

Motor | Däcktester

TEST: Vinterdäck 2024 – bäst & sämst

Nokian vinner stort & billiga Kumho imponerar på is – men stor varning för odubbade Triangle och Linglong



Robert Collin

Publicerad 2024-09-21 11:16
Uppdaterad 2025-10-21 16:56



... och bilen går bra? • 4 nov. 2024

Den fruktade värdeminskningen på bilar

Värdeminskning är något alla färdar för när man köper bil - men vilka bilmodeller riskerar egentligen att minska allra mest nu i höst? Glenn reviderar även tidigare betygsättningar av bilar där han ångrar sig om...

33 min

Det är tio grader kallt när jag kommer till Ivalo efter annandag påsk. Gassande sol och vindstilla. Efter en ovanligt ljummen början av mars är det vinterkallt igen i början av april.

24 omgångar däck väntar. Dubbade, odubbade, ett slitet dubbdäck, ett Autobahndäck och ett No Season-däck. Kända och okända tillverkare. En del är rena skräpet. Det är Sveriges största och mest omsorgsfulla vinterdäckstest.

Snabbversionen

Sveriges största och mest omsorgsfulla vinterdäckstest genomförs årligen av

[Läs mer](#)

Testworld som hjälper oss med däcktesterna började som en avknoppning från den finska biltidningen Tekniikan Maailma i mitten av 1980-talet. Ett gäng bilreportrar och ingenjörer på tidningen blev alldeles för duktiga på att testa vinterdäck. (Jag var med på ett hörn utskickad från den svenska biltidningen Teknikens Värld.) Så bra att tillverkarna ville ha med sina prototyper i våra tester. Alltså prototyper utom tävlan, för att se hur de klarade sig just i våra tester. För att bestämma om däcken skulle komma i produktion till kommande säsong.



Robert med sina 24 omgångar däck. Skönt att det inte är däckbyten utomhus som förr i tiden. Och att yngre förmågor gör det tyngsta jobbet. Foto: Mirva Kakko

Första åren var vi i Mellanfinland, i Tahkovouri, men så blev vintrarna för milda och ett år fick vi avbryta och så körde hela konvojen till Nokians testbana 80 mil norr ut i Ivalo. Nokian tog emot oss med kortast tänkbara varsel.

Testbilarna var Ford Scorpio, däckbytet skedde utomhus och kontoret med alla otympliga datorer var en husvagn.

Guide: Bli inte lurad vid däckbytet

30 mil norr om Rovaniemi

Men var det bra journalistik? Att visserligen i första hand testa däck till några biltidningar men samtidigt åt industrin? Efter ett par år lämnade däcktestarna biltidningen och startade ett anspråkslöst litet testföretag, Testworld. Som nu vuxit till världens ledande däcktestföretag med 50 helårsanställda i Ivalo och över 80 på vintern. Det lilla samesamhällets största arbetsgivare efter landstinget och kanske numera gränskontrollen. 30 mil norr om Rovaniemi och polcirkeln. Vid avtagsvägen till Murmansk och den numera stängda men välbevakade gränspassagen.



Jag måste erkänna; de betydligt yngre finnarna på Test World är snabbare än jag. Men för att den här bilden skulle bli en bild var jag, som ligger först, tvungen att vänta in finnarna. Hela tiden. För mina dubbad Kumho var alldeles för snabba för Aimo i bil nummer två. Som körde på nya Continental! Och som ju enligt förhandstipsen borde ha hört till testet bästa. Foto: Mirva Kakko

Många däcktillverkare testar sina prototyper på Testworlds banor, faktiskt 28 av de 30 största. Och många biltillverkare testar vilka däck de ska originalmontera.

Koreanska däcktillverkaren Hankook har till och med en egen utvecklingsavdelning och egna banor inne hos Testworld. Som numera är uppköpt flera gånger. Först av ett brittiskt biltestaröretag, nu av den franska testkoncernen Utac.

Det är dyrt att testa i Ivalo, men rötterna går inte ur. Vi däcktestande tidningar som alltid varit med går som barn i huset. Och Jukka Antila som leder testverksamheten sen många år kallar mig pappa.



Vi testar bromsning och acceleration (=framkomlighet) på kilometerlånga, välpreparerade isbanor. Om och om igen. Men aldrig i samma spår som gången före. När den jungfruliga isen är slut spolar vi banan igen. Om och om igen. Foto: Mirva Kakko

Med Testworld i ryggen kan vi göra världens bästa vinterdäckstester (ja, ofta bättre än tillverkarna själva). Bland annat för att vi kan hålla på så länge under säsongen. Och att vi kommer åt alla märken. När de anställda däcktestarna har lite tid över kör de våra tidningsdäck.

På det sättet har vi råd att köra i många olika temperaturer. Dag efter dag. På olika banor. Med olika förare.

Som när fuktiga vägbanor fryser till is på natten

Bäst. Men alltid kritiserade. "Att köra i norra Finland är ju inte som att köra i Mellansverige." Men vi testar sällan när det är under minus tio, bara undantagsvis när det är kallare än minus 15, kanske ner mot minus 20, men bara för att få kollen själva. För att lära mer om nya gummiblandningars grepp i förhållande till dubben.

Alltså just samma temperaturer som i Mellansverige med särskilt fokus kring nollstreck. Och i Norrland var det ner mot 40, till och med minus 50 senaste vintern.

"Och så där extremt halt som på er is är det ju inte i verkligheten." Jo, varje gång fuktiga vägbanor fryser till is på natten. I Mellansverige. Eller dagsmejan smälter isen på Norrlands vintervägar.



Varje år är det några läsare som tycker att våra isbanor har ett hittepå-väglag. Men så här halt är det varje dag på vintern någonstans i Sverige. På hösten när fukten fryser till is var som helst i södra eller Mellansverige. Eller på vårvintern i Norrland när dagsmejan smälter isen. Och kom inte och säg att det går lika bra med odubbat, eller ännu värre med No Season-däck. Foto: Mirva Kakko

Eller "Ni kör ju som biltjuvar." Ja, för att vi simulerar värsta tänkbara scenarior. När Svensson efter årtal av lugn och ro bakom ratten plötsligt måste bromsa för ett barn eller väja för en älg. Då är bra eller dåligt grepp liv eller död. För alla inblandade.



Vi kör tre däck, någon gång fyra, sen ett referensdäck för att se att de yttre omständigheterna inte ändrats, och om de gjort det så kompenseras vi, och sen preparerar vi banan igen. Foto: Mirva Kakko

Fråna Autobahn-vinterdäck för Centraleuropa med egenskaper mer som ett sommardäck har alltid varit en del bilförarens våta dröm. Och för ett par år sedan släppte Volvo ut anden ur flaskan och ville att vi skulle börja köra på året-runtäck. All season som de heter. No season som de borde kallas.



Detta däckstilleben med röriga bilar hade knappast imponerat på 1500-talskonstnären Giuseppe Archimboldo, men fotografen Mirva Kaka var nöjd. Foto: Mirva Kakko

Vi har med ett Autobahndäck, utvecklat just för regnvåta vintervägar i Centraleuropa, och ett No season från en ledande tillverkare i årets test. Våga vägra!

Testdäcken är dubbade och odubbade förstås, 24 omgångar däck. Årets största vinterdäckstest.

Kända tillverkare och aldrig-hört-talas-om.

Radar? Någon? Ett Singapore-baserat indiskt däckföretag utan egen utveckling, tillverkning och testverksamhet, allt hyrs in.

Varning – det är ren lögn

Triangle? Kina, avhoppare från Nokian borgar för bra egenskaper är myten. Och det påstås fräckt på hemsidan. Avhopparna från Nokian snodde med sig en massa information om hur man gör däck, startade företaget Black Donuts (svarta gumispår eller helt enkelt däck) och började utveckla däck och sälja sina tjänster. Till bland annat kinesiska Triangle. Både Triangle och Radar skriver på sina hemsidor att de erbjuder högsta prestanda till lägsta pris.



Förr kunde man fixa en snygg sladd med hjälp av handbromsen. Nu går det av bara farten, kanske med hjälp av en lätt dutt på bromsen före nästa kurva. Foto: Mirva Kakko

Tyrelia som säljer Triangle påstår ogenerat att ett välrenommerat, namngivet svenskt testföretag jämfört med Nokian, och Triangle var överlägset! Men det är ren lögn. Det svenska testföretaget har inte testat däcken, men hyrt ut sina banor... Vem som verkligen testat kan vi bara gissa. Dessutom är det oklart vilket Hakkadäck man jämfört sig med.

Linglong (låter som ett skämt) har varit med länge nu. Den kinesiska pionjären börjar få ordning på sommardäcken. Men vinterdäck? Tyrelia säljer även det vinterdäcket. Trots att stora delar av Kina är lika kalla och vintriga som norra Sverige är Linglong snorhalt!

De som vill ha de bästa däcken ska få hjälp

Det är därför vi är uppe i Ivalo igen. För att vi vet att det är vinter. Vi läser om den senaste snösmockan som stoppade trafiken längs Vättern från eftermiddag till förmiddag och på flera andra vägar och som tvingade Ölandsbron att stänga. Dåliga däck, säger polis och räddningstjänst. I och för sig mest på lastbilar från utlandet men även på personbilar och inte blev det bättre av en massa optimister som redan lagt på sommardäcken...

Den som vill ha bra däck, som har råd med de bästa eller vill ha de bästa budgetdäcken och tänker köpa nya innan de gamla är blankslitna ska få hjälp.

Och inte är det på importörernas eller näthandlarnas hemsidor råden finns. Inte på sociala medier där bilister alltid lovprisar sina lågprisfynd. Inte är det grannen som aldrig råkat ut för något trots att han kör vidare på sina åtta år gamla Kina-däck.

Opartiska och omsorgsfulla tidningstester är enda hjälpen i nöden.

Alltid blindtester, vi vet inte vilket däck vi kör. Förutfattade meningar ska inte påverka.



Nej, det är inte däckbyte. Byta däck utomhus höll vi på med för 25 år sedan. Nu byter vi i en hall där ena dörren alltid är öppen och som har samma temperatur som ute. Foto: Mirva Kakko

När jag stannar och pratar med Mirva som just plåtat på isbanan frågar jag ändå vad det är för skitdäck som sitter på bilen och som jag just halkat runt på isbanan med.

Hon böjer sig ner och tittar: Continental, säger hon.

Jaha, de slitna, sju år gamla Continental-däcken. Tänker jag.

Men nej. Det visar sig att det är de alldeles nya dubbdäcken Continental Contact 3. Men oj, vilken överraskning! Det gick ju knappt att köra på isen.

Med facit i hand ser jag att bästa dubbdäcket kör runt banan på 53 sekunder, det slitna dubbdäcket på 60, Autobahndäcket på 63 och No Season-däcket på 70 sekunder.

Dubbelt så lång bromssträcka

Bromssträckorna är ännu mer förskräckande: Bästa dubbdäcket bromsar på 30 meter, det slitna dubbdäcket behöver 41 meter, elva meter till! Men Autobahndäcket är än nu sämre; 56 meter och No Season-däcket stannar först efter 57 meter. Alltså på dubbla sträckan mot ett nytt dubbdäck.

Och när jag tittar vidare på däcklistan kommer överraskning efter överraskning.

Michelins åretrunddäck Cross Climate 2 är faktiskt bättre än Bridgestones Centraleuropeiska vinterdäck LM005 som är allra halast. ”Styr dåligt, bromsar uselt. Halt”, skriver jag om Bridgestone i protokollet. Det får min lägsta poäng.

”Varken driver eller bromsar särskilt bra och sidgreppet är inte mycket att hurra för. Ändå hyfsat” skriver jag om Radar som också överraskar.



Nej, så här testar vi inte! Vi ligger aldrig i snöroken bakom en annan bil. Även snöbanan förbereds efter ett par testomgångar, för att underlaget ska vara lika för alla däck. Foto: Mirva Kakko

Däcket som ”Smattrar som ett dubbdäck, men styr dåligt, tappar greppet bak bromsar dåligt och inte inger trygghet” är det finskutvecklade Triangle. Uselt! Ja, så gick det med de avhoppade Nokian-ingenjörernas kunskap (=gamla kunskaper).

Men ”Oj, vilket grepp! Mycket snabbt och lättkört. Bromsar och styr bra.” Jag gissar på Continental, Michelin eller Hakka. De ständiga vinnarna. Men det var gamla trötta Kumho som vaknat till med toppengrepp på isen.

Det gäller för tillverkarna att aldrig slå sig till ro. Och för oss att fortsätta med våra mycket dyra och tidskrävande däcktester.

För testerna är färskvara och 2023 års har passerat bäst före-datum.

Jukka Antila – testledare

Mirva Kakku – foto

DUBBDÄCK



Foto: Mirva Kakko

Nokian Hakkapeliitta 10



8,9 poäng

Pris: 2 004 kr

Antal dubb 220, utstick 1,1 mm

Tillverkningsland: Finland

Hakka 10 Är fortfarande bästa och säkraste valet för den som vill ha bra grepp och köregenskaper på is och snö. Hur svåra förhållandena än är reder Hakka 10 upp situationen och släpper aldrig greppet bak.

På barmark är Hakka som vanligt oprecist och styr långsamt vid en undanmanöver men förlorar inte allt för mycket grepp. Man får ratta en del i dubbspår, rullmotståndet är lågt.

Bra:

Utmärkt grepp på vinterväglag, lättkört på is.

Dåligt:

Köregenskaper på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Arctic 2



8,5 poäng

Pris: 1 669 kr

Antal dubb 190, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Polen

Goodyear är pålitligt i alla vinterväglag, allra bäst är däckets på snö. På is kan det bli problem när sidgreppet inte räcker till och bilen sladdar iväg lite långt i sidled. På snö är däckets alltid lugnt och bromsar bäst av alla.

Det fina är att även barmarksegenskaperna är utmärkta. Det styr precist, klarar en undanmanöver och bromsar bra på torr och våt väg. Men man får ratta en hel del på spårig väg.

Bra:

Greppet på snö, lugnt på alla väglag.

Dåligt:

Rullmotstånd, spårkänslig.



Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice North 4

8,5 poäng

Pris: 1 961 kr

Antal dubb 250, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Italien

På is är styrningen aningen oprecis men däckets uppför sig lugnt i alla situationer. Michelins sidgrepp är särskilt imponerande. På snö är det lätt understyrt (vill sträva rakt fram) men alltid på samma sätt, överraskar aldrig.

På våt och torr asfalt är Michelin som bäst medel, det understyr en del vid en plötslig undanmanöver men är alltid lugnt och lättkört. Och det är inte det minsta spårkänsligt.

Bra:

Grepp på is. Köregenskaper på is och snö.

Dåligt:

Bromsning på asfalt.



Foto: Mirva Kakko / Mirva Kakko

Kumho WinterCraft ice Wi32

8,4 poäng

Pris: 1 201 kr

Antal dubb 204, utstick 1,1 mm

Tillverkningsland: Korea

Kumho imponerar på is med utmärkt grepp och fantastiska köregenskaper. Förbluffande lättkört i alla situationer. På snö är styrningen aningen oprecis och däckets understyr gärna i extrema situationer men förlorar aldrig greppet helt.

På vått och torrt är det inte alls lika bra och även om däckets godmodigt är styrningen lite för vag och vid en plötslig undanmanöver kan greppet fram försvinna helt. Det vinglar rejält på spårig asfalt.

Bra:

Isgrepp, köregenskaper på is och snö.

Dåligt:

Egenskaper på asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Continental IceContact 3



8,1 poäng

Pris: 1 777 kr

Antal dubb 190, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Tyskland

Ett vinterdäck ska helst vara bra på alla väglag men is är farligast och viktigast. Continental misslyckas helt på isen medan det är utmärkt på asfalt. Det styr hyfsat på is men sladdar hela tiden iväg vilt utan kontroll. På snö är det bättre när det gäller styrning och köregenskaper.

På asfalt blommar Continental ut och är bäst av alla dubbdäcken med logiska köregenskaper och bra grepp vid en undanmanöver och bromsning.

Bra:

Köregenskaper på asfalt. Grepp på snö.

Dåligt:

Köregenskaper och grepp på is, rullmotstånd.



Foto: Mirva Kakko

Hankook Winter I*Pike RS2



7,9 poäng

Pris: 1 230 kr

Antal dubb 190, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Korea

Hankook har ett hyfsat grepp på isen men nervösa köregenskaper och kan tappa greppet bak vid en extrem situation. På snö bromsar det bra men har problem med understyrning (vill sträva lite för mycket rakt fram). Ändå ganska lättkört.

På våt asfalt är styrningen aningen långsam men problemfri. Dubbarna hörs knappt alls.

Bra:

Grepp och köregenskaper på snö.

Dåligt:

Köregenskaper på is, nervöst.



Foto: Mirva Kakko

Pirelli Ice Zero 2



7,9 poäng

Pris: 1 650 kr

Antal dubb 189, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Rumänien

Pirellis "sportiga" köregenskaper är problemet (och har alltid varit). På is är greppet hyfsat och styrningen mycket exakt, men däckets tappas lätt fästet bak (=sportigt!). På snö styr det fint men blir lätt nervöst i trängda situationer.

På asfalt bromsar det bra men på våt väg kan det släppa bak just som på isen. På torr väg är det tryggare. Men spårkänsligt.

Bra:

Bromsgrepp på snö och våt asfalt.

Dåligt:

Köregenskaper på is.



Foto: Mirva Kakko

Bridgestone Blizzak Spike 3



7,8 poäng

Pris: 2 127 kr

Antal dubb 261, utstick 1,1 mm

Tillverkningsland: Ungern

Bridgestone har länge haft sitt odubbade Blizzak. Nu heter också dubbdäcken Blizzak. Spike. Broms och acceleration på is är utmärkta men sidgreppet är svagare och nära gränsen blir styrningen diffus. Vid en undanmanöver är det lätt att förlora greppet bak och då blir det svårt. På snö är däckets lugnt man saknar en del grepp.

På våt och torr asfalt är styrningen långsam men däckets känns tryggt i alla situationer. Det bullrar och är spårkänsligt.

Bra:

Bromsgrepp på is, grepp på asfalt.

Dåligt:

Dubbljud.



Foto: Mirva Kakko

Falken Winterpeak F-Ice 1

7,7 poäng

Pris: 1 631 kr

Antal dubb 187, utstick 1,0 mm

Tillverkningsland: Turkiet

Falken har väl avvägda och förutsägbara egenskaper på is och snö, men greppet är medelmåttigt och det kan bli svårt att kontrollera bilen vid plötsliga situationer.

På våt asfalt är däckets lika logsikt med bra styrkänsla men styr man för mycket kan man förlora greppet. På torr asfalt är däckets lättkört och tryggt. Men på spårig väg får man ratta hela tiden.

Bra:

För det mesta lugnt på is och snö. Köregenskaper på torr asfalt.

Dåligt:

Spårkänsligt.



Foto: Mirva Kakko

Linglong Green-Max Winter Grip 2



7,0 poäng

Pris: 857 kr hos Bythjul

Antal dubb 251, utstick 0,9 mm

Tillverkningsland: Kina

Namnet Green-Max antyder kanske att däckets skulle ge sitt bästa på barmark. Men inte ens det! På is är det svårkört och bryter plötsligt ut i farliga sladdar. Samma på snö; svårkört, styr dåligt och sladdar vilt.

På våt väg blir det långa bromssträckor och vid en plötslig undanmanöver släpper det antingen fram eller bak utan förvarning. Det bästa man kan säga är att det bromsar bra på torr asfalt... Som lök på laxen är det trögrullat och bullrigt.

Bra:

Bromsning på torr asfalt

Dåligt:

Grepp och köregenskaper på is och snö, våtgrepp.



Foto: Mirva Kakko

Triangle Icelyn TI501



6,7 poäng

Pris: 889 kr hos Tyrelia

Antal dubb 200, utstick 0,9 mm

Tillverkningsland: Kina

Det räcker inte att ha jobbat på Nokian en gång i världen för att göra bra vinterdäck. På is och snö är egenskaperna totalt opålitliga. När man svänger tappar man greppet antingen fram eller bak. Eller både och. Bromssträckorna är oändliga och det sladdar hela tiden.

På asfalt är det mycket bättre med bra styrning och säkert grepp.

Bra:

Sommaregenskaperna (utom spårkänsligheten)

Dåligt:

Usla vinteregenskaper. Spårkänsligt.

ODUBBADE DÄCK

Foto: Mirva Kakko

Continental VikingContact 8

8,6 poäng

Pris: 1 752 kr

Tillverkningsland: Tyskland

Undrens tid är inte förbi; Continentals odubbade är snabbare på isbanan än deras nya dubbdäck! Det bromsar sämre på is men är i övrigt bättre än dubbdäcket på allt! Fast det måste ändå ses som ett misslyckande, att nya dubbdäcket inte är bättre. På snö är det också bättre på allt utom just bromsning, där är däcken likvärdiga.

Asfalt är de nordiska vinterdäckens andra akilleshäla, den första är ju det sämre greppet på is, men Continentals odubbade klarar barmarken perfekt.

Bra:

Köregenskaper på alla väglag; is, snö och asfalt.

Dåligt:

Ingenting!



Foto: Mirva Kakko

Nokian Hakkapeliitta R5



8,4 poäng

Pris: 1 817 kr

Tillverkningsland: Finland

Hakka R5 slår med minsta marginal Continentals odubbade på is och blir slaget med samma lilla marginal på snö. Greppet på is är perfekt, för ett odubbbat däck, och sladdar är relativt lätta att kontrollera. Ovanligt! På snö är styrningen exakt och en undanmanöver reds upp utan problem.

Men så är det akilleshälen; asfalt. Där är grepp och styrning lite sämre än hos den tyske konkurrenten men fortfarande problemfri.

Bra:

Köregenskaper på is och snö. Rullmotstånd

Dåligt:

Grepp på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Goodyear UltraGrip Ice 3

8,0 poäng

Pris: 1 709 kr

Tillverkningsland: Polen

Goodyear har bra grepp på is (för ett odubbbat däck) och på snö, styrkänslan är fin och däckets är lättkört. Men styr man för mycket förlorar en del grepp. Fast utan otrevliga överraskningar.

På våt asfalt är däckets bäst i test. Det styr fint och har utmärkta köregenskaper, inom rimliga gränser. På torr väg kan det understyra en del. Det spårar knappt alls på sliten väg.

Bra:

Balanserade egenskaper på alla väglag, stabilt på spårig väg.

Dåligt:

Ingenting.



Foto: Mirva Kakko

Michelin X-Ice Snow

7,6 poäng

Pris: 1 681 kr**Tillverkningsland:** Kanada

Michelin bromsar och accelererar bland de bästa på isen, men sidgreppet är lite klenare och försämrar köregenskaperna. Styr man lite för mycket förlorar man raskt greppet fram. På snö är däckets betydligt lugnare.

På asfalt bromsar det dåligt men nu är sidgreppet bra och en undanmanöver görs utan problem. Och det spårar knapp på dålig asfalt.

Bra:

Bromsgrepp på is, egenskaper på snö.

Dåligt:

Grepp på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Hankook Winter I*Cept IZ3

7,5 poäng

Pris: 1 260 kr (gäller IZ2, vi hittar inget pris än på nya testdäcket))**Tillverkningsland:** Korea

Hankooks grepp på is och snö hyfsat men inte bland de bästa konkurrenterna. Däcket är ändå förutsägbart utan större överraskningar vid extrema situationer. Nåja, ibland kan det tappa greppet bak. Inte så roligt.

På asfalt bromsar det dåligt och sidgreppet är bara medelmåttigt. Men ändå, förutsägbart.

Bra:

Längsgreppet på is. Lugna köregenskaper på is och snö.

Dåligt:

Greppet på asfalt, både torr och våt.



Foto: Mirva Kakko

Kumho WinterCraft Ice Wi51

7,5 poäng

Pris: 1 203 kr

Tillverkningsland: Korea

Kumho uppför sig bra på is, till en viss gräns. Det bromsar hyfsat, och accelererar ungefär lika bra, men styr man för mycket försvinner greppet i ett nafs. På snö är däckets lugnt och logiskt i alla situationer.

På asfalt reagerar det långsamt när man vrider på ratten och greppet fram kan försvinna vid en undanmanöver. På torr väg känns styrningen aningen luddig. Spårig asfalt är inte mammas gata.

Bra:

Egenskaper på snö, bromsning på is.

Dåligt:

Köregenskaper på asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Falken Winterpeak F-Snow 1



7,4 poäng

Pris: 1 757 kr

Tillverkningsland: Turkiet

Falken uppför sig hyfsat på vinterväg tills man plötsligt passerar en gräns! Då försvinner det mesta av greppet! Då kan det släppa fram, bak eller under alla fyra hjulen.

På våt asfalt bromsar Falken bra, men sidgreppet är sämre med långa reaktionssträckor vid en undanmanöver. På torr asfalt är styrningen om möjligt ännu segare.

Bra:

Bromsgrepp på snö och våt asfalt.

Dåligt:

Kan plötsligt tappa greppet på is och snö. Rullmotstånd.



Foto: Mirva Kakko

Radarr Dimax Ice



7,3 poäng

Pris: 1 081 hos Vianor däckverkstäder

Tillverkningsland: Kina

Radarr bromsar och accelererar långt sämre än de bästa på is men köregenskaperna är ändå rätt bra. Man förlorar sällan allt grepp även om en undanmanöver tar lite för lång tid. På snö är det medelbra med exakt styrning och förutsägbara reaktioner.

På asfalt är det ännu medelmåttigare med långa bromssträckor och långsamma reaktioner när man vrider på ratten. Däremot märker man snabbt när man kommer in på spårig asfalt.

Bra:

Egenskaper på snö

Dåligt:

Köregenskaper på våt asfalt.



Foto: Mirva Kakko

Triangle Snowlink



6,7 poäng

Pris: 850 kr hos Tyrelia

Tillverkningsland: Kina

Men oj så uselt! Är det ens möjligt? Det är lika halt på is som på snö och när man förlorar greppet (=alltid!) vet man aldrig om det ska släppa bak eller fram. Eller när man ska få tillbaka greppet. Totalt okörbart!

På asfalt är det betydligt bättre med korta bromssträckor och bra köregenskaper. Men ändå oförutsägbart; vid en undanmanöver kan bilen bryta ut med svåra bakvagnssläpp. Och oj så spårkänsligt!

Bra:

Bromsning på asfalt.

Dåligt:

Allt som har med vinterkörning att göra och köregenskaperna på alla väglag.



Foto: Mirva Kakko

Linglong Nord Master



6,6 poäng

Pris: 849 kr Tyrelia

Tillverkningsland: Kina

Linglong slår till och med Triangle. I uselhet. Greppet på is och snö är extremdåligt. Bromssträckorna är långa, tur att det är svårt att överhuvudtaget få upp bilen i lite fart. Det sladdar iväg vart som helst, hela tiden.

På asfalt är Linglong betydligt bättre med bra grepp och säkra egenskaper. Så länge man inte kommer in på spårig asfalt... Då får man ratta! Linglongs vinteregenskaper liknar mer ett dåligt Autobahndäck än ett nordiskt odubbbat.

Bra:

Grepp på asfalt.

Dåligt:

Alla vinteregenskaperna är helt under isen! Dessutom spårar däckets och är trögrullat.

SLITET DUBBDÄCK

Continental IceContact 2

Sju år gammalt, 6 mm mönsterdjup

Antal dubb 190, dubbutstick 1,3 mm

5,8 poäng

Det är fortfarande efter sju år betydligt bättre än de båda dubbade Kina-däcken på isen. Det bromsar och driver bra men sidgreppet är dåligt vilket gör det svårkört.

Det hänger inte med när man vrider lite för snabbt på ratten. På snö är det sämst av alla, mycket för att gummit har hårdnat och mönsterdjupet krympt.

På asfalt, särskilt på torr väg, är greppet riktigt bra eftersom det mindre mönsterdjupet gör däckets mer stabilt.

CENTRALEUROPEISKT

Bridgestone LM005

Pris: 1 440 kr

5,0 poäng

Ett Autobahndäck utvecklat för regniga vintrar och hög fart. Jag antecknar: Superhalt på isen, bromsar och styr uselt, Och, följaktligen: "jag hamnar flera gånger i vallen, först med fronten, nästa gång med hela sidan." Man förlorar kontrollen hela tiden, helt utan förvarning, och har svårt att få tillbaka det lilla greppet.

På asfalt är det alldeles utmärkt. Nästan som ett medelbra sommardäck.

ÅRET RUNT-DÄCK

Michelin CrossClimate 2

Pris: 1 346 kr

4,9 poäng

Kunde det bli halare än Autobahndäcket på is så skedde det nu! (Hur kunde Volvo ha samvete att lura på folk så farliga No Season-däck att köra med på vintern?) Vi ger det noll poäng för bromsning, driv och varvtider.

På snö är det aningen mindre halt än vårt Autobahndäck, ingen aning om varför.

Och på asfalt är No season-däcket ännu mer som ett sommardäck. Nu kammar det hem toppoängen tio i alla grenar. Men det är fortfarande långt ifrån ett riktigt sommardäck från Michelin. (I alla fall i sommartemperaturer. Ner mot nollan kan det faktiskt vara bättre än ett riktigt sommardäck.)

Fakta

Regler och datum för vinterdäck

Läs mer

Priser från nätet:

Alla priser om inte annat anges från dackonline.se som är registrerat i Tyskland och inte följer svensk lag när det gäller återvinningsavgiften. Bland annat därför kan de hålla lite lägre priser.

Den som köper på nätet får komma överens med en gummiverkstad om montering och balansering, som förstås verkstaden vill ha betalt för.

Så sitter dina dubbar som berget:

Nej, dubbarna ramlar inte loss. I varje fall inte om man börjar med att köra in däckens försiktigt de första 50 milen. Vrid inte på ratten när bilen står still, gasa i väg försiktigt, tvärnita inte om du inte måste och ta det försiktigt i kurvorna så sitter dubben kvar däckens hela livslängd.

Det är också en god idé att rugga upp gummits ytskikt. Både när däckerna är nya och varje år när du sätter på dem på hösten. Några mil på asfalt före halkan är perfekt. Och det gäller både dubbade och odubbade däck.

SÅ TESTAR VI:

Bromsning på is: Vi mäter från 50 kilometer i timmen till noll. I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar.

Bromsning på snö: Vi mäter från 80 kilometer i timmen till noll. I olika temperaturer, och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar.

Bromsning på asfalt: Vi mäter från 80 kilometer i timmen till noll. Flera gånger. I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde.

Acceleration på is: Vi mäter från 5–20 kilometer i timmen (men börjar alltid från stillastående). I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar. Det vi kallar "acceleration" är egentligen ett sätt att mäta framkomlighet, hur lätt kommer man upp för backen?

Acceleration på snö: Vi mäter från 5–35 kilometer i timmen (men börjar alltid från stillastående). I olika temperaturer och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar. Det vi kallar "acceleration" är ett sätt att mäta framkomlighet, hur lätt kommer man upp för backen?

Köregenskaper på is, objektivt: Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare. I olika temperatur.

Köregenskaper på snö, objektivt: Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare.

Köregenskaper på is, subjektivt: Vi kör på en isbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Bästa däckerna behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. En sladd ska vara lätt att häva. Det är inte rally.

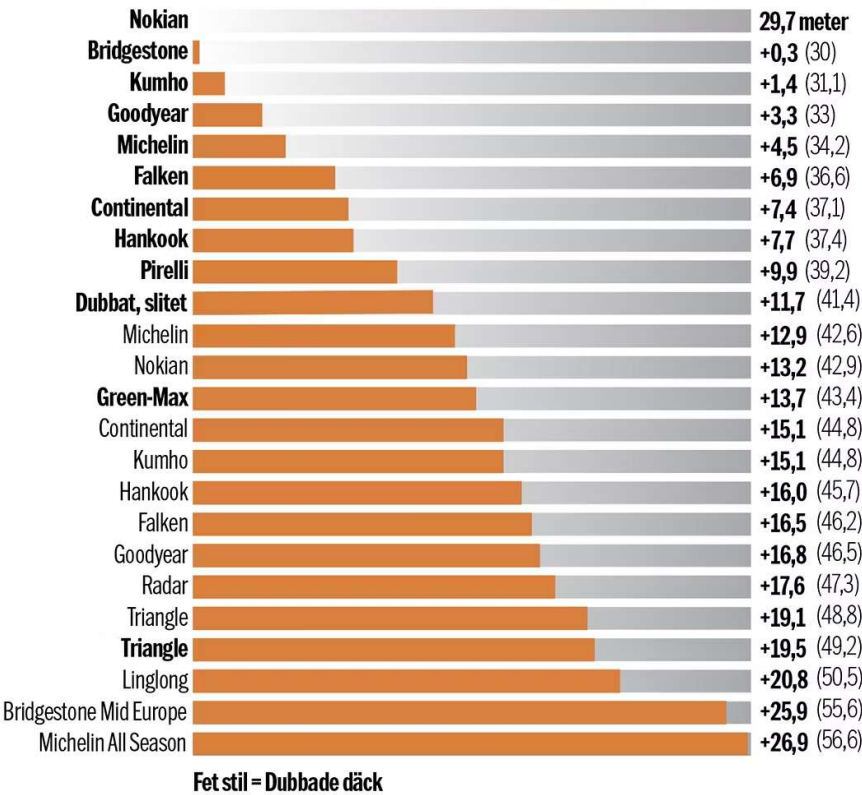
Köregenskaper på snö, subjektivt: Vi kör på en snöbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Bästa däckerna behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. En sladd ska vara lätt att häva. Det är inte rally.

Köregenskaper på asfalt, subjektivt: Vi kör på en asfaltbana, med olika förare och flera gånger och i olika temperatur. Bästa däckerna behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. Det är inte rally.

Stabilitet: Vi kör på typiska vintervägar som blivit spåriga genom vinterunderhållet eller för att asfalten är sliten. Vi bedömer subjektivt hur däckerna uppför sig och hur mycket man måste ratta.

Rullmotstånd: Vi låter bilen frirulla från 80 – 40 kilometer i timmen på en slät väg en vindstilla dag och mäter hur långt den kommer. Vi kör i båda riktningarna. Sen räknar vi om resultatet till bränsleförbrukning.

Bromssträcka på is (meter)



GRAFIK: PAUL WALLANDER

ANNONS

Däcktester

Däck

Bilar

Tjänstgörande redaktörer

Tipsa oss: SMS 71000, Mejl tipsa@aftonbladet.se

Kontakta kundtjänst

Rapportera fel

[Inställningar för cookies](#)

[Personuppgiftspolicy](#)

[Cookiepolicy](#)

[Användarvillkor](#)

[Om Aftonbladet](#)

[Om Sportbladet](#)

[Om Nöjesbladet](#)

[Om Plus](#)

[Om Kultur](#)

[Om Ledare](#)

[Om Debatt](#)

T.f. chefredaktör och t.f. ansvarig utgivare:
Karin Schmidt

Stf ansvariga utgivare:
Eric Rosén och Magnus Herbertsson

Redaktionschef:
Karin Schmidt

Sportchef:
Magnus Herbertsson

Politisk chefredaktör:
Anders Lindberg

Tf nöjeschef:
Victor Pavic Lundberg

Pluschef:
Helena Utter

Kulturchef:
Karin Pettersson

Tf debattredaktör:
Virve Ivarsson

