

ÅRETS
STORA
VINTERDÄCKS-
TEST

20 vinterdäck

– från farligt uselt till fånigt bra

27 meter. Det är sex bilar på rad. Någon meter bortom de längsta långtradarna. Så mycket skiljer i bromssträcka mellan bästa och sämsta vinterdäcket. Vilket däck väljer du i vinter?

TEXT: ROBERT COLLIN
TESTLEDARE: JUKKA ANTILLA, TESTWORLD
FOTO: LASSE ALLARD





Två extremt skickliga testförare, Harri Eskelinen, kvar på vägen, och Jukka Antilla, i snövallen.



Jodå, ett par av banorna ligger utanför staketet.



Vi sopar bort lite snöfnus från isen för bästa mätresultat.

Testbil: Ford Focus. Däckdimension: 205/55 16. Dubbat och odubbat. Och dubbat enligt gamla och nya reglementet.

Det är slutet av mars, för drygt ett halvår sedan. Vi har just passerat vårdagjämningen och det är perfekta förhållanden för vinterdäcktestet. Solen har kommit tillbaka till Ivalo i nordligaste Finland, 30 mil norr om polcirkeln, den värsta kylan har vikit undan och alla banor är fint preparerade. Snön ligger hårt packad, men är fortfarande porös i ytan på snöbanorna, och på isbanorna ligger isen spegelblank, eller riven, beroende på vad vi ska testa. Där är de kilometerlånga banorna för bromsning och acceleration, där är handlingbanorna, de kurviga svåra banorna som liknar en riktigt krokig landsväg och där är nytt för i år, den långa isladan där vi kan köra i exakt temperatur och utan att vinden påverkar och utan att det börjar snöa mitt i ett test så att vi måste

avbryta när nästan allt är klart. Isladan kan användas året om, alltid med en behaglig vintertemperatur inne, oavsett om det är minus 40 och snöstorm ute, eller plus 20 och gassande sol mitt i sommaren. Men vi har tur med vädret och kan välja och vraka bland de många utomhusbanorna vid Test Worlds anläggning Mellatrack på vägen från Ivalo mot Murmansk. **Nytt dubbreglemente** Mest spännande i år är förstås det nya dubbreglementet (läs mer om det på nästa uppslag). I vanliga fall har alla våra testdäck runt 130 dubb, i år kommer antalet dubb att variera från under hundra till nära 200! Att få samma grepp och köregenskaper på blank is med 96 dubb som med 130, eller för den delen med 190 är en svår nöt. För svår? Det ska vi ta reda på.

Förra gången någon försökte dra ner antalet dubbar var Gislaved som på 1980-talet hade 75 små "miljödubbar" i sina Frostdäck. Orsaken var att det redan då talades om förbud mot dubbdäck, och Gislaved, då helägt av Kooperativa förbundet (Konsum), gjorde ett experiment för att blidka förbudsvivarna. Men isgreppet blev därefter. Efter mycket dåliga resultat i våra däcktester tvingades Gislaved krypa till korset och dubblera antalet dubb. Här i Sverige fanns ju mångahängivna Gislavedkunder, som fortsatte att köpa det hala Frostdäcket, men i Finland, där ju vårt däcktest också publiceras, raderades Gislaved nästan ut från marknaden. När jag nu kör Michelins nya lågdubbdäck på isbanan i Ivalo tänker jag osökt på de gamla Frostdäcken. Herregud, det

greppar ju inte i någon riktning! Först tar det en evighet innan jag får fart på bilen och sen när jag måste bromsa i första vänsterkurvan händer det ingenting. Dålig framkomlighet, uselt bromsgrepp och som lök på laxen, lika dåligt grepp i sidled. Jag tycker i grunden att Michelin är en hederlig och extremt hedervärd däcktillverkare. Hur kunde det gå så här? Vem sa: Så här gör vi! I stället för att säga: Fan, det fungerar inte (Eller: Merde, ça ne va pas!). Vi kör fjolårsdäcket ett år till och jobbar vidare på vårt nya dubbdäck. De listiga tyskarna på Continental i Hannover var mer försiktiga med det okända. De skickade fram sitt lilla svenska däckmärke Gislaved som kanonmat i det nya dubbexperimentet. Och till min förvåning har Gislaved betydligt bättre grepp än Michelin.

Inte bra, men bättre. Nu går det faktiskt att få bilen ungefär dit man vill, i ungefär den hastighet man vill. **Plötsligt sommarväglag** Jag kör också ett helt gäng "fjolårsdäck". Som Goodyear och Continental. Byggda före den första juli och enligt gamla reglementet. Nu minns jag hur det kan vara. Fin kontroll, bra fart och marginaler att bromsa med. Men så skruvar däckbytarna på fyra Hakkapeliitta 8. Jag vet förstås ingenting om vilka däck som sitter på bilen, alla körningar är blindtester och däcken är bara ett nummer, från 1 till 26 med ett referensdäck som återkommer med jämna mellanrum. Men nu blir jag full i fniss. Har dom sandat isbanan medan jag var iväg på däckbyte? Det är ju sommarväglag!

Herregud, det greppar ju inte i någon riktning! Nya Hakkapeliitta 8 är så totalt överlägset att ingen av oss i testlaget förstår hur det gick till. Hur kan man göra ett sådant enormt kliv framåt när det gäller grepp och säkerhet? Hakka 8 styr exakt som jag vill, bromsar så att g-krafterna känns i sätet och drar snabbt bilen ut ur kurvorna. På snö har Hakka 8 inte samma försprång. Där håller det sig i säker topp, men utmärker sig inte speciellt. Här spelar ju dubbarna ingen roll. Här är gummiblandningen viktigare. Men så kommer det nya däck till isbanan. En del utan dubb. Och de är generellt ännu värre än

de med blygsamma 96 dubbar. Fast när jag tittar efteråt vad det är för däck jag har kört och betygsatt upptäcker jag en paradox. Ett av de bättre odubbade däcken på isen är Michelins nya X-Ice. Då undrar man hur stort engagemanget var för att bygga ett bra dubbdäck för nordisk vinter. Om de är så duktiga på att bygga däck utan dubb. **Fransmännen lyckades** X-Ice är intressant på flera sätt. Det är klassat för maxhastigheten 210 km/tim, som många Central-europeiska odubbade däck, dem jag brukar kalla Autobahndäck eftersom de är utvecklade för hög fart på regnvåta motorvägar, inte för svensk blixthalka. Jag tänker att det ska bli spännande fram på försommaren, när det är plusgrader och barmark, att se hur stabilt det nya Michelindäcket är, om det

verkligen klarar så höga hastigheter. Våra tester ett par månader senare visar att fransmännen har lyckats över förväntan. Men så har vi med ett par däck i mellanprisklassen också, tillverkade av Goodyear. Det ena märkt med det gamla fina tyska märket Fulda, det andra med det mer okända Debica från Slovenien. De misslyckas totalt i alla grenar som har med vinterväglag att göra. Goodyear, som äger de båda märkena, säger att de inte marknadsför däcken i Sverige. Men vad gör det när det dräller av dem på webben? Som vanligt jämför vi finmärken som är dyra och kallas premium med kända mellanpristillverkare och nykomlingar från Korea och Kina. Och vi upptäcker att allt fler av de europeiska tillverkarna



» bygger sina dubbdäck i Ryssland, den enskilt största marknaden.

Vi har tur med vädret. Det är lagom med sol, vindstilla och inget snöfall. Perfekta omständigheter. Några i testlaget trålar på med acceleration, vårt sätt att mäta framkomlighet, och broms. Några kör på banor för att utvärdera köregenskaperna. Greppet, broms, acceleration och sidgreppet.

Jag kör subjektivt

Killarna som jobbar på Testworld och som testar däck snart året om har Racelogic-instrument i bilarna, som anger bromssträckor, accelerationstider och varvtider med hjälp av satelliter. Jag kör enbart subjektivt. Känner efter hur däcken fungerar, med huvudet och magen i stället för GPS. När vi jämför har vi nästan alltid kommit fram till samma resultat. Men skiljer det för mycket gör vi om. Och om igen.

” De misslyckas totalt, i alla grenar som har med vinterväglag att göra

Fotografen Lasse Allard och jag är i Ivalo en arbetsvecka, finnarna kan hålla på med testerna i över en månad. Då kan de köra i lite olika temperaturer och olika förhållanden. Aldrig för mycket vind, absolut aldrig om det faller några snöflingor på isen, men olika temperaturer är bra. Men inte för stora variationer där heller, under minus tio blir alla däck rätt lika. Skillnaderna som vi är ute efter suddas ut när gummit stelnar till bakelit. Då blir det lika värden på snön och rena dubbstestet på isen. Och det är inte det vi är ute efter.

Dubbdäck behövs

Många säger att dubbdäck inte behövs i Stockholmsområdet och söderut. Fel säger vi. Det är vid temperaturer runt noll som det blir allra halast. Det är då blixthalkan uppstår, eller svarthalkan modeord i höst. Det är då de stora trafiklederna totalhavererar, när bilar med för dåliga däck och för korta avstånd och för höga hastigheter i förhållande till väglaget kolliderar eller kör in i vajerräcket eller ner i diket. Det är då skillnaden mellan ett bra och ett dåligt däck avgör om det ska bli kaos eller inte ens hjärtat i halsgropen ett kort ögonblick. ■



190 eller 96 dubbar – gissa vilket däck som har bäst grepp på isen.



Det går åt tusentals däckbyten på ett däcktest. Skönt att vi kan vara inne och att vi har all utrustning som en toppmodern däckverkstad.

Nya regler ger färre dubbar

Nu gäller nya dubbregler. Igen. Anledningen är förstås att få ner slitaget på vägarna. Och, som det väl kommer att uttryckas i debatten: För att minska partiklarna i luften.

Hittills har ett dubbdäck i en normal dimension haft runt 130 dubb. Enligt nya reglementet är det tillåtet med max 50 dubb per rullomkrets, eller knappt hundra dubb på ett normalt däck.

Det finns en möjlighet för tillverkarna att stoppa in fler dubb i däcken. Men då måste man visa att slitaget på vägen inte ökar. Det finns ett standardiserat slitagetest för det ändamålet.

De nya reglerna gäller däck tillverkade efter den första juli 2013. Däck tillverkade tidigare får fortfarande säljas enligt det gamla reglementet. Alltså kommer vi att få se massor av däck hos gummihandlarna tillverkade före

halvårsskiftet, och när de är slut, så är de slut.

Fjolårssegraren i vårt däcktest, Goodyear, kör vidare med sitt gamla däck, liksom storsäljaren Continental och nästan alla andra. Pirelli har ett helt nytt däck inför årets säsong, med 130 dubb, enligt gamla reglerna(!). Ett riktigt bra däck, men som lär bli kortlivat på marknaden, eftersom det inte får tillverkas längre.

190 dubb i Nokians däck

Michelin har satsat på ett nytt däck med 96 dubb i vår testdimension 205/55 16. Modigt! Konkurrenten tyska Continental fegar (klokt) och låter sitt svenska däckfabrikat Gislaved agera testbänk. Vi har alltså med ett nytt Gislaved Frost-däck, även det med 96 dubb. Tanken är naturligtvis att inte behöva solka finmärket Conti om det nya dubbkonceptet skulle floppa.

En som gått motsatt väg är finska vinterdäckgiganten Nokian som pressat in hela 190 dubb i sitt

nya Hakka 8. Man har gjort det föreskrivna slitagetestet och klarat provet.

Gissa om konkurrenterna är upprörda! Ja, riktigt stentokiga. Det viskas om fusk med mätningarna. Men godkänt prov är godkänt prov. I varje fall tills motsatsen bevisats.

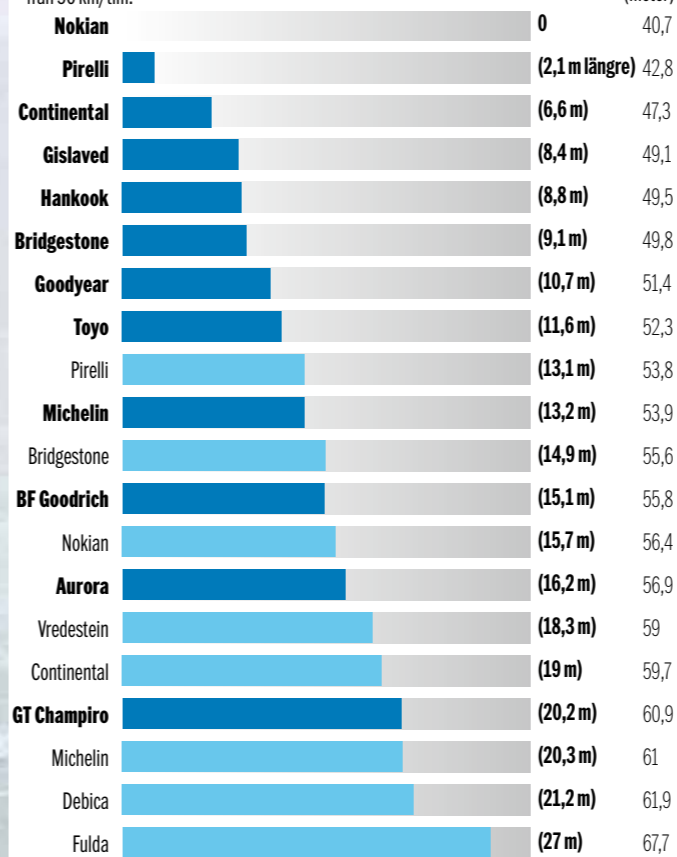
Vissa har klarat testet

Vår finska däcktestpartner Test World är ett av de oberoende testinstitut som får göra slitagetester åt däcktillverkarna. De har testat ett stort antal dubbdäck under sommaren. En del har klarat provet, en del inte.

Goodyear har till exempel redan ett nytt däck enligt nya reglementet klart för produktion, men väntar med det tills nästa år. Andra är också väl förberedda, medan en del mindre tillverkare (åtminstone mindre när det gäller vinterdäck för den nordiska marknaden) avvaktar och ser vad konkurrenterna kommer fram till. ■

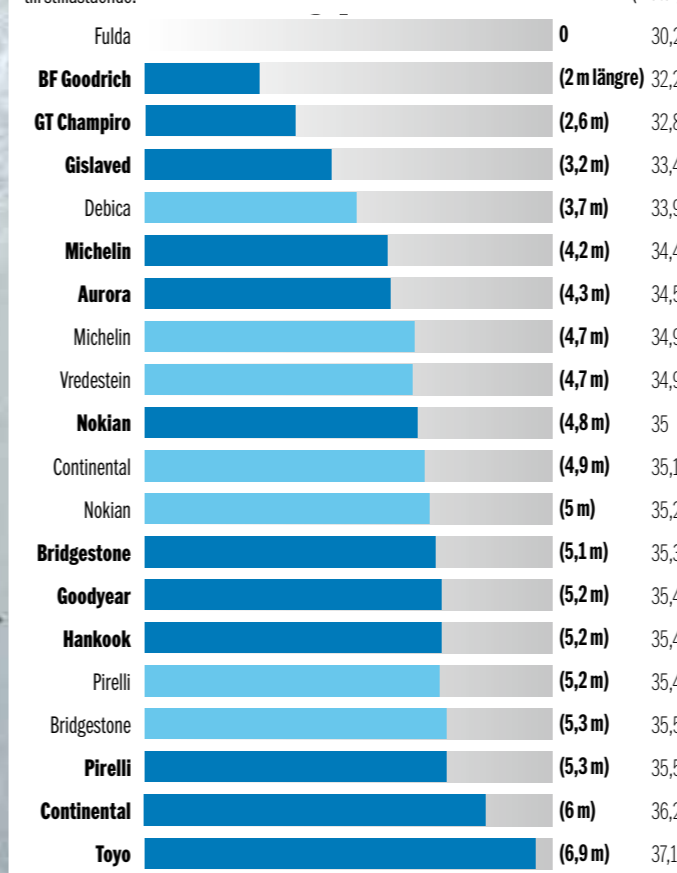
Bromsning på is

► Bromstesterna gjordes på polerad isbana och visar bilens bromssträcka från 50 km/tim. (meter)



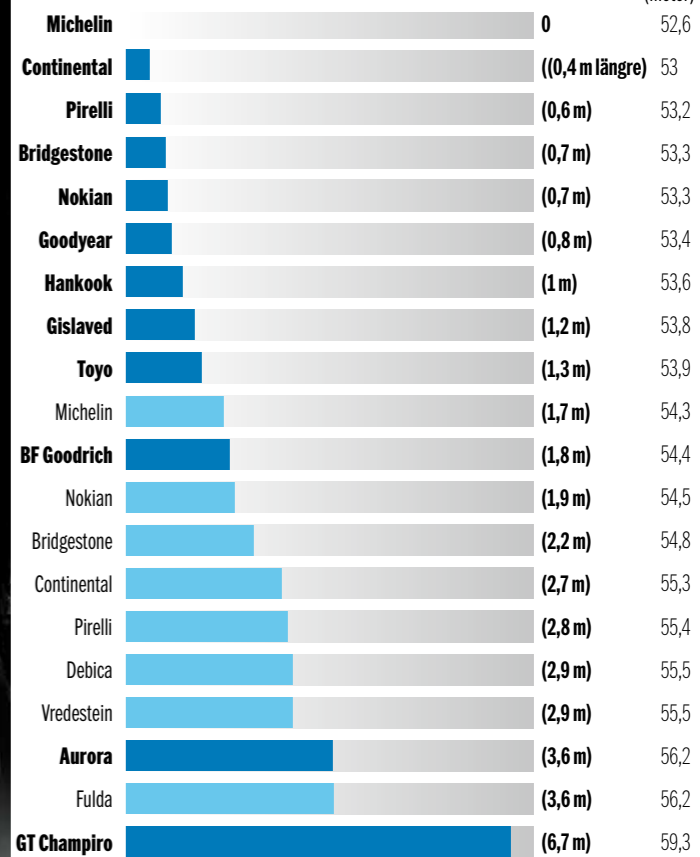
Bromsning på våt asfalt

► Vi bromsar för fullt och låter ABS jobba. Bromssträckan mäts från 80 km/tim till stillastående. (meter)



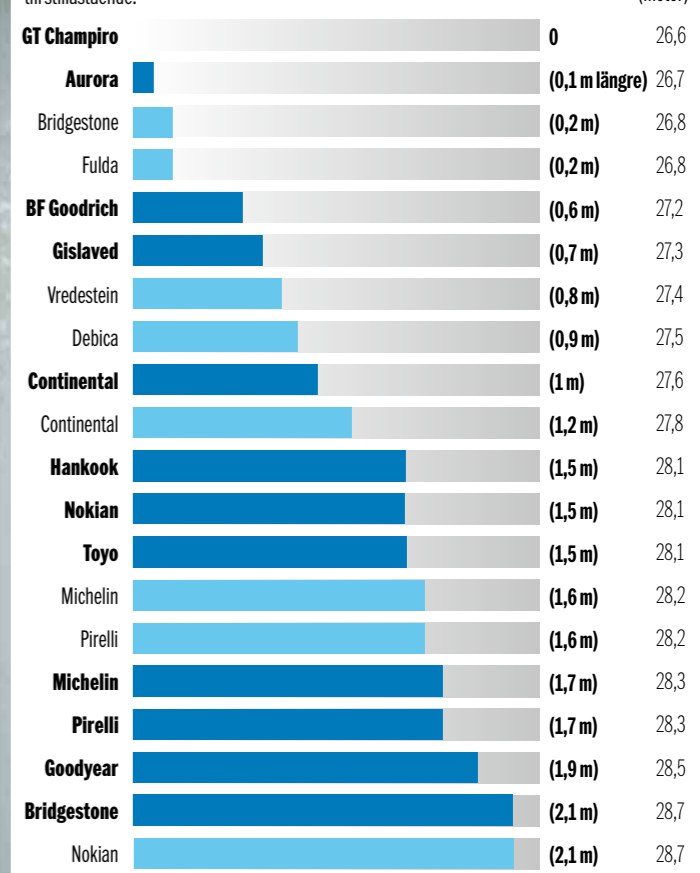
Bromsning på snö

► Vi bromsar från 80 km/tim till stillastående på ett relativt hårdpackat underlag. (meter)



Bromsning på torr asfalt

► Vi bromsar för fullt och låter ABS jobba. Bromssträckan mäts från 100 km/tim till stillastående. (meter)

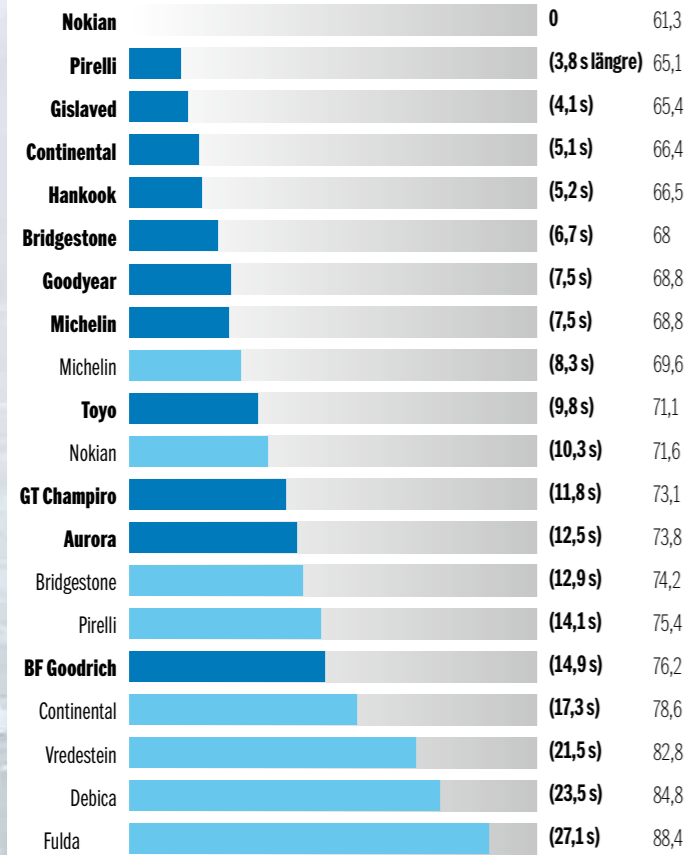


Dubbat ■ Odubbat ■
Alla broms- och accelerationstester görs om och om igen. Olika dagar, olika temperaturer, ibland upp till 40 gånger per däck.

Köregenskaper på is

► Vi kör så fort vi kan på en bana med slät is. Varv på varv och med olika förare och olika temperatur. Resultatet är varvtiden i sekunder.

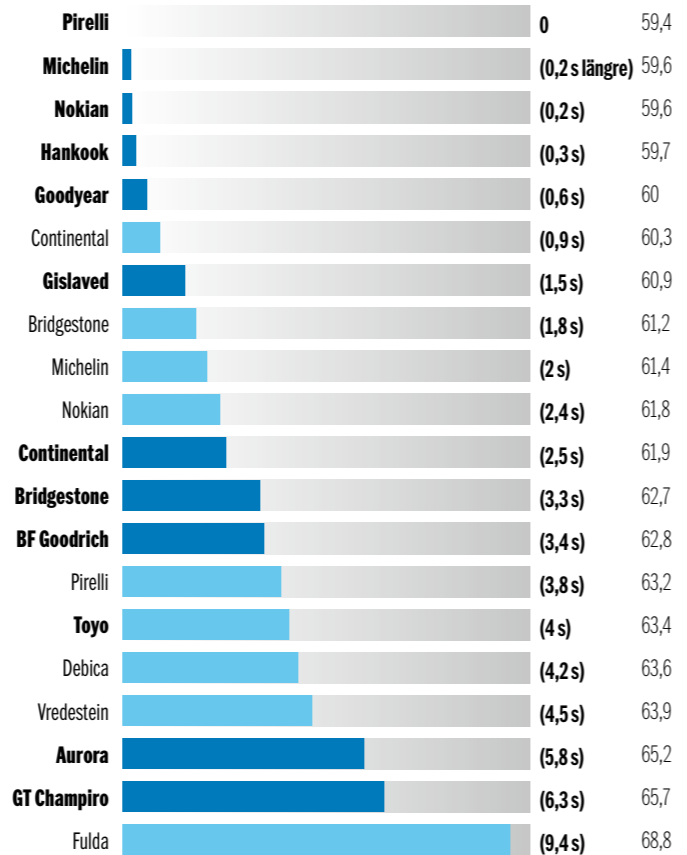
(sekunder)



Köregenskaper på snö

► Vi kör så fort vi kan på en bana med snöunderlag som prepareras efter varje däck så att vi får samma förutsättningar för alla däck.

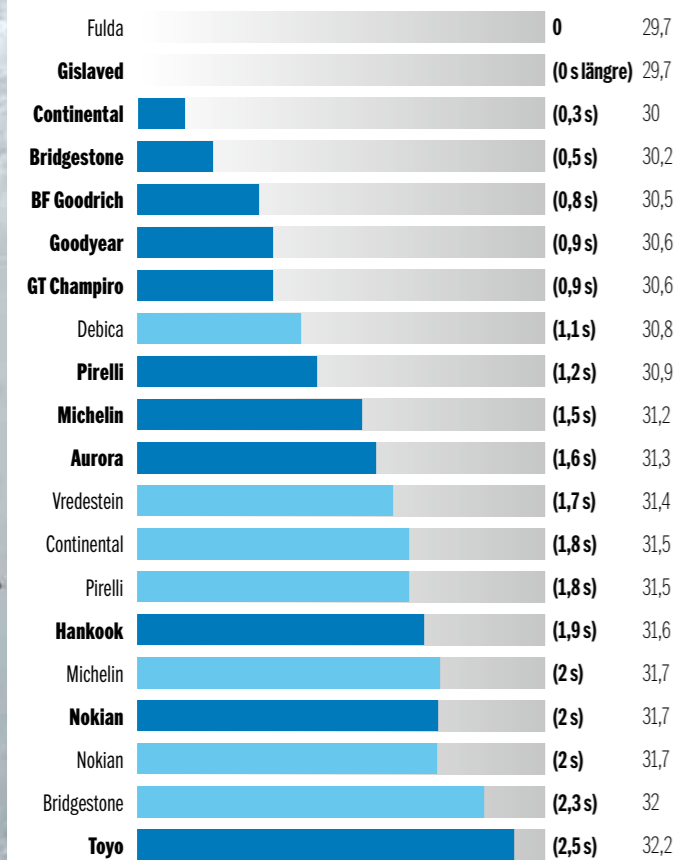
(sekunder)



Köregenskaper på våt asfalt

► Våt asfalt är kanske vinterns vanligaste väglag. Vi kör så fort vi kan, med olika förare. Resultatet är varvtiden i sekunder.

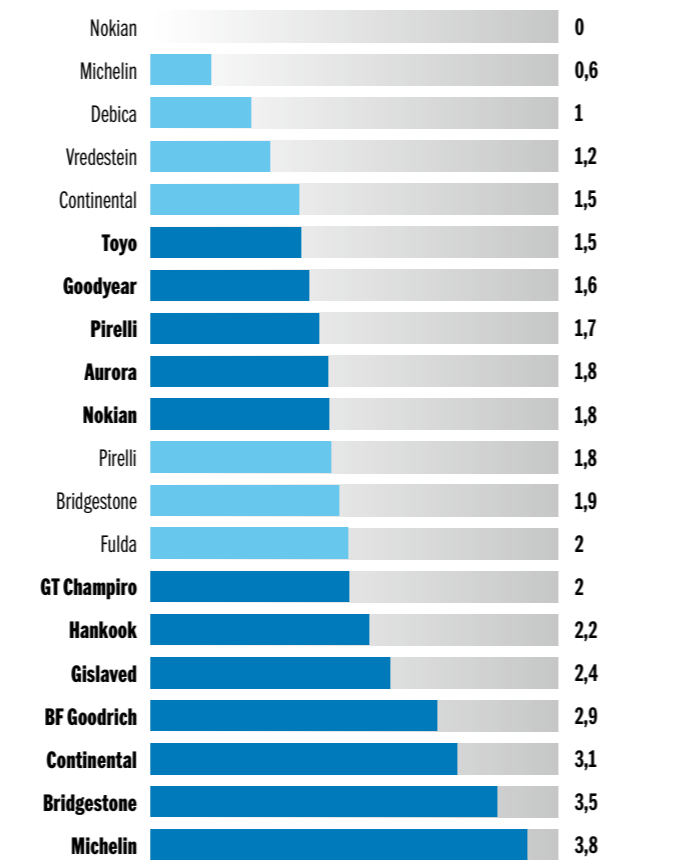
(sekunder)



Rullmotstånd

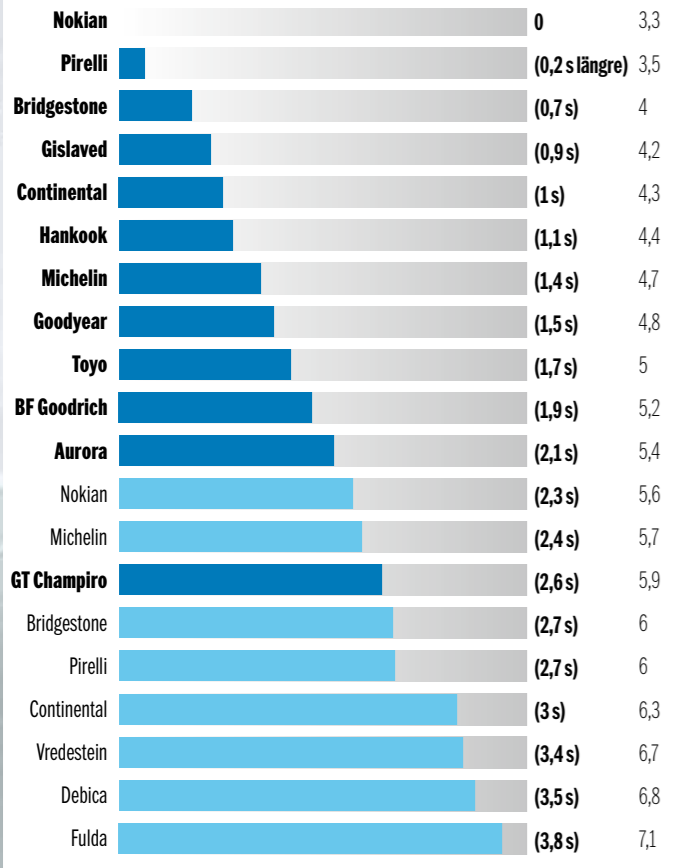
► Dels frirullar vi från 80 till 40 km/tim, dels mäter vi förbrukningen på en tio kilometer lång sträcka.

(ökad bränsleförbrukning i procent)



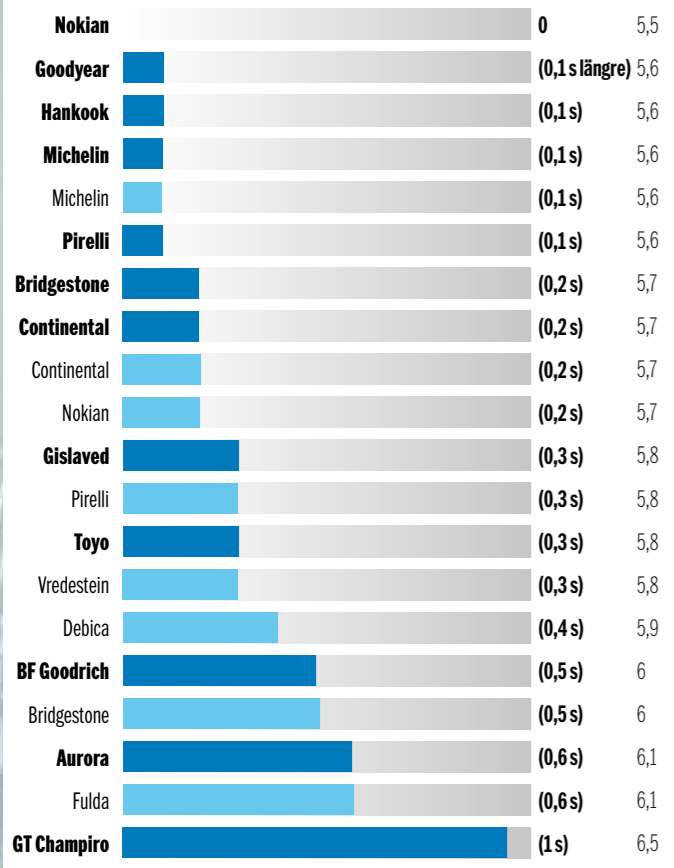
Acceleration på is

► Vi gasar på för fullt, låter bilens antispinnsystem jobba och mäter tiden från 5 till 20 km/tim. Testet visar hur bra man tar sig fram. (sekunder)



Acceleration på snö

► Vi gasar på för fullt, låter bilens antispinnsystem jobba och mäter tiden från 5 till 35 km/tim. Testet visar hur bra man tar sig fram. (sekunder)



ODUBBADE DÄCK

Så viktiga är resultaten för helhetsbetyget:

Is 40 %, snö 20 %, våt asfalt 15 %, torr asfalt 10 % ekonomi och komfort 15 %.

Så läser du hastighetskoderna:

Q: 160 km/tim

R: 170 km/tim

T: 190 km/tim

H: 210 km/tim

V: 240 km/tim



MICHELIN X-ICE XI3
Pris: 1 100 kr.
Hastighet: H.



NOKIAN HAKKAPELIITTA R2
Pris: 1 220 kr.
Hastighet: R.



BRIDGESTONE BLIZZAK WS70
Pris: 1 047 kr.
Hastighet: T.



PIRELLI ICECONTROL
Pris: 1 349 kr.
Hastighet: T.



CONTINENTAL CONTIVIKING-CONTACT 5
Pris: 1 150 kr.
Hastighet: T.



VREDESTEIN NORD-TRAC 2
Pris: 1 106 kr.
Hastighet: T.



DEBICA FRIGO 2
Pris: 651 kr.
Hastighet: T.



FULDA MONTERO 3
Pris: 767 kr.
Hastighet: T.

| | IS | SNÖ | VÅT ASFALT | TORR ASFALT | EKONOMI & KOMFORT | TOTALBETYG |
|---------------------------|----|-----|------------|-------------|-------------------|------------|
| Bromsning | 6 | 8 | 6 | 6 | 9 | 7,6 |
| Acceleration | 6 | 9 | 6 | 6 | 9 | 7,6 |
| Köregenskaper | 8 | 9 | 6 | 6 | 9 | 7,6 |
| Köregenskaper, subjektivt | 8 | 10 | 8 | 8 | 9 | 7,6 |
| Bromsning | 7 | 8 | 6 | 7 | 7 | 7,4 |
| Acceleration | 6 | 7 | 6 | 7 | 10 | 7,4 |
| Köregenskaper | 7 | 9 | 5 | 7 | 10 | 7,4 |
| Köregenskaper, subjektivt | 7 | 9 | 6 | 7 | 7 | 7,4 |
| Bromsning | 7 | 8 | 6 | 6 | 8 | 7,2 |
| Acceleration | 6 | 8 | 6 | 6 | 10 | 7,2 |
| Köregenskaper | 7 | 8 | 6 | 6 | 10 | 7,2 |
| Köregenskaper, subjektivt | 7 | 8 | 7 | 6 | 8 | 7,2 |
| Bromsning | 6 | 7 | 6 | 7 | 8 | 7,0 |
| Acceleration | 5 | 8 | 6 | 6 | 9 | 7,0 |
| Köregenskaper | 7 | 7 | 6 | 6 | 9 | 7,0 |
| Köregenskaper, subjektivt | 6 | 7 | 7 | 6 | 8 | 7,0 |
| Stabilitet, subjektivt | 6 | 7 | 7 | 7 | 8 | 6,8 |
| Buller, subjektivt | 6 | 7 | 7 | 7 | 9 | 6,8 |
| Rullmotstånd | 6 | 8 | 7 | 7 | 8 | 6,8 |
| Bromsning | 5 | 7 | 7 | 7 | 8 | 6,6 |
| Acceleration | 4 | 8 | 7 | 7 | 9 | 6,6 |
| Köregenskaper | 6 | 7 | 7 | 7 | 9 | 6,6 |
| Köregenskaper, subjektivt | 5 | 8 | 7 | 7 | 9 | 6,6 |
| Bromsning | 4 | 7 | 9 | 9 | 7 | 6,4 |
| Acceleration | 4 | 6 | 9 | 9 | 7 | 6,4 |
| Köregenskaper | 5 | 4 | 9 | 9 | 7 | 6,4 |
| Köregenskaper, subjektivt | 4 | 7 | 9 | 9 | 7 | 6,4 |



Testworlds unika islada med möjlighet att testa mitt i sommaren.

+++
Michelin har som första tillverkare lyckats bygga ett nordiskt odubbade däck med så fint grepp och stabilitet på asfalt att det är godkänt för 210 km/tim. Däcket är lättkört på alla väglag. Det är inte klassbäst på is, men ändå lättkört och logiskt.

BÄST!

+ Lättkört och stabilt på alla väglag.
- Bromsgrepp på is.

+++
Utmärkt grepp på is, för att vara ett odubbade däck. Korta bromssträckor och exakt styrning och det går faktiskt att kontrollera sladdar, ovanligt för däck utan dubb. Mycket bra även på snö, men på asfalt är det utan harmoni, det styr långsamt och bromsar dåligt.

+ Grepp och köregenskaper på vinterväglag. Rullmotstånd.
- Egenskaper på våt och torr asfalt.

+
Ett lättkört däck på is, och i allmänhet bra grepp, men det händer att framhjulen tappar fästet lite väl lätt. På snö är däcket alldeles utmärkt men svagheten är barmark, framförallt våt asfalt där däcket har långa bromssträckor och lätt tappar greppet i en undanmanöver.

+ Grepp på is och snö, tyst.
- Grepp på våt asfalt.

+
Pirelli bygger ofta däck med en, hmm, sportig framtoning. Icecontrol är inget undantag. Styrningen är exakt och bilen styr in fint, med resultat att baken ofta far iväg i en plötslig sladd. På asfalt är däcket typiskt i klassen, med dåligt grepp i en undanmanöver.

"Plötslig sladd"

+ Grepp på is och snö, tyst.
- Grepp på våt asfalt.

+
Däcket är riktigt bra på snö, det är lättkört och har fint grepp. På is är däcket inte lika bra, en snabb ratt rörelse och det är lätt att greppet går förlorat. Och på barmark är det inte bra alls, det styr bara oivilligt åt det håll man vrider ratten. Det är dessutom vingligt på spårig asfalt.

+ Grepp och köregenskaper på snö, tyst.
- Egenskaper på våt asfalt.

+
Holländska Nord-Trac är inte mycket till vinterdäck. Greppet är medelmåttigt på både is och snö, men köregenskaperna är nervösa och baken vill släppa greppet i tid och otid. Fina styregenskaper kan dock rädda en del av situationerna.

"Inte mycket till vinterdäck"

+ Bromsgrepp på våt asfalt.
- Grepp på snö, köregenskaper på is och snö.

-
Debica Frigo byggs i Slovenien av Goodyear, och ska egentligen inte säljas i Sverige, säger Goodyear. Men på nätet finns det massor av däck. Tyvärr. Greppet på is är dåligt och körningen nervös med många bak-hjulssladdar. På snö och barmark går det bättre, men det räcker inte.

+ Rullmotstånd.
- Grepp och köregenskaper på is.

-
Ytterligare ett uselt däck som byggs av Goodyear, och som Goodyears svenska dotterbolag inte vill se i Sverige. Ändå - massor av erbjudanden på nätet. Isgreppet är sämst i test. Det är svårkört eftersom däcket tappar greppet direkt. Men - på barmark är det fint!

+ Grepp och köregenskaper på barmark. Stabilt på spårig väg.
- Vinteregenskaper!



DUBBADE DÄCK



Is eller snö, alla vinterväglag är möjliga i isladan.

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|--|---|---|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | |
| NOKIAN HAKKA-PELIITTA 8 Pris: 1303 kr. Antal dubbar: 190. Hastighet: T. | PIRELLI ICE ZERO Pris: 1196 kr. Antal dubbar: 130. Hastighet: T. | CONTINENTAL CONTI-ICECONTACT Pris: 1174 kr. Antal dubbar: 130. Hastighet: T. | GISLAVED NORD FROST 100 Pris: 1170 kr. Antal dubbar: 96. Hastighet: T. | GOODYEAR ULTRA GRIP ICE ARCTIC Pris: 1085 kr. Antal dubbar: 130. Hastighet: T. | HANKOOK WINTER I*PIKE RS Pris: 778 kr. Antal dubbar: 118. Hastighet: T. | BRIDGESTONE BLIZZAK SPIKE-01 Pris: 1165 kr. Antal dubbar: 130. Hastighet: T. | MICHELIN X-ICE NORTH 3 Pris: 1210 kr. Antal dubbar: 96. Hastighet: T. | BF GOODRICH G-FORCE STUD Pris: 1075 kr*. Antal dubbar: 114. Hastighet: Q. | TOYO OBSERVE G3-ICE Pris: Ingen uppgift. Antal dubbar: 97. Hastighet: T. | AURORA WINTER ROUTE MASTER UW71 Pris: Ingen uppgift. Antal dubbar: 98. Hastighet: T. | GT CHAMPIRO ICE PRO Pris: 956 kr**. Antal dubbar: 130. Hastighet: T. |

| IS | NOKIAN | PIRELLI | CONTINENTAL | GISLAVED | GOODYEAR | HANKOOK | BRIDGESTONE | MICHELIN | BF GOODRICH | TOYO | AURORA | GT CHAMPIRO |
|---------------------------|------------------------|---------|-------------|----------|----------|---------|-------------|----------|-------------|------|--------|-------------|
| Bromsning | 10 | 10 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 |
| Acceleration | 10 | 10 | 8 | 9 | 8 | 8 | 9 | 8 | 7 | 7 | 7 | 6 |
| Köregenskaper | 10 | 9 | 9 | 9 | 8 | 9 | 9 | 8 | 7 | 8 | 7 | 7 |
| Köregenskaper, subjektivt | 10 | 9 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 |
| SNÖ | Bromsning | 9 | 9 | 10 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 7 | 4 |
| Acceleration | 10 | 9 | 9 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 7 | 8 | 6 | 4 |
| Köregenskaper | 10 | 10 | 8 | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 | 8 | 7 | 6 | 6 |
| Köregenskaper, subjektivt | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 |
| VÅT ASFALT | Bromsning | 6 | 6 | 6 | 7 | 6 | 6 | 7 | 8 | 5 | 7 | 7 |
| Köregenskaper | 6 | 7 | 9 | 9 | 8 | 6 | 8 | 7 | 8 | 5 | 6 | 8 |
| Köregenskaper, subjektivt | 6 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 | 6 | 7 | 5 | 6 | 5 |
| TORR ASFALT | Bromsning | 6 | 6 | 7 | 8 | 5 | 5 | 6 | 8 | 6 | 9 | 9 |
| Köregenskaper, subjektivt | 7 | 7 | 7 | 6 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 6 | 6 | 6 |
| EKONOMI & KOMFORT | Stabilitet, subjektivt | 7 | 8 | 8 | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 7 |
| Buller, subjektivt | 6 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 | 6 | 4 | 5 |
| Rullmotstånd | 8 | 8 | 6 | 7 | 8 | 7 | 5 | 5 | 6 | 8 | 8 | 7 |
| TOTALBETYG | 8,6 | 8,5 | 8,2 | 8,2 | 7,8 | 7,8 | 7,7 | 7,4 | 7,2 | 6,8 | 6,6 | 6,3 |

TÄNK PÅ DET HÄR FÖRE KÖP!

⚠ Dimensionen 205/55 R16 som vi testar betyder att bredden (den del som vilar mot marken) är 205 mm och att "profilen", det vill säga höjden från asfalten till fälgkanten, är 55 procent av bredden. 16 är fälgens diameter - i tum.

⚠ Kolla datumstämplingarna på däcksidan: 4912 betyder vecka 49 året 2012. Köp aldrig ett gammalt däck. Dels hårdnar gummit, dels har däckets äldre teknik, det är inte senaste årsmodellen. Väljer du ändå ett gammalt däck - pruta!

⚠ Våra priser kommer från prisjakt.nu. Monteringen hos däckverkstad tillkommer. Vill du göra hela affären hos gummigubben? Ring runt och kolla priser! En halvtimme i telefon kan sänka priset med ett par hundralappar - per däck! *Pris från dackonline.se. **Pris från vianor.se.

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|--|---|---|--|--|--|
| <p>★★★★★</p> <p>Nokian har lyckats pressa in hela 190 dubb i sitt nya däck och klarar ändå det nya hårda dubbreglementet. Och visst är däckets helt överlägset på is, ja fånigt bra. På snö är det också i topp men som så ofta är Hakkadäcket för mjukt på asfalt. Tur att det är så godmodigt.</p> <p>BÄST!</p> <ul style="list-style-type: none"> Is-grepp, köregenskaper på vinterväglag. Halvdant på asfalt. | <p>★★★★★</p> <p>Ett helt nytt däck från Pirelli, som klarat det nya slitagetestet med sina 130 dubb och som går direkt upp i topp i årets test. Grymt isgrepp, fint på alla vinterväglag och riktigt bra även på asfalt, även om det kan släppa bak vid en undanmanöver.</p> <ul style="list-style-type: none"> Grepp och köregenskaper på is och snö. Högt ljud från dubbarna. | <p>★★★★★</p> <p>Ett mycket fint däck för den som vill ha bästa egenskaper både på is, snö - och asfalt! Däcket ligger bland de bästa på alla tre underlagen, det är mycket ovanligt med en sådan tulipanaros. Enda plumpen är det höga rullmotståndet som höjer bränsleförbrukningen en aning.</p> <ul style="list-style-type: none"> Grepp på is och snö, köregenskaper på alla väglag. Rullmotståndet. | <p>★★★★★</p> <p>Gislaved fick vara testbänk när ägaren Continental byggde ett nytt däck enligt nya dubbreglementet, och titta så bra det gick. Inte i topp i något test, men inga svagheter heller. Det är bra på vinterväg och bra på barmark, och lugnt och fint på alla väglag. Härligt!</p> <ul style="list-style-type: none"> Lugnt uppförande på snö och is. Grepp och köregenskaper på vått. - | <p>★★★★★</p> <p>Det här däckets är bäst på snö där det är lättkört. På is är det i allmänhet lugnt men saknar en del sidgrepp som gör det svårt vid en situation som en plötslig kurva eller en undanmanöver. På asfalt styr däckets i allmänhet logiskt, men kan tappa greppet bak vid en undanmanöver.</p> <ul style="list-style-type: none"> Greppet på snö, lågt rullmotstånd. Greppet på torr asfalt. | <p>★★★★★</p> <p>Det börjar bra, lugnt och fint på isbarken, men när hastigheten ökar och situationerna blir besvärliga är det lätt att greppet försvinner utan förvarning. På snö kan greppet försvinna ännu snabbare. På barmark är däckets lugnt, men bromsgreppet är klen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Grepp på snö, köregenskaper på is. Bromsgrepp på våt asfalt, kan tappa greppet på vinterväglag. | <p>★★★★★</p> <p>Precis som det odubbade Blizzak har nya dubbreglementet är nya egenskaper på asfalt. På is och snö fungerar det hyfsat och tappar aldrig greppet utan förvarning. Men sidgreppet är dåligt vilket gör det svårt att klara en undanmanöver.</p> <ul style="list-style-type: none"> Grepp och köregenskaper på snö. Grepp och köregenskaper på torr asfalt. Rullmotstånd. | <p>★★★★★</p> <p>Nya Michelin-däcket byggt enligt nya dubbreglementet är en besvikelse. Det är lugnt och överraskar aldrig, men greppet på is är på tok för klen. Bromssträckan är lång och köregenskaperna ruggigt dåliga, det slirar och sladdar. På snö är däckets däremot i topp.</p> <ul style="list-style-type: none"> Lugnt uppförande under alla omständigheter. Grepp och köregenskaper på is och torr asfalt. Rullmotstånd. Klent på snö och is. | <p>★★★★★</p> <p>Ett tyst och stabilt däck - på barmark. På is blir det mycket sladdar och långa bromssträckor. På snö samma sak, det känns rätt bra, först, men sen kommer sladdarna och problemen med att få stopp på bilen. Det perfekta däckets för en barmarksvinter?</p> <p>"Problem att få stopp"</p> <ul style="list-style-type: none"> Egenskaper på asfalt och lågt ljud. Klent på snö och is. | <p>★★★★★</p> <p>Ett märkligt däck. På snö känns det bra i framkomlighet och bromsning, men saknar sidgrepp så det blir svårkört. På is är det först lugnt och fint, men sedan förloras greppet och då blir sladdarna och bromssträckorna långa. Och på barmark, både torr och våt asfalt är det sämst i test.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bromsgrepp på snö Egenskaper på våt och torr asfalt. | <p>★★★★★</p> <p>Behöver du ett dubbäck enbart för att bromsa på våt, och ännu hellre på torr asfalt, ja då är Aurora däckets för dig. Alla andra egenskaper är oacceptabla för ett nordiskt vinterdäck. Det är svårkört på alla vinterväglag och bullret är värst i test.</p> <p>"Bullret är värst i test"</p> <ul style="list-style-type: none"> Grepp på asfalt. Alla egenskaper på vinterväglag, bullret. | <p>★★★★★</p> <p>Ett kinesiskt däck som inte borde säljas i Sverige. Bromssträckorna på vinterväg är långa, framkomligheten usel, och har man ändå fått lite fart på bilen så kommer sladdarna plötsligt och är svåra att häva. Värst är det på snö, på is gör dubbarna trots allt viss nytta.</p> <ul style="list-style-type: none"> Greppet på våt asfalt Grepp på snö och is, köregenskaper på snö. |
|---|--|---|--|---|---|--|---|---|--|--|--|