

Motor | Däck

Sveriges största däcktest – bästa vinterdäcken 2020

8 dubbade – 13 odubbade



Robert Collin

Publicerad 2020-09-26 06.00

Uppdaterad 2021-09-24 11.32



Aftonbladet Plus har testat 8 dubbade och 13 odubbade vinterdäck i tuffa vinterförhållanden. Foto: ANTON REENPÄÄ

Här är de bästa och mest prisvärda däcken – och de rent utav farliga som du absolut INTE ska satsa på i vinter.

Här är årets vinterdäckstest!

Här hittar du 2021 års test: Bästa vinterdäcken 2021.

Hur kör du människa? Lugnt och fint. Anpassar alltid hastigheten. Blir aldrig överraskad av en lite tvärare kurva. Eller av en unge eller ett rådjur som springer ut på vägen. Kör aldrig i diket, krockar aldrig. Fattas bara!

Jamendåså. Varför ska du då ha en krocksäker bil? En med låsningsfria bromsar, antisladdsystem, en massa elektronik som ska upptäcka farorna innan du själv ser dem. Autobroms. Dolda vinkelvarning. Trötthetsvarning. Håll dig i din egen fil-assistent.

Ja, varför ska du ens stöka med säkerhetsbältet?

Jag vill inte möta dig i trafiken

Snart är det vinter och skidan den slinter. Men inte du och din bil. Så varför fundera på nya vinterdäck? De tio år gamla med 3 mm mönsterdjup (som aldrig tycks slitas mer än så) duger en säsong till. Eller?

För min del får du göra vad du vill på din bakgård. Men jag vill inte möta dig i trafiken.

Bra sommardäck är viktiga. Bra vinterdäck ännu viktigare. För dig, och för mig som du delar vägen med.



Vi klockar varvtiderna och kör flera gånger och med olika förare för att testa köregenskaperna på snö. Foto: ANTON REENPÄÄ

De flesta står på benen så länge det är plusgrader och barmark. Men står på näsan när de kliver på en dold isfläck. När det fryser till på natten och knappt tinar på morgonen är det rusning till sjukhusens akutmottagningar med fotgängare som brutit ben, fötter, handleder, armar och fått hjärnskakning.

När det fryser till på natten dröjer sig ofta frosthalkan kvar på vägarna också. Kanske inte hela vägen till jobbet eller dagis. Men på skuggiga vägdelar. Och på broar och viadukter. Och inte bara på småvägar. Infarterna till Stockholm är lika lömska. Ja, frosthalkan slår till i hela södra Sverige utan att diskriminera någon.

Värst i södra Sverige

För det är inte i norr det är värst, utan i södra Sverige där temperaturen svajar runt nollan hela vintern. I norr känner man igen halkan. Söderut är den dold. Frosthalkan kallas också svartis för att den är osynlig och lika svart som asfalten. Frosthalkan på vägen är lika hal som isfläcken på trottoaren som skickar så många till akuten varje vinter. Många regioner (landsting) delar ut gratis broddar för att slippa alla brutna ben. Men det märkliga är att många anser att det inte behövs broddar, eller dubbar, på vinterdäcken.

Vad är det för fysiologisk regel som säger att broddar under fötterna skyddar mot halkan. Men är värdelösa under bilen?

I årets vinterdäckstest får nästan hälften av dubbdäcken maxbetyget 10 för sina bromsegenskaper på frosthalkan, de andra får nio poäng (undantaget ett Kinadäck som får skämmas med 5 poäng).



I norra Sverige känner man igen halkan. Men söderut är den dold. Foto: ANTON REENPAA

Bland de odubbade får inget däck bättre betyg än åtta.

De bästa dubbdäcken bromsar på knappt 38 meter i stadstrafik. Alltså från 50 kilometer i timmen. De bästa odubbade behöver en billängd till innan de får stopp. Ett välkänt odubbade däck med en pålitlig (?) sumobrottare som symbol behöver mer än tio meter längre bromssträcka än de bästa dubbdäcken.

Välj själv; en mamma med barnvagn kliver ut på övergångsstället och du får stopp före de vita sträcken, eller tio meter efter...

En del påstår att dubbdäcken bara är bäst när de är nya. Om ens då. Ja, det är en myt som odlas i en del tidningar som gör egna däcktester och är allmän bland dubbmotståndare. Men våra tester visar att dubbdäcken alltid, under hela sin livstid är bättre på is än de odubbade. Vi har testat nya däck, och efter 500 mil, tusen och 1 500 mil, och dubbdäcken försämrar inte snabbare än de

odubbade. De följer samma kurva, fast dubbdäckens kurva ligger alltid lite bättre till.



Testet görs på en snöbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Foto: ANTON REENPÄÄ

Slitage tester är extremt dyra, och det är bara Aftonbladet (tillsammans med vår finska testpartner Test World) som har råd.

Alla andra gissar. Och de har fel.

Då är bara dubb riktigt säkert

På frosthalka som är det värsta underlaget och inte alls är ovanligt, tvärtom, är det bara dubb som är riktigt säkert. Och att vintrarna blir mildare gör bara frosthalkan ännu vanligare söder om Dalälven.

Vi testar alltid i olika temperaturer. Eftersom däckens egenskaper varierar med temperaturen. Och tar ett genomsnitt. Många tror att våra tester uppe i Ivalo i finska Lappland speglar extrema förhållanden. Men vi testar varken is- eller snögrepp när det är kallare än minus femton för då blir däckena ganska lika, och de odubbade däckena blir faktiskt betydligt bättre än i temperaturer runt nollan. (Prova själv! Ta ut en isbit ur frysen och den är riktigt sträv på ytan=bra grepp. Men låt den ligga framme en stund och smälta på ytan, och den blir mycket hal.)

Spannet noll till minus sju, åtta grader ger ett testresultat som speglar den mesta trafiken i Sverige. Vi gör alltid om testerna vid minst tre, fyra olika tillfällen och temperaturer. I år mellan minus fyra och som kallast minus 12.



"Vi gör alltid om testerna vid minst tre, fyra olika tillfällen och temperaturer. I år mellan minus fyra och som kallast minus 12" skriver Robert Collin. Foto: ANTON REENPÄÄ

"Anpassa hastigheten", säger en del. Jo, det är bra. Men det är svårt att "anpassa" på bar asfalt för att vara beredd på en isfläck efter fem mil. En gång kom isfläcken efter åtta mil när jag körde om en SL-buss nära Globen och det blev mycket smalt mellan bussen och räcket när bilen tappade greppet totalt i sjuttio kilometer i timmen. En annan gång kom jag ner på E4 vid Sundsvall från vintervägar i Norrlands inland och det var många som inte anpassade hastigheten på den till synes isfria motorvägen. Det låg tjugtals med bilar i diket under tre, fyra mil förbi Sundsvall. Det var som smörklicken i stekpannan.



Robert Collin.

Odubbade däck har absolut blivit bättre. Men det har dubbdäcken också (precis som bilarna.)

Är dubbdäcken mer trögrullade? Drar de mer bränsle? Ja, marginellt. Är de sämre på barmark? Knappast. Bullrar de mer? Absolut. (Men konstigt nog är buller inget problem när folk köper breda lågprofildäck till nya bilen. Mina dubbade 17-tummare är både tystare och mindre stötiga än mina 18-tums sommardäck!)

I år har vi testat 13 odubbade däck och åtta dubbade. Som vanligt Sveriges största däcktest.

Vi har blandat klassiker med nykomlingar. Som det finska, men Kina-tillverkade Kontio med världsrekord i antal dubbar, 270 stycken. Men det räcker inte med dubbrekord för att bli en testvinnare.

Det räcker inte ens att luta sig mot en sumobrottare.

Läs, byt gärna däck och kör försiktigt! (Och glöm inte säkerhetsbältet, även om du aldrig krockar.)

Robert Collin, text.

Jukka Antila, Test World, test.

Anton Reenpää, foto.

DUBBDÄCK

Continental IceContact 3 



Dubbdäck Continental IceContact 3 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,9

Pris: 1 479 kr

Antal dubb: 190

Continental bromsar och driver mycket bra på is. Sidgreppet är också utmärkt, men vid lite mer extrema situationer kan däckets plötsligt sladda i väg. På snö är styrningen exakt och däckets lätt att kontrollera.

Däckets är stabilt på asfalt och klarar ett snabbt filbyte eller en undanmanöver bra, men kan släppa lite bak. Däckets är mycket säkert både på vinterväglag och barmark.

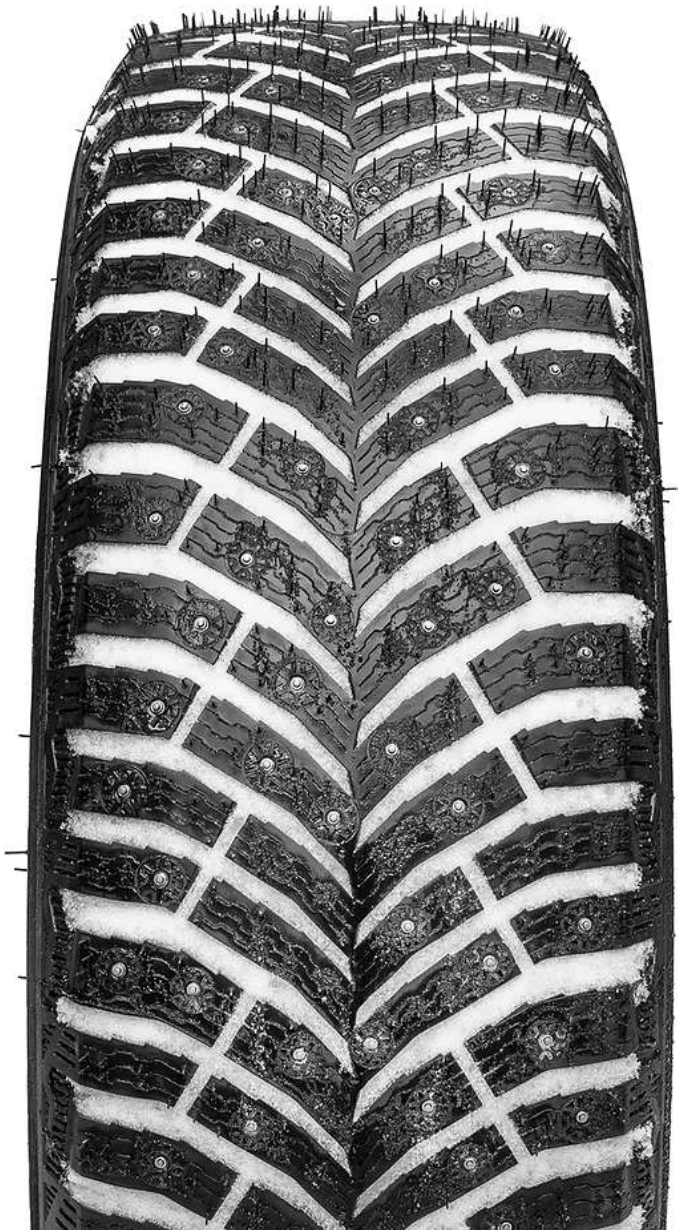
Buller och rullmotstånd är medelbra.

Bra: Grepp och på is, snö. Och barmark.

Dåligt: –.

[Köp dina Continental IceContact 3 hos Skruvat här.](#)

Michelin X-Ice North 4 🚧🚧🚧🚧



Dubbdäck Michelin X-Ice North 4 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,9

Pris: 1 399 kr

Antal dubb: 250

Michelin är delad etta i testet och överlägset alla andra däck på isig väg. Dubbarna biter härligt och inte ens värsta dolda isfläck i värsta kurvan blir ett problem. Däcket förlåter varje förarfel. På snö är däckets lika lättkört och säkert. På våt asfalt är det inte lika bra, sidgreppet är inte lika säkert och däckets kan både tappa, och lyckligtvis återfå greppet plötsligt. Tryggt ändå att däckets inte förlorar greppet bak vid en undanmanöver. På torr asfalt kan det understyra lite för mycket vid en undanmanöver.

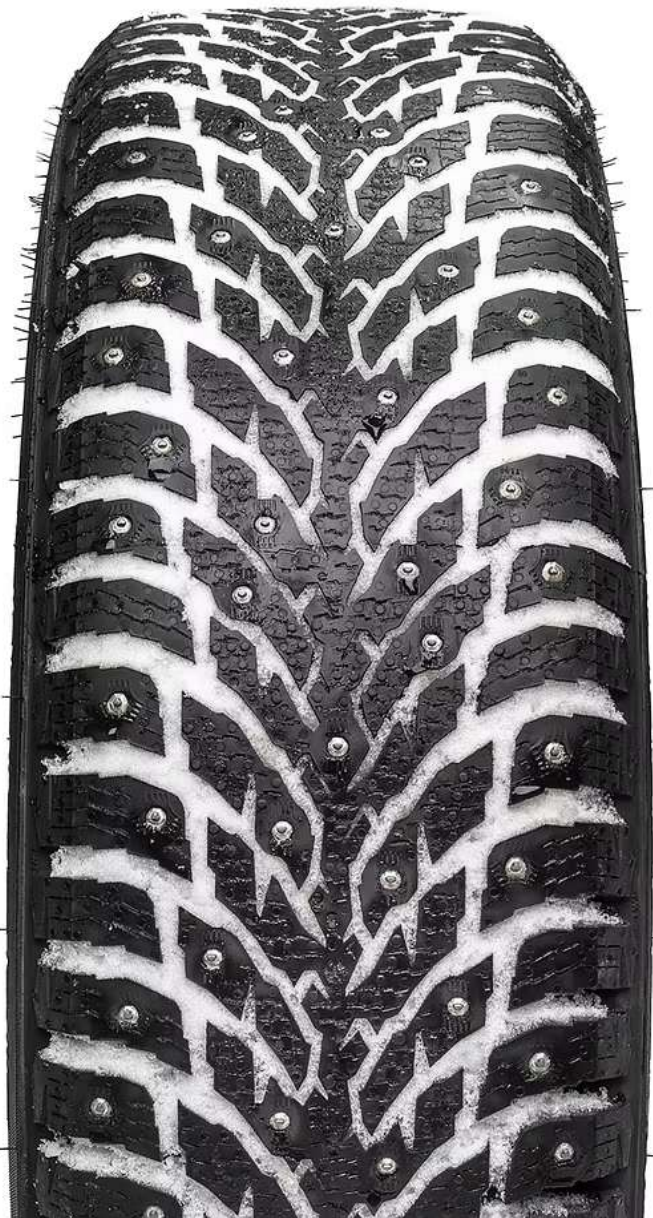
Däcket har inga problem med spårig asfalt, rullmotståndet är aningen högt.

Bra: Grepp och köregenskaper på is, spårar inte på sliten asfalt.

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.

[Michelin X-Ice North 4 - köp hos Mekonomen och boka däckbyte här.](#)

Nokian Hakkapeliitta 9 



Dubbdäck Nokian Hakkapeliitta 9 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,6

Pris: 1 349 kr

Antal dubb: 190

Hakka 9 är ett mycket bra vinterdäck, bland de bästa, men har aldrig vunnit våra tester. Greppet på is är utmärkt, däckets styr exakt och uppför sig logiskt och lugnt även i tväraste undanmanövern. Samma sak på snö där man aldrig får någon otrevlig överraskning, det är lugnt och styr bra.

På våt asfalt är greppet hyfsat, en undanmanöver kan gå lite långsamt, men ändå utan att däckets plötsligt förlorar greppet. På torr asfalt är styrningen inte lika exakt och däckets kan sladda i väg lite överraskande vid en undanmanöver.

Hakka 9 klarar spårig asfalt ganska bra, däcksbullret är tydligt och däckets är aningen trögrullat.

Bra: Isgreppet. Köregenskaper på vinterväg.

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.

[Köp Nokian Hakkapeliitta 9 eller boka service hos Mekonomen här.](#)

Bridgestone Noranza 001 



Dubbdäck Bridgestone Noranza 001 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,2

Pris: 1 249 kr

Antal dubb: 190

Bridgestones dubbdäck börjar bli gammalt, och det märks. Det funkar fortfarande bra på is och är lättkört, men styr man undan tvärt räcker greppet bak inte till. Det är lika lugnt på snö men bromssträckorna är långa.

På våt och torr asfalt är bromssträckorna också långa, styrningen är inte riktigt exakt, man tappar lätt greppet bak och det är svårt att komma tillbaka till rätt fil efter en undanmanöver.

Dessutom spårar det på sliten väg, dubbarna bullrar och rullmotståndet är högst i testet.

Bra: Isgreppet.

Dåligt: Köregenskaper på asfalt, rullmotstånd.

[Köp Bridgestone Noranza 001 hos Skruvat här.](#)

Hankook Winter I * Pike RS2 W429 🛞🛞🛞



Dubbdäck Hankook Winter I * Pike RS2 W429 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,1 poäng

Pris: 1 019 kr

Antal dubb: 190

Hankook greppar bra på is, men bromssträckorna är lite längre än de bästa konkurrenterna. Det överstyr (tappar greppet bak) vid en undanmanöver för att bakhjulens grepp inte riktigt räcker till. Samma sak på snö. Däcket styr fint, men tappar greppet bak.

På våt asfalt är däckets pålitligt och klarar en undanmanöver utan större problem. På torr väg är däckets lugnt, men styr långsamt och bromsar bara medelbra.

Det bullrar en aning, spårar lätt på sliten asfalt men rullar lätt.

Bra: Grepp på is, lättrullat

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.

[Boka tid för service eller däckbyte hos Mekonomen online här.](#)

Linglong Green-Max 



Dubbdäck Linglong Green-Max

Poäng: 7,9

Pris: 999 kr

Antal dubb: 252

Linglong hör till de kinesiska tillverkare som tillverkat dubbdäck länge. Men däckets är ojämnt i sina egenskaper, en nervös blandning av hyfsat och riktigt dåligt. På is bromsar det ok, men styr dåligt, och däckets är svårkört när man inte vet om man har grepp eller just håller på att sladda i väg. Tur att dubbarna greppar även under sladd. På snö är det lugnt med logisk styrning men greppet är inte så bra.

Samma mix på barmark. Däcket styr långsamt och greppet vid en tvär manöver är av typen på eller av. Men bromsgreppet på torr asfalt är bra. Det spårar inte på sliten vinterväg, det är tyst men rullar trögt.

Bra: Klarar spårig vinterväg bra! Grepp på torr asfalt.

Dåligt: Nervöst när man inte riktigt vet vad som ska hända. Rullmotstånd.

[Linglong Green-Max hos Skruvat - handla online här.](#)

Kontio Tyres IcePaw 



Dubbdäck Kontio Tyres IcePaw Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,6

Pris: Inget pris angivet

Antal dubb: 270

Kontio är ett Kina-tillverkat däck, sannolikt utvecklat av Black Donuts (avhoppare från Nokian) och den finska importören Kontios (med säte i Nokia) eget varumärke. 270 dubbar är världsrekord, men däcket har stora brister. Bromsgrepp och drivning på is är bra, sidgreppet är sämre och en undanmanöver orsakar lätt en sladd med bakhjulen vilket gör körningen svår. På snö är det sämre med långa

bromssträckor och det sladdar i väg bak, som på isen, men utan att ge föraren alltför stor dödsångest.

På asfalt har däckets svårkört med dåligt sidgrepp.

Det bullrar, men klarar spårig väg bra.

Bra: Grepp på is.

Dåligt: Grepp på asfalt.

Sunny Winter Grip SN3860



Dubbdäck Sunny Winter Grip SN3860 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 6,3

Pris: inget pris angivet

Antal dubb: 130

Kinesiska Sunny är kriminellt dåligt på is och visar att dubb inte funkar utan en bra däckkonstruktion och bra gummi. Greppet på is är nästan obefintligt och man sladdar konstant än åt höger, än åt vänster. Det är nästan lika dåligt på snö och det räcker att vrida ratten en gnutta för mycket för att tappa greppet fram.

Däremot är bromsgreppet på våt asfalt bäst bland testdäcken. Men man blir inte glad för det. För sidgreppet är mycket dåligt, däckets styr långsamt och man är alltid osäker. På torr väg går det bättre.

Bra: Bromsning på våt asfalt.

Dåligt: Grepp och köregenskaper på vinterväg.

[Boka tid hos Mekonomen för däckbyte och service här.](#)

ODUBBADE DÄCK

Nokian Hakkapeliitta R3 



Vinterdäck Nokian Hakkapeliitta R3 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,3

Pris: 1 459 kr

För att vara ett odubbbat däck fungerar Hakka R3 mycket bra på is. Det bromsar bra men bäst är de utmärkta köregenskaperna. Det styr säkert och exakt och behåller en del grepp, även sen man börjat sladda i väg. Mycket bra att klara det utan dubb. Däcket är, kanske mindre förvånande, lika bra på snö med alltid lika lugna och säkra egenskaper.

På våt och torr asfalt är Hakka 3 bättre än genomsnittet vilket är en prestation eftersom is- och barmarksegenska-

perna alltid är motsatta. Däcket styr aningen långsamt, men är säkert med bra grepp bak vid en hastig undanmanöver.

Däcket är tyst och mycket lättrullat, men spårar lite på spårig väg.

Bra: Köregenskaper på is, snö och asfalt. Rullmotstånd

Dåligt: –.

[Nokian Hakkapeliitta R3 - köp hos Skruvat här.](#)

Continental ContiVikingContact 7 🛞🛞🛞



Vinterdäck Continental ContiVikingContact 7 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,1**Pris:** 1 349 kr

Continental är utmärkt på is. Det bromsar snabbt och köregenskaperna vid extrema situationer är både snabba och exakta. Gränsen mellan grepp och sladd är mjuk och däckets förlåter ett förarfel. På snö är däckets bäst av alla i testet, lättkontrollerat i alla situationer och det finns alltid grepp i överflöd.

På våt asfalt är det också bra. Det styr lite långsamt vid en undanmanöver men är stabilt och lugnt utan otrevliga överraskningar. På torr väg kan man förlora greppet bak vid en tuff undanmanöver.

Det är medelstabilt på spårig väg och medel lättrullat.

Bra: Grepp och köregenskaper på is och snö.

Dåligt: Köregenskaper på torr asfalt.

Michelin X-Ice Snow 



Vinterdäck Michelin X-Ice Snow Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 8,0

Pris: 1 299 kr

Michelin bromsar synnerligen bra på is, för att vara ett däck utan dubb. Och det tar sig fram lika bra. Sidgreppet är lite sämre och däckets styr aningen för långsamt när man vrider snabbt på ratten. Men det känns ändå alltid lika lugnt. På snö är däckets lika tryggt och säkert och hjälper föraren att komma rätt även efter smärre felbeslut.

På asfalt är bromssträckorna lite för långa men däckets är lugnt i de flesta situationer. Vid en extrem undanmanöver är

styrningen lite inexact, men bakhjulen håller alltid i fint vilket räddar situationen.

Däcket spårar inte i dubbspår eller på sliten vinterväg och rullar lätt.

Bra: Grepp och snö och is. Alltid lugna köregenskaper.

Dåligt: Bromsning på asfalt.

[Köp Michelin X-Ice Snow hos Skruvat här.](#)

Goodyear Ultra Grip Ice 2 🇸🇪



Vinterdäck Goodyear Ultra Grip Ice 2 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,8**Pris:** 1 099 kr

Goodyear greppar bra på is, både vid broms och acceleration. Men sidgreppet är sämre. Styr man lite för snabbt i en snäv kurva eller vid en undanmanöver tappar man greppet fram. Bak håller det lyckligtvis i bra. På snö är däckets oftast lättkört, men sidgreppet ställer till det här också. Framhjulen tappar lätt greppet om man styr lite för mycket, vilket gör körningen svår.

På våt asfalt är Goodyear säkert och har bra grepp vid en undanmanöver och när man måste bromsa snabbt. På torr väg är egenskaperna inte lika bra. Styrningen är inexakt men däckets tar sig genom en undanmanöver utan större problem.

Det går stabilt på spårig väg och rullar lätt.

Bra: Längsgrepp på is. Köregenskaper på asfalt.

Dåligt: Sidgrepp på is.

Pirelli Ice Zero FR 



Vinterdäck Pirelli Ice Zero FR Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,8

Pris: 1 029 kr

Pirelli har ett utmärkt sidgrepp och är både lätt och roligt att köra. Tills greppet plötsligt försvinner. Då har det kanske gått lite för snabbt och greppet är svårt att få tillbaka. Samma på snö med härliga köregenskaper, tills greppet försvinner lika snabbt som på isen. Och plötsligt kommer tillbaka lika snabbt. Nervöst!

På våt asfalt har Pirelli de längsta bromssträckorna i testet, sidgreppet är bara medelbra och styrningen lite inexact

och okänslig. Dessutom kan bakhjulen tappa greppet när man styr tillbaka till sin fil efter en undanmanöver.

Och om det inte vore nog så vandrar däckets lite i dubbspår och på sliten vinterväg.

Bra: Sidgrepp på is (till en viss gräns), bromsning på torr asfalt.

Dåligt: Bromsning på våt asfalt

Hankook Winter I * Cept IZ2 W616 🇫🇮



Vinterdäck Hankook Winter I * Cept IZ2 W616 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,7

Pris: 889 kr

Hankooks grepp på is är nästan i paritet med de bästa. Däcket styr bra och bakhjulen håller greppet. Men om man styr för mycket eller för fort är det lätt att förlora greppet fram. På snö är däckets logiskt och orsakar inga otrevliga överraskningar.

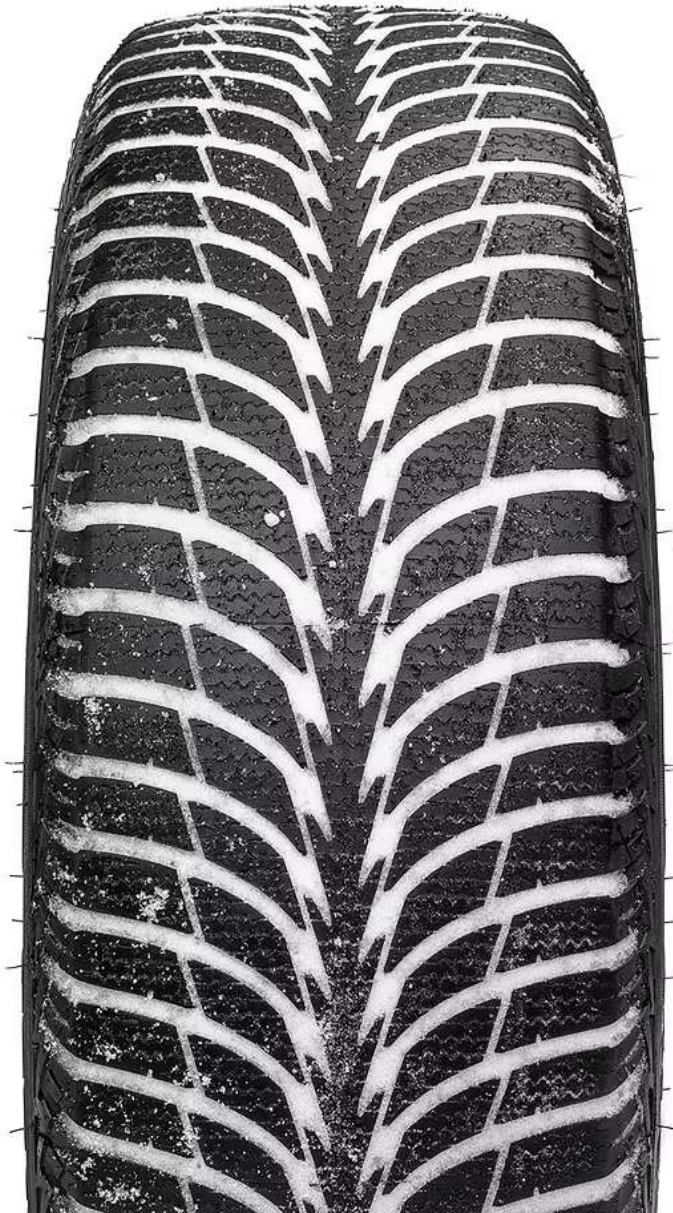
På våt asfalt är däckets svårkört, greppet är på/av, det styr dåligt och tappar lätt greppet fram om man vrider för snabbt på ratten. På torr asfalt är styrningen långsam, men bakhjulen håller greppet fint.

Bra: Isgrepp, lågt rullmotstånd.

Dåligt: Grepp och köregenskaper på våt asfalt.

[Boka tid hos Mekonomen - Bilreservdelar & bilservice online & i butik.](#)

Sava Eskimo Ice 



Vinterdäck Sava Eskimo Ice Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,6

Pris: 859 kr

Bromssträckorna på is är medel, liksom köregenskaperna. Men gränsen mellan grepp och sladd är mycket snäv och råkar man köra lite för fort får man problem. Även på snö är däckets svårkört i trängda situationer. Tur att bakhjulen för det mesta behåller greppet.

På våt väg är styrningen inexact men däckets är ändå relativt lättkört och lugnt. På torr väg är bromssträckorna långa men däckets är ändå godmodigt och släpper inte greppet bak.

Okänsligt för spårig väg.

Bra: Stabilt på spårig väg.

Dåligt: Köregenskaper på is, bromsning på asfalt.

Linglong Winter Unicorn 🇸🇪



Vinterdäck Linglong Winter Unicorn Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,5

Pris: 899 kr (prel)

Linglong har bra grepp på is, till en viss gräns. Men styrningen är långsam och plötsliga situationer är svåra att

reda ut. Samma på snö där greppet oftast är bra, men däck

brister och styr långsamt när det krisar. På våt asfalt har Linglong dåligt grepp och är yxigt att köra, på/av. Samma på torr väg där en undanmanöver är svår att klara av och däck

Bra: Greppet (till en gräns) på vinterväg.

Dåligt: Köregenskaper på våt och torr asfalt, högt rullmotstånd.

Bridgestone Blizzak Ice ++



Vinterdäck Bridgestone Blizzak Ice Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,4

Pris: Inget pris angivet.

Greppet på is är medelmåttigt. Däcket bromsar och accelererar bra, men det är lätt att förlora greppet under framhjulen när man vrider på ratten. På snö är däckets lättare att köra och utan trista överraskningar. Men greppet är inte i närheten av de bästa konkurrenterna i testet.

På våt asfalt är däckets lugnt men saknar sidgrepp och understyr svårt vid en undanmanöver (och har gjort det sen modellnamnet Blizzak dök upp för över trettio år sedan). På torr asfalt är egenskaperna mer balanserade däckets bromsar ganska bra.

Blizzak vandrar lite över spårig väg och är trögrullat.

Bra: Lugna köregenskaper på snö.

Dåligt: Köregenskaper på våt asfalt.

Nankang Ice Activa 2 🛞🛞



Vinterdäck Nankang Ice Activa 2 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,3

Pris: 749 kr (prel)

Greppet i längsled på is är rätt dåligt, vilket gör att man inte kör så fort. Med aningen bättre sidgrepp går bilen ändå att styra ganska lätt, det hasar lite över framhjulen, men odramatiskt. På snö är egenskaperna bättre, med bra grepp i längsled, men med en skarp gräns till sladd. På våt väg är Nankang medelbra, med lite långsam styrning men utan större problem och ändå logiskt. På torr asfalt är det som sämst med dåligt grepp, inexakt styrning och

mycket osäkerhet vid en tvär manöver.
Spårar på spårig väg.

Bra: Grepp på snö.

Dåligt: Köregenskaper på torr väg, spårar på spårig väg.

Nexen Winguard Ice Plus WH43 🛞



Vinterdäck Nexen Winguard Ice Plus WH43

Poäng: 7,0

Pris: 789 kr (prel)

Koreanska Nexen har dåligt grepp på is, både rakt fram och i sidled. Vrider man lite för snabbt på ratten förlorar man greppet både bak och fram. På snö fungerar däckets bättre med balanserade lugna egenskaper, men greppet är alldeles för dåligt och vid en undanmanöver sladdar bilen i väg med rumpan.

Och inte blir däckets bättre på våt asfalt. Det bromsar dåligt och är svårkontrollerat vid en undanmanöver, när man än en gång förlorar greppet bak. Nästan samma sak på torr väg. Däckets är lugnt men har långa bromssträckor och tar styrning dåligt.

Man får ratta mycket på spårig väg och däckets rullar trögt.

Bra: Hyfsade egenskaper på snö.

Dåligt: Grepp på isig väg och köregenskaper på våt asfalt.

[Boka service och däckbyte hos Mekonomen enkelt här.](#)

Petlas Glacier W661 



Vinterdäck Petlas Glacier W661 Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,0

Pris: inget pris angivet

Nya däcket Petlas från Turkiet har riktigt dåliga egenskaper på is. Greppet i en kurva är uselt och sladdarna börjar lätt och utan något som helst förfarning. Dessutom är bromssträckorna förskräckande långa. På snö är det nästan lika svårkört, framhjulen tappar greppet i första bästa kurva och strax förlorar också bakhjulen sitt grepp.

Det turkiska vinterdäcket är däremot utmärkt på asfalt med testets kortaste bromssträckor både i vått och torrt. På våt asfalt är stabiliteten nästan som ett somnardäck med

snabb exakt styrning. På torr asfalt är det ännu bättre. Men man måste ratta en hel del rakt fram på spårig väg. Och framförallt undvika vinterföre...

Bra: Grepp och köregenskaper på asfalt.

Dåligt: Alla egenskaper påinterväg, spårkänsligt.

Toyo Observe GSI-6 HP ➕



Vinterdäck Toyo Observe GSI-6 HP Foto: JUHA KAUPPINEN

Poäng: 7,0

Pris: 1 269 kr

Det är en utmaning att köra Toyo på en isig väg. Greppet upphör ofta och helt utan förvarning och det är svårt att häva sladden. På snö går det bättre även om det behövs mer grepp även här. Men körningen är lugn och bakhjulen behåller oftast sitt grepp även vid en snabb manöver.

Toyo bromsar snabbt på våt asfalt och sidgreppet räcker oftast till för en undanmanöver, även om styrningen är långsam. På torr väg är däckets logiskt och lugnt och däckets bromsar snabbt. Men man måste ratta en hel del på spårig väg och rullmotståndet är högt, liksom däckljudet.

Bra: Greppet på snö.

Dåligt: Köregenskaper på is, vinglar på spårig väg, rullmotstånd.

Fakta

Fakta:

Läs mer

TESTRESULTAT

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15101&preview=1601041901>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15104&preview=1601044573>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15107&preview=1601046687>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15110&preview=1601047757>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15113&preview=1601048824>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15116&preview=1601049453>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15119&preview=1601050093>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15122&preview=1601050780>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15125&preview=1601053096>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15128&preview=1601054067>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15131&preview=1601054896>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15134&preview=1601055578>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15137&preview=1601056215>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15140&preview=1601056760>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15143&preview=1601057575>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=15146&preview=1601058500>

Så testar vi:

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

Bromsning på snö: Vi mäter från 80 kilometer i timmen till noll. I olika temperaturer, och resultatet är ett medelvärde. Vissa bromstester görs inne i våra stora

ishallar där vi kan kontrollera temperaturen exakt och det aldrig blåser eller snöar.

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

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

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

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

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

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

Köregenskaper på is, subjektivt: Vi kör på en isbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Bästa däck

et behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. En sladd ska vara lätt att häva. Det är inte rally.

Köregenskaper på snö, subjektivt: Vi kör på en snöbana, med olika förare, flera gånger och i olika temperatur. Bästa däck

et behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. En sladd ska vara lätt att häva. Det är inte rally.

Köregenskaper på asfalt, subjektivt: Vi kör på en asfaltbana, med olika förare och flera gånger och i olika temperatur. Bästa däck

et behöver inte vara snabbast, men säkert, tryggt och lättkört. Det är inte rally.

Stabilitet: Vi kör på typiskaintervvägar som blivit spåriga genom vinterunderhållet eller för att asfalten är sliten. Vi bedömer subjektivt hur däck

et uppför sig och hur mycket man måste ratta.

Ljud: Flera förare kör om och om igen på barmark i olika hastigheter och bedömer däckljudet.

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

ANNONS

[Däck](#)[Däcktester](#)[Bilar](#)[Tester](#)[Robert Collin](#)[Continental](#)[Tjänstgörande redaktörer](#)[Tipsa oss: SMS 71000, Mejl tipsa@aftonbladet.se](#)[Kontakta kundtjänst](#)[Rapportera fel](#)[Inställningar för cookies](#)[Personuppgiftspolicy](#)[Cookiepolicy](#)[Användarvillkor](#)[Om Aftonbladet](#)[Om Sportbladet](#)[Om Nöjesbladet](#)[Om Plus](#)[Om Kultur](#)[Om Ledare](#)[Om Debatt](#)**T.f. chefredaktör och t.f. ansvarig utgivare:**

Karin Schmidt

Stf ansvariga utgivare:

Eric Rosén och Magnus Herbertsson

Redaktionschef:

Karin Schmidt

Sportchef:

Magnus Herbertsson

Politisk chefredaktör:

Anders Lindberg

Tf nöjeschef:

Victor Pavic Lundberg

Pluschef:

Helena Utter

Kulturchef:

Karin Pettersson

Tf debattredaktör:

Virve Ivarsson

