

ALLT OM
BILEN

Nr 22 • 8 okt 2015, årg. 68 • www.teknikensvarld.se

TEST

17 VINTER-
DÄCK I
STORT TEST!

SÅ GICK DET TILL

ALLT OM
VOLKSWAGENS
DIESEL-
FUSK

SVERIGES STÖRSTA

SUV TEST

TEST



PROVKÖRD



Nya BMW 7-serie

Teknikens under? Bilen som själv visar vad den kan!

BMW X3 • Citroën C4 Cactus • Dacia Duster • Fiat 500X • Ford Kuga • Honda CR-V • Honda HR-V • Hyundai Tucson • Jeep Renegade • Kia Sorento • Mazda CX-3 • Mazda CX-5 • Nissan Qashqai • Peugeot 2008 • Renault Captur • Renault Kadjar • Suzuki Vitara • Toyota RAV4 • Volkswagen Tiguan • Volvo XC60

Dessutom!

SUZUKI S-CROSS • KIA CEE'D •
BATTERIER MED EVIG LIVSLÄNGD •
BEGTEST: AUDI Q3

Pris 69 kr
Norge 85 nkr
Finland €8,50

TIDSAM 0486-22



TEST



— Teknikens
Världs
**VINTER-
DÄCK
TEST
2015**

BÄSTA GREPPET I VINTER

Vinterns viktigaste test är här – Teknikens Världs stora vinterdäcktest. Vi vänder ut och in på de tre olika däcktyperna i jakten på **bästa däckvalet för just dig**. Dessutom, kommer vi att hitta något bra budgetval?

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



VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ (till höger)

Testförelse och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 16 år och sedan 2001 har han varit ansvarig för våra vinterdäcktester. Kör en hel del racing, men testar desto mer.

RUBEN BÖRJESSON (till vänster)

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 rattvridare av rang. Erfaren.

Någon gång ska vi hitta det där däck – det där däck som kostar hälften så mycket men som presterar till 100 procent.

Hittills, i alla tidigare tester under Teknikens Världs historia, så har vi gått bet i den där jakten. Men vi ger oss inte utan fortsätter jaga. För snacka om att det hade varit bra konsumentinformation – att kunna presentera den där snorbilliga testvinnaren. Det hade kastat om i branschen, inget snack om saken. Är det kanske dags att rita om världskartan för vinterdäcken redan i det här testet? Snart vet du!

Årets vinterdäcktest presenterar en blandning av det bästa som finns på marknaden ner till det absolut billigaste vi kunde hitta när vi köpte in årets testdäck. Många tidigare testvinnare som vill göra upp om segern tillsammans med däck vars namn vi aldrig tidigare hade hört. Givetvis kommer spridningen att bli stor resultatmässigt, vilket är bra. Det får både de bra och dåliga däckerna att sticka ut, vilket är tanken. Du kan lätt hitta däckerna med den bästa säkerhetsnivån och du upptäcker snabbt vilka du ska undvika.

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16

SEDAN NÅGRA år tillbaka så råder nya regler för hur dubbdäcken får konstrueras. Egentligen så ska alla däck vara konstruerade med max 50 dubbar per rullomkretsometer vilket i vår testade dimension innebär 96 dubbar per däck. Fast

sedan finns ju det där undantaget som öppnar upp helt andra konstruktionsvägar. Som ni kommer att märka så har vi dubbdäck med upp till 190 dubbar per däck med i testet, vilket borde vara en omöjlighet med

Är det verkligen så att däckerna på marknaden med dubbelt så många dubbar inte sliter mer på underlaget?

tanke på reglerna. Men undantaget gör gällande att däcktillverkaren får ha hur många dubbar som helst samtidigt som de ges betydligt större konstruktionsmässiga friheter – så länge de klarar ett av branschen framtaget så kallat överrullningstest. För reglerna (i undantaget!) gör gällande att ett däck med fler än 50 dubbar per rullomkretsometer inte får slita mer på underlaget än ett däck med just de där 50 dubbar per meter. Det får rätteligen inte bli fråga om större vägsitage när antalet dubbar ökar – så långt är vi med. Men det vi ställer oss frågande till är om testmetoden verkligen fungerar. Är det verkligen så att däckerna på marknaden med dubbelt så många dubbar inte sliter mer på underlaget?

STATENS VÄG- och Transportforskningsinstitut har redan flaggat för ett ökat vägsitage med fler dubbar i däckerna – det visar deras resultat från de vetenskapliga testerna som de utför. Och jag kan inte påstå att jag är särskilt förvånad. Vi ser ett ökat isgrepp hos de flesta däckerna med många dubbar. Kan det verkligen förenas med samma skonsamhet mot asfalten som ett däck med hälften så många dubbar? Kanske i branschens överrullningstest. Men i verkligheten?

»



► Håller bromsgreppet hela vintern, på alla underlag? Våra testresultat visar vägen.

BROMSEGENSKAPER



VI KASTAR oss direkt in i en av de viktigaste egenskaperna som dina däck (förhoppningsvis!) har – bromsprestanda. Att hinna stanna är alltid av yttersta

vikt, så detta är ett prestationsområde som du aldrig någonsin ska tulla på.

Bäst presterande i testet sett i helhet är ett dubbat däck och ett nordiskt dubbfritt. Nokian Hakkapeliitta 8 samt det dubbfria Continental ContiVikingContact 6 presterar i poäng räknat samma resultat.

När vi spjälkar ner de fyra olika underlagen så märks en något jämnare prestationsnivå hos det dubgade däckets då även våtprestandan är acceptabel. Hos det nordiska dubbfria Continental-däcket så är is-, snö- och torrprestanda i absolut toppklass, medan prestanda på vått är snudd på usel.

I botten av resultatlistan hittar vi det dubgade Yokohama tillsammans med testets två billigaste däck från Infinity. Det visar sig med all önskvärd tydlighet att det mellaneuropeiska dubbfria däckets från Infinity inte har någon vinterprestanda att tala om och det dubgade Infinity liksom dubgade Yokohama är tväruselt på is.

VID ISTESTERNA, som i år kördes på lätt ruggad is, 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: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torr	Poäng
Continental		20	20	2	9	51
Nokian		20	20	4	7	51
Goodyear		16	20	5	9	50
Hankook		18	18	6	8	50
Continental		16	20	5	8	49
Pirelli		18	18	6	7	49
Goodyear		14	16	6	8	44
Yokohama		18	16	1	7	42
Michelin		8	18	6	8	40
Nokian		16	18	1	5	40
Continental		4	14	10	9	37
Michelin		6	12	10	9	37
Vredestein		6	14	9	8	37
Kumho		6	16	6	8	36
Infinity		4	8	9	9	30
Infinity		2	16	4	7	29
Yokohama		2	12	6	7	27

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Hur dubbutsticket utvecklas under testet kan ha avgörande betydelse för prestationen.



► Ruben mäter utsticket innan och efter inkörning, under testet samt efter detsamma.

FAKTA:

TRE DÄCKTYPER!

I dag 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 extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Ett dubbdäck försämras snabbare än ett odubbats när det slits för att dubbarna tappas skärpan.

- **Continental ContiIceContact 2** (190 dubbar)
- **Goodyear UltraGrip Ice Arctic** (130 dubbar)
- **Hankook Winter I*Pike** (170 dubbar)
- **Infinity Ecosnow** (96 dubbar)
- **Kumho Wintercraft Ice Wi31** (96 dubbar)
- **Michelin X-Ice North 3** (96 dubbar)
- **Nokian Hakkapeliitta 8** (190 dubbar)
- **Pirelli Ice Zero** (130 dubbar)
- **Yokohama Ice Guard IG55** (130 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

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

- **Continental ContiVikingContact 6**
- **Goodyear Ultra Grip Ice 2**
- **Nokian Hakkapeliitta R2**
- **Yokohama Ice Guard IG50**

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt, men även T-däck har dykt upp. Däcken är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt, några 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 och ger bilen nästan samma stabilitet och prestanda på barmark som sommardäck.

- **Continental ContiWinterContact TS 850**
- **Infinity Winter-Hero**
- **Michelin Alpin 5**
- **Vredestein Snowtrac 5**

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/55 R16



► Skillnaden mellan bra och dåligt grepp är milsvid. Bra grepp ger bättre säkerhet och större körglädje.

VÄGEGENSKAPER



DET HAR varit mycket snack om dubbdäcken på senare tid och med all rätta tycker vi. Reglerna som tillverkarna ska förhålla sig till är i bästa fall obegripliga och det är bara att inse – det var bättre förr. Numera finns regeln som säger att ett dubbdäck bara får ha 50 dubbar per meter rullomkrets som det har. Våra testade däck har ungefär två meters rullomkrets och flera av däcken har 96 dubbar. Om regelverket hade slutat där vore problemen ur världen, men så är det naturligtvis inte. För det finns ett undantag. Dessa sjuka undantag.

Nämnda undantag säger att däcktillverkaren får ha hur många dubbar han eller hon vill, så länge de kan bevisa genom ett särskilt överrullningstest att däckets i fråga inte sliter mer på underlaget än vad ett däck med 50 dubbar gör.

Just därför har vi allt från 96 via 130 och 170 till 192 dubbar per däck och det ska visa sig att däcken med flest dubbar klarar isen bäst. Fler dubbar ger mer slag i underlaget vilket skapar

ett bättre grepp, inte så konstigt egentligen. Men ska dessa däck, trots att de bygger bättre isgrepp, samtidigt inte slita mer på underlaget? Jo, jag vet, detta testas av oberoende organ enligt en certifierad testmetod. Men ändå?

VAD SOM blir ännu mer intressant i sammanhanget är de bästa nordiska dubbfria däckens prestanda, framför allt på is. För de är bäst i testet. När vi testar rakt av, dubbat mot dubbfritt med alla förutsättningar exakt lika – då är de nordiska dubbfria bäst. Och det handlar inte om en extremt skrovlig is utan ett mellan-ting mellan polerat och skrovligt. Med andra ord vad du som konsument brukar drabbas av ute på vägen.

När det gäller de billigare däckerna i testet så är det lätt sammanfattat i detta deltest – du får vad du betalar för. Så när det gäller vägegenskaper så gör du bäst i att sikta in dig på bästa möjliga premiumdäck och sedan leta land och rike kring efter bästa pris. Du kommer att tjäna på det.

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

Alla däckerna bedömts mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt jämförbara mot varandra – oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller mellaneuropeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Vidsel strax norr om Älvsbyn i norra Sverige samt i Arvidsjaur. Våtttesterna 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 vinteregenskaperna högre. »

► Testdäcken uppvisar stora skillnader på våtbanan. Flera utropstecken utlovas.

FAKTA:

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

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Precis som för de nordiska dubbfria däcken så står det klart direkt – det är samma dubbdäck i toppen som det brukar vara. Continental, Goodyear och Nokian är grymt duktiga på att utveckla vintergrepp i sina dubbdäck, något som de visar med full kraft i årets vinterdäcktest. Continental och Goodyear är absolut starkast på snö, på is är det Continental och Nokian. Kombinationen av grepp och bra balans bygger för ett säkert däck, vilket vi värderar allra högst när vi genomför vårt digra utvärderingsarbete. Längre ner i resultatlistan hittar vi Infinity, Kumho och Yokohama som inte alls får till det på samma fina sätt. Mindre mängd grepp och mindre mängd säkerhet till den som kör.

VÅTT UNDERLAG

Continental och Michelin lyckas bäst med att bygga upp och behålla ett hyfsat grepp på vått underlag. Bägge däcken har en bra balans vilket innebär både bra reaktioner vid styrning samtidigt som de inte blir sladdbenägna på det våta underlaget.

Resterande dubbdäck håller sig riktigt väl samlade på något slags mittfält. Generellt sett kan vi säga att de rakt igenom har svårt att bygga upp greppnivån då dubbarna gör att de liksom kasar lätt ovanpå underlaget. Detta gör även att vi slipper de värsta retursladdarna vilket är synnerligen positivt.

NORDISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Utvecklingstakten bland de nordiska dubbfria däcken är hög, i alla fall när det gäller att utveckla vintergrepp. De bästa däcken är helt i klass med de dubbade och ibland till och med snäppet bättre. Så blir det i år vid istesterna där de nordiska dubbfria Continental och Nokian presterar på en makalöst hög nivå. Känslan att köra runt isbanorna med så mycket grepp, fast utan dubb – det blir en riktig aha-upplevelse. De vassaste dubbdäcken är inte långt efter – men där finns en märkbar skillnad i prestanda. Även på snö är det samma visa igen, det tyska och finska däck är bäst i klassen med Goodyear ett halvt steg bakom. Pirelli tappar mark framför allt på is och Yokohama ligger klart efter framför allt på is.

VÅTT UNDERLAG

Goodyear går emot strömmen med sitt Ultra Grip Ice 2. Nordiska dubbfria däck har av tradition alltid svårt med våta vägar och det beror helt och hållet på den mjuka konstruktionen framför allt i mönstergummit. Men på något sätt lyckas Goodyear ändå att kombinera bra vinteregenskaper med fullt acceptabla våtprestanda. När ni vänder till nästa sida kommer ni att se att samma däck även klarar vattenplaning bra, vilket också är ovanligt. En lyckad kombination. Yokohama däremot klarar sig inte alls. Det kastar ut med baken, vilket är ett synnerligen osäkert beteende. Överlag dålig greppnivå.

MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Det är inte alls ovanligt att de mest vinteranpassade mellaneuropeiska dubbfria däcken klarar sig ganska bra på snö. Så även denna gång och ännu en gång är det premiumdäcken som visar sig vara bäst. Continental har tidigare visat sig vara starka även i denna klass och nu visar även Michelin Alpin 5 upp imponerande prestanda. På isen är det inte fullt lika enkelt att bygga grepp med det hårdare mönstergummit, men det fungerar i alla fall hyfsat. På snöbanan går det bättre, både Michelin och Continental har såväl dubade som nordiska dubbfria däck efter sig i resultatlistan.

VÅTT UNDERLAG

De mellaneuropeiska dubbfria däcken är näst intill sommaräcklika i sitt uppträdande på vått, vilket inte är så konstigt. De är primärt framtagna för just våta vägar. Continental och Michelin är i en klass för sig själva och för skojs skull kastar vi in ett Goodyear EfficientGrip Performance sommaräck i testet – alltså en tidigare testvinnare. Resultatet blir att sommardecket är marginellt snabbare runt testbanan (ett par tiondelar i snitt) och de subjektiva bedömningspunkterna renderar likvärdiga betyg som hos Continental och Michelin.

Infinity och Vredestein är inte mycket sämre än tysken och fransmannen, men det märks tydligt att den fina skärpan i grepputvecklingen saknas till viss del.

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vätt	Poäng
Pirelli		18	20	7	45
Continental		18	20	6	44
Continental		20	18	5	43
Goodyear		18	16	7	41
Goodyear		16	20	5	41
Nokian		20	18	3	41
Nokian		18	18	5	41
Hankook		16	18	5	39
Michelin		14	18	6	38
Michelin		12	14	10	36
Continental		10	16	10	36
Infinity		12	14	5	31
Yokohama		12	16	1	29
Vredestein		8	12	9	29
Kumho		10	12	5	27
Yokohama		10	12	4	26
Infinity		2	8	8	18

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

► Spårbunden vattenplaning ger oss korrekt repeterbarhet. Bilden är tagen i samband med ett annat test.



VATTENPLANING



OM VI ser på vattenplaning ur en rent teoretiskt synvinkel så ska de mellan-europeiska dubbfria däckerna alltid vara bäst. De har hårdast mönstergummi och mest öppna kanaler i mönstret, därmed deformeras inte mönstergummit lika mycket och mer vatten får plats. De dubgade däckerna ska placera sig på mittfältet. De är mjukare än nyss nämnda däcktyp, men hårdare än de nordiska dubbfria däckerna och det räcker för att vattnet ska få bättre plats. Sämst ska de nordiska dubbfria däckerna vara. Deras mönster är betydligt mjukare, vilket är ett krav för att kunna bygga is- och snögrepp utan dubbar. Detta gör att mönstret deformeras enklare och det tätare mönstret ger lite utrymme för vatten. Med andra ord

ska de vattenplana tidigast. I teorin.

Verkligheten visar sig bara delvis följa vår tes. Continentals och Michelins mellaneuropeiska dubbfria däck är tveklöst bäst, Vredesteins däck halkar efter en aning. Kinesiska Infinity är klart sämre och får faktiskt stryk av Goodyears

Continentals och Michelins mellaneuropeiska dubbfria däck är tveklöst bäst.

nordiska dubbfria. Bland de dubgade är Continental bäst, men märkligt nog är den tyska däcktillverkarens nordiska dubbfria däck näst sämst av alla – bara finska Nokian Hakkapeliitta R2 klarar sig sämre.

VI SKA tillägga att ett bra vattenplanande däck även klarar slaskplaning bra. Vid de tester vi genomfört under årens lopp har resultaten visat sig vara samstämmiga.

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. »



Vilken däcktyp ska jag välja?

Vilken däcktyp 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: Mellaneuropeiska, möjligen nordiska.

? ...kör mycket i Norrlands inland där vägarna är snö- och isbelagda i stort sett hela vintern?
SVAR: Dubbat, nordiska dubbfria är ett alternativ.

? ...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 mellaneuropeiska.

? ...kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
SVAR: Du ska ha mellaneuropeiska eller nordiska, odubbade 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.

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	■	78,9	10
Michelin	■	78,0	10
Vredestein	■	72,5	8
Goodyear	■	66,1	6
Continental	■	65,4	6
Hankook	■	64,7	6
Infinity	■	64,4	6
Michelin	■	63,4	5
Pirelli	■	63,4	5
Goodyear	■	62,5	5
Yokohama	■	62,1	5
Kumho	■	61,7	4
Infinity	■	60,4	3
Nokian	■	59,3	3
Yokohama	■	58,0	2
Continental	■	57,4	2
Nokian	■	55,8	1

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Snacka om att testet går som på räls! Vilket det faktiskt gör... Som synes bland resultaten skiljer sig prestationsnivån rejält.



ÄLGTEST



VÅR UNDMANÖVER älgtestet är ett hårt och hänsynslöst inslag i verksamheten som genast avslöjar ett dåligt presterande däck på torrt underlag. Men tack och lov blir däcken som är riktigt dåliga bara färre och färre, vilket följer den trend som vi sett sedan flera år bakåt i tiden.

Bästa däcken kommer från Continental och intressant nog presterar alla tre däcktyperna samma fina resultat på 70 km/h. Vi kan tillägga att vi även körde ett hyfsat presterande sommardäck i samma dimension som referens under testet och det klarade 73 km/h.

ALLA TRE Continental-däcken sammanfattas av ett balanserat uppträdande där bilen känns lätt att hantera även på gränsen. Bakvagnen hålls i schack vilket är nog så viktigt. Om du någon gång måste krocka så se till att åk in i olyckan

med bilens front eller bakparti först – det är ju där du har bilens längsta krockzoner. Om ett däck börjar sladda och du åker med sidan in i en olycka – inte bra.

Just detta händer med det dubbade Hankook-däcket som utan tvekan är testets mest sladdbenägna. Därför håller vi nere poängen för det däcket, trots att det klarar lite högre hastighet än de långsammast presterande däcken i testet. Men det är den där sladdbenägenheten som stjälpel lasset. Illa. »

► Så här ser dubben ut till Continental-däcket. Och som synes i tabellen har den ingen negativ inverkan på resultatet.



4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Hastighet	Poäng
Continental	■	70	10
Continental	■	70	10
Continental	■	70	10
Yokohama	■	69	9
Michelin	■	68	8
Goodyear	■	67	7
Michelin	■	67	7
Goodyear	■	66	6
Infinity	■	66	6
Nokian	■	66	6
Nokian	■	66	6
Pirelli	■	66	6
Yokohama	■	66	6
Infinity	■	65	5
Vredestein	■	65	5
Kumho	■	65	5
Hankook	■	66	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



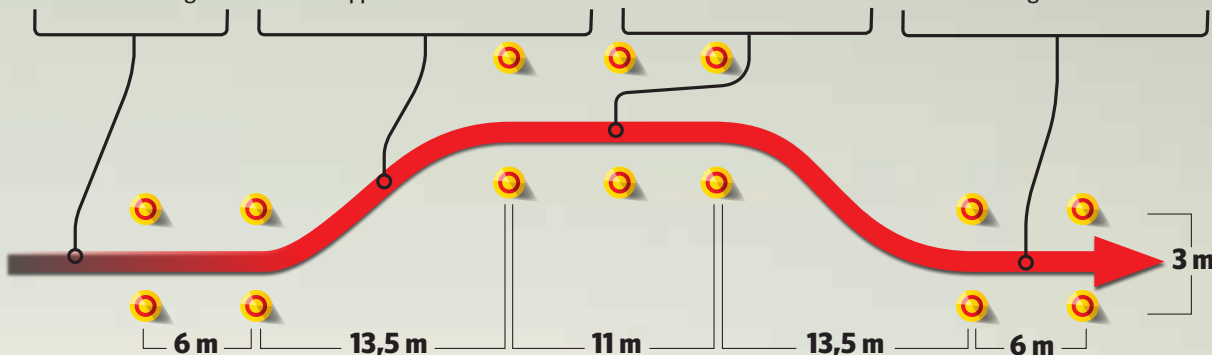
FAKTA: Teknikens Världs älgtest

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 däckets med att ta upp sidkrafterna?

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



► Klart att vinterdäcken måste prestera även på bar mark och älgtestet är en svår nöt att knäcka.

Fem tips om vinterdäck

1 Gamla vinterdäck, både dubgade och odubgade, behöver gå något tiotal mil på bar mark 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. Håll jämn hastighet med lugna inbromsningar och accelerationer och kör lugnt runt gathörn och i cirkulationsplatser. Det gör att dubbarna stabiliserar sig i sina håll. Alltså, kör inte långsammare än normalt, bara lugnare.

3 Bästa däckets bakom du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däckets 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 att de inte använder container för förvaringen. Där kan det bli både 70 och 80 grader varmt på sommaren och då åldras däckerna snabbare.

5 Punkteringssäkra däck har sämre vinteregenskaper än vanliga vinterdäck. Våra testresultat är inte översättningsbara till RFT-däck. Undvik RFT.

KOMFORT



FÖR DEN som jagar ett riktigt bra och billigt däck så blir resultatlistan i komforttronden en riktigt deprimerande läsning.

Varför? För att de dyra och mest premiumbetonade däcken i varje klass är de som presterar tveklöst bäst. Steget ner till resan är också ganska stort – i alla tre klasserna.

Bästa däck totalt är Continentals nordiska dubbfria

däck, ContiVikingContact 6. Det var nytt på marknaden inför förra vintersäsongen och då fick det svag kritik för lite bristande riktningstabilitet. Det verkar tyskarna ha rättat till, för det där beteendet är nu borta (testdäcket är tillverkat vecka 5, 2015). Kvar är ett däck som går rakt och fint, som hanterar vägens ojämnheter på ett komfortabelt sätt och som hör till testets tystade däck. Kombinationen av alla dessa egenskaper gör att Continental tar hem delsegern. Goodyears nordiska

dubbfria har en aningen högre ljudnivå, i övrigt är det på par med det tyska däck.

Bästa mellaneuropeiska dubbfria däck är Michelin som blir aningen mer högljutt och lite mer stöttigt än delsegraren. Bland de dubbade däcken är Continental bäst tillsammans med Goodyear. Bägge två är tystare än sina dubbade konkurrenter samt lite bättre stötdämpade. Bägge två är även riktningstabila vilket är nog så viktigt.

Testets två däck med sämst komfort är dubbade och kommer från Hankook och Infinity. Bägge två har hög ljudnivå, dålig stötdämpning samt har problem med riktningstabiliteten.

KOMFORT ÄR den enda delen av testet som är av rent subjektiv karaktär. Vi har försökt att bygga

De dyra och mest premiumbetonade däcken i varje klass är de som presterar tveklöst bäst.



► Ruben har lyckats dressera skorna, mössan och billyften på samma gång!

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Continental		10
Goodyear		9
Michelin		9
Continental		8
Continental		6
Goodyear		6
Nokian		6
Yokohama		6
Infinity		5
Vredestein		5
Nokian		4
Yokohama		4
Kumho		3
Michelin		3
Pirelli		3
Hankook		1
Infinity		1

 = Dubbat  = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

in objektiva mätvärden såsom ljudmätning, men utan att finna en godtagbar mätmetod. Så i stället faller ansvaret på testföraren att höra och känna de skillnader som finns. För att underlätta verksamheten så används referensdäcket flitigt och vi kör både på Björkvik Ring samt på landsvägarna runt om i Sörmland. Bedömningsmallen bygger på en lista med tio punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna.

Genvägen till ett framgångsrikt test är att kunna repetera sitt beteende, alltså att köra likadant alltid. Därför använder vi oss av farthållaren och det är samma testförare som har kört alla testerna sedan 2001. Vi kör på både slät och dubbsliten asfalt samt grus och vi försöker hitta så många olika typer av kvalitet på underlaget som möjligt. »



► Buller, stötar och riktningss stabilitet. Komforttesterna ger oss tydliga skillnader mellan däck.

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. Jämna ut ryckigheter i köer genom att hålla avstånd till framförvarande. Motorbromsa i stället för fotbromsa. Moderna motorer stänger snabbt av bränsletillförseln när du släppt gasen. Ända ner till 1 000-1 200 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 km/h är den mest ekonomiska hastigheten.
- 5 Pumpa däck. Gärna 0,2 till 0,5 bar (0,2 - 0,5 kg/cm²) mer än biltillverkarens rekommendationer. Takbox och skidställ ska monteras av när de inte används. Vålservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.



► Däck är väl bara svarta och runda - eller? Nej, inte riktigt. Det är större skillnader än man tror.

RULLMOTSTÅND



DET RÖRS om en del i grytan när vi kommer till bränsletesterna när vi mäter rullmotstånd. Det absolut största utrops-tecknet är att vi har ett dubbat däck, Nokian Hakkapeliitta 8,

bland de mest lättrullande i resultatlistan. Nokian har länge varit synnerligen duktiga på att konstruera och bygga lättrullande nordiska dubbfria vinterdäck – men detta är första gången vi ser ett dubbat så långt upp i resultatlistan.

Skillnaden mellan bäst och sämst i testet kan tyckas vara försumbar, vilket ytterligare förstärks av att testmetoden som sådan är extremt snål på bränsle. Hur ofta hamnar du på runt 0,45 l/mil med din bensindrivna bil? Men så blir det under testet då vi kör konstant i 70 km/h utan start och stopp.

Enligt testresultatet så blir skillnaden 0,04 l/mil mellan lättast och tyngst rullande däck. Kanske inte så mycket kan tyckas, men sett över en förmodad livslängd på vinterdäcken på fyra år och 3 000 mil – då är skillnaden plötsligt uppe i 120 liter bränsle med den där låga förbrukningen. Om din bil då drar 0,9 liter i snitt i stället för 0,45 – ja, då

kan skillnaden bli den dubbla. Sedan kan du multiplicera med 13 respektive 12,50 kronor per liter bensin eller diesel för att se vad skillnaden blir för dig. Och allt detta beror på hur lättrullande däckerna är – inget annat.

TIDIGARE 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. Och använder fortfarande.

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. Mätningen utfördes på torr barmark, då är repeterbarheten bra.

VI UTFÖR testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden. Vi använder referensdäck flitigt, liksom markörer längs sträckan för att kurvradier och dylikt ska bli så

lika som möjligt vi varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däckerna mot varandra oavsett klasstillhörighet. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian		0,4526	10
Nokian		0,4564	10
Continental		0,4584	10
Goodyear		0,4701	8
Pirelli		0,4721	8
Vredestein		0,4723	8
Yokohama		0,4748	8
Continental		0,4759	7
Infinity		0,4773	7
Infinity		0,4787	7
Michelin		0,4809	6
Hankook		0,4813	6
Goodyear		0,4844	6
Kumho		0,4884	5
Yokohama		0,4910	4
Michelin		0,4914	4
Continental		0,4927	4

= Dubbat = Nordiska dubbfria
 = Mellaneuropeiska dubbfria

Vinterdäck nu - och i framtiden.

1 Däckmärkningen är i dagsläget ett riktigt sorgebarn på vintersidan. För att den ska fungera på vinterdäck krävs att branschen kommer överens om testmetoder som sedan ska certifieras och sättas i bruk. Inte klart 2016.

2 Testresultat från Statens Väg- och Transportforskningsinstitut påvisar ökat vägslitage med fler dubbar i däck. Vi har mellan 96 till 190 dubbar i vårt test, men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däck.

3 Punkteringsfria däck, av så kallad Run Flat-typ, gör mer skada än nytta för bilägaren genom sämre komfort. Men de självlägande däck (så kallad self sealing) kommer nu som ett alternativ. I stället för förstärkta sidoväggar så har de en beläggning på insidan som gör att de klarar av ett stichhål i mönstret, klart användbart.

4 Alla typer av däck, inte minst stora med lägre profil, alstrar ljud då däckerna fungerar som resonanslådor. Men genom att placera ljuddämpande material inne i däckerna så kan man sänka ljudnivån avsevärt inne i bilen. Detta blir banbrytande för komforten.

5 Alla uttjänta däck ska återvinnas. Återvunnet gummi finns bland annat i nya vägar, cykelbanor och på lekplatser samt i golvbeläggningar.

FAKTA:

SÅ TYDER DU 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 vinterens egenskaper inte ens bedöms.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller somraddäck, 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. Inte ens ett förslag till kompletterande märkning är klart ännu.



RULLMOTSTÅND

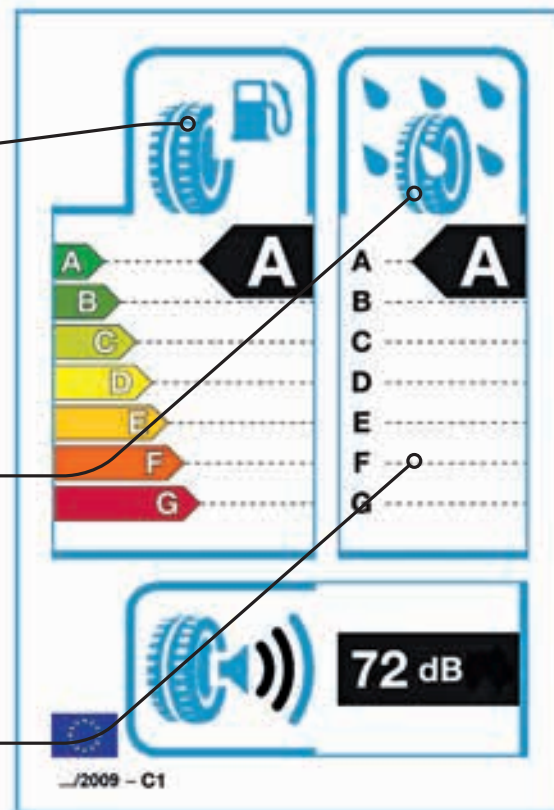
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

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 ContiVikingContact 6	Continental IceContact 2	Pirelli Ice Zero	Goodyear Ultra Grip Ice Artic	Nokian Hakkapeliitta 8
Däcktyp	Nordiska dubbfria	Dubbade	Dubbade	Dubbade	Dubbade
Hastighetsklass	T	T	T	T	T
Vikt	8,6 kg	10,2 kg	9,3 kg	10,4 kg	9,2 kg
Pris	1253 kr	1179 kr	1382 kr	1028 kr	1332 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	20	16	18	16	20
Snö	20	20	18	20	20
Vått	2	5	6	5	4
Torr	9	8	7	9	7

VÄGEGENSKAPER

Is	20	18	18	16	18
Snö	18	20	20	20	18
Vått	5	6	7	5	5

ÖVRIGT

Vattenplaning	2	6	5	5	3
Älgttest	10	10	6	7	6
Komfort	10	6	3	6	4
Rullmotstånd	10	4	8	6	10

Totalt	126	119	116	115	115
Omdöme	Continental sätter ribban högt för konkurrenterna och ingen når upp till samma kompletta vinterprestanda. Men det märks att framgången har en baksida, närmare bestämt våta vägar då det mjuka nordiska dubbfria däck fungerar desto sämre. Vid vattenplaning hör det till testets absolut sämsta, men på vintriga vägar reglerar ContiVikingContact 6.	Continental dubbdade IceContact har vunnit vårt vinterdäcktest flera gånger om och efterföljaren med tillägget 2 är minst lika bra. Det absolut vassaste uppträdandet som den dubbfria brodern visar upp saknas till viss del, fast på andra sidan är dubbdäcket mer komplett och utan djupa prestationssvackor. Ett riktigt bra däck, som dessvärre rullar tungt.	Dubbade Pirelli Ice Zero erbjuder en näst intill komplett palett av riktigt bra eller vettiga prestanda där is- och snöegenskaperna sticker ut som bland de bästa i testet. Även på vått och torrt sticker det italienska däck ut åt det positiva hållet och enda punkten där Ice Zero spricker är i komfortronden. Ljudnivån är alldeles för hög, vilket blir jobbigt i längden.	Det är minst sagt hårt strax under toppen bland dubbdäcken då bara två poäng skiljer mellan Pirelli och Goodyear. Det märks att Goodyear inte har exakt lika fina isprestanda som de allra bästa, men å andra sidan slipper vi några riktiga klavertramp prestandamässigt. Våta vägar fortsätter att vara svagaste punkten för dubbdäcken, så även för Goodyear.	Nokian Hakkapeliitta 8 är byggt enligt samma modell som det nya dubbdade Continental-däcket, alltså med 190 dubbar. Som synes i tabellen här ovan så imponerades vi av is- och snögreppet, liksom av det låga rullmotståndet. Det är första gången som ett dubbdäck får full pott i det deltestet – ett klart fall framåt för däcktyper. I övrigt har Nokian fortsatt svårt på vått.



**Goodyear
Ultra Grip Ice 2**

■ Nordiska
dubbfria
T
9,0 kg
1197 kr

**Continental
ContiWinterContact
TS 850**

■ Mellan-
europeiska dubbfria
H
8,6 kg
965 kr

**Hankook
Winter I*Pike**

■ Dubbade
T
9,6 kg
935 kr

**Michelin
Alpin 5**

■ Mellan-
europeiska dubbfria
T
8,7 kg
1117 kr

**Nokian
Hakkapeliitta R2**

■ Nordiska
dubbfria
R
9,0 kg
1124 kr

**Michelin
X-Ice North 3**

■ Dubbade
T
9,8 kg
1373 kr

14
16
6
8

4
14
10
9

18
18
6
8

6
12
10
9

16
18
1
5

8
18
6
8

18
16
7

10
16
10

16
18
5

12
14
10

20
18
3

14
18
6

6
6
9
8

10
10
8
7

6
4
1
6

10
8
9
6

1
6
6
10

5
7
3
4

114

Före detta testvinnaren, nordiska dubbfria Goodyear, har tappat mark mot senaste styrkan från Continental. Is- och snöprestanda är inte fullt lika bra och Goodyear är inte lika "maxat" när det är som bäst. Å andra sidan har det här däck inte alls lika svårt för våta vägar och vi i testlaget uppskattar däckets fina balans, både i greppnivån och mellan de olika egenskaperna.

108

Continental fortsätter att spotta ur sig svårslagna vinterprodukter, så även i det mellaneuropeiska dubbfria segmentet. TS 850 fungerar bäst eller mycket bra i alla barmarksgrenar samtidigt som det har fina snöprestanda. Isprestanda håller dock inte samma fina nivå och det är där som de mellaneuropeiska däck brukar falla. I övrigt väl presterande.

106

Hankook Winter I*Pike är nytt för säsongen och lanseras med 170 dubbar och det är tydligt att det koreanska däck fungerar bra på is och snö. Men dessvärre är balansen mellan övriga egenskaper inte fullt utvecklad då Hankook-däcket är det enda som sladdar vilt i älgtestet. Dessutom bullrar det mest och stöter hårt i komforttestet där resultatet landar i botten.

106

Michelin Alpin 5 introducerades under förra säsongen och visar i det här testet att det är i stort sett lika bra som Continental – vilket är ett rejält kliv uppåt för Michelin i den mellaneuropeiska klassen. Liksom Conti har Alpin 5 svårt vid isbroms, men i övrigt levererar det en jämnbra prestationsnivå. Även vägegenskaper på is fungerar bättre än väntat.

104

Nokian Hakkapeliitta R2, så heter den finska tillverkarens nordiska dubbfria alternativ. Och det märks tydligt att man har prioriterat vinteregenskaperna, för det där däck går hur fint som helst på is och snö. Dessvärre har man i sin iver att utveckla dessa egenskaper näst intill helt tappat bort våtprestanda. Synd, det hade behövts. Men det rullar lättast i gänget.

97

När de nya dubbgremlerna presenterades så var Michelin tidiga med att bygga ett däck med bara 50 dubbar per rullomkretsmeter. Vilket innebär 96 dubbar totalt i det testade däck. Dessvärre är inte isprestanda i nivå med de vassare dubbdäcken med fler dubbar och några fördelar på barmark genom färre dubbar ser vi inte heller. Ett typiskt medeldäck.



	Vredestein Snowtrac 5	Yokohama Ice Guard IG50	Kumho Wintercraft Ice Wi31	Infinity Ecosnow	Yokohama Ice Guard
Däcktyp	■ Mellan-europeiska dubbfria	■ Nordiska dubbfria	■ Dubbade	■ Dubbade	■ Dubbade
Hastighetsklass	H	Q	T	T	T
Vikt	8,1 kg	9,2 kg	11,3 kg	10,5 kg	10,6 kg
Pris	869 kr	1350 kr	1020 kr	683 kr	1365 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	6	18	6	2	2
Snö	14	16	16	16	12
Vått	9	1	6	4	6
Torr	8	7	8	7	7

VÄGEGENSKAPER

Is	8	12	10	12	10
Snö	12	16	12	14	12
Vått	9	1	5	5	4

ÖVRIGT

Vattenplaning	8	2	4	3	5
Älgtest	5	9	5	6	6
Komfort	5	6	3	1	4
Rullmotstånd	8	4	5	7	8

Totalt	92	92	80	77	76
Omdöme	Vredestein Snowtrac är vad ett typiskt mellanprisdäck i den mellaneuropeiska klassen. Och det presterar typiskt medel, det ska sägas direkt. På is har det inte mycket att erbjuda, men snöprestanda är i alla fall godkänd. Våta vägar, där fungerar däck som bäst – men det är märkligt svagt i älgtestet och det bullrar rejält vilket gör det okomfortabelt.	Nordiska dubbfria Yokohama Ice Guard IG50 lockar oss med riktigt fina vinterprestanda där isbromsning och vägegenskaper på snö sticker ut rejält – där är däck inte långt efter testvinnarna. Även älgtestet går riktigt bra. Men sedan händer något märkligt, för på våta vägar hör däck till testets absoluta botten. Riktigt uselt och osäkert. En taskig kombination.	Koreanska Kumho har varit på gång uppåt flera gånger tidigare, men i år gick luften ur dubbade Wintercraft redan tidigt i testet. Isbromsningen gick inte alls och vintergenskaperna var i övrigt inget att skriva hem om. Okej, bra vid snöbromsning – men det isolerade resultatet bygger ingen vinnare. Många svaga resultat gör att Kumho halkar långt efter.	Dubbade Infinity Ecosnow är riktigt billigt, men du får vad du betalar för. Och i vår värld så värderar du din säkerhet mer än så här. Visserligen är det ett dubbdäck, men vid isbromsning är dubbarna där mest för syns skull. Även våta vägar är svåra för Infinity och det är presterar ett riktigt bottenresultat vid komforttesterna. Nej, undvik det här.	Yokohama var något på spåren med sitt nordiska dubbfria, i alla fall vad gäller snö- och isprestanda. Dessvärre gäller det inte alls för den dubbade brodern i modellprogrammet. Ice Guard med sina 128 dubbar presterar i bästa fall på en medioker nivå som inte alls är att rekommendera för någon. Enda egentliga ljuspunkten är det låga rullmotståndet. En klen tröst. Undvik!



Infinity
Winter-Hero

■ Mellan-
europeiska dubbfria
H
10,5 kg
671 kr

4
8
9
9

2
8
8

6
5
5
7

71

Testets billigaste däck heter Infinity Winter-Hero. Testets sämsta däck heter samma sak. Det är bara att kolla bland resultaten, här finns ingen vinterprestanda att tala om – alls. Våt och torr broms går bra och rullmotståndet är hyfsat lågt – men det är allt. Resten av prestationsnivån är skrämmande låg och vi kan inte göra annat än att bestämt avråda från köp. Undvik!

Välj vinterdäck med omsorg

Det handlar om din säkerhet

DET ÄR inte lätt att välja vinterdäck. Eller så är det bland det lättaste i världen. Det beror på hur man ser på saken. Men en sak är säker, varken lagarna för dig som konsument eller regelverket för tillverkarna gör det särskilt mycket enklare att välja rätt – snarare tvärtom. För det första har vi det faktum som möjliggör användning av dubbfria vinterdäck året runt. Vilket fem procent av bilarna i NTF:s undersökning gjorde. Vilket är fullständigt galet. Och det vet vi genom vår testerfarenhet.

Vissa forumkommentarer på nätet vill göra gällande "att vi är köpta av däckbranschen för att få dem att sälja mer". Inget kunde vara mer fel och ni som läser våra däcktester vet bättre. Ni vet att sommardäck hör hemma på sommaren och vinterdäck på vintern.

NÄSTA PUNKT rör branschreglerna som låter däcktillverkarna bestämma själva hur många dubbar som däcken ska ha. Egentligen ska alla ha 50 dubbar per rullomkretsmeter, men om däckets klarar ett specifikt test så får det ha så många dubbar man vill – bara det inte sliter mer på vägen än ett däck med 50 dubbar per rullomkretsmeter. Jag vet, jag har skrivit samma sak i det här testet. Men visst är det märkligt, inte ens när jag upprepar informationen så blir den begriplig. Jag tror inte en sekund på att ett däck med dubbelt så många dubbar, som presterar betydligt bättre isprestanda, samtidigt ska vara lika slitande på bar asfalt som det där däckets med färre dubbar och sämre isprestanda. Jag får inte den logiken att gå ihop – certifierad testmetod eller inte. Varför kan inte bara alla däck tillverkas efter samma dubbningsmönster? Samma regler ger ju samma villkor för alla. Vad är fel med det? Dessutom blir det ju enklare för er, kära vänner.

NEJ, VI lämnar det där och konstaterar i stället att årets test levererade en riktig skrällsegrare i form av nordiska dubbfria Continental

ContiVikingContact 6. Men det är inte ett rakt igenom fantastiskt däck, det kan vi säga direkt. Prestationen på våta vägar lämnade en hel del i övrigt att önska – men prestandan på is och snö var makalös. Flertalet av de dubbade däcken hade inte en chans att hänga med och vi fick testa om flera gånger för att faktiskt tro på vad vi hade varit med om.

VI SKA också säga att det var första gången på flera år som vinterdelen av testverksamheten gick helt utan problem från start till mål. Vintrarna under de senaste åren har varit lite märkliga vädermässigt, men under årets tester fick vi den där så otroligt efterlängtnade väderluckan som gjorde skillnaden. Vi kunde köra allt i ett svep och hade klockrena testresultat med oss hem utan att behöva åka tillbaka och köra om. Tro mig, vi gillar att halka runt på sjöis och snöbana så till den milda grad att det kan klassas som ren idioti. Sa jag att jag gillar att jobba? Men i det här fallet så var det en lättnadens suck när allt var klart.

BLANDNINGEN I testupställningen innehåller alla tre prisklasserna som finns representerade och vi har jagat det billiga och duktiga däckets hur många gånger som helst – utan att hitta det. I stället är sanningen den att när det gäller däck så får du vad du betalar för. Vi har under de 15 senaste åren kört alla tester själva utan att hitta det där budgetalternativet som vinner testet. Dessvärre landar de oftast i botten av resultatlistan, där de verkar höra hemma. Och då vi pratar om din egen och dina passagerares säkerhet så finns det bara ett råd att ge. Köp det absolut bästa du kan få tag i.

Jaga runt så gott du kan för att hitta de bästa tänkbara priserna och lita inte blint på polarens farsa som kan allt om däck. För det kan han inte. Vi gör branschens bästa tester och vi lär oss hela tiden nya grejer. Erfarenhet är sjukt viktigt, men ett öppet sinne är ännu viktigare.