

**ALLT OM
BILEN**

Nr 22 • 10 okt 2013, årg. 66 • www.teknikensvarld.se

**ÅRETS
BÄSTA
VINTERDÄCK!**

TEST



Teknikens Värld

TEST

Sverige kombi

Nya VW Golf Sportscombi möter Toyota Auris och Ford Focus. Bara en är bäst!



ALLT OM NYA

BMW

M3

...och BMW M4

PROVKÖRD



Nya Peugeot 308

Snålare, lättare och snyggare. Vi är imponerade!

Dessutom!

SUZUKI SX4 S-CROSS • VOLVO V60 D4
• LANCIA THEMA • MERCEDES E 250
CAB • MINITEST: FÄLGRENGÖRING •
BEGTEST: SUBARU LEGACY

**VOLVOS
FRAMTID**

Exklusiv intervju med
Volvos chef för forskning
och utveckling

PROVKÖRD



NYA BMW X5

Vi skickar chefredaktör Frodin till ett lerhål i Kanada
för att provköra nya X5. Fågel, fisk eller mittemellan?

TEST



RÄTT DÄCK I VINTER!

Nya dubbdäcksregler ställer saken på sin spets när vi testar marknadens mest kompetenta utmanare. **Sju olika tillverkare ställer upp med tre däck var** och utgången är allt annat än given.

TEXT: LINUS PRÖJTZ • FOTO: PATRIK LINDGREN



VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ (till vänster)
Testförare och reporter hos
Teknikens Värld sedan snart 13
år och under de tolv senaste åren
har han varit ansvarig för magasinets
vinterdäcktester. Kör en del
racing, men testar bilar desto mer.

RUBEN BÖRJESSON (till höger)
Ruben föddes med en ratt i händerna
och har inte släppt den sedan dess.
Han har tävlat internationellt inom rally
och på senare tid kört en del racing.
Kort och gott en rattvidare av rang.
Erfaren.

Vinterdäckbranschen är satt i rörelse. Nya dubbegler ger helt andra förutsättningar samtidigt som gränsen mellan de nordiska och de centraleuropeiska dubbfria däckens bitvis suddas ut. Det är, så att säga, mycket på gång.

BLAND ÅRETS 21 testdeltagare märker vi fem helt nya produkter och totalt tio däck som vi aldrig tidigare testat. Givetvis är förra årets testvinnare med, vilket ger en bra referens om hur bra de nya utmanarna lyckats. Continental har varit synnerligen starka under väldigt lång tid, men nu kommer konkurrenterna på bred front.

Nokian går hårt ut och lanserar både ett nytt dubbat och ett nordiskt dubbfritt däckalternativ. Det dubbade däck är ett av testets mest intressanta nyheter då det verkligen drar de nya reglerna till sin spets.

Enkelt uttryckt säger reglerna att ett dubbdäck får ha max 50 dubbar per meter rullomkrets. Ett 205/55 R16-däck som vi testar har nästan precis två meters rullomkrets vilket innebär att det får ha max 100 dubbar. Fast Nokian Hakkapeliitta 8 har 190 stycken. Och det är enligt Nokian lagligt, hur märkligt det än låter.

Till de nya reglerna finns nämligen ett tillägg. Det säger att om däcktillverkaren kan garantera att deras däck inte förstör vägarna mer än ett däck med 50 dubbar per meter rullomkrets – då är det godkänt med fler

dubbar. För att däcktillverkarna ska kunna garantera detta har en speciell testmetod för vägsitage tagits fram, där ett speciellt underlag används.

Invecklat och förvirrande? Det är bara förnamnet.

SAMTIDIGT LANSEAR Michelin sitt nya X-Ice North 3 som har just 50 dubbar per meter rullomkrets och vi är synnerligen spända inför resultaten. Lika som för hur Pirellis dubbade klarar sig – kommer dubbarna att sitta kvar?

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

För två år sedan presterade deras dubbade däck testvinnande prestanda, men det tappade dubbar i en rasande takt. Nu är italienarna tillbaka med sitt nya Ice Zero – håller det hela vägen? Och vad händer bland de dubbfria? Var hittar man den smartaste kombinationen av vintergrepp och barmarksegenskaper?

MÅNGA FRÅGOR som kräver svar – och som kommer att få det på följande sidor. Välkommen till din guide i vinterdäcksdjungeln!

VINTERDÄCKTESTETS SEX RONDER

- 1 BROMSPROV** Världens viktigaste egenskap hos ett däck? Inte långt ifrån i alla fall och vi har testat på is, snö, vått och torrt..... **SIDAN 74**
- 2 VATTENPLANING** Finns det något mer förrädiskt än vattenplaning? Känslan av hjälplöshet är total men vi vet vilka däck som är bäst..... **SIDAN 76**
- 3 VÄGEGENSKAPER** Ett vinterdäck ska kunna uppföra sig bra på alla underlag och våra omfattande tester visar vilka som pallar trycket **SIDAN 78**
- 4 ÄLGTEST** Att klara sig helskinnad genom en snabb undanmanöver är långt ifrån självklart men med rätt däck har du större chans..... **SIDAN 80**
- 5 KOMFORT** Om du ska komma fram utvilad gäller det att däckarna är komfortabla, vilket inte alltid är fallet. Vi vet vilka som bullrar minst..... **SIDAN 82**
- 6 RULLMOTSTÅND** Lättrullande däck sparar dyra soppadroppar – välkommet med dagens soppapris. Men är det till priset av säkerhet? **SIDAN 84**

BROMSPROV



ATT DET har hänt mycket inom den dubbade delen av vinterdäcksvärlden råder det inga tvivel om, något som blir ännu tydligare vid första testerna. Det är bara dubbade däck i toppen och det har aldrig tidigare hänt. Fördelningen är extremt tydlig och vi kan utan problem säga att det har tagits rejäla kliv framåt prestandamässigt.

ALLRA BÄST är GoodYear, tätt följt av Bridgestone och Continental. GoodYears relativt nya dubbdäck presterade bäst bromsresultat redan ifjol, men det var mot ett helt annat motstånd. Nu är det marknadens absolut bästa däck på startlinjen, men prestandan är kvar. Ett starkt resultat.

Bästa icke dubbade däck blir nordiska dubbfria Pirelli ICE CONTROL som lyckas nafsade

sämsta dubbdäcken i hasorna. Generellt sett har de nordiska dubbfria däck det svårt på vått underlag vilket belyses bra av Pirelli-däcket. Med det svaga betyget 4 av 10 i våtbromsning hör det ändå till de bästa nordiska dubbfria.

Bästa centraleuropeiska dubbfria är Continental ContiWinterContact TS 850, förra årets testvinnare.

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: BROMSPROV

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
GoodYear		18	20	5	6	49
Bridgestone		20	16	6	6	48
Continental		16	20	5	6	47
Nokian		20	14	4	6	44
Michelin		14	16	6	7	43
Pirelli		16	14	6	6	42
Kumho		14	14	6	6	40
Pirelli		14	16	4	6	40
Continental		4	16	10	9	39
GoodYear		4	16	10	9	39
Kumho		4	18	8	7	37
Michelin		14	12	4	7	37
Nokian		12	14	3	7	36
Kumho		10	16	2	7	35
Michelin		4	12	9	10	35
Pirelli		8	10	9	8	35
Bridgestone		10	12	4	7	33
GoodYear		10	14	4	5	33
Bridgestone		4	12	9	8	33
Continental		10	14	1	7	32
Nokian		2	8	10	10	30

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Centraleuropeiska dubbfria



► Bromsprestanda är en av de absolut viktigaste egenskaperna i ett däck. Säkerhet framför allt.

FAKTA:

TRE DÄCKTYPER!

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

DUBBAT:

Däck främst med hastighetsklass T (190 km/h). Ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skön att ha i reserv.

Ett dubbdäck försämras snabbare än ett odubbdat när det slits eftersom dubbarna tappar skärpan.

- **Bridgestone Blizzac SPIKE 01** (128 dubbar)
- **Continental IceContact** (130 dubbar)
- **Goodyear UltraGrip Ice Arctic** (128 dubbar)
- **Kumho I'zen KW22** (130 dubbar)
- **Michelin X ice North 3** (96 dubbar)
- **Nokian Hakkapeliitta 8** (190 dubbar)
- **Pirelli Ice Zero** (130 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass Q, R och ibland även T och H. Vinteregenskaperna har utvecklats oerhört mycket bland premiummärkena det senaste årtiondet. De rullar tyst, lätt och är ett bra miljöval, men kan försämrastabiliteten på barmark och brukar ha svårt att prestera bra på våta vägar.

- **Bridgestone Blizzac WS 70**
- **Continental ContiVikingContact 5**
- **Goodyear UltraGrip Ice+**
- **Kumho I'zen KW31**
- **Michelin X ice XI3**
- **Nokian Hakkapeliitta R2**

CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt är det normala.

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 tvärusla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de. Men de är tysta, bra miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som sommardäck.

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

- **Bridgestone Blizzac LM-32**
- **Continental ContiWinterContact TS 850**
- **Goodyear UltraGrip 8**
- **Kumho I'zen KW 23**
- **Michelin Alpin**
- **Nokian WR D3**
- **Pirelli SnowControl**

► Våra vinterdäck visar på extrema skillnader vid vattenplaningstesterna.

VATTENPL.



**ÅRETS VATTENPLA-
NINGSRESULTAT** följer
samma mönster som vi är
vana vid. De centraleuro-
peiska däckerna klarar sig
bäst, de dubbade hittar vi

i mitten och de nordiska dubbfria är sämst. Anledningen till detta är de olika däcktypernas konstruktion där de centraleuropeiska vinner på sitt hårdare mönstergummi samt större vattenkanaler i mönstret. De är byggda för framför allt barmark och slask, där fungerar de mycket bra. På is och snö fungerar de betydligt sämre – i bästa fall.

*Bäst totalt är
Continental och
GoodYear, de spelar
i en liga för sig själva.*

ANING

DE NORDISKA dubbfria däckerna lider hårt av sitt mjuka mönstergummi. För att kunna leverera bra snö- och isprestanda krävs just ett mjukt mönstergummi samt otroligt många små gummielement som kan generera grepp mot det hala underlaget. Detta straffar sig på barmark då denna typ av däck inte klarar av att svälja lika mycket vatten i mönstret.

Bäst totalt är Continental och GoodYear, de spelar i en liga för sig själva. I andra änden av resultatlistan hittar vi Kumhos nordiska dubbfria som är testets enda däck att inte klara 60 km/h.

Vi ska även tillägga att ett bra vattenplanande däck även klarar slaskplaning bra.

TESTET KÖRS på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden för att förutsättningarna i underlaget inte ska skifta. 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.

2 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	80,5	10
GoodYear	■	79,9	10
Bridgestone	■	75,2	8
Michelin	■	75,2	8
Nokian	■	75,0	8
Kumho	■	73,9	7
Kumho	■	73,4	7
Pirelli	■	71,0	6
Pirelli	■	68,8	5
Michelin	■	68,5	5
Bridgestone	■	67,4	5
Continental	■	66,7	5
GoodYear	■	65,6	4
GoodYear	■	65,6	4
Bridgestone	■	64,6	4
Nokian	■	63,1	3
Pirelli	■	62,4	3
Continental	■	61,6	2
Michelin	■	61,2	2
Nokian	■	60,4	2
Kumho	■	59,1	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Centraleuropeiska dubbfria

Vilka däck ska jag ha?

Vilken däcksort 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: Nordiska eller centraleuropeiska dubbfria.

? ...kör mycket i Norrlands inland där vägarna är snö- och isbelagda i stort sett hela vintern?
SVAR: Du ska ha dubbat.

? ...kör mycket och långa sträckor på de stora vägarna. Det är nästan alltid bart och snöar det så blir det snabbt slask och blött?
SVAR: Du ska ha centraleuropeiska.

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
SVAR: Du ska ha centraleuropeiska eller nordiska, odubbat alltså.

? 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



I OCH MED de nya dubbreglerna så kunde vi utgå från att det skulle hända en del inom segmentet, men inte ens vi var

beredda på detta.

Av testets sju dubbdäck så är fyra nya för säsongen; Bridgestone, Michelin, Nokian och Pirelli. Bara det är smått unikt. Men sättet som de dubbade däck har lyft sig prestandamässigt är grymt imponerande. Vid tidigare års tester så kunde resultatlistan bli lite uppblandad, men nu är det en extremt tydlig fördelning. De sju dubbade däck återfinns bland de åtta bäst presterande däck, bara Nokians nya nordiska dubbfria däck klarar av att slå sig in bland de dubbade.

BÄST TOTALT är Pirellis dubbade däck och det är skönt att konstatera att alla dubbbproblem som vi upplevde med Pirellis däck vid testerna för två år sedan är som bortblåsta – nu sitter alla dubbar kvar genom hela testet. Samtidigt levererar det italienska däck en prestandanivå som ligger snäppet över alla de andra. Okej, på våt väg ger det inte samma sommar-däckslika prestanda som vissa av de centraleuropeiska däck levererar. Men det är tryggt och säkert och blir därmed bästa dubbdäck. När vi lägger till testets bästa uppträdande på både is

och snö så är totalsegern i avdelningen Vägegenskaper självklar.

Nokians nya Hakkapeliitta R2 sätter en ny nivå för vad ett nordiskt dubbfritt däck ska klara av och Pirellis centraleuropeiska däck är det enda som når upp till en vettig vinternivå. Vad som har hänt med Continentals utmanare vet vi inte, men det presterar inte som det brukar.

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 förhållandena brukar vara stabila, så bjuder vintervägarna i vårt avlånga land på alla typer av underlag.

Alla däck bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt av jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller centraleuropeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Vidsel strax norr om Älvsbyn i norra Sverige. Våttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad väta, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinter-egenskaperna högre.



► Våta vägar; en dans på rosor eller rent skrämmande. Allt beror på däck.

3 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Pirelli		20	20	6	46
Continental		18	18	4	40
Nokian		16	18	4	38
Nokian		16	18	3	37
Michelin		14	16	5	35
Bridgestone		14	16	4	34
GoodYear		16	14	4	34
Kumho		16	14	4	34
Continental		14	16	3	33
Pirelli		12	10	8	30
Bridgestone		14	14	1	29
Michelin		12	14	3	29
Pirelli		12	14	3	29
GoodYear		12	12	3	27
Kumho		12	14	1	27
Michelin		8	10	8	26
Continental		8	8	9	25
GoodYear		8	8	9	25
Kumho		8	10	7	25
Nokian		6	6	10	22
Bridgestone		4	8	9	21

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Centraleuropeiska dubbfria



► Ett bra vintergrepp gör bilkörningen till ett nöje även under den kalla delen av året.

FAKTA:

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

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Underbart! När marknaden svämmar över av nyheter, då förväntar vi oss stora steg framåt och det är precis vad som har hänt i år. Prestationsnivån i vägegenskapstesterna hos testets bästa däck, dubbade Pirelli, är uppfriskande hög. Samtidigt levereras ett säkert uppträdande och det tål verkligen att upprepas – det enda som är bättre än mycket grepp är ännu mer grepp!

Trots att det skiljer radikalt i antalet dubbar i däckerna så blir skillnaden i totalresultat bland övriga dubbdäck inte särdeles stor. Bridgestone, GoodYear, Kumho och Michelin utgör en enda klump prestationsmässigt, vilket är synnerligen intressant. Michelin har 96 dubbar i sitt däck, men de övriga tre har 128 eller 130 dubbar i sina – fast prestationen är snarlik.

VÅTT UNDERLAG

På vått tar Pirelli ett tydligt grepp runt klassen och visar tydligt att de kan mer än alla de andra. Resultatet är inte långt efter de sämsta centraleuropeiska dubbfria däckerna, ett betyg som definitivt innebär ett fall framåt för dubbdäcken. Nu ska bara övriga tillverkare hitta in på samma väg som Pirelli.

Nokians nya Hakkapeliitta 8 klarar sig mycket bra på is och snö, men däckets med 190 dubbar står sig slätt på vått underlag.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Med sitt nya Hakkapeliitta R2 har finska Nokian tagit ett tydligt steg framåt och kört ifrån sina konkurrenter i klassen – både på snö och is. Däcket lyckas bygga mer grepp som alltid är bra att ha, men samtidigt ger det ett harmoniskt uppträdande som är lätt att kontrollera i alla situationer.

Skillnaderna mellan övriga sex utmanare är förbluffande små och många av däckerna presterar näst intill exakt likadant. Sämst sammantaget på snö och is blir GoodYear, ett däck som vann hela vårt vinterdäcktest för bara några år sedan. Steget upp till Nokian är tydligt, men till övriga är skillnaden minimal.

VÅTT UNDERLAG

Historiskt sett har de nordiska dubbfria däckerna alltid det svårt på vått underlag. Anledningen är däcktypens konstruktion med mjukt mönstergummi samt det hårt sajpade mönstret som inte klarar av att svälja några större mängder vatten. Dessvärre har det inte hänt något nämnvärt på den här punkten och så länge industrin arbetar vidare med samma verktygslåda och ingredienser så kommer våtgrepp att vara en utopi för nordiska dubbfria däck. Bridgestone och Kumho är sämst i testet, övriga fem nordiska dubbfria presterar på samma nivå.

CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Ännu en gång är det Pirelli som sticker ut med en prestationsnivå på snö och is som ingen annan i klassen klarar av att rå på. Michelin är lika bra på snö, men på is är skillnaden stor till det italienska däckets fördel.

När prestationsnivån höjts i övriga klasser, då verkar det som att utvecklingen stått lite stilla bland de centraleuropeiska. Med stor säkerhet beror detta på att utvecklingsfokus lagts på övriga däcktyper, men det spelar ingen roll. Här behövs en uppräckning för att svenska behov på allvar ska uppfyllas.

VÅTT UNDERLAG

Vått underlag är mammas gata för de centraleuropeiska däckerna, som presterar näst intill på samma nivå som somrardäck. Ett fast, tryggt och säkert uppträdande med stora mängder grepp är egenskaper som utmärker i stort sett alla testdäck i den här klassen. Bäst är Nokian som på allra bästa vis lyckas kombinera en hög greppnivå med trygga och förlåtande egenskaper.

ÄLGTEST



ÅRETS TESTRESULTAT är med sin resultatmässiga topp och botten ingenting som sticker ut, men när man skärskådar resultaten så märks en tydlig

trend mitt emellan. Och ännu en gång är det dubbdäcken som står för en positiv överraskning. Istort sett hela segmentet har tagit ett litet kliv framåt jämfört med övriga däcktyper och det är synnerligen positivt. Dubbdäcken har aldrig varit särdeles vassa på barmark, men årets resultat visar att det går att förbättra.

BÄST TOTALT var inte alls oväntat de central-europeiska dubbfria däckerna med likvärdiga prestanda för Bridgestone, Goodyear, Michelin, Nokian och Pirelli. Det är inte bara maxhastigheten genom älgtestet som är densamma, även uppträdandet är näst intill identiskt. Vid gränsen för vad däckerna klarar av så går framvagnsgreppet förlorat vilket resulterar i så kallad understyrning. Bilen styr fortfarande, men greppet räcker inte till för att hålla bilen inom banan. Detta beteende är alltid att föredra framför att bakvagnen börjar sladda iväg. Tack och lov upptäcker vi inga allvarliga fall av bakvagnssladdar hos något av testdäckerna.

Bästa dubbade är Bridgestone och bästa

nordiska dubbfria är Goodyear.

Älgtestet körs på vårt testflygfält, bilden är dock tagen vid ett annat tillfälle.

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Bridgestone	■	67	10
Goodyear	■	67	10
Michelin	■	67	10
Nokian	■	67	10
Pirelli	■	67	10
Continental	■	66	9
Goodyear	■	66	9
Bridgestone	■	65	8
Continental	■	65	8
Continental	■	65	8
Goodyear	■	65	8
Kumho	■	65	8
Kumho	■	65	8
Michelin	■	65	8
Michelin	■	65	8
Pirelli	■	64	7
Pirelli	■	64	7
Bridgestone	■	63	6
Nokian	■	63	6
Nokian	■	63	6
Kumho	■	62	5

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Centraleuropeiska dubbfria

FAKTA: Teknikens Världs älgtest

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

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

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

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





► Skillnaderna mellan bästa och sämsta däck har krympt radikalt under de senaste fem åren.



KOMFORT



ATT SÄGA att en specifik däcktyp är mer komfortabel än en annan, det går bara inte. Kolla på våra resultat från körningar på svenska vägar ute i verkligheten – den röda tråden saknas. Visst, de centraleuropeiska däckerna visar sig vara bäst, men vi hittar även Kumhos utmanare näst sist.

DE NORDISKA dubbfria däckerna brukar med sin mjukare mönsterkonstruktion klara sig riktigt bra, vilket även är fallet i år. Men inte alla, ett par av däckerna ligger nere i botten. Och här hittar vi ett märkligt resultat. Nordiska dubbfria Continental ContiVikingContact 5 var vid förra årets vinterdäcktest bäst av alla däckerna i just komfortdelen, men den prestationen klarar däckerna inte av att upprepa. En snabb blick tillbaka till anteckningarna efter förra årets tester visade på ett däck som hanterade vägens ojämnheter bra och som levererade en fin ljudkomfort tillsammans med bra riktningss stabilitet. Enkelt uttryckt

har det mesta blivit sämre, framför allt stötkomforten. Vägens ojämnheter märks mycket tydligare.

MEST KOMFORTABELT i testet är Michelins centraleuropeiska dubbfria tätt följt av Continentals och Nokians däck från samma grupp.

Sämst är Kumhos dubbade, men även märkets centraleuropeiska utmanare saknar bra komfortprestanda. Bägge däckerna är hårda, det stöter i bilen mest hela tiden och ljudnivån är hög.

Liksom i alla andra deltester jämförs däckerna mot varandra oavsett klasstillhörighet.



► Körning, körning och lite mer körning. Det blir många mil...

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Michelin	Centraleuropeiska dubbfria	10
Continental	Centraleuropeiska dubbfria	9
Nokian	Centraleuropeiska dubbfria	9
Bridgestone	Centraleuropeiska dubbfria	8
Michelin	Nordiska dubbfria	8
GoodYear	Dubbade	7
Kumho	Dubbade	7
Pirelli	Dubbade	7
Continental	Dubbade	6
Nokian	Dubbade	6
Pirelli	Centraleuropeiska dubbfria	6
GoodYear	Dubbade	5
GoodYear	Centraleuropeiska dubbfria	5
Michelin	Dubbade	5
Nokian	Dubbade	5
Pirelli	Dubbade	5
Bridgestone	Dubbade	4
Continental	Dubbade	4
Bridgestone	Dubbade	3
Kumho	Centraleuropeiska dubbfria	2
Kumho	Dubbade	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Centraleuropeiska dubbfria



Kör grönt även på vintern!

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

1 Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning.

2 Kör en kort bit på ettans växel, bara några billängder. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 varv, 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. Jämn 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 varv. När du kommer ner dit i med lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.

4 Öka på farten lite i nedförsbackarna och låt farten sjunka uppför. Runt 70 kilometer i timmen är den mest ekonomiska hastigheten.

5 Pumpa däcken. Gärna 0,2 till 0,5 bar (0,2 - 0,5 kg/cm²) mer än biltillverkarens rekommendationer. Takbox och skidställ skall monteras av när de inte används. Vålservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.



► Äntligen får Ruben hänge sig åt sin passion – att mäta dubbutstick!



► Linus slänger ett getöga på väderförutsättningarna.



► Rätt däcktryck är a och o. Var det länge sedan du kollade?



► Skillnaderna mellan lättast och tyngst rullande däck i testet är enorm.

RULLMOTSTÅND



ÅRETS VINTERDÄCK-TEST uppvisar enormt stora skillnader mellan däck, skillnader som antingen kan hjälpa dig eller drabba dig ekonomiskt. Helt beroende på vilket däck du väljer.

Lättast rullande däck är nya Nokian Hakkapeliitta R2, knappast en överraskning. Den finska däcktillverkarens nordiska dubbfria däck rullar alltid lätt och när vi testar så skiljer det nästan en hel deciliter per mil till tyngst rullande Kuhmo I'zen KW 23, den koreanska utmanarens centraleuropeiska alternativ.

Med de uppmätta förbrukningssiffrorna innebär det att Kumho-däcket drar 99,4 liter mer bränsle per 1 000 mil det körs, vilket med ett bensinpris på 14,50 kronor per liter motsvarar 1 441,3 kronors högre driftkostnad. Eller drygt 1,44 kronor extra kostnad per mil. Dessutom blir miljöpåverkan större.

OM VI räknar med en årlig total körsträcka på 2 000 mil så borde vinterdelen, enligt vårt antagande, ligga på runt 750 mil. Om vi sedan räknar med att däckerna rullar fyra vintrar, totalt 3 000 mil, så blir kalkylen ännu jobbigare för den som valt fel däck. Det

tungrullande däck drar enligt beräkningen 298,2 liter mer bränsle till en kostnad (enligt dagens bensinpris) av 4 323,9 kronor. Så nog är det värt att beakta rullmotståndet innan ett köp, inte minst om du försöker hitta ett billigt däck att köpa. Glöm då inte att räkna på hela ägandekostnaden – visst är den uppseendeväckande?!

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att mäta rullmotstånd i en maskin inomhus. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubbarna ur testdäcken, men detta arbetssätt var inte unikt för oss. Detta är den metod som däckbranschen har accepterat och använts sig av i årtal. Men för snart fem år sedan började tekniska dörrar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det verkligen räknas – bakom ratten ute på vägen. Genom att koppla in oss på bilens datasystem kan vi mäta den verkliga bränsleförbrukningen mellan givna punkter. I år gjorde väder och vind att en mätning i vintermiljö var omöjlig, i stället gjordes mätningen på barmark senare under säsongen. Ute i verkligheten. Och liksom i alla andra deltester jämförs däckerna mot varandra oavsett klasstillhörighet.

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	■	0,6836	10
Continental	■	0,6882	10
Goodyear	■	0,7032	9
Goodyear	■	0,7064	9
Continental	■	0,7112	8
Pirelli	■	0,7122	8
Bridgestone	■	0,7192	7
Pirelli	■	0,7192	7
Michelin	■	0,7256	7
Michelin	■	0,7298	6
Kumho	■	0,7302	6
Nokian	■	0,7310	6
Michelin	■	0,7400	5
Goodyear	■	0,7405	5
Bridgestone	■	0,7420	5
Pirelli	■	0,7474	4
Kumho	■	0,7482	4
Nokian	■	0,7618	3
Bridgestone	■	0,7744	2
Continental	■	0,7818	1
Kumho	■	0,7830	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Centraleuropeiska dubbfria

Fem tips om vinterdäck

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

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

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

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

5 Förr var det tillåtet att köra på sommar- däck trots vinterväglag om man var på väg till eller från utlandet. Den regeln är numera borttagen.

FAKTA:

SÅ TYDER DU DEN NYA DÄCKMÄRKNINGEN!

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

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller sommar- däck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däckerna fungerar på vinterväglag. Ett däck som fungerar bra på vått kan vara helt förkastligt på is och snö – men de bristerna finns i dagsläget inte redovisade på däckmärkningen. Det är ett bekymmer som däckbranschen i Norden försöker lösa, men det går riktigt trögt och en kompletterande märkning är inte aktuell förrän tidigast 2016.



RULLMOTSTÅND

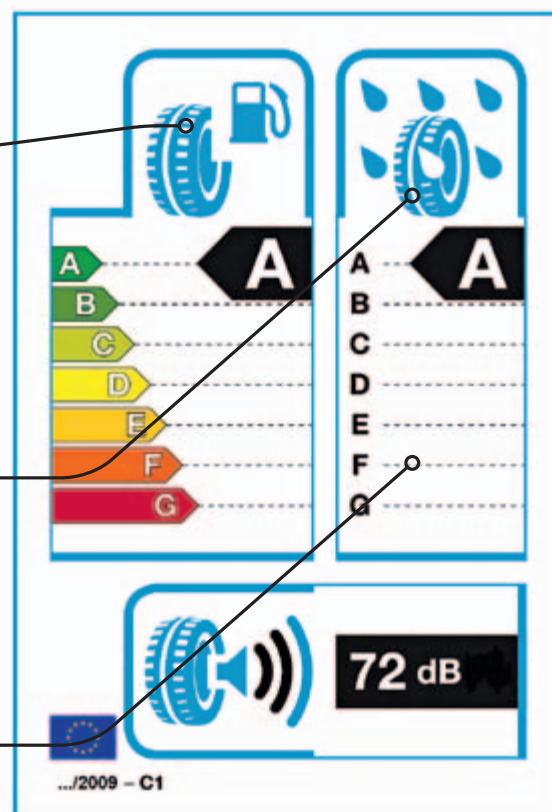
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

VÅTEGENSKAPER

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

OMGIVNINGSLJUD

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





**Continental
ContilceContact**



**GoodYear
UltraGrip Ice
Arctic**



Pirelli Ice Zero



**Bridgestone
Blizzak
SPIKE-01**



**Michelin X-ice
North 3**



Nokian Hakkapeliitta 8

Däcktyp

■ Dubbade

■ Dubbade

■ Dubbade

■ Dubbade

■ Dubbade

■ Dubbade

Hastighetsklass

T

T

T

T

T

T

Vikt

9,5 kg

9,9 kg

8,8 kg

10,7 kg

9,3 kg

9,2 kg

Pris

1 413 kr

1 170 kr

1 249 kr

1 199 kr

1 259 kr

1 239 kr

BROMSEGENSKAPER

Is

16

18

16

20

14

20

Snö

20

20

14

16

16

14

Vätt

5

5

6

6

6

4

Torrt

6

6

6

6

7

6

VÄGEGENSKAPER

Is

18

16

20

14

14

16

Snö

18

14

20

16

16

18

Vätt

4

4

6

4

5

4

Vattenplaning

5

4

5

5

5

3

Ålgttest

8

8

7

8

8

6

Komfort

6

5

5

3

5

5

Rullmotstånd

8

9

4

5

7

6

Totalt

114

109

109

103

103

102

Omdöme

För tredje året i rad är Continental ContilceContact med i toppen av vårt test, snacka om stabil prestanda. Men vad som är ännu mer positivt är att Continental, trots tidigare framgångar, inte har låtit däck stå stilla i utvecklingen. Till i år märks markant förbättrad komfort med betydligt lägre ljudnivå - trots likvärdigt dubbutstick.

Näst intill full pott i bromsproverna är bara en av fördelarna med GoodYear UltraGrip Ice Arctic, det dubbade däck som introducerades till förra säsongen. En jämn, hög och fin prestationsnivå ger dig ett säkert däck som både går hyfsat komfortabelt och som rullar förbluffande lätt. Med den extra dubbsäkerheten när den behövs.

Pirelli har lyft sig enormt! För två år sedan anade vi en testvinnare, men redan tidigt i testet började däck tappa sina dubbar. Detta beteende är tack och lov nu borta och det italienska dubbdäcket presterar grymt bra vinterprestanda och är dessutom bästa dubbdäck på våt väg. Att det rullar så tungt drar ner betyget.

Konkurrensen bland dubbdäcken är stenhård och Bridgestones nya Blizzak Spike-01 är definitivt en vass utmanare. Steget upp till vinnande Continental är inte stort, snarare så tappar Bridgestone lite här och lite där. Det mest märkbara negativa med Spike-01 är den dåliga komforten samt att däck rullar förhållandevis tungt.

Michelin är testets enda däck som följer de nya dubbreglerna till punkt och pricka, vilket dessvärre märks i sämre isprestanda. Men totalresultatet är ändå ett kliv i rätt riktning då X-ice North 3 levererar en prestanda utan egentliga svackor. Komforten är godkänd för att vara ett dubbdäck, liksom rullmotståndet.

Nokian har satsat stenhårt på undantaget till de nya dubbreglerna, nya Hakkapeliitta 8 har hela 190 dubbar per däck vilket kan jämföras med Michelin 96! och visst är isgrippet grymt bra vid bromstesterna, men det enbart bygger ingen testvinnare. Vinterprestanda är mycket fina, men vätegenskaperna är klart sämre.



Nokian Hakka-peliitta R2

Michelin Alpin

GoodYear UltraGrip 8

Pirelli ICECONTROL

Pirelli Snow-Control Serie 3 Winter 210

Continental ContiWinter-Contact TS 850

Kumho I'zen KW22

Continental ContiViking-Contact 5

Nordiska dubbfria

Centraleuropeiska dubbfria

Centraleuropeiska dubbfria

Nordiska dubbfria

Centraleuropeiska dubbfria

Centraleuropeiska dubbfria

Dubbade

Nordiska dubbfria

R

T

H

T

H

T

T

T

9,2 kg

8,6 kg

8,0 kg

9,8 kg

9,2 kg

8,3 kg

10,8 kg

9,3 kg

1 221 kr

982 kr

1 098 kr

1 134 kr

930 kr

1 039 kr

1 222 kr

1 199 kr

12

4

4

14

8

4

14

10

14

12

16

16

10

16

14

14

3

9

10

4

9

10

6

1

7

10

9

6

8

9

6

7

16

8

8

12

12

8

16

14

18

10

8

14

10

8

14

16

3

8

9

3

8

9

4

3

2

8

10

3

6

10

7

2

6

10

10

7

10

9

5

8

6

10

5

7

6

9

1

4

10

6

5

8

7

1

4

10

97

95

94

94

94

93

91

89

Nokian har varit flitiga och introducerar även ett nytt nordiskt dubbfritt till årets säsong. Och nya Hakka-peliitta R2 sätter en ny norm för hur mycket vintergrepp däcktypen ska leverera. Det nya däcket följer den finska traditionen och rullar lättast i hela testet, men våta vägar är ingen favorit. Vilket dessvärre gäller för alla däck i klassen.

Michelin Alpin är ett klassiskt centraleuropeiskt däck med prestanda därefter. Med andra ord är vinterprestanda sämre och våt- samt torrprestanda näst intill sommardäckslika. Michelin Alpin är testets mest komfortabla däck och precis som förväntat så håller det riktigt hög klass i våttesterna. Bromsprestanda på is är däremot usel.

GoodYear UltraGrip 8 har riktigt bra bromsprestanda på snö, det måste vi erkänna. I övrigt följer det samma mönster som Michelin Alpin, det vill säga att däckets funktioner fungerar riktigt bra på våta och torra vägar, men desto sämre under vinterförhållanden. Dessutom är komforten sämre i UltraGrip 8 och däckets rullar förhållandevis tungt.

Nordiska dubbfria Pirelli ICECONTROL levererar riktigt bra bromsprestanda på snö- och isvägar. I övrigt följer det samma mönster som nya Nokian Hakka-peliitta R2, det är bra på vintervägar men sämre på vått och torrt. Samtidigt visar det också problemen för däcktillverkarna. Att få till ett nordiskt dubbfritt på alla underlag klarar ingen.

Den centraleuropeiska klassen har blivit ett riktigt getingbo, med en ny kompetent spelare i form av Pirelli SnowControl Serie 3 Winter 210. När utmanarna från övriga däckklasser nu spännt bågen och erbjuder ännu bättre vinterprestanda – då hänger Pirellis centraleuropeiska på. Det tappar på våta vägar, men är ändå godkänt.

Före detta testvinnaren Continental ContiWinterContact TS850 presterar inte alls som vi är vana vid. Prestanda vid snöbroms är mycket bra, men övriga vinteregenskaper är inte längre tillräckliga. Barmarksegenskaperna däremot är klockrena, men den fina balansen mellan is/snö och vått/torrt är försvunnen. Dessutom tungrollande.

Kumho I'zen KW22 visar med sin prestationsnivå att det inte alls ligger i samma klass som övriga dubbdäck – och som vinterdäck betraktat är det en ytterst medioker upplevelse. På is och snö fungerar däckets helt okej, men komforten är usel, däckets rullar tungt och sammantaget lämnar Kumho dessvärre mycket i övrigt att önska.

Lagom till nästa säsong så kommer Continental att presentera sin ersättare till sitt nordiska dubbfria ContiVikingContact 5 – en välkommen nyhet när den kommer. Vårt testdäck kryddar klart godkända snö- och isegenskaper med riktigt dåliga barmarksprestanda – inte minst på våta vägar. Men det rullar lika lätt som Nokian.



**GoodYear
UltraGrip Ice+**



**Michelin X ice
X13**



**Kumho I'zen
KW31**



**Bridgestone
Blizzak WS 70**



**Bridgestone
Blizzak LM-32**



Nokian WR D3



**Kumho I'zen
KW 23**

Däcktyp	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Centraleuro-peiska dubbfria	Centraleuro-peiska dubbfria	Centraleuro-peiska dubbfria
Hastighetsklass	T	H	R	T	H	H	H
Vikt	8,9 kg	8,8 kg	9,6 kg	10,4 kg	9,3 kg	8,0 kg	9,2 kg
Pris	1138 kr	1247 kr	906 kr	1126 kr	960 kr	849 kr	683 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	10	14	10	10	4	2	4
Snö	14	12	16	12	12	8	18
Vätt	4	4	2	4	9	10	8
Torrt	5	7	7	7	8	10	7

VÄGEGENSKAPER

Is	12	12	12	14	4	6	8
Snö	12	14	14	14	8	6	10
Vätt	3	1	1	1	9	10	7
Vattenplaning	4	2	1	4	8	8	7
Älgtest	9	8	8	6	10	10	8
Komfort	7	8	7	4	8	9	2
Rullmotstånd	9	5	6	7	2	3	1

Totalt	89	87	84	83	82	82	80
--------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Omdöme

För några år sedan stod GoodYear UltraGrip Ice+ som totalvinnare i vårt vinterdäcktest, men inte nu längre. Vilket är ett tydligt tecken på hur snabbt utvecklingen går i branschen. UltraGrip Ice+ klarar sig godkänt på snö och is, men våta vägar är rejält svårt för GoodYear. Fördelarna är bra i älgtest, komfort och att det rullar lätt.

Michelin följer mal-len för hur nordiska dubbfria däck presterar med sitt X-ice X13. Snö- och isvägar klarar det bra, men det är de där våta vägarna som sätter käppar i hjulen. När vi testar väguppträdande på våtbanan är X-ice sämst av alla och uppmätta prestanda vid vattenplaningstesterna är näst sämst. Men det är komfortabelt.

Nordiska dubbfria Kumho I'zen KW31 visar sin styrka på främst snövägar där det koreanska däckets hör till testets bättre hälft. Även i älgtestet visar det ett tryggt, sammanhållet uppträdande. Komforten är det inga större fel på, men vart tog barmarksegenskaperna vägen? Usla bromsprestanda och generellt osäkert på våta vägar.

Nordiska dubbfria Bridgestone Blizzak WS70 klarar inte heller av att ge prestanda som balanserar snö/is och vått/torrt på ett vettigt sätt. Problemet är, som för de flesta andra nordiska dubbfria att mönstergummit är alldeles för mjukt, vilket i slutändan gör vätegenskaperna riktigt dåliga. Rullar hyfsat lätt.

Bridgestone Blizzak LM-32 följer den klassiska mallen för däcktypen – dåligt på vinterväg och bra på vått/torrt. Tillsammans med Nokian WR D3 presteras det bästa älgtestresultatet, men sammantaget är det för många svackor i prestanda-kurvan. Inte minst rullmotståndsmå-sigt, bara Kumho KW 23 rullar tyngre.

Det blir tydligt direkt att Nokian WR D3 inte alls är byggt för vintriga snö- och isvägar. Titta på resultatet, Nokian ligger i topp på nästan alla barmarkstester, men presterar samtidigt testets lågvatten-märke när det gäller snö- och isprestanda. Dessutom rullar det riktigt tungt, vilket är märkligt då Nokian brukar rulla lätt.

Centraleuropeiska Kumho I'zen KW 23 plockar många poäng genom bra snöprestanda, men är inte alls lika bra på is. Det extra vintergreppet som det ändå har är ett resultat av mönstrets utseende som i sin tur gör däckets lite mjukare. Detta gör i sin tur att barmarksegenskaperna blir sämre än för de flesta andra i gruppen.



Sammanfattning

Dubbdäcken får sin revansch

REGLER ÄR till för att följas. Men de nya dubbreglerna – vad är det egentligen för knas? Först säger man att ett dubbdäck ska ha max 50 dubbar per rullomkretsometer. I vår testade dimension 205/55 R16 innebär det knappt 100 dubbar på ett helt däck, regler som Michelin är ensamma om att följa.

För det finns ett tillägg till reglerna som säger att du i princip får ha hur många dubbar som helst i ditt däck – så länge du som tillverkare, genom ett specifikt test, kan bevisa att din produkt inte skadar vägen mer än vad ett däck med 50 dubbar per rullomkretsometer gör. Övriga tillverkare i testet utgår från undantaget när de erbjuder sina produkter. Eller rättare sagt, då de nya reglerna gäller från den 1 juli 2013 och alla testdäcken är tillverkade före det datumet, så gäller reglerna inte alls för våra testade däck.

Detta är extremt förvirrande. Och vad innebär det för dig? Egentligen ingenting. För din del, som däckkonsument, handlar det bara om att få tag i däck som på allra bästa sätt möter dina behovskriterier.

Om det innebär 96 eller 190 dubbar låter vi vara osagt, men årets vinterdäcktest visar på en verklighet som vi inte har sett på mycket länge. En verklighet där dubbdäcken cementerar sig i toppen på testet.

Continental ContiIceContact plockar hem ännu en seger efter en stenhård kamp med bland annat klart bättre komfort än tidigare.

EN ANNAN positiv upplevelse är det dubgade däck från Pirelli. För två år sedan var Pirellis dubbdäck på god väg att vinna hela testet, men däckets tappade dubbar i sådan takt att vi inte hade något val – vi lyfte

ut däck ur testet. Nu är det tillbaka och presterar testets bästa vinteregenskaper tillsammans med ett i övrigt klart balanserat uppträdande. Med alla dubbarna i behåll!

ÅRETS TEST är till brädden fyllt av marknadens bästa vinterdäck från de största tillverkarna. Och då premiumdäck kostar skjortan, så ska de prestera därefter.

I många deltester är det jämnt, rentav svårt att skilja däck åt. Men på en punkt möts vi av synnerligen ögonbrynshöjande resultat – när vi mäter rullmotståndet. Sett i förbrukning per mil så skiljer det i runda slängar en deciliter mellan lättast och tyngst rullande däck. Och då du inte vinner något i säkerhet på att köra med testets mest tungrullande däck så finns det ingen anledning att köpa dem. Eller hur? ●

Årets vinterdäcktest visar på en verklighet som vi inte har sett på mycket länge. En verklighet där dubbdäcken cementerar sig i toppen på testet.