilen. Komfortdelen handlar om hur bra däckets stötdämpar samt hur mycket eller lite ljud det alstrar. Stabilitetsdelen 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 svårkontrollerat i normala hastigheter.

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



► Att få till rätt greppbild med lågt rullmotstånd verkar svårt för tillverkarna, men det går.

RULLMOTSTÅND



DET SKILJER sju procent i bränsleförbrukning mellan lättast rullande nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R3 och tyngst rullande mellaneuropeiska dubbfria Michelin Alpin 6.

Sju procent, bara för att hålla däckets rullande i samma hastighet.

Det är en stor skillnad, faktiskt långt större än under 2019 års vinterdäcktest då skillnaden mellan bäst och sämst landade på knappt fem procent. Då Nokians nivå är i stort sett jämförbar med tidigare mätningar väljer vi att sänka betyget till lägsta möjliga för Michelin.

Testmetodens statistiska hastighet ger en låg bränsleförbrukning, men icke desto mindre märks skillnaderna. Nokian har sedan länge etablerat sig som bäst i branschen på att bygga lättrullande däck. Den finska tillverkaren har lång och bred erfarenhet av detta vilket visar

sig i testet då deras nordiska dubbfria rullar lättast av alla och deras dubbade rullar lättast i klassen. Även Goodyear gör ett gott jobb och ligger nära Nokian i prestation med två av däckens och deras mellaneuropeiska rullar lättast i klassen.

TIDIGARE ÅR har vi ofta sett de dubbade däckens i botten av resultattabellen, men i år har de mellaneuropeiska tagit över den placeringen. Men vad innebär egentligen skillnaden mellan de båda ytterligheterna lättrullande Nokian och tungtrullande Michelin? Med en förmodad livslängd på 3 000 mil innebär skillnaden på sju procent, med den förbrukningen vi får fram i testet (som är låg, då testet körs i 70 km/h), en ökad drivmedelsåtgång med 126,3 liter. Med dagens bränslepris skulle det innebära en merkostnad för Michelin på i runda slängar 1 784 kronor med dagens bränslepris

(dagsnotering 95-oktanig bensin i Sverige 14,13 kr). När vi jämför Michelin med lättast rullande mellaneuropeiska Goodyear så blir skillnaden 47,4 liter över 3 000 mil vilket innebär en merkostnad på 670 kronor.

Skillnaden i rullmotstånd på sju procent kan du applicera på din egen snittförbrukning – oavsett om din bil drivs av bensin, diesel, etanol, biogas eller el. Ett tungtrullande däck innebär även kortare räckvidd.

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 vals-maskin 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 barmark, 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 markörer längs sträckan för att kurvradier och dylikt ska bli

så lika som möjligt vid varje deltest. Vi kör under dagar med lite vind och vi åker lika långt åt bägge håll för att i möjligaste mån ta bort vindpåverkan. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	■	0,5523	10
Goodyear	■	0,5602	8
Continental	■	0,5683	7
Nexen	■	0,5714	6
Nokian	■	0,5754	5
Bridgestone	■	0,5759	5
Michelin	■	0,5761	5
Nexen	■	0,5774	5
Goodyear	■	0,5781	5
Goodyear	■	0,5786	5
Nokian	■	0,5803	4
Michelin	■	0,5807	4
Kumho	■	0,5820	4
Pirelli	■	0,5864	3
Kumho	■	0,5879	3
Michelin	■	0,5944	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

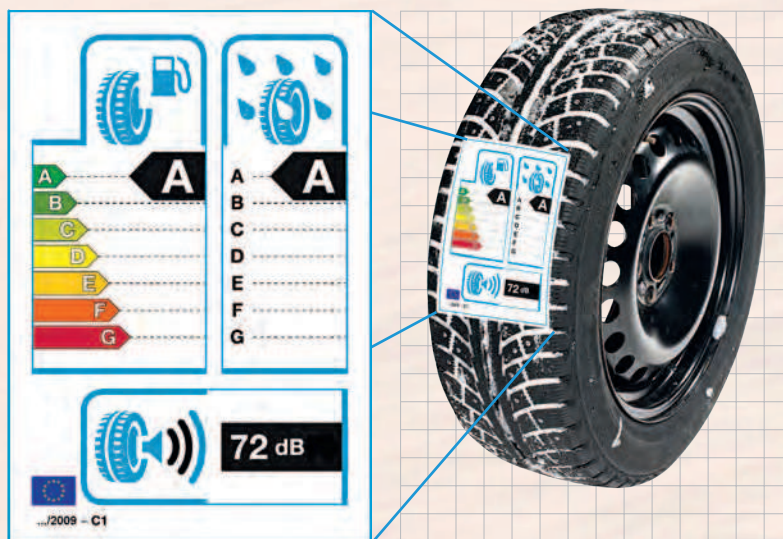
VINTERDÄCKTIPS

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 vintergenskaper inte ens bedöms.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss

konsumenter när det gäller sommardäck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däcken 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 däckmärkningen. 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.



	Goodyear Ultragrip Ice 2	Michelin X-Ice Snow	Nokian WR Snowproof	Michelin X-Ice North 4	Nokian Hakkapeliitta R3	Pirelli Ice Zero 2
Däcktyp	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Dubbat
Antar dubbar	-	-	-	256	-	192
Mönsterdjup	8,4 mm	8,6 mm	8,5 mm	8,4 mm	8,4 mm	8,3 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	H, 210 km/h	V, 240 km/h	T, 190 km/h	R, 170 km/h	T, 190 km/h
Vikt	9,7 kg	10,5 kg	9,8 kg	10,9 kg	10,8 kg	11,2 kg
Tillverklingsland	Polen	Kina	Spanien	Ryssland	Ryssland	Ryssland
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	1 600 kr	2 000 kr	1 300 kr	2 000 kr	1 800 kr	1 600 kr
Pris fyra st inkl montering	7 600 kr	9 200 kr	6 400 kr	9 200 kr	8 400 kr	7 600 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	14	16	12	18	16	16
Snö	18	20	16	16	16	16
Våt väg	6	5	8	5	4	6
Torr väg	7	6	8	6	7	7

VÄGEGENSKAPER

Is	16	18	14	20	16	16
Snö	18	18	14	18	18	18
Våt väg	6	4	9	4	4	5
Vattenplaning	6	4	7	4	3	5
Ålgttest	10	7	10	6	5	5

KOMFORT

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

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	8	5	4	4	10	3
----------------------------	---	---	---	---	----	---

Poängavdrag

Slutpoäng Kommentar

128

Årets bästa vinterdäck heter Goodyear Ultragrip Ice 2, ett nordiskt dubbfritt däck som helt saknar svagheter. Förvisso är det inte allra bäst på is, men det har bra eller riktigt bra prestanda i varje del av testet. Precis den typen av däck som förtjänar testsegern.

120

Nya Michelin X-Ice Snow har tagit ett stort kliv framåt jämfört med föregångaren X-Ice 3. Det franska däck (som är tillverkat i Kina!) har något bättre is- och snöegenskaper än testvinnaren, men erbjuder inte riktigt lika fina barmarksegenskaper.

120

Nokians nya mellaneuropeiska dubbfria däck slår sig in i toppen med besked och anledningen är enkel – det lyckas kombinera klart godkända is- och snöegenskaper med fina barmarksegenskaper. Enda svagheten är att däckets rullar tyngre.

115

Bästa dubbdäcket i testet hittar vi först på fjärde plats. Michelin X-Ice North 4 har mycket fina is- och snöegenskaper, men tappar på vått och vad gäller bränsleeffektivitet. Men det är ett synnerligen väl arbetat dubbdäck utan riktiga svagheter.

113

Nokian Hakkapeliitta R3 uppträder som ett nordiskt dubbfritt brukar göra. Det vill säga med fina is- och snöprestanda, men med avsevärt sämre uppträdande på vått. Det finska (tillverkat i Ryssland) däckets rullar lättast i testet med hyfsad komfort.

111

Pirellis dubbade är inte alls tokigt, det presterar bra. Det hör till de mest komfortstabila däck i testet och is- samt snöprestanda är riktigt bra. Men det når inte riktigt upp till toppen och däckets höll till de mest tungrollande i testet.



Continental ContiViking Contact 7	Kumho Wintercraft WP71	Nokian Hakkapeliitta 9	Goodyear Ultragrip Ice Arctic	Goodyear Ultragrip Performance+	Michelin Alpin 6	Kumho Wintercraft Ice WI31+
Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Dubbat	Dubbat	Mellaneuropeiskt	Mellaneuropeiskt	Dubbat
-	-	196	130	-	-	99
7,5 mm	9,7 mm	8,9 mm	9,7 mm	8,9 mm	8,0 mm	9,0 mm
T, 190 km/h	V, 240 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h
10,4 kg	11,9 kg	11,4 kg	11,7 kg	10,1 kg	9,8 kg	11,7 kg
Tyskland	Kina	Ryssland	Polen	Tyskland	Spanien	Sydorea
98	98	98	98	98	98	98
2 000 kr	1 000 kr	1 900 kr	1 500 kr	1 500 kr	1 600 kr	1 100 kr
9 200 kr	5 200 kr	8 800 kr	7 200 kr	7 200 kr	7 600 kr	5 600 kr
20	12	18	18	2	10	10
18	14	14	16	14	14	14
1	8	5	6	10	10	5
6	8	6	6	9	10	6
18	12	18	18	12	10	14
20	14	20	16	12	14	16
3	7	5	5	10	8	4
3	9	4	5	10	9	4
8	8	6	4	10	9	7
8	7	4	5	8	8	7
8	8	4	4	10	9	9
7	3	5	5	5	1	4

Underkänt i Rond 3: Vattenplaning

Underkänt i Rond 1: Bromsegenskaper

Underkänt i Rond 6: Rullmotstånd

110

Continental nordiska dubbfria har tidigare varit en favorit, men med den prestanda däckets uppvisar vid våtbromsning så faller ContiViking-Contact 7 tungt genom fältet. Kompromissen är tydlig, is- och snögreppet betalas med våtgrepp.

110

Mellaneuropeiska Kumho Wintercraft WP71 följer samma spår som Nokian och uppvisar förhållandevis bra is- och snöegenskaper. Samtidigt är barmarksegenskaperna bra eller riktigt bra. Nokian är strävt vassare, men Kumho är inte dåligt. Rullar tungt.

109

Dubbade Nokian Hakkapeliitta 9 överraskade oss på framför allt is där prestanda var klart bättre än tidigare. Mer grepp och mer säkerhet – bra. Men komforten och stabiliteten är testets sämsta och våtegenskaperna är inte heller bra. En hård kompromiss.

108

Precis som Nokian så uppträder Goodyears dubbade riktigt bra på is och snö, men det tappar rejält i stabilitet och komfort. Mönstret är tydligt då även våtprestanda är sämre, något som förföljer dubbdäcken. Bränsleeffektiviteten blir sämre.

102

Goodyears mellan-europeiska dubbfria tappar rejält vid broms på is. Så pass att det blir underkänt och får ett avdrag på tio poäng från sammandraget. I övrigt presterar det mediokra is- och snöprestanda, men riktigt bra på barmark. Vått är paradgrenen.

102

Michelin Alpin 6 var på väg mot ett riktigt bra resultat, tills det tunga rullmotståndet och testets sämsta bränsleeffektivitet sköt det hela i sank. Isprestanda är på sin höjd medioker, det går bättre på snö och på barmark går Alpin 6 riktigt bra.

100

Ett dubbdäck med liknande isprestanda som ett sämre mellaneuropeiskt dubbfritt? Kumho Wintercraft Ice WI31+ imponerar föga då det halkar runt på isen, trots sina 99 dubbar. Våtprestanda är inte heller bra. Den fina komforten är en klen tröst.



**Nexen
Winguard
Winspike WH62**

**Nexen
Winguard
IcePlus WH43**

**Bridgestone
Blizzak
Ice**

SAMMANFATTNING

OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17

UPPFRISKANDE TESTRESULTAT

Goodyear Ultragrip Ice 2 vinner hela vinterdäcktestet, dessutom med en hälsosam marginal. Med andra ord har vi ett nordiskt dubbfritt som segrare, vilket är första gången på länge. Men vi är inte överdrivet överraskade. För i just det nordiska segmentet har vi sett stora utvecklingssteg och ingen har lyckats göra det bättre än Goodyear.

Visst finns det däck som har bättre prestanda på framför allt is, men inget annat däck kommer i närheten av att kunna leverera samma fina omfattande prestandanivå. Goodyear lyckas kombinera bra is- och snöegenskaper med vettigt uppträdande på vått, klockrent resultat i ålgttestet och testets bästa komfort och stabilitet. Lägg därtill att Ultragrip Ice 2 är ett av testets mer lättrullande däck. Med andra ord, här finns inga svagheter.

Där många andra siktade mot extremt bra is- och snöprestanda, där förstod Goodyear vikten av att prioritera allomfattande prestanda. Och det, kära läsare, är det mest uppfriskande testresultatet på mycket länge.

MEN DET är långt fler som har svagheter. De som inte lyckas kombinera bra is- och snöprestanda med vettigt uppträdande på vått.

De bägge nordiska dubbfria däcken Bridgestone Blizzak Ice och Continental ContiVikingContact 7 chockade oss med klart sämre bromsprestanda på vått – än alla andra. De var i en klass för sig själva längst bak och just därför fick de bottenbetyget och därmed poängavdrag i slutet. Allomfattande prestanda var inte med på agendan för dessa bägge, något de dessvärre inte var ensamma om.

Bridgestone uppvisade även testets sämsta stabilitet, något som påverkar bilens uppträdande mer eller mindre hela tiden. Bland dubbdäcken lyckas Michelin X-Ice North 4 bäst, men det får bland annat stryk av Michelins nya nordiska dubbfria! **o**



Däcktyp

Dubbat

Nordiskt dubbfritt

Nordiskt dubbfritt

Antar dubbar

111

-

-

Mönsterdjup

9,2 mm

8,7 mm

8,4 mm

Hastighetsklass

T, 190 km/h

T, 190 km/h

T, 190 km/h

Vikt

11,9 kg

10,8 kg

11,0 kg

Tillverklingsland

Syd Korea

Syd Korea

Ryssland

Belastningsindex

98

98

98

Pris per styck

1100 kr

1300 kr

1700 kr

Pris fyra st inkl montering

5 600 kr

6 400 kr

8 000 kr

BROMSEGENSKAPER

Is

10

14

16

Snö

12

16

16

Våt väg

5

5

1

Torr väg

7

6

8

VÄGEGENSKAPER

Is

12

14

16

Snö

14

16

18

Våt väg

5

1

1

Vattenplaning

5

3

2

Ålgttest

7

7

8

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå

6

8

9

Stabilitet

8

5

3

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet

5

6

5

Poängavdrag

-10

-20

Slutpoäng

96

91

83

Kommentar

Nexens dubbade däck uppvisar aningen sämre isprestanda än Kumhos dubbade alternativ. Samtidigt är det ungefär lika dåligt på vått som de bästa dubbdäcken. Nej, det finns inget grepp. Det finns bara ett lägre lockpris som du inte ska gå på.

Även Nexens nordiska dubbfria däck placerar sig i botten i botten och på vått är det fullkomligt uselt – vilket genererar poängavdrag. Bortsett från våtegenskaperna så presterar det faktiskt lite bättre än sin dubbade märkesbroder på is och snö. En klen tröst.

Bridgestones nya nordiska dubbfria gick bra på is och snö. Men sedan kom våttesterna... Bridgestone Blizzak Ice lyckas inte alls leverera våtegenskaper värda namnet. Det har även sämst stabilitet i testet. Dessutom dyrare än testvinnaren.

Underkänt i
Rond 1: Broms-
egenskaper

Underkänt i
Rond 1: Broms-
egenskaper
och Rond 2:
Vägegenskaper