

TEST

VINTERDÄCKTEST

16 DÄCK – DE ÄR BÄST FÖR DIG!

ALLT OM
BILEN

PROV-
KÖRD!



NY KINESISK ELBIL

Landet i öst spottar ur sig bilar på löpande band – vi kör nykomlingen BYD Atto 3!

Nr 20 • 22 sep 2022, årg. 75 • teknikensvarld.se

PROV-
KÖRD!



CADILLAC LYRIQ

General Motors vill återerövra Europa med ny eldriven suv. Vi provkör!

TEST

HÖGSPÄNNING

BMW iX möter rivalerna
Audi e-tron 55 och
Porsche Taycan GTS
Sport Turismo!



ID. BUZZ CARGO

Vi kör VW:s elektriska
minibuss som
transportbil!

ELPRIS-CHOCK!

Snabbladdning billigare
än hemmaladdning!



PÅ ROADTRIP I USA

Vi kör Corvette Stingray med mullrande V8 från Detroit!

Pris 86 kr
20 Norge 99 nkr
Finland €9,90
TIDSAM 0486-20
7 138804816086041
RETURVECKA 40

TEST

**Teknikens
Världs**

VINTERDÄCKTEST 2022

Nyheter som uteblir, nyheter som underpresterar och gamla modeller som plötsligt skärper till sig och presterar bättre än väntat.

Välkommen till Vinterdäcktestet 2022.

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



Arets vinterdäckstest rullade igång i slutet av 2021. Då började vi samla in merparten av testdäcken och påbörjade arbetet som ni nu ser resultatet av, bland annat genom att köra in alla däcken och på så sätt göra dem redo för användning. Helt enligt samma rekommendationer som gäller för dig när du köper nya vinterdäck.

Under januari och februari, då brukar de sista däcken anlända. Inte sällan handlar det då om däck som precis ska presenteras, för att sedan introduceras på marknaden senare under året. Årets nyheter med andra ord. Det nordiska dubbfria däckets Nokian Hakkapeliitta R5 är ett av dem, en hett emotsedd nyhet då förhoppningen är att det ska kunna flytta gränserna för hur ett nordiskt dubbfritt däck kan prestera.

EN ANNAN nyhet som var på väg, men som aldrig anlände var Bridgestones nya dubbade däck. Så sent som i början av

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare 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.



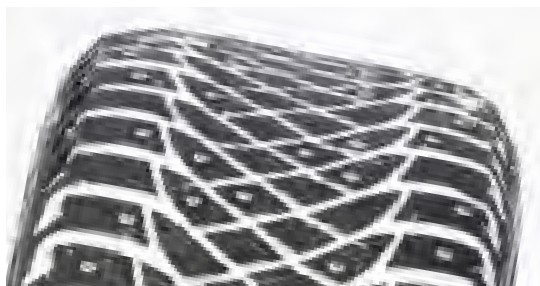
februari hoppades vi fortfarande att det nya däckets skulle hinna komma, men några veckor senare kom beskedet – tiden räcker inte till. Ytterligare några veckor senare ställdes allting på sin spets i och med Rysslands invasion av Ukraina.

Däcket skulle tillverkas vid Bridgestones fabrik i Ulyanovsk, beläget utmed Volga i Ryssland – men vad händer nu?

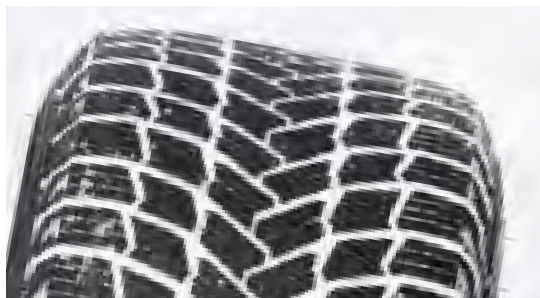
DET KÄNNS otroligt fjuttigt att fundera på en däckmodells vara eller icke vara, eller däcktillgång för den nordiska marknaden, under rådande omständigheter. Men när vi faktiskt tittar på tillgång så inser vi snabbt – det kan bli problematiskt. Inte minst då vi vet att väldigt stor del av vinterdäck avsedda för den nordiska marknaden tillverkas i just Ryssland – vilket nu är en stängd marknad. Och hur kommer du att resonera – vill du köpa däck tillverkade i Ryssland?

Vårt test rullar på oavsett frågorna och det blir snart tydligt – vi märker flera skillnader gentemot tidigare år. Exakt vilka, det får du snart reda på.

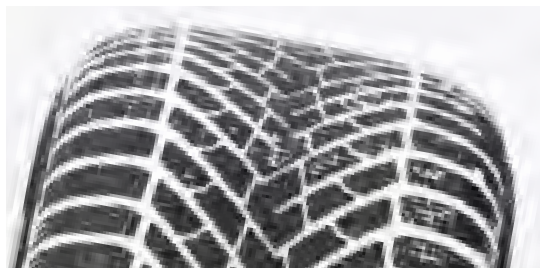




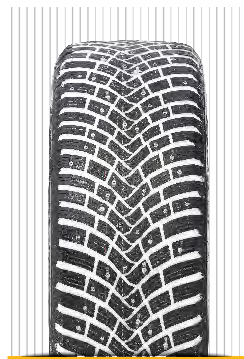
■ **Dubbat:** I årets test har alla dubbdäck hastighetsklass T (190 km/h). Dubbdäcken har historiskt sett gett den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Historiskt sett har även ett dubbdäcks prestationsnivå på just is försämrats snabbare än ett odubbade när det slits, för att dubbarna tappar skärpan eller lossnar från sitt håll. Vi har tidigare även sett sämre komfort och mitt emellan-prestanda på våta vägar samt att de har rullat tyngre. Hur blir det i år?



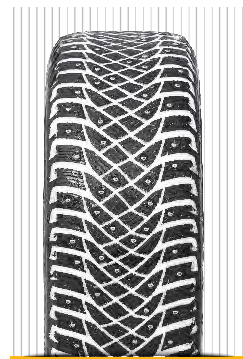
■ **Nordiska dubbfria:** Däck ofta med hastighetsklass T (190 km/h), men i årets test har vi både Michelin X-Ice Snow och Pirelli Ica Zero FR med hastighetsklass H (210 km/h) samt nyheten Nokian Hakkapeliitta R5 med hastighetsklass R (170 km/h). Vinteregenskaperna har utvecklats mycket bland de bästa nordiska dubbfria däcken. De rullar tyst, lätt och är ofta ett bra miljöval, men har historiskt sett ofta sämre stabilitet på barmark och brukar ha svårt att prestera bra på våta vägar och i slask.



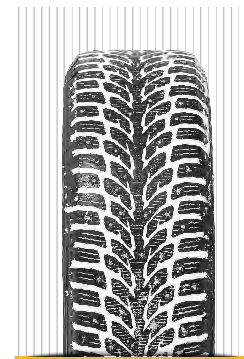
■ **Mellaneuropeiska dubbfria:** Däck oftast med hastighetsklass H (210 km/h), men Pirelli Cinturato Winter 2 sticker ut med V (240 km/h). De mellaneuropeiska dubbfria däcken är utvecklade för främst våt och slaskig väg samt torr asfalt. Något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vinteregenskaper – i övrigt brukar de vara usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre brukar de vara på is och snö. Men de ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet. Men passa dig. Just billiga mellaneuropeiska odubbade brukar vara de sämsta vinterdäcken som finns.



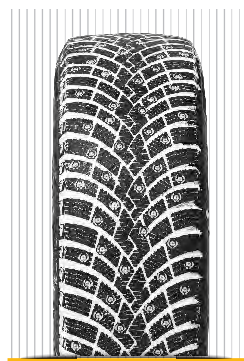
Continental IceContact 3
Pris: 2 000 kr/styck
Antal dubb: 190
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland



Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2
Pris: 1 900 kr/styck
Antal dubb: 190
Testdäckets tillverkningsland: Polen



Kumho Wintercraft Ice Wi32
Pris: 1 300 kr/styck
Antal dubb: 196
Testdäckets tillverkningsland: Sydkorea



Pirelli Ice Zero 2
Pris: 1 750 kr/styck
Antal dubb: 192
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland



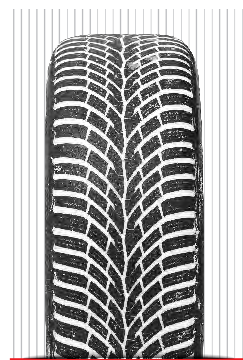
Continental ContiVikingContact 7
Pris: 2 200 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Tyskland



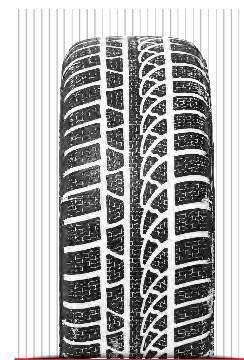
Goodyear UltraGrip Ice 2
Pris: 1 750 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Polen



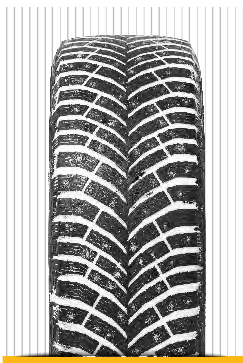
Bridgestone Blizzak LM005
Pris: 1 900 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Ungern



Continental WinterContact TS870
Pris: 1 800 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Portugal



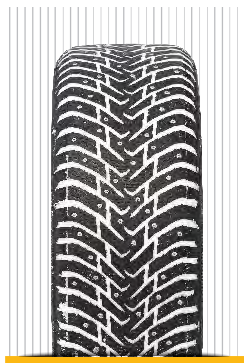
Petlas Snowmaster W651
Pris: 1 000 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Turkiet



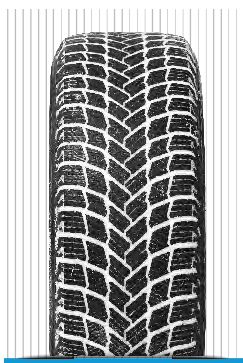
Michelin X-Ice North 4
Pris: 2 200 kr/styck
Antal dubb: 256
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland



Nokian Hakkapeliitta 10
Pris: 2 200 kr/styck
Antal dubb: 224
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland



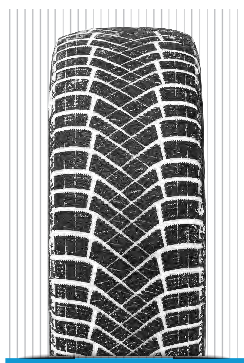
Nokian Nordman 8
Pris: 1 800 kr/styck
Antal dubb: 196
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland



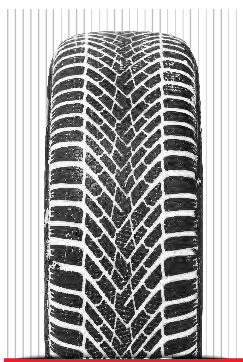
Michelin X-Ice Snow
Pris: 2 100 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Kina



Nokian Hakkapeliitta R5
Pris: 2 300 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Finland



Pirelli Ice Zero F Nordic
Pris: 2 000 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Ryssland



Pirelli Cinturato Winter 2
Pris: 1 600 kr/styck
Testdäckets tillverkningsland: Rumänien

POÄNGAVDRAG

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



OBS!
Vi har testat
däckdimension
225/50 R17



BROMSEGENSKAP



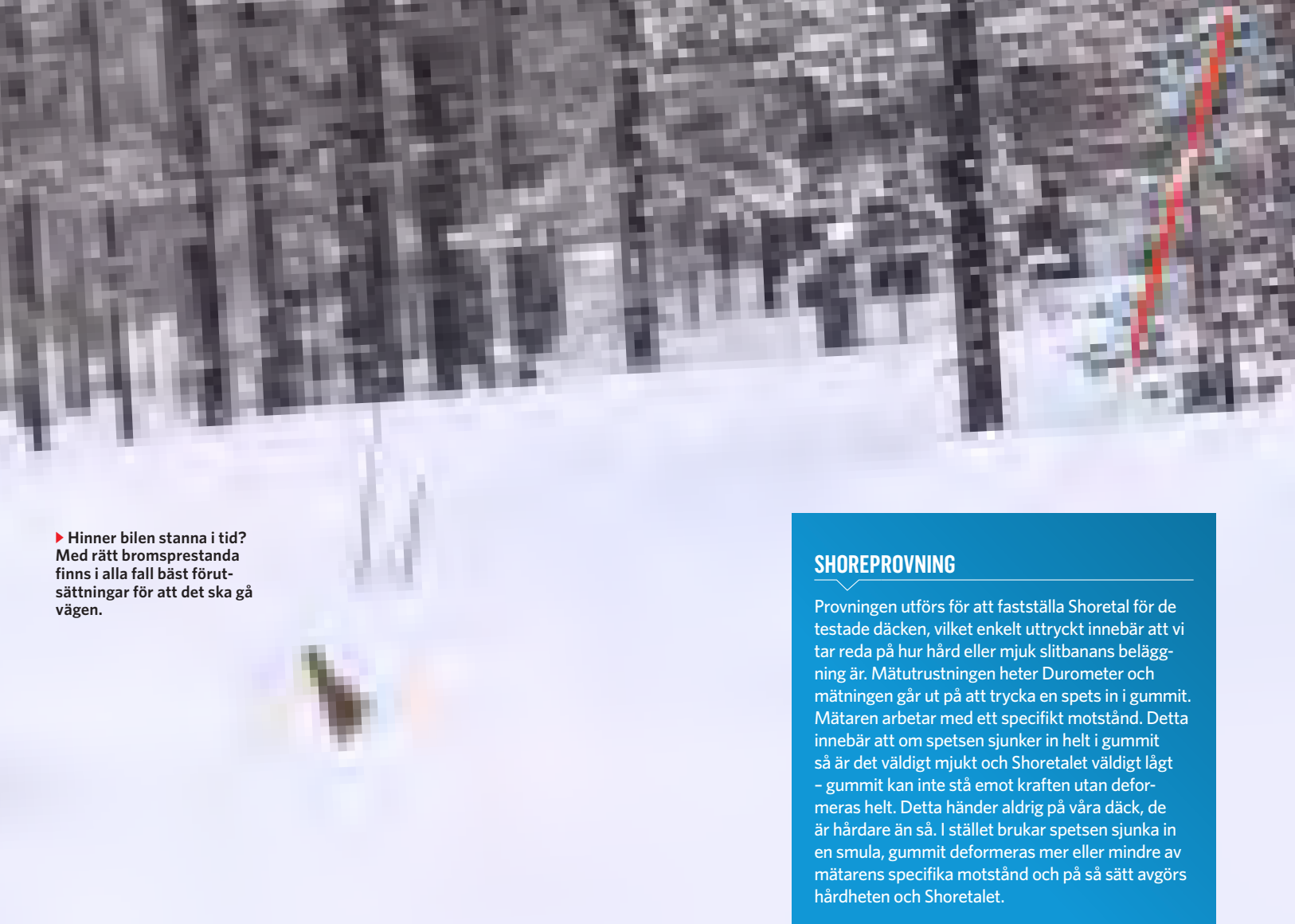
Vi släpper däckbranschens utmaningar för en stund och ger oss i stället direkt in i ett av testets absolut viktigaste områden – bromsprestanda.

Det är tydligt att dubbdäcken har befestat sin plats i toppen, en trend som håller i sig från tidigare år. Vi testar på de fyra underlagen is, snö, våt samt torr asfalt och det är tydligt att just dubbdäcken lyckas prestera totalt sett bäst. Michelin X-Ice North 4 landar högst upp i resultatlistan genom bäst prestanda på is (tillsammans med dubbade Nokian Hakkapeliitta 10), riktigt bra på snö, bra på vått samt godkänt på torr asfalt.

Just bromstesterna visar även riktigt bra på hur bred kompetensnivå som däcken måste ha för att klara av våra tester. Att bara vara bra på is och snö, hur långt räcker det i en verklighet? Kanske

om du bor långt upp i norr, men även där kör du ibland på barmark vintertid. Och utgår du från de mellersta delarna av vårt avlånga land så tillryggalägger de flesta trafikanter flest kilometer på våta eller torra vägar även vintertid. Det är med andra ord extremt viktigt att däcken klarar av att kombinera bra egenskaper på alla underlag, vilket de fem bästa dubbdäcken klarar. Steget mellan Michelin i topp ner till Pirelli på femte plats är litet.

DE BÄSTA nordiska dubbfria däcken brukar inte vara fullt lika bra i bromstesterna som de dubbade, vilket är fallet även i år. Continental ContiVikingContact 7 och nykomlingen Nokian Hakkapeliitta R5 klarar bromstesterna bäst i klassen, men märkligt nog ser vi ett tapp i prestationsnivå för Michelin X-Ice Snow. Vi vet att de har förändrat receptet som används till mönstergummit på däckets, den så kallade



► Hinner bilen stanna i tid?
Med rätt bromsprestanda
finns i alla fall bäst förut-
sättningar för att det ska gå
vägen.

PER

gummiblandningen, inför årets säsong och gjort den hårdare. Det märks tydligt när vi mäter det så kallade shore-talet (gummitets hårdhet). Kanske är det bara det som avgör? Vid kan tillägga att både 2021 års och årets testdäck är tillverkade vid Michelins fabrik i Kina.

Dubbade Nokian Nordman 8 och Kumho Wintercraft Ice Wi32 sticker ut

Framförallt Kumho uppvisar klart bristande prestanda på is, vilket är skrämmande...

genom att prestera under nivån satt av övriga dubbdäck. Framförallt Kumho uppvisar klart bristande prestanda på is, vilket är skrämmande då däcktypen säljer främst på sin isprestanda. Vi märker även att de mellaneuropeiska dubbfria däckerna håller till i resultatlistans bottenkikt där Petlas (det billigaste däck som vi hittade på nätet när testet drog igång) landar sist totalt – med marginal. Man verkar helt enkelt få vad man betalar för i det fallet.

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 på Björkvik Ring. »

SHOREPROVNING

Provnings utförs för att fastställa Shoretal för de testade däck, vilket enkelt uttryckt innebär att vi tar reda på hur hård eller mjuk slitbanans beläggning är. Mätutrustningen heter Durometer och mätningen går ut på att trycka en spets in i gummit. Mätaren arbetar med ett specifikt motstånd. Detta innebär att om spetsen sjunker in helt i gummit så är det väldigt mjukt och Shoretalet väldigt lågt – gummit kan inte stå emot kraften utan deformeras helt. Detta händer aldrig på våra däck, de är hårdare än så. I stället brukar spetsen sjunka in en smula, gummit deformeras mer eller mindre av mätarens specifika motstånd och på så sätt avgörs hårdheten och Shoretalet.

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Michelin	■	20	18	7	5	50
Goodyear	■	18	20	6	5	49
Continental	■	16	20	7	5	48
Nokian	■	20	18	5	5	48
Pirelli	■	18	16	7	6	47
Continental	■	16	18	4	6	44
Nokian	■	14	18	6	6	44
Pirelli	■	16	18	3	6	43
Goodyear	■	14	18	4	6	42
Continental	■	4	16	10	10	40
Michelin	■	12	18	3	6	39
Nordman	■	14	16	4	5	39
Bridgestone	■	4	14	10	9	37
Kumho	■	10	16	4	5	35
Pirelli	■	4	14	8	9	35
Petlas	■	4	16	1	7	28

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



VÄGEGENSKAPER



Tydligt är att Goodyear har jobbat i rätt riktning med sina dubbdäck och att Michelin och Pirelli har gjort det samma. Greppnivån är riktigt hög samtidigt som däcken är både lättkörda och följsamma på vinterväg. Att kombinera mest grepp och bäst körbarhet är en riktigt svår kompromiss – men det är precis vad dessa tre erbjuder och Goodyear gör det bäst. Dubbade Kumho är en stor besvikelse, men det är faktiskt det enda dubbade däck som inte levererar bra prestanda. Alla kan inte vara ledande, men Kumho är riktigt dåligt.

BLAND DE nordiska dubbfria var mycket fokus på nya Nokian - R5, men det levererade inte fullt lika mycket grepp som vi hade förväntat oss. På snö går det som tåget, bäst av alla, men på is klarade det sig inte lika bra. Greppnivån var lägre och jämfört rakt av mot Hakkapeliitta 10 så märktes relativt stora skillnader till dubbdäckets fördel. Jämfört med de bästa nordiska dubbfria så räcker Hakkapeliitta R5 inte heller till.

Nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 fortsätter att leverera, det går bättre än sin dubbade märkesbroder IceContact 3 på både is och snö vilket trots allt var en liten överraskning, även om det har hänt tidigare. Mycket grepp och mycket följsamhet tillsammans med körbarhet. Fortfarande ett grymt däck med andra ord och svårt för konkurrenterna att komma i närheten av – på is och snö.

Michelin däremot tappar mark, nordiska dubbfria X-Ice Snow levererar inte alls samma

fina prestanda på is – det greppar liksom inte. Samma sak gäller för Goodyear, deras nordiska dubbfria greppar inte heller på samma nivå som Continental.

De mellaneuropeiska däcken presterar ungefär som de brukar, vilket innebär i bästa fall hyfsat på snö och sämre på is. Vid vissa temperaturer kan de greppa relativt bra på is, men det är en lömsk upplevelse att basera sitt val på för din fina prestanda kan försvinna om temperaturen förändras.

Några varningar att utfärda? Absolut, undvik Petlas Snowmaster W651! Det har ingenting på den svenska marknaden att göra. Uselt som vinterdäck och underkänt på is.

Undvik Petlas Snowmaster W651! Det har ingenting på den svenska marknaden att göra.

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



► Uppträder bilen lugnt och behagligt, eller blir den lömsk och svårkörd bara för att vi byter däck?

Alla däcken 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 väta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få banor i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubbdäcken. Jo, det är många som testat dubbdäck utan dubb!

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

LÄS MER...
På nästa uppslag kan du läsa om hur de olika däcken svarade på underlagen snö, is och våt asfalt!

VINTERDÄCKTIPS

SÅ KÖR DU MILJÖVÄNLIGT PÅ VINTERN!

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

- 1** Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning. Samma sak gäller både laddhybrider och elbilar.
- 2** Kör bara några billängder på ettans växel. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 r/min, ännu tidigare med diesel. Hoppa över någon växel om det går, kör på högsta möjliga växel.
- 3** Planera så att du slipper broms och onödiga stopp. 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** 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.

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Continental		20	20	5	45
Goodyear		20	18	6	44
Michelin		18	18	6	42
Pirelli		18	18	6	42
Pirelli		18	18	5	41
Nokian		14	18	6	38
Nokian		14	20	4	38
Continental		14	18	5	37
Goodyear		12	18	6	36
Pirelli		12	12	10	34
Continental		10	14	9	33
Bridgestone		12	10	10	32
Michelin		12	14	4	30
Nordman		12	14	3	29
Petlas		2	14	7	23
Kumho		8	12	2	22

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

SÅ GICK DET PÅ SNÖ, IS OCH VÅT ASFALT

DUBBAT

Is- och snöunderlag

Testresultaten tog oss lite på sängen till en början, för Goodyear gick som tåget runt isbanan. Vi hade inte riktigt förväntat oss det, kanske på helt felaktiga grunder, men likväl presterade det bäst. Det har alltid greppreserver och det är följsamt i sin grepputveckling, vilket innebär att Goodyear aldrig överraskar föraren med att plötsligt tappa greppet. I stället förloras greppet gradvis och föraren får tydlig kommunikation om vad som är på väg att hända. Så arbetar ett riktigt bra däck och Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2 sticker verkligen ut positivt. Michelin och Pirelli är nästan lika bra, det är bara det sista lilla greppet som fattas. Kumho Wintercraft Wi32 däremot har inget isgrepp att tala om – var är dubbgreppet? Både Nokian Hakkapeliitta 10 och tidigare vinnaren Continental IceContact 3 halkar efter på isen, greppet räcker inte. Båda två presterar på samma nivå som övriga på snö och det ska sägas, vi har aldrig haft så många däck med

likvärdiga prestanda som vid årets snötester. Samtidigt var repeterbarheten nära nog perfekt då testbanan var i ypperligt skick.

Vått underlag

Dubbdäcken simmar i motvind runt våtbanan, så har det alltid varit dessvärre. I bästa fall presterar de på en medioker nivå, vilket är fallet även i år. Glöm inte, de jämförs med de mellaneuropeiska dubbfria däcken som näst intill når en sommardäcksläk prestanda. Men Goodyear, Michelin, Nokian och Pirelli ger vettigt uppträdande på vått – de är bäst bland de dubbade. Nokian Nordman 8 och Kumho Wintercraft Wi32 däremot greppar inte alls som de ska. Vad värre är, dessa bägge däcken gör testbilen sladdbenägen och ger ett oroligt uppträdande vilket inte får ske. Dessutom uppträder de på ett sätt som gör det extremt svårt för föraren att utläsa vad som kommer att ske – plötsligt händer det något. Inte bra.

NORDISKT DUBBFRIIT

Is- och snöunderlag

Continental ContiVikingContact 7 greppar på ett sätt som få andra däck kommer i närheten av, oavsett om de är dubbade eller dubbfria. Att det greppar bra på snö, det går att förstå. Men för att vara helt ärliga, vi har lite svårt att begripa hur det nordiska dubbfria däck klarar av att bygga upp så mycket grepp på is. Gång på gång, år efter år. Vid årets tester sticker det ut hakan vad det verkar ännu längre än tidigare och presterar på precis samma fina nivå som de tre bästa dubbdäcken. Imponerande. Även Pirelli Ice Zero FR imponerar runt isbanan, även om det sista saknas för att ta det upp till Continentals nivå. Så hur stavas framgångsreceptet? Massor av grepp, lättkört, följsamt och inget konstigt beteende. Michelin X-Ice Snow och Goodyear UltraGrip Ice 2 har inte samma fina uppträdande på isen, det fattas grepp helt enkelt vilket gör testbilen mer svårkörd.

På snö är Continental och Nokian bäst av alla, i en liga för sig själva. Återigen är det en



► Varv efter varv på snö, is och vått, allt för att lista ut vilka däck som fungerar bra och vilka som... inte gör det.

MELLANEOPEISKA DUBBFRIA

Is- och snöunderlag

Pirelli och Bridgestone visar upp medelmåttiga isprestanda och de bägge är bästa mellaneuropeiska dubbfria däcken. Det är möjligt att vissa skulle säga att den här prestationsnivån är imponerande, men glöm inte att jämföra mot de dubbade och nordiska dubbfria däcken. Det är de två däcktyperna som visar hur bra is- och snöprestandan faktiskt kan vara och då blir de bästa mellaneuropeiska däcken bara medelmåttiga. Så vad fattas? Enkelt, det fattas grepp och följsamhet. Den här däcktypens hårdare konstruktion gör det mycket svårare att bygga grepp på framförallt is. Dessutom innebär den hårdare konstruktionen att grepputvecklingen inte alls blir lika följsam. Greppet som finns går förlorat på ett snabbare och mer oförutsägbart vis – vilket gör bilen mer svårkörd. På snö går det lite, lite bättre för de bästa men samtidigt kvarstår faktum. Den här

däcktypen är som sämst när det råder riktigt klassiskt vinterväglag. Continental och Petlas är bäst på snö, men Petlas petar vi bort ur ekvationen då det är uselt på is.

Vått underlag

De mellaneuropeiska dubbfria däcken är konstruerade för att prestera främst på våta, slaskiga och torra vägar. Pirelli och Bridgestone är bäst av alla med ett uppträdande som inte står sommardäcken långt efter. Den fastare konstruktionen ger det gensvar och det grepp som krävs för att uppträdandet ska bli riktigt bra. Continental upplevs som en aning mjukare och greppnivån är inte fullt lika bra – men det är ändå ljusår bättre än både de dubbade och nordiska dubbfria däcken. Turkiet-tillverkade Petlas Snowmaster W651 är marginellt bättre än de bästa dubbade och nordiska dubbfria däcken. Det borde vara klart bättre.

imponerande greppnivå, tillsammans med att bilen blir lättkörd med dessa däck. Michelin fortsätter att underprestera, X-Ice Snow är inte på samma nivå som övriga nordiska dubbfria.

Vått underlag

Våta vägar är ett problem för de nordiska dubbfria däcken och har så alltid varit. Den mjuka konstruktionen av framförallt mönster gummit gör däcken svampiga och inexakt uppträdande på blött underlag. Man kan säga som amerikanerna – you win some, you lose some. Den mjukare konstruktionen krävs för att bygga grepp på is och snö, men den drabbar prestandan på vått. Här hade en fastare konstruktion varit att föredra, vilket tydligt märks bland de mellaneuropeiska dubbfria däcken. Goodyear klarar sig bäst av de nordiska däcken, men skillnaderna är inte enorma. Michelin och Nokian är märkbart sämre, de har större bekymmer med stående vatten och börjar således vattenplana tidigare här på våtbanan.

VATTENPLANING



I år har resultaten i vattenplaningstesterna tagit både ett steg framåt och ett tillbaka. De bästa däcken presterar nu lite bättre samtidigt som de sämsta däcken presterar lite sämre.

Skilnaden har vuxit till drygt 23 km/h, eller 53,2 km/h för Kumhos dubbdäck som är sämst av alla och 76,6 km/h för mellan-europeiska dubbfria Bridgestone som är bäst. Under de senaste tio-femton åren har dock just de sämsta däcken gradvis blivit bättre och bättre samtidigt som toppen i stort sett stått stilla. Runt 76-77 km/h för de bästa vinterdäcken har varit rutin, men de sämsta nordiska dubbfria däcken har tidigare varit nere i så låg hastighet som runt 45 km/h vid samma testmetod.

Men vänta nu, var inte just den däckmodellen från Bridgestone bäst även ifjol (dessutom testad i samma dimension)? Jodå, helt rätt fast då med toppnoteringen 72,9 km/h. Skillnaden mellan fjolårsdäcket och årets testdäck verkar ligga i däckmönstrets gummblandning.

Likt vissa andra tillverkare har även Bridgestone gjort sin blandning hårdare till i år, vilket vi kan mäta oss till vid samma temperatur (-3 grader) som för ett år sedan – det så kallade shoretalet indikerar hårdare gummblandning. Fjolårsdäcket var tillverkat i Italien, årets testdäck är tillverkat i Ungern. Ska det skilja? Nej, det borde inte göra det. Oavsett, Bridgestones mellan-europeiska däck är fortfarande bäst med Pirelli och

Continental strax efter. Alla mellan-europeiska dubbfria.

Märkligt nog hittar vi ett dubbdäck i den absoluta botten av resultattabellen. Normalt sett brukar dubbat klara sig lite bättre än nordiska dubbfria, helt enkelt för att de dubbade däcken generellt sett har en hårdare konstruktion även i mönstergummit. Men alltså inte Kumho och resultatet är oroande.

Det är inte uselt på en sådan nivå att det sticker i ögonen på en garvad testare, men det borde vara bättre.

ETT BRA vattenplanande däck klarar även slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten varit samstämmiga. Samtidigt har vi lärt oss att det är extremt svårt, snudd på

► Spårbunden bil, kontrollerad väta och alltid samma vattendjup. Allt för bra repeterbarhet.



omöjligt, 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. Men tänk på att det är stor spridning mellan bra eller dåligt i den här kategorin av däck – därför avråder vi konsekvent från däckmodeller vi ej har testat.

Vattenplaningstesterna körs på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden för att alla testdäck ska gå i exakt samma spår. Mätvärdena registreras under acceleration och vattenplaningen inträffar när drivhjulsgreppet går förlorat. Mätningen avbryts när de spinnande hjulen roterar 15 procent snabbare än bilens faktiska hastighet. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Bridgestone		76,6 km/h	10
Pirelli		75,4 km/h	10
Continental		74,7 km/h	10
Petlas		67,2 km/h	8
Goodyear		61,2 km/h	6
Continental		59,9 km/h	5
Pirelli		59,2 km/h	5
Goodyear		58,7 km/h	5
Michelin		57,9 km/h	5
Michelin		56,1 km/h	4
Nokian		55,3 km/h	4
Nordman		54,3 km/h	3
Pirelli		54,0 km/h	3
Continental		53,8 km/h	2
Nokian		53,6 km/h	2
Kumho		53,2 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.

► En lång testdag börjar närma sig sitt slut på Björkvik Ring. Älgtestet sätter sina spår i underlaget!



► Symbolen med alptopp och snöflinga är en av två nyare märkningar som visar att det handlar om ett vinterdäck.



► Hur står det till med trycket, Ruben? Tydligt ganska bra med tanke på leendet.



► Linus "Luvan" Pröjtz lägger ytterligare ett varv till handlingarna.

ÄLGTEST



ÄLGTESTET PÅ barmark innebär enorma belastningar på såväl bil som däck. Samtidigt är det ett krav att kombinationen av däck och bil måste klara en manöver som detta – något

annat är otänkbart. Tanken på att bilen du färdas i får sladd, trots antisladdsystem, när du väjer för exempelvis en älg – den är skräckinjagande. För vad händer då? Jo, du riskerar att åka med sidan först in i en olycka vilket aldrig är bra. Snarare är det otroligt dåligt då krockzonerna längs bilens sidor är i det närmaste obefintliga. En bil är konstruerad för att möta krockvåld rakt framifrån eller bakifrån.

Därför är det med glädje vi konstaterar att årets uppställning av testdäck klarar sig genom konbanan utan att sladda ut med bakvagnen på testbilen. Man kan tro att en Volvo V60 aldrig ska sladda ut med bakvagnen, men antisladdsystemet arbetar med greppet som däckerna ger. Om greppet är borta, då blir det svårare för hjälpsystemet att jobba – eller hur?

Att vi slipper bakvagnskast och sladd är bra, men det betyder inte att alla däckerna uppträder på samma sätt. De tre olika däcktyperna positionerar sig tydligt från varandra och de allra flesta däckerna följer slaviskt samma mönster. Något däck sticker ut, men det återkommer vi till.

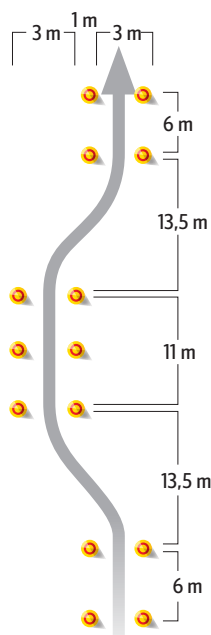
DE NORDISKA dubbfria däckerna har mjukast konstruktion och de ger bilen svampigast

uppträdande genom älgtestet. Det tydligaste karaktärsdraget är att föraren tvingas styra mer med ratten för att komma rätt i banan och att understyrningen, det vill säga att bilen vill fortsätta rakt fram i kraftens riktning trots att framhjulen vill svänga, är rejäl. Någon större känsla av grepp är det inte tal om men Michelin lyckas lite bättre än konkurrenterna med 72 km/h genom banan. Continental ContiVikingContact 7 är sämst av alla med 70 km/h, vilket trots allt inte är helt uselt.

DE DUBBADE däckerna är lite fastare i uppträdandet, men de rider å andra sidan lite ovanpå dubben. Understyrningen är inte lika rejäl, men greppet är trots det inte så mycket bättre. Det är först när vi lägger på de mellaneuropeiska dubbfria däckerna vi märker stor skillnad. Bridgestone Blizzak LM005 är bäst av alla och faktiskt bättre än det sommardäck vi använder som referens. Maxhastigheten blir 77 km/h för Bridgestone, ett mycket bra resultat som dessutom ger en helt annan känsla av grepp och kontroll än de flesta andra däckerna. Intressant är att mellaneuropeiska Petlas mest upplevs som ett nordiskt dubbfritt, mjukt och sävligt.

I VÅR normala testverksamhet av bilar kör vi alltid älgtestet med bilen fullastad – det gör vi inte i däcktesterna. Där är det tom bil med förare, inget mer. »

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



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

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Bridgestone	■	77 km/h	10
Continental	■	75 km/h	8
Pirelli	■	75 km/h	8
Continental	■	73 km/h	7
Kumho	■	73 km/h	7
Michelin	■	73 km/h	7
Petlas	■	73 km/h	7
Goodyear	■	72 km/h	6
Michelin	■	72 km/h	6
Nokian	■	72 km/h	6
Pirelli	■	72 km/h	6
Goodyear	■	71 km/h	5
Nokian	■	71 km/h	5
Nordman	■	71 km/h	5
Pirelli	■	71 km/h	5
Continental	■	70 km/h	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Hur viktig är egentligen komforten? Mycket viktigare än du kanske tror, hävdar vi.



KOMFORT & STABILITET



Sedan 2020 har vi delat upp komfort i de två bedömningsdelarna stabilitet samt stötdämpning/ljudkomfort. Anledningen är enkel. Varje gång du kör din bil påverkas du av hur däckerna presterar – i båda dessa grenar. Därför ska dessa kvaliteter, eller bristen på desamma, märkas mer i totalbetyget. Förändringen bygger också på att vi under årens lopp sett allt större skillnader mellan däckerna, skillnader som vi vill belysa ännu mer.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

Bridgestone Blizzak LM005 blir sammantaget testets mest komfortabla däck, vi ska spjälka upp resultaten en smula. Dessutom är det intressant att vi har alla tre däcktyperna representerade i toppen av resultatlistan. Extra kul att det är dubbade Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2

som sticker ut positivt. Ifjol kritiserade vi just det däcket för bland annat sämre stabilitet, men det märks tydligt att årets testdäck presterar på ett helt annat sätt. Mycket bra stabilitet, trevlig styrning och förvånansvärt bra ljudkomfort tillsammans med bra stötdämpning. Även Pirellis dubbade sticker ut på samma positiva vis.

GOODYEAR VISAR med den fina prestandan även hos sitt nordiska dubbfria däck att de verkligen kan bygga komfortabla däck. Tillsammans med nordiska dubbfria kollegan Continental ContiVikingContact 7 nosar de Bridgestone i hasorna, vilket är väldigt positivt. Det var inte särskilt länge sedan de nordiska dubbfria däckerna var extremt svampiga och rent ut sagt uselt uppträdande vad gäller stabilitet och i vissa fall även stötdämpning. Men dessvärre finns

det fortfarande nordiska dubbfria som inte alls uppträder så bra – nya Nokian Hakkapeliitta R5 sticker ut negativt genom sin dåliga stabilitet. Det går inte rakt på vägen, det reagerar märkligt vid kurvtagning och det är inte balanserat i sitt uppträdande. Däremot är det relativt bra stötdämpat och tyst.

SÄMST AV alla är dubbade Kumho Wintercraft Wi32 som är så långt ifrån balanserat vi kommer i det här testet. Med Kumho monterat förändras testbilens uppträdande radikalt. Volvo V60 kan vara en extremt trevlig långresekamrat med bra väguppträdande, men nu går den inte rakt på vägen och i kurvorna får vi styra lite fram och tillbaka – det byggs upp märkliga krafter i däck som ger bilen märkligt uppträdande. Utöver detta märks en extremt hög ljudnivå redan vid lägre hastigheter. Nej tack. »

5 RESULTAT: KOMFORT OCH STABILITET

Däck	Däcktyp	Stötdämpning och ljudnivå	Stabilitet	Poäng
Bridgestone	■	8	10	18
Continental	■	10	7	17
Goodyear	■	9	8	17
Goodyear	■	6	10	16
Pirelli	■	6	10	16
Michelin	■	7	8	15
Pirelli	■	8	7	15
Pirelli	■	7	7	14
Continental	■	7	6	13
Petlas	■	7	6	13
Michelin	■	7	5	12
Nokian	■	5	7	12
Nokian	■	7	4	11
Continental	■	6	3	9
Nordman	■	4	3	7
Kumho	■	1	3	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria ■ = Mellaneuropeiska dubbfria

SÅ GÖR VI KOMFORT- OCH STABILITETSMÄTNINGARNA

Komfort och stabilitet är de enda delarna av testet som är av rent subjektiv karaktär. 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 däcket stötdämpar samt hur mycket eller lite ljud det alstrar. Stabilitetsdelen handlar

om hur lugnt däcket går på vägen vid körning rakt fram samt hur det uppträder när vi svänger, hur mycket krafter som byggs upp i däcket och om det är lugnt och följsamt eller ryckigt och svårkontrollerat i normala hastigheter.

Genvägen till ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt betende, 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.

RULLMOTSTÅND



Begreppet rullmotstånd har återigen blivit stekhet, även på vintersidan och anledningen stavas räckvidd och bränsleeffektivitet. Om det går att minska rullmotståndet på en elbil så blir räckvidden längre. För fossildrivna bilar är matematiken enkel, det blir helt enkelt billigare per mil med lägre rullmotstånd och lägre förbrukning. Med ett skenande sopapris har det här aldrig varit mer aktuellt än just nu.

Årets testresultat sticker ut en hel del, allra mest genom att det mellaneuropeiska dubbfria däck Petlas rullar lättast. Med marginal dessutom. Med det sagt, det är svårt att acceptera det där däck. Som vinterdäck betraktat är det uselt och det finns inte mycket i Petlas prestanda som övertygar – förutom just det låga rullmotståndet. Det underkänns vid tester av vägegenskaper på is och märkligt nog även vid våtbromsning. Där borde det verkligen prestera då det säljs som ett mellaneuropeiskt däck, men icke. Vilket får oss att avråda från köp av Petlas Snowmaster W651. Det spelar ingen roll att det rullar lätt, det är inte säkert.

NORDISKA DUBBFRIA däck Goodyear UltraGrip Ice 2 är bäst av de däck som faktiskt uppträder som vinterdäck bör göra. Testmetoden bygger på färd i 70 km/h, förbrukningen kommer alltid att bli låg vilket tydligt syns i tabellen. Att köra en bensinbil på drygt 0,55 l/mil hör inte till vanligheterna alla gånger. Men det är snarare de procentuella skillnaderna mellan däckerna som är det intressanta, för de skillnaderna kommer att bli samma oavsett vilken bil däckerna rullar på. Om skillnaden är fyra procent så är det bara att räkna utifrån just din förbrukning för att se resultatet för dig.

För enkelhetens skull utgår vi från de data vi har, vilket innebär en skillnad på 5,3 procent mellan Petlas och

tyngst rullande Pirelli. Fem procent är inte överdrivet mycket, vi har sett betydligt större skillnader tidigare. Men med galopperande bränslepriser blir även en mindre skillnad ytterst kännbar. Med en förmodad livslängd på 3 000 mil och räknat på testets förbrukning blir skillnaden i drivmedelsåtgång 87,6 liter, eller 29,2 liter per 1 000 mil. Vilket motsvarar en kostnad på 1 665 kronor över 3 000 mil, eller 555 kronor per 1 000 mil (dagsnotering 95-oktanig bensin i Sverige 19,00 kr). För en elbil med räckvidd på 400 kilometer innebär fem procent mindre bränsleåtgång cirka 20 km längre räckvidd. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Petlas	■	0,5539 l/mil	10
Goodyear	■	0,5604 l/mil	8
Continental	■	0,5632 l/mil	7
Nokian	■	0,5669 l/mil	6
Bridgestone	■	0,5675 l/mil	6
Continental	■	0,5676 l/mil	6
Nordman	■	0,5682 l/mil	6
Kumho	■	0,5687 l/mil	6
Michelin	■	0,5718 l/mil	5
Continental	■	0,5723 l/mil	5
Pirelli	■	0,5726 l/mil	5
Nokian	■	0,5771 l/mil	4
Pirelli	■	0,5775 l/mil	4
Goodyear	■	0,5781 l/mil	4
Michelin	■	0,5818 l/mil	3
Pirelli	■	0,5831 l/mil	3

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

SÅ MÄTER VI RULLMOTSTÅND

Genom att koppla in oss på bilens datasystem och läsa av bränsleflödet mäter vi hur långt vi kommer på en given mängd bränsle där det räknas som mest – på vägen. Inte i en valmaskin i ett labb där dubbarna drags 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 däckerna mot varandra oavsett klasstillhörighet.

DÄCKMÄRKNING

SÅ TYDER DU

EU:s däckmärkning är utformad som en energimärkning på exempelvis kylskåp. Längre var vinteregenskaperna för vinterdäck undantagna från märkningen, men den 1 maj 2021 infördes nya märkningar.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Tidigare har skalan för rullmotstånd och våtgrepp varit A-G men är från den 1 maj 2021 A-E (A är bäst). Under



DÄCKMÄRKNINGEN!

en övergångsperiod kommer det att finnas däck märkta både på nya och gamla sättet. Du kan känna igen den nya märkningen på den nya QR-koden, som du kan scanna med din smarta telefon för mer information. Snögreppsmärkningen, även kallad alptopp/snöflinga, indikerar att däckets lag är godkänt som vinterdäck. Om däckets även har isgreppsmärkningen är däckets, enligt tillverkaren, anpassat för isiga vägar i Norden.



RULLMOTSTÅND

Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till E där A är effektivast. 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 E, dessutom med en färgskala från mörkblått (A) till ljusblått (E).

OMGIVNINGSLJUD

Ljutmärkningen på däck handlar om hur mycket däckets låter utanför bilen. Resultatet redovisas både med antalet decibel samt med skalan A-D.



**Michelin
X-Ice
North 4**

**Goodyear
UltraGrip
Ice Arctic 2**

**Pirelli
Ice Zero 2**

**Continental
ContiViking-
Contact 7**

**Goodyear
UltraGrip
Ice 2**

**Bridgestone
Blizzak
LM005**

Däcktyp						
	Dubbat	Dubbat	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt
Antar dubbar	256	190	192	-	-	-
Mönsterdjup	8,2 mm	9,9 mm	8,6 mm	7,6 mm	8,5 mm	8,0 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h
Vikt	11,4 kg	11,4 kg	10,9 kg	10,9 kg	10,1 kg	10,0 kg
Tillverklingsland	Ryssland	Polen	Ryssland	Tyskland	Polen	Ungern
Belastningsindex	98	98	98	98	98	98
Pris per styck	2 200 kr	1 900 kr	1 750 kr	2 200 kr	1 750 kr	1 900 kr
Pris fyra st inkl montering	10 000 kr	8 800 kr	8 200 kr	10 000 kr	8 200 kr	8 800 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	20	18	18	16	14	4
Snö	18	20	16	18	18	14
Våt väg	7	6	7	4	4	10
Torr väg	5	5	6	6	6	9

VÄGEGENSKAPER

Is	20	18	18	20	12	12
Snö	18	18	18	20	18	10
Våt väg	6	6	6	5	6	10
Vattenplaning	4	5	5	2	6	10
Älgttest	7	6	6	4	5	10

KOMFORT

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

RULLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	3	4	5	7	8	6
---------------------	---	---	---	---	---	---

Poängavdrag

Slutpoäng Kommentar

123

Michelin har tagit tydliga steg framåt under senare år och nu vinner dubbade X-Ice North 4 2022 års vinterdäcktest. Förvisso rullar det tyngre, men i övrigt har det inga större svagheter. Däremot greppar det bäst av alla på is, mycket bra på snö och är överlag ett bra däck.

122

Dubbade Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2 är ett av de skönaste däckerna att åka på i komforttestet och det plockar så när hem testsegern. Skillnaden gentemot Michelin är minsta möjliga och det är tydligt att även Goodyear lyckas leverera prestanda utan brister.

121

Pirelli Ice Zero 2 tappar lite vid snöbroms, men presterar fortfarande bra. Precis som Michelin och Goodyear har Pirelli en jämn och fin nivå helt befriad från prestationssvackor, precis så som ett bra däck ska prestera. Väldigt bra stabilitet dessutom.

119

Continental ContiVikingContact 7 tappar rejält vid vattenplaning och den bristen räcker för att utesluta detta i övrigt fantastiskt presterande däck från tätstriden. Vid vägegenskapstester på snö och is går CVC 7 bäst av alla däck, synnerligen imponerande.

114

Goodyear har jobbat en hel del med sina vinterdäck och resultatet på nordiska dubbfria UltraGrip Ice 2 syns tydligt. Det har helt enkelt inga allvarliga brister utan är väldigt skönt att åka på, det greppar hyfsat och klarar våta vägar bäst av de nordiska.

113

Bridgestone Blizzak LM005 går som tåget – förutom vid bromstester på is. Där är det riktigt dåligt. I övrigt ser vi ett typiskt mellaneuropeiskt uppträdande där fokus ligger på våta och torra vägar. Sammantaget det mest komfortabla däck.



Continental IceContact 3	Nokian Hakkapeliitta 10	Pirelli Ice Zero F Nordic	Continental WinterContact TS870	Nokian Hakkapeliitta R5	Pirelli Cinturato Winter 2	Michelin X-Ice Snow
						
Dubbat	Dubbat	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Nordiskt dubbfritt	Mellaneuropeiskt	Nordiskt dubbfritt
190	224	-	-	-	-	-
8,1 mm	9,0 mm	8,8 mm	8,7 mm	8,3 mm	8,8 mm	8,2 mm
T, 190 km/h	T, 190 km/h	H, 210 km/h	H, 210 km/h	R, 170 km/h	V, 240 km/h	H, 210 km/h
11,5 kg	11,4 kg	11,1 kg	10,4 kg	11,1 kg	10,0 kg	10,1 kg
Tyskland	Ryssland	Ryssland	Portugal	Finland	Rumänien	Kina
98	98	98	98	98	98	98
2 000 kr	2 200 kr	2 000 kr	1 800 kr	2 300 kr	1 600 kr	2 100 kr
9 200 kr	10 000 kr	9 200 kr	8 400 kr	10 400 kr	7 600 kr	9 600 kr
16	20	16	4	14	4	12
20	18	18	16	18	14	18
7	5	3	10	6	8	3
5	5	6	10	6	9	6
14	14	18	10	14	12	12
18	18	18	14	20	12	14
5	6	5	9	4	10	4
5	4	3	10	2	10	5
7	6	5	8	5	8	6
6	5	8	7	7	7	7
3	7	7	6	4	7	5
6	4	4	5	6	3	5

112

Continental IceContact 3 hittar inte riktigt det där isgreppet som krävs för att kunna utmana i toppen. Dessutom tappar det vad gäller komfort, vid stabilitetstesterna går det rent ut sagt uselt för det tyska däck. Trots det är det inte långt efter.

112

Nokian Hakkapeliitta 10 imponerar med bromsprestandan på is och snö, men det räcker inte för en topplacering. I övriga delar presterar det med okert, till slut landar det här på mittfältet. Stötdämpningen är sämre, ljudnivån hög och komforten blir lidande.

111

Nordiska dubbfria Pirelli Ice Zero FR imponerar på is och snö där det inte är långt efter testvinnaren. Men våta vägar är inte mammas gata för Pirelli och sammantaget märks vissa bekymmer på barmark. Ändå levererar det komfortegenskaper av det bättre slaget.

109

Mellaneuropeiska dubbfria Continental WinterContact TS870 presterar som väntat, med sämre uppträdande på is. Bromstesterna innebär ett bekymmer, men du ska inte köpa den här däcktypen för isprestandan. På barmark visar det sina styrkor.

106

Det vill sig inte riktigt för Nokians nya nordiska dubbfria Hakkapeliitta R5. Det fattas isgrepp samtidigt som det inte alls går särskilt bra vid vattenplanering eller vid tester på våt väg. Komforten, framförallt stabiliteten, innebär också en smärre besvikelse.

104

Pirellis mellaneuropeiska dubbfria går klockrent på våta vägar. Bäst både vid vattenplanering och vid test av vägegenskaper på vått. Med andra ord ett riktigt bra mellaneuropeiskt däck, men liksom både Bridgestone och Continental tappar det rejält på is.

97

Michelin X-Ice Snow underpresterar klart och tydligt vid främst istester. Greppet finns där inte och steget upp till exempelvis Continental ContiVikingContact 7 är enormt på just is. Både vad gäller vägegenskaper och bromsprestanda. Borde vara bättre.



**Nokian
Nordman 8**

**Petlas
Snowmaster
W651**

**Kumho
Wintercraft
Ice Wi32**

DUBBAT ÄR BÄST I TEST – MEN VAD ÄR BÄST FÖR DIG?

Årets stora vinterdäckstest rullar över mållinjen och en segrare är korad. Dubbade Michelin X-Ice North 4 klarar sig totalt sett bäst när vi räknar samman, men det ska sägas – marginalen ner till och med fjärdeplatsen och bästa nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 7 är extremt liten.

När vi räknar samman skiljer det lite här och lite där, men inget stort. Vi ser tre dubbdäck och det nordiska dubbfria i toppen och utvecklingen går stadigt framåt. Samtidigt kan ingenting ta ifrån Michelin X-Ice North 4 de fina egenskaper det visar upp. Som ett klassiskt vinterdäck är det svårslaget då is- och snögreppet är mycket bra samtidigt som stabilitet och komfort på barmark är riktigt bra. Det är kort och gott ett riktigt bra vinnardäck som gör bilen lättkörd och följsam, dessutom förvånansvärt tyst. Jämfört med dubbade konkurrenten Kumho Wintercraft Wi32, vars karaktär på dubbljud kan liknas med ljudet från en flygplansmotor, är Michelin definitionen av tyst. Fast ändå inte, de bästa dubbfria däckerna är klart tystare. Men det är intressant att största skillnaden vad gäller just ljud märks mellan olika dubbdäck – inte mellan de olika typerna av däck.

DET KAN råda brist på vissa däckmodeller samt vissa dimensioner under kommande vintersäsong. Dessutom kommer det att bli dyrt, i förra numret av Teknikens Värld gav däckbranschen ett unisont svar – räkna med runt 20 procent högre pris. Majoriteten av de nordiska dubbfria samt de dubbade däckerna tillverkas normalt sett i Ryssland, en tillverkning som nu står stilla på grund av kriget i Ukraina. Därav brist. Plus att allt har blivit dyrare. Råvaror, energi, transporter – därav högre pris. Vilket slår mot oss som konsument.

Vi byter ämne till elbilar, just i anslutning till de nordiska dubbfria däckerna. Vi avråder från användning av nordiska dubbfria däck på tyngre elbilar, låt oss säga från tjänstevikt på 2,3-2,4 ton. Vi har vid ett flertal tillfällen i vår biltestarverksamhet råkat ut för den kombinationen och det fungerar väldigt dåligt. Förvisso kan däckets enligt belastningsindex vara byggt för så tung bil, men mönstergummit kollapsar och gör färden extremt svampig – bilen förlorar sitt uppträdande. Någon lösning på det här ser vi inte just nu, i stället hänvisas denna biltyp oftast till mellaneuropeiska däck. Har du en liknande bil, men har en helt annan uppfattning? Hör av dig till mig på: linus.projtz@teknikensvarld.se!



Däcktyp			
	Dubbat	Mellaneuropeiskt	Dubbat
Antar dubbar	196	-	196
Mönsterdjup	9,1 mm	9,0 mm	9,1 mm
Hastighetsklass	T, 190 km/h	H, 210 km/h	T, 190 km/h
Vikt	11,4 kg	10,0 kg	11,0 kg
Tillverklingsland	Ryssland	Turkiet	Sydkorea
Belastningsindex	98	98	98
Pris per styck	1 800 kr	1 000 kr	1 300 kr
Pris fyra st inkl montering	8 400 kr	5 200 kr	6 400 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	14	4	10
Snö	16	16	16
Våt väg	4	1	4
Torr väg	5	7	5

VÄGEGENSKAPER

Is	12	2	8
Snö	14	14	12
Våt väg	3	7	2
Vattenplaning	3	8	2
Ålgttest	5	7	7

KOMFORT

Stötdämpning och ljudnivå	4	7	1
Stabilitet	3	6	3

ROLLMOTSTÅND

Bränsleeffektivitet	6	10	6
---------------------	---	----	---

Poängavdrag	-20	-10	
-------------	-----	-----	--

Slutpoäng

89

69

66

Kommentar

Återvunnen Nokianteknik räcker inte långt i årets vinterdäckstest. Nokian Nordman 8 tappar mark på de flesta punkter, både mot testtoppen och mot Nokian Hakkapeliitta 10. Medioker isprestanda och dåligt på barmark. Bättre på snö och rullar hyfsat lätt.

Detta var vid teststart det billigaste däck på den svenska marknaden. Det säljs som mellaneuropeiskt, men trots det är det underkänt vid både test av vägegenskaper på is (mer förståeligt) OCH vid broms på vått, vilket är obegripligt. Undvik!

Sydcoreanska dubbade Kumho presterar inte alls. Visst, det händer att det klarar sig okej i vissa delar – men det tappar fotfästet i så många andra att däck aldrig kommer i närheten av en vettig prestationsnivå. Nej Kumho, tillbaka till ritbordet.

Underkänt vid broms på våt väg samt vid vägegenskaper is!

Underkänt i stötdämpning och ljudnivå!