

Motor | Däcktester

STORT TEST: Här är bästa vinterdäcken



Robert Collin

Publicerad 2016-10-07 21:00

Uppdaterad 2021-09-24 11:31

Aftonbladets stora vinterdäckstest 2016 – Robert Collins betyg däck för däck



Foto: Testbanorna är väl preparerade för att ge samma väglag, samma friktion, varv efter varv. Från tidig morgon till sen kväll.

Årets största och mest tillförlitliga vinterdäckstest, som vanligt bara i Aftonbladet.

I år har vi jämfört tio dubbdäck med elva odubbade avsedda för nordiskaintervägar och som avskräckande exempel, ett odubbbat däck avsett för Centraleuropa, men ändå så populärt här i Sverige.

22 däck där en del definitivt borde förvisas ur landet.

Här hittar du 2021 års test: **Bästa vinterdäcken 2021.**

Varför lägger vi på Aftonbladet så stor vikt vid greppet på is vid våra vinterdäckstester? Is är ju inte direkt det man kör på mest.

Våt och torr asfalt är det överlägset vanligaste väglaget för de flesta av oss, även en riktigt kall vinter. Om vi bor söder om Dalälven i alla fall.

Ett däck i vårt test kan skrapa ihop 45 procent av totalen på is, men bara 25 procent på våt och torr asfalt.

Snö är kanske inte heller så vanligt. Där kan däcken få ihop 20 procent av helheten. Nästan lika mycket som på asfalt.

Säg att en stockholmare kör 90 procent på barmark. Kanske ännu mer. En Jönköpingsbo 80 procent. En Gävlebo 70 procent. Varför då så stor vikt vid greppet

på is och snö?

Hur tänker vi egentligen? En total tankekurva? Eller?

Låt oss tänka lite vidare. Utanför frågan om vilket däck som passar bäst.

Många tänker: "Jag behöver inte dubbdäck"

Många tycker att det är viktigt att bilen är krocksäker. De flesta tar på sig bilbältet direkt de kör i väg, även om det bara är till Konsum. Och få vill vara utan antisladdsystem när de köper en ny bil.



Foto: Vinterdäck i långa rader i en av hallarna där vi kan testa inomhus.

Men hur ofta krockar vi? Krockar en stockholmare tio procent av alla resor? Eller en Jönköpingsbo 20 procent av resorna? Och krockar en som bor i Gävle tre resor av tio? Knappast.

Att få sladd är kanske lite vanligare. Men ändå, det sker sällan. Kanske en eller ett par gånger per vinter.

Ändå vill vi ha krocksäkra bilar – med antisladdsystem. Om olyckan ändå skulle inträffa.

Det är då vi vill vara så säkra som möjligt. Ingen vill frontalkrocka i en bil som skrynklar ihop sig som en tom ölburk, och vid själva krocken vill ingen vara utan bältet.

En sladd kan hävas, i varje fall av en förare som är van med vinterföre, och som är på alerten just när den sker. Ändå vill de flesta ha ett antisladdsystem.

Men när det gäller vinterdäcken tänker många precis tvärtom. "Jag behöver inte dubbdäck, för det är så sällan is." "Eller jag kan köra en säsong till på mina åtta år gamla däck där gummit är hårt som bakelit. För mönstret ser ju bra ut. Och det är lagligt."

Om den tongivande krockorganisationen Euro Ncap lät alla bilar krocka med en hare, eller kanske ändå med en älg, fast då bara i fem kilometer i timmen. Ja, då skulle alla bilar vara bra. Kinesiska skitbilar och Volvo, lika säkra.

Men alla vet att det är skillnad.

Hur tänker bilimportörerna?

Vi vill visa att det är skillnad på däcken också. Och att vi måste lägga störst vikt vid det väglag som är allra farligast. Is.



Foto: Dubbdäcken är överlägsna på allt, utom buller.

Isen i Norrland är ofta torr och förutsägbar. Men ändå ruggigt hal. Isen som bildas när det fryser till på Stockholms infarter, runt Mälaren, i Skåne och Göteborg är mer förrädisk. Den syns inte. Talar inte om att den plötsligt ligger där. Och är ännu halare.

Den bara är. Och det är då bilen helst ska ha riktigt bra däck, helst antisladdsystem, bältet på och en bra krockstruktur. Då har man betydligt större chans att komma fram helskinnad. Till jobbet, till släkten i Norrland till jul eller bara hem till familjen.

På barmark är det centraleuropeiska findäcket från Continental totalt överlägset i årets vintertest. Det tar maxpoäng på våt asfalt när det gäller bromssträcka och köregenskaper. Och nästan full pott på torr asfalt. Nästan full pott, men ändå totalt överlägset de däck som utvecklats för svenska förhållanden.

Däremot är det märkligt nog inte tystast. Där finns det tystare val bland de nordiska odubbade däcken.

Men när det verkligen gäller, på is och snö, tävlar det inte ens i samma liga som testets två kinesiska skitdäck Landsail och Nankang.

Jag undrar hur en del bilimportörer, lyckligtvis allt färre, tänker, när de mer än gärna monterar Continentals Autobahndäck på bilar som säljs i Sverige.

Och jag är lika frågande inför de bilägare som sätter på högfartsdäcken som utvecklats för körning på asfalt i hög fart på Autobahn, bara för att det ska se snyggt ut. Ofta samma bilägare som låter montera in extra dyra och effektiva bromsar. Extra effektiva bromsar och däck helt utan grepp. Smart?

Odubbade däck chanslösa

Men för de flesta står valet ändå mellan de däck som utvecklats speciellt för nordiska vintervägar. Dubbade eller odubbade.

Med den vägning som vi gör på Aftonbladet, att däcken måste vara säkra när väglaget är som sämst, är de odubbade däcken chanslösa.



Foto: Dubbdäck ger bäst grepp på alla väglag, det är överlägset på is, stabilare på asfalt och lika bra som odubbade på snö.

Ingen tillverkare har lyckats ta fram bra isgrepp utan dubb. Däremot finns det en del odubbade däck, av bra fabrikat, från seriösa tillverkare, som lägger ner mycket tid och pengar och engagemang på utvecklingen, som är nästan lika bra som testets sämre dubbdäck. Continental, Nokian, Michelin hör till dem som lyckats bäst.

De bästa (och ofta dyraste) odubbade däcken är alltså nästan lika bra på is som de sämsta (och billigaste) dubbdäcken.

Hur ska ett bra däck bete sig på is och snö? Viktigast är korta bromssträckor och att ta bilen upp för den sista backen hem.

Men köregenskaperna är nog så viktiga. Accepterar jag att bilen sladdar till titt som tätt, att jag måste parera med ratten hela tiden, att jag inte känner mig trygg när vägen svänger en aning?

Vi testar köregenskaperna både objektivt, med tidtagning, och subjektivt; hur känns bilen på vägen? Ett däck som får korta varvtider kan vara både nervöst och sladdgirigt. Här är det viktigt att titta närmare på både det objektiva och det subjektiva testresultatet.

Köp på nätet och få ner priset

Jag minns en gång för rätt länge sedan när jag blev omkörd av nästan alla bilar på E4 längs Norrlandskusten. Det hade snöat, ingen hade plogat. Var jag en mindre skicklig förare än alla andra, inklusive gubbar med hatt och tant Agda, eller var jag för feg?

Kanske. Men jag tror ändå att det berodde på däcken. Slingriga och hala. Men de kostade inte mycket heller.

Vill jag köpa sådana däck, bara för att de kanske är en hundring billigare? Eller för att gummigubben vill sälja just dem (för att han har störst marginaler på dem)?

Nej tack!

Hellre lusläser jag däcktestet. Kollar in vilka däck som har egenskaper som är viktiga för mig. Och ringer runt till några gummiverkstäder eller köper på nätet och får ner priset rejält på däck som har riktigt bra grepp. I år och nästa år och ett par år till.

Och tänker en gång till på risken att det kan gå illa när den fuktiga vägen fryser till is i kvällen.

Jukka Antila

Test World, test och mätningar

Robert Collin

Test och text

Lasse Allard

Foto



GODKÄNT ELLER INTE?

■ ■ Förr sa man att M+S betydde Vinterdäck. Nu betyder M+S ingenting. Sedan sa man att ett vinterdäck var ett vinterdäck om det hade symbolen med en fjälltopp och en snöflinga. Men nu är inte det heller sanning längre. Enda säkra sättet att se om däckets godkänthet är att söka på en lista på däckorganisationen STRO:s sajt. Är däckets inte godkänt kan både polis och försäkringsbolag bli besvärliga.



HÅLL KOLL PÅ SIFFRORNA

■ ■ De fyra siffrorna är viktiga att granska när man köper däck. De visar när däckets tillverkning. 48 anger veckan, 15 året. Det här däckets är alltså tillverkat år 2015, vecka 48. Det var helt ok när vi testade under vårvintern 2016. Acceptera inte gamla däck. De har dels hårdnat i gummit (och tappat en del grepp), dels är de kanske en äldre generation (med sämre egenskaper), även om modellnamnet är identiskt med alldeles nya däck. Ett år gammalt är helt ok, men inte två eller tre, eller ännu äldre, som förekommer. Våga vägra! (Åk någon annanstans eller pruta stenhårt.)

TESTAR VI "FUSKDÄCK"?

■ ■ Det blev en smärre skandal i vintras när en finsk tidning avslöjade att Nokian levererat speciella testdäck till våra däcktester. De hade bättre grepp (på bekostnad av livslängden som vi inte testade).

För Aftonbladets läsare var avslöjandet redan gammalt, vi skrev om eländet direkt när vi upptäckte det för flera år sedan.

Problemet har varit att vi och andra tidningar fått testdäcken direkt från tillverkarna. Och det är inte bara Nokian vi avslöjat under åren. Continental har kanske varit en ännu värre fuskare, och Pirelli, och ett par till, i mindre omfattning. En som aldrig verkar fuska är Michelin.

Nu har vi nya rutiner och köper alla däck som finns på marknaden anonymt hos olika gummihandlare. Bara alldeles nya däck som ännu inte finns i handeln får vi levererade som tidigare.

Men – och det är vad jag vet unikt för Aftonbladets tester – vi "dopingtestar" alla däck före publiceringen.

Vi gör vårt stora vinterdäckstest på vårvintern, men nu i början av hösten när alla däck finns att köpa köper vi en ny omgång och jämför med testdäcken som vi använde i våras. De testerna görs i Testworlds inomhushallar i Ivalo.

Och i år hittade vi inte något fuskdäck. Alla resultat från i våras stämmer på de däck som går att köpa i handeln.

FAKTA/Vinterdäck

✓ Mönsterdjup och ålder

■ ■ För sommardäck är lagkravet minst 1,6 mm mönsterdjup. Det är visserligen på tok för lite, men gummit är oftast fortfarande mjukt och bra. För vinterdäck är lagkravet 3 mm, också för lite, men dessutom finns här en dold risk, att gummit stelnat till för att däckerna inte rullat så långt och kanske är uppåt åtta, tio år gamla. Sådana däck har farligt dåligt grepp på alla underlag, asfalt, snö och is.

Efter fem, sex år är det dags att byta, även om däckerna ser fina ut.

✓ Storleken spelar roll

■ ■ Många tycker att det ser snyggt ut med breda däck. Och för sommardäcken är väl de enda problemen mer buller, mer stötighet och högre pris. På vintern däremot är dessutom greppet sämre i snö och slask. Jämför en vinterskida och en vattenskida. Vattenskidan är ju betydligt bredare för att plana ovanpå vattenytan. Det gör det breda vinterdäcket också. Välj den smalaste dimensionen som tillåts i bilens registreringsbevis.

✓ Testdäckens dimension

■ ■ Vi testar den vanligaste dimensionen på lite nyare bilar, 205/55 16. 205 anger bredden i millimeter, 55 förhållandet mellan däckets bredd och höjd (från gatan till fälgkanten) och 16 anger fälgens diameter, i tum.

Testbilarna är Ford Focus.

✓ Priset är lägst på nätet

■ ■ Lägst pris hittar du på nätet på sajter som Bythjul och dackonline. De levererar till din gummiverkstad. Men tänk på att verkstaden tar betalt för montering och balansering. Ringa runt till några olika gummiverkstäder, gärna ett par mil utanför storstan, kan också leda till låga priser.



Foto: Våra tester visar samma sak år efter år, dubbat är säkrast med kortaste bromssträckorna och bästa stabiliteten.

✓ **Bäst i test?**

■ ■ Bilreklam beskriver ofta känslor med ord som sportig, säker, fri, ut i naturen och äventyr. Eller Zlatan. Däckreklam är mer rakt på: Bäst grepp! Gärna kryddat med "Bäst i test". Fast vilket test? Ett tyskt där tyngdpunkten ligger vid hög fart på asfalt? Eller kanske som i de värsta gangsterexemplen, ett gjort av tillverkaren själv.

✓ **Testar Aftonbladet på "fel plats"?**

■ ■ Våra kritiker brukar säga att vi testar på fel plats, i finska Lappland. Där det enligt kritikerna inte alls är sammainterväglag som i södra Sverige.

Ja, vi är alltid hos däcktestföretaget Testworld i Ivalo. Men just för att testförhållandena där är perfekta. Och definitivt lika södra Sverige. Vi gör de flesta testerna i temperaturer mellan noll och minus tio grader. Och på banor som är så bra preparerade att vi har samma grepp för varje omgång testdäck. Det är däck som ska testas, inte underlaget.

Vi kör också en del kompletterande tester i Testworlds unika inomhushallar. Där är det exakt samma temperatur för alla däck och ingen vind eller sol som kan påverka resultatet.

De ledande däcktillverkarna är också där. Just för att förhållandena är så bra och rättvisande.

Alla deltester görs om och om igen, vid olika temperaturer eftersom ett däck kan vara bäst vid minus en grad och ett annat vid minus fem. Sen väger vi samma de olika resultaten. De subjektiva testerna görs av flera olika förare.

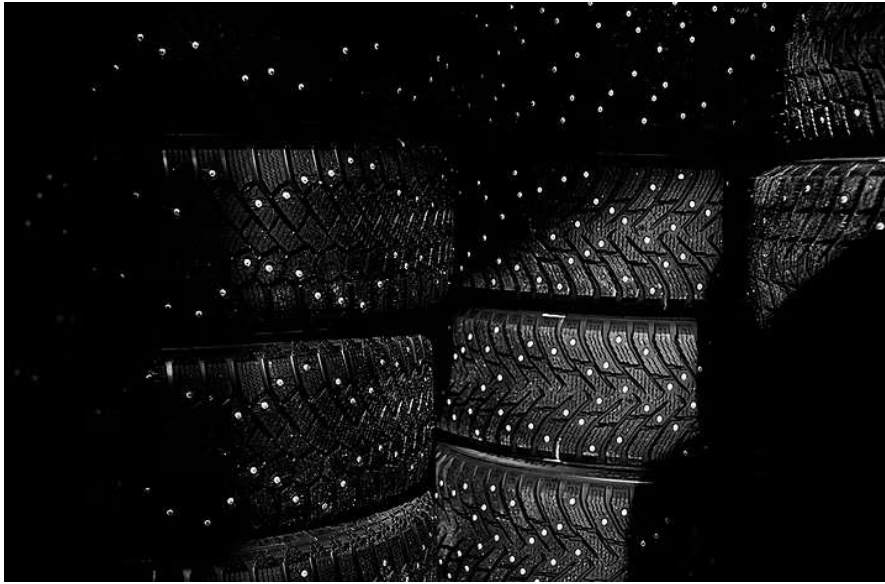


Foto: 22 olika testdäck, fyra av varje, och dubbla omgångar. Det blir 176 däck att hålla reda på. Men våra däckbytare har en grym rutin och logistiken fungerar perfekt. Ett däckbyte tar ett par minuter, från det testföraren kör in, tills han kör ut igen. Och då har vi använt tiden till att göra noteringar om hur däckets var på banan.

✓ **Mest dubb vinner?**

■ ■ Hur många dubbar har ett modernt dubbdäck? Ett nytt EU-reglemente sätter stopp vid knappt hundra dubbar per däck. Fler dubbar är dock tillåtna om tillverkaren kan visa att det större antalet inte sliter hårdare på asfalten. De flesta tillverkare gör sådana slitage-tester och har ända upp till 190 dubbar per däck. Nokian har haft 190 dubbar i flera år, den här säsongen har Continental och Bridgestone gjort om sina däck så att de har lika många dubbar som Nokian. Vilket också syns på testresultatet. Michelin vill inte ifrågasätta EU-reglerna och har bara 96 dubbar i sina däck. Continentals svenska mellanprismärke Gislaved har också haft cirka 90 dubbar de senaste åren, men har fallit till föga och gått upp till 130, vilket var standarden före de nya EU-reglerna. Nu har Michelin bara sällskap av Toyo med färre dubbar än hundra per däck.

Men våra tester visar att det är svårt, ja omöjligt hittills, att få samma isgrepp med EU-reglernas knappt hundra dubbar per däck.

✓ **"Kör in" dubbdäcken**

■ ■ Dubbdäck ska köras in för att dubbarna ska sätta sig riktigt fast i gummit (vulka fast). Bäst är att sätta på däck i god tid så att de kan köras in på asfalt, helst torr. Och minst 50 mil. Det gäller att rulla mjukt och fint, inte bromsa eller gasa i väg hårt, inte vrida på ratten när bilen står still och inte köra för fort i kurvorna. Hastigheten är däremot inte avgörande. Kör gärna i 110 om det står 110 på skylten.

Ett bra inkört däck behåller varenda dubb tills däckets är utslitet. Ett som gasar i väg för fullt direkt från gummigubben har tappat massor av dubb, och säkerhet, redan efter några mil.

✓ **Dödar dubbdäcken?**

■ ■ Det är en seglivad myt att dubbdäcken dödar fler, genom att partiklar slits upp från asfalten, än de räddar med sitt bättre grepp.

Ja, partiklar dödar. Och är besvärliga för personer med astma och hjärt-kärlsjukdomar. Forskare räknar med att cirka 5 500 personer i Sverige dör i förtid på grund av dålig luft. Umeå Universitet och Svenska Miljöinstitutet (publikationsnummer B2197) har gjort den senaste och bästa beräkningen). "Dör i förtid" betyder kanske tre månader eller ett halvår tidigare än om luften varit fri från partiklar. Men hälsoproblemen kan ju vara stora i flera år.

Forskarrapporten visar att cirka 3 000 svenskar dör av partiklar som kommer från skitig industri i Mellaneuropa, 1 000 av partiklar från vedeldning och 1 300 av bilavgaser, främst från smutsiga diesellastbilar. De här partiklarna är de pyttesmå PM2,5 som tränger in i blodomloppet och kan orsaka cancer. Bara 200 dör av damm som kommer från vägar och byggen. De partiklarna är större, kallas PM10 och tränger inte in i blodomloppet men irriterar i luftvägarna.

Hur stor del av det dammet som orsakas av dubbdäck redovisas inte. En gissning är att de partiklar som dubbarna river upp dödar en handfull, högst något tiotal personer om året.

Innan ännu fler förbud mot dubbdäck införs på olika håll kanske man skulle se över avgasreningen från de fjärrvärmeverk som byggs runt alla städer. Där finns en partikelkälla som inte studerats närmare men som kanske dödar flera tusen personer om året.

Även smutsiga lastbilar borde få hårdare restriktioner. Personbilsdieslarnas partikelfilter kanske inte heller lever upp till förväntningarna.

DUBBDÄCK

Continental IceContact 2





Pris: 1 272 kr

Antal dubb: 190

Hastighet: T (190 km/h)

Is och snö:

Continental är välbalanserat och lättkört på is tack vare bra dubbgrepp. Även på snö är däckets lättstyrt, lugnt och logiskt.

Vått och torrt:

Stabilt och bra grepp på våt asfalt. Klarar en undanmanöver utan överraskningar. Medelbra med långsamma reaktioner på torrt.

Förbrukning och komfort:

Normalt rullmotstånd och däckljud som andra däck med mycket dubb.

Bra: Grepp och köregenskaper på snö och is.

Dåligt: Däckbuller.

Poäng: 8,6.

Nokian Hakkapeliitta 8



Pris: 1 246 kr.

Antal dubb: 190.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Nokian är fortfarande överlägset på is, även om konkurrenter som nu har lika många dubbar kommer allt närmare. Det bromsar och driver mycket bra och är lättkört vid svåra situationer. På snö är det lugnt och logiskt. Övriga överraskar aldrig.

Vått och torrt:

Däcket är utvecklat för riktigt vinter. På asfalt är det mjukt och styr långsamt och greppet är bara medelmåttigt. Ändå, lugnt och logiskt utan att ställa till det.

Förbrukning och komfort:

Nokian är testets bullrigaste däck. Rullmotståndet är normalt.

Bra: Greppet på is, köregenskaper på alla vinterväglag.

Dåligt: Medelmåttigt på asfalt.

Poäng: 8,6.

Bridgestone Noranza 001

Pris: 1 322 kr.

Antal dubb: 190.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Det nya däckets från Bridgestone har mycket bra grepp på is. De många dubbarna hjälper till med både broms och framkomlighet och däckets är lättkört. På snö är däckets medelmåttigt men lugnt.

Vått och torrt:

Inte så bra på asfalt. Däckets är mjukt, styr utan precision och bromsar dåligt. Vid en undanmanöver hasar bilen över framhjulen medan bakhjulen greppar.

Förbrukning och komfort:

Ljudnivån är hög, som hos andra däck med mycket dubb. Rullmotståndets är mycket lågt.

Bra: Grepp på is, rullmotstånd.

Dåligt: Dubbljud, egenskaper på asfalt.

Poäng: 8,4.

Pirelli Ice Zero



Pris: 1 028 kr.

Antal dubb: 130.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Pirelli har bra isgrepp i längsled med korta bromssträckor och bra driv. Sidgreppet är lite sämre, däcket styr bra, men kan bli lite kantigt och förlora en del grepp när man vrider på ratten. På snö är däcket logiskt och säkert med bra grepp.

Vått och torrt:

Pirelli är stabilt på våt asfalt, styr bra i en undanmanöver och har bra bromsgrepp. På torr asfalt är däcket mer yxigt och går från bra grepp till sladd utan tvekan. Bromsförmågan är medelbra.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst, dubbarna stör knappt alls. Men rullmotståndet är högt.

Bra: Grepp på is, egenskaper på våt asfalt.

Dåligt: Högt rullmotstånd.

Poäng: 8,3.

Hankook Winter IPike RS+



Pris: 762 kr

Antal dubb: 170

Hastighet: T (190 km/h)

Is och snö:

Hankook fungerar bra på is och styr exakt i tuffa situationer. Däcket är logiskt och tappar inte greppet bak i första taget. På snö är greppet mycket bra, särskilt i längsled. En snabb undanmanöver är inget problem.

Vått och torrt:

Däcket är helt klart utvecklat för vinteregenskaperna. På våt asfalt är däcket medelmåttigt, på torr väg är bromssträckorna för långa, det styr för dåligt och greppet digitalt; på – av.

Förbrukning och komfort:

Däckljudet är tydligt medan rullmotståndet är medel.

Bra: Grepp på is, egenskaper på snö.

Dåligt: Köregenskaper på vått och torrt.

Poäng: 8,2.

Goodyear Ultragrip Ice Arctic

Pris: 1 029 kr.

Antal dubb: 130.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Goodyear är anständigt på vinterväglag, och även om greppet på is inte är i topp så är däckets lättkört. På snö är längsgreppet bra med korta bromssträckor, och säker styrning.

Vått och torrt:

Greppet på asfalt är en besvikelse med långa bromssträckor både på vått och torrt. Sidgreppet är bättre vilket hjälper till vid en undanmanöver, men på torr asfalt är det risk att bakhjulen tappar greppet först.

Förbrukning och komfort:

Ljudnivån är medel och rullmotståndet synnerligen lågt.

Bra: Bromsgrepp och driv på snö. Rullmotstånd.

Dåligt: Bromsgrepp på asfalt.

Poäng: 8,1.

Gislaved Nord Frost 200





Pris: 1 195 kr.

Antal dubb: 130.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Gislaved har gjort om sitt däck och har nu 130 dubbar i stället för fjolårets under hundra. Ändå greppar det inte riktigt bra på is med lite för långa bromssträckor. När man kör är greppet ändå rätt bra, tills det släpper lite för plötsligt. På snö styr nya Nord Frost lite för långsamt och utan riktig skärpa vid en undanmanöver.

Vått och torrt:

På våt asfalt är greppet mycket bra och däcket är lättkontrollerat vid en undanmanöver. Styrningen är mycket bra i både vått och torrt. Ja, Gislaved är kanske det allra bästa dubbdäcket på asfalt.

Förbrukning och komfort

Gislaved är bland de tystaste dubbdäcken, rullmotståndet är medel.

Bra: Grepp på våt asfalt, köregenskaper på torr.

Dåligt: Greppet på is.

Poäng: 7,7.

Michelin X-Ice North 3



Pris: 1 052 kr.

Antal dubb: 96.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Ja, vad ska man säga? Michelin är ett så trevligt och lugnt däck att köra vid alla vinterväglag; men det saknar en del grepp för att ligga på topp. Däcket styr långsamt men är väldigt säkert, logiskt och överraskar aldrig med några dumheter. Vi väntar med spänning på lite fler dubbar.

Vått och torrt:

Bromsförmågan på våt asfalt är medel bland dubbdäcken. Stabiliteten vid en undanmanöver gör däckets lättkört men lite snabbare reaktioner skulle göra däckets ännu bättre.

Förbrukning och komfort:

Michelins rullmotstånd är bland de högsta i testet. Ljudnivån är medel.

Bra: Lugnt i alla situationer. balanserade egenskaper. Vårt slitagetest förra året visade överlägen slitstyrka och livslängd.

Dåligt: För dåligt isgrepp för ett kvalitetsdäck!

Poäng: 7,7.

Toyo Observe G3-Ice

Pris: Cirka 750 kr (ej fastställt).

Antal dubb: 97.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Toyos isgrepp är som bäst medelmåttigt. Dubbarna greppar inte, kanske för att de är så få. Ändå ganska lugnt och styr rätt bra i en undanmanöver. På snö varken driver eller bromsar det bra och sidgreppet är för dåligt när det svänger. Och på snö kan man inte skylla på de fåtaliga dubbarna.

Vått och torrt:

Toyo är inte ens bra på våt asfalt där det lätt tappar greppet vid en undanmanöver, och man vet aldrig i förväg om det ska släppa fram eller bak. Bromsgreppet är hyfsat på vått och riktigt bra på torr asfalt. Vid en häftig rattrörelse på torr asfalt är det lätt att bakhjulen sladdar i väg.

Förbrukning och komfort:

Toyo är medel när det gäller både buller och förbrukning.

Bra: Bromsgrepp på torr asfalt.

Dåligt: Bromsgrepp på snö, köregenskaper på is och snö.

Poäng: 7,4.

Kumho WinterCraft Ice Wi31





Pris: Cirka 800 kr (ej fastställt).

Antal dubb: 150.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Kumhos grepp på is är dåligt trots det stora antalet dubb. Det är speciellt sidgrepp som saknas vilket gör det svårt att klara upp en sladd. Men däckets lugna natur gör det ändå rätt anständigt att köra.

Vått och torrt:

På våt väg är bromsgreppet dåligt, men sidgreppet är ännu sämre vilket gör en hastig ratt rörelse till ett äventyr. Och inte är det bättre på torr asfalt där däckets snabbt går från grepp till sladd vid en undanmanöver.

Förbrukning och komfort

Kumho är medelbullrig bland dubbdäcken. Rullmotståndet hör till de högsta i testet.

Bra: –

Dåligt: Grepp på is och snö, köregenskaper på asfalt. Trögrullat.

Poäng: 7,0.

ODUBBADE DÄCK

Continental ContiVikingContact 6



Pris: 1 134 kr.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Continental har bra isgrepp för att vara ett odubbat däck. Det både bromsar och driver bra och bra sidgrepp gör det lättkört även vid en hård undanmanöver. Däcket fungerar även bra på snö, fast det är inte onormalt för ett bra odubbat

däck. Även vid hastiga ratt rörelser behåller däckets grepp. Jämfört med andra odubbade däck, alltså.

Vått och torrt:

Bromsgreppet på vått och torrt är relativt bra. Däcket är mjukt på torr asfalt och styr långsamt men kommer inte med några fula överraskningar, bakhjulen håller greppet. Samma sak på våt asfalt, framhjulen tappar greppet först.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och rullmotståndet lågt.

Bra: Grepp på is och snö. Rullmotstånd.

Dåligt: –

Poäng: 7,6.

Nokian Hakkapeliitta R2

Pris: 1 113 kr.

Hastighet: R (170 km/h).

Is och snö:

Nokian fungerar mycket bra på is och snö. På is är greppet inte i absoluta toppen, men däckets är lättkört och man har kontroll även vid en sladd. På snö är både broms och driv bra och det styr fint vid en undanmanöver.

Vått och torrt:

Greppet på våt asfalt dåligt men på torr asfalt greppar det bra jämfört med de bästa odubbade konkurrenterna. Däcket styr långsamt vid en undanmanöver men är ändå lugnt. Någon gång kan greppet förloras bak, det är inte riktigt bra.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och rullmotståndet mycket lågt.

Bra: Grepp och köregenskaper på vinterväglag. Lågt rullmotstånd.

Dåligt: Greppet på våt asfalt.

Poäng: 7,5.

Goodyear Ultra Grip Ice 2





Pris: 1 146 kr.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Goodyear bromsar och driver bra på is och sidgreppet är hyfsat. Oftast är däckets lugnt och lättkört vid en undanmanöver men ibland kan man tappa greppet lite väl plötsligt. På snö är däckets också lugnt och styr bra.

Vått och torrt:

På våt asfalt är Goodyear det allra bästa nordiska odubbade däck. Däckets bromsar bra och är lättkört även vid en extrem situation. På torr asfalt är det ett typiskt odubbade nordiskt däck, för mjukt och det styr långsamt. Men däckets tappar inte greppet bak, bra.

Förbrukning och komfort:

Däckets är mycket tyst och rullmotståndet relativt lågt.

Bra: Köregenskaper och grepp på både vinterväg och asfalt.

Dåligt: –

Poäng: 7,4.

Michelin X-Ice XI3



Pris: 1 135 kr.

Hastighet: H (210 km/h).

Is och snö:

Michelin har bästa bromsgreppet på is bland de odubbade däcken. Även drivförmågan är mycket bra. Sidgreppet är inte lika bra vilket betyder att det kan sladda i väg lite plötsligt vid en undanmanöver. Men däcket greppar hyfsat även på sladd. På snö är bromsgreppet inte lika bra men däcket är lugnt och lättkört.

Vått och torrt:

Däcket är stort sett problemfritt på asfalt. Det styr lite långsamt men tappar inte greppet plötsligt och aldrig bak. Bromsgreppet på vått är inte mer än medelbra.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och rullmotståndet medel.

Bra: Bromsgrepp och is. Lugnt på alla väglag.

Dåligt: Medelmåttigt grepp på våt asfalt.

Poäng: 7,4.

Bridgestone Blizzak WS80

Pris: Cirka 1 000 kr (ej fastställt).

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Bridgestone har mycket bra grepp på is, nära de bästa odubbade däcken. Det är lättkört i halka och en plötslig undanmanöver. På snö är däckets också lugnt och lättkört, först. Men vid en undanmanöver kan bakhjulen släppa lömskt.

Vått och torrt:

Däcket är svårkört på våt asfalt, styr långsamt och otillförlitligt vid en undanmanöver. Sidgreppet är för dåligt och bromssträckorna lite för långa. På torr asfalt går det mycket bättre, det bromsar snabbt och styr exakt.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst men rullar trögt.

Bra: Grepp på is och snö.

Dåligt: Egenskaper på våt asfalt, högt rullmotstånd.

Poäng: 7,0.

Sava Eskimo Ice



Pris: 922 kr.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Sava bromsar och tar sig fram anständigt i förhållande till priset. Men sidgreppet är dåligt vilket gör det svårt att köra. Framhjulen tappar greppet alldeles för lätt. På snö går det bättre med bra kontroll och grepp.

Vått och torrt:

Det här är ett typiskt nordiskt odubbbat däck med långa bromssträckor och ett svårbemästrat beteende på våt asfalt. Lyckligtvis greppar däckets baksida bättre än framsidan, vilket ändå gör körningen relativt lugn.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och rullmotståndet mitt i klassen.

Bra: Grepp på snö.

Dåligt: Köregenskaper på is, våtgrepp.

Poäng: 6,9.

Hankook Winter i*cept IZ2



Pris: 548 kr.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Hankook är medelmåttigt både på is och snö. Greppet är inte i närheten av de bästa konkurrenterna och det är nervöst att köra eftersom framhjulen gärna tappar greppet i en kurva eller vid en inbromsning i en kurva.

Vätt och torrt:

Däcket trivs inte alls på asfalt. Bromsförmågan på våt asfalt är anständig, men sidgreppet så dåligt att däcket blir svårkört och en undanmanöver lätt slutar med

att bakhjulen sladdar i väg. På torr väg styr däckets långsamt och köregenskaperna är utmanande.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och visar sin bästa sida när det gäller rullmotståndet.

Bra: Lågt rullmotstånd

Dåligt: Egenskaper på asfalt, köregenskaper på is.

Poäng: 6,9.

Pirelli Ice Zero FR

Pris: 1 195 kr.

Hastighet: T (190 km/h).

Is och snö:

Pirelli har dåligt grepp på is och långa bromssträckor. Drivet är inte heller något att skryta om (först kommer du inte upp för backen, sen kan du inte bromsa). Sidgreppet är lika dåligt vilket gör däckets mycket svårkört. På snö är däckets mycket bättre med fin styrning, men plötsligt sladdar det i väg bak.

Vått och torrt:

På vått och torrt är däckets medelbra, som ett typiskt odubbbat däck. Styrningen är lugn på vått och långsam på torrt, och på torr väg kan det bli en del trista sladdar bak vid en undanmanöver.

Förbrukning och komfort:

Däcket är tyst och rullmotståndet medel.

Bra: Grepp på snö.

Dåligt: Grepp på is, köregenskaper på torr väg.

Poäng: 6,7.

Landsail Winter Lander



Pris: 481 kr.

Hastighet: H (210 km/h).

Is och snö:

Landsail är ett extremt billigt kinesiskt däck med extremt dåliga köregenskaper på vinterväg. Greppet på is är mycket dåligt, däckets sladdar lätt och körningen är farligt osäker. Tyvärr är det lika illa på snö, vrid lite för hastigt på ratten och framhjulen tappar greppet utan förvarning. Ibland är det i stället bakhjulen som tappar greppet. Man vet aldrig i förväg. Landsails egenskaper liknar mer ett Centraleuropeiskt däck än ett nordiskt, det är också tillåtet för hastigheter upp till 210 km/tim. Men i Sverige har det inget att göra.

Vått och torrt:

Däcket är bra på asfalt. Det bromsar bra både på vått och torrt, det är stabilt och det klarar en undanmanöver utan problem. Som prioritering för ett vinterdäck känns det tvivelaktigt.

Förbrukning och komfort:

Däcket är mitt i klassen både när det gäller buller och rullmotstånd.

Bra: Egenskaper på asfalt.

Dåligt: Egenskaper på is, grepp och köregenskaper på snö.

Poäng: 6,5.

Yokohama Ice Guard ig50 Plus



Pris: -

Hastighet: Q (160 km/h).

Is och snö:

Yokohamas grepp på is är på tok för dåligt. Däcket är lugnt till sin natur, men bristen på grepp gör det svårkört. På snö är det om möjligt ännu värre med dåligt sidgrepp som gör det svårt att få tillbaka kontrollen efter en sladd. Greppet i längsled är aningen bättre.

Vått och torrt:

På våt asfalt är däckets mycket halt och bakhjulen tappar lätt greppet vid en snabb rattrorelse. På torr väg är däckets bättre. Det är mjukt och styr långsamt men är ändå logiskt utan fula överraskningar. Även bromsgreppet på torr väg är hyfsat bra.

Förbrukning och komfort:

Yokohamas däckljud är lågt, men fullt hörbart. Rullmotståndet är lågt.

Bra: Rullmotståndet är lågt.

Dåligt: Egenskaper på is, snö och våt asfalt.

Poäng: 6,5.

Nankang Ice Activa Ice-1

Pris: 620 kr.

Hastighet: Q (160 km/h).

Is och snö:

Nankang är det andra och allra sämsta Kina-däcket i årets vinterdäckstest. På is gäller det att inte vrida på ratten, för då blir det sladd direkt. Så det gäller att vägen inte svänger. På snö att greppet och köregenskaperna bara aningen bättre, men även här gäller det att ta det lugnt. Däcket styr anständigt, men då kommer i stället baken farande.

Vått och torrt:

På våt asfalt är däcket nervöst, det svarar långsamt på rattutslag och när det väl tar styrning är det lätt att framhjulen ögonblicket efter tappar fästet. På torr väg vet man aldrig i förväg om däcket förlorar greppet fram eller bak.

Förbrukning och komfort:

Både buller och rullmotstånd är medelbra.

Bra: Anständigt rullmotstånd.

Dåligt: Köregenskaper på is och snö, och våt och torr asfalt.

Poäng: 6,3.

Odubbats centraleuropeiskt

Continental TS850



Pris: 928 kr.

Hastighet: H (210 km/h).

Is och snö:

Continental's Centraleuropeiska däck har synnerligen dåligt grepp på is. Men det ska det ju ha. Däcket är inte utvecklat för vare sig frosthalka eller riktigt svenskt isvägslag. Greppet i alla riktningar är uselt, på gränsen till obefintligt. Det bromsar dåligt, tar sig fram dåligt och har dåligt sidgrepp. På snö, som däcket faktiskt ska ha en viss beredskap för, är det lika dåligt. De kinesiska skitdäcken är i samma klass eller till och med aningen bättre.

Vått och torrt:

Våt asfalt är mammas gata! Här är däcket lysande och totalt överlägset. Det beror på att det är utvecklat just för våt asfalt i låga temperaturer. Det bromsar mycket bra och har mycket fin stabilitet. Mer likt ett sommardäck än likt de andra vinterdäcken i testet. Samma gäller egenskaperna på torr asfalt.

Förbrukning och komfort:

Bra men kanske aningen överraskande, inte bäst.

Bra: Alla egenskaper på våt och torr asfalt. Både grepp och köregenskaper.

Dåligt: Alla egenskaper på vinterväglag, både is och snö. Uselt!

Poäng: 6,3.

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9102&preview=1473947179>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9555&preview=1475659169>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9564&preview=1475659816>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9567&preview=1475660644>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9570&preview=1475665869>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9573&preview=1475666483>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9576&preview=1475667623>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9579&preview=1475669255>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9582&preview=1475669815>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9585&preview=1475671488>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9588&preview=1475671927>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9591&preview=1475863408>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9594&preview=1475864330>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9597&preview=1475864908>

<http://toolbox.aftonbladet.se/aftonbladet-tools/charts/?id=9600&preview=1475865771>

ANNONS

Däcktester

Bilar

Däck

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

