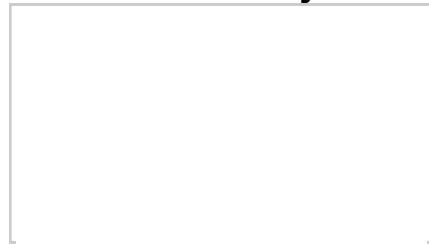


Bästa vinterdäcket är dubbat

Robert Collin har testkört 25 vinterdäck – här är hans betyg, däck för däck

Första halkan är här. De första bilarna ligger redan i diket. Jo, det är som vanligt. Vi blir lika överraskade varje år.



Sommardäck och frostskida är en mycket dålig kombination. Sommar däck och blötsnö är inte mycket bättre.

Jamen, säger en del. Nu blir det säkert barmark en månad till. Ja, kanske. Men att lägga om till vinterdäck så fort som möjligt är ändå en bra idé. En bra försäkring, om det skulle bli halt igen. Både för plåt, som ju aldrig syns i statistiken, och för liv och lem. Och för allt besvär man slipper.

Aftonbladets vinterdäcktest

jämför 25 olika vinterdäck. 13 är dubbade, 12 är utan dubb. Många kommer från de stora kända tillverkarna, några från Kina, Taiwan och Korea. Och vi jämför lågprisdäck med findäck från samma välkända tillverkare. Ta Nokian, bäst med sitt "findäck",

Så får vi tag i testdäcken

Traditionellt sett har vi alltid fått våra testdäck direkt från tillverkarna eller importörerna. Då har vi varit säkra på att alltid få den senaste versionen av däcken. Problemet är att en del tillverkare kan frestas att plocka fram extra fina däck till våra tester, någon gång har vi till och med misstänkt att vi fått specialtillverkade testdäck.

Därför har vi gått över till att köpa däcken hos olika däckhandlare. Men då kommer ju problemet med de alldeles nya däck som inte kommit ut på marknaden när vi testar vårvintern före publiceringen. Därför gör vi ett undantag för sådana däck, dem får vi som förr direkt från tillverkaren.

Men vi kommer att dubbelkolla alla sådana däck. Nu i höst kör vi de testdäck vi fick i våras och jämför med däck som vi nu kan köpa i butiken. Är det för stora skillnader kommer vi att publicera resultaten. Hur kan vi köra testerna innan det blir vinterföre? Jo, i de unika isladorna hos Testworld i Ivalo kan vi testa däck när som helst på året.

bland det sämsta med lågprisdäcket, som ju ofta åker snålskjuts på Hakka-däckens renommé.

Det skiljer skrämmande mycket i grepp och andra prestanda. När de bästa däcken har fått stopp på bilen halkar de sämsta vidare i full fart. I stan, i 50 kilometer i timmen, stannar de bästa däcken på drygt 30 meter, de sämsta på 55 meter. 25 meter till. Nästan dubbla bromssträckan. Eller sex normala billängder extra. Jo, det bästa däcket på is är förstås dubbat. Och det sämsta odubbade.

Det vet vi av alla års erfarenhet, dubb är det enda som biter på frosthalkan, vad Stockholmspolitikerna och miljölobbyn än påstår. Men ännu värre är att ett dubbdäck i testet är nästan lika dåligt som det sämsta odubbade. Jo, det är kinesiskt. Det kunde man också ana. Ändå kommer det att säljas massor av sådana skräpdäck till intet ont anande bilägare, som litar på gummigubben och tror att de fyndat ett riktigt vinterdäck. Dubbat, som det ska vara...

Förra årets nya dubbreglemente har ställt till det rejält för tillverkarna. Det ska vara knappt hundra dubb i varje däck. Det är den nya normen, den nya standarden. Men det kan också vara hur många dubbar som helst om tillverkaren kan visa att vägslitaget inte ökar.

**Isbanan
hos
Testworld
i
finska
Ivalo.**

Foto:

LASSE

ALLARD

Och vi har med däck från båda skolorna. Eller från alla skolor, om man ska vara korrekt. Vi har två däck med 95 dubb, ett som greppar fint på isen, ett som inte gör det. Vi har ett däck med 114 dubbar, som inte är något vidare, några med 130 dubb, som är vanligast, och som var den gamla standarden. Ett däck har 170 och ett hela 190 dubbar, precis dubbelt så många som den nya standarden. Det är Nokian Hakkapeliitta 8 som är fulldubbat. Det är överlägset bäst på vinterväglaget. Vi hade inte väntat något annat från den tillverkare som har bäst koll på vinterföret.

Jag kör ut på den nyspolade isbanan hos Testworld i Ivalo. Den som många i södra Sverige hånar och påstår är för extrem, men som är alldeles, alldeles lik frosthalkan som redan drabbat Mellansverige och många bilister. Det är fyra grader kallt, också det ganska likt mellansvensk vintertemperatur.

Tunga moln skymmer himlen och vi är rädda för snö. Snö på isen är däcktestarens mardröm. Då är det bara att avbryta, för testresultaten varierar mer på grund av skiftande väglag än för att däcken greppar olika.

Men det förblir uppehåll under de timmar jag kör mina däck. Och oj, vilken skillnad på däcken!

**Däckbytarna
är
de
enda
som
vet
vilka
som**

sitter på bilan.

Foto:

LASSE

ALLARD

Det är blindprover, som vanligt. Däckbytarna lägger på däcken efter en lista som min finske kollega Jukka Antila gjort upp. Och efter tre testdäck kommer det första däck tillbaka, referensdäcket som håller kollen på vad vi håller på med. Någon grads temperaturskillnad, lite sol på isen eller bara att jag blir mer eller mindre skärpt påverkar och med referensdäcket kan vi räkna ut vad som beror på yttre faktorer och vad som verkligen är själva däck.

Mitt första däck, det som ska återkomma tio gånger innan jag är klar greppar anständigt. Jag har kontroll och kan både gasa mig ur kurvor och bromsa in före. Men det är halt på isen. Hur halt? Det vet jag inte förrän jag kört några fler däck.

Däck nummer två är antingen odugligt, eller så var det första däck riktigt bra. Jag gissar på odugligt. Jag känner mig som smörklicken i stekpannan. Eller Bambi. Ingenting fungerar. Har Jukka skämtat med mig aprillo? Det är nästan en vecka till den första april (ja, vi testar alltid på vårvintern), men man vet aldrig med finnarna. Jag skriver "uselt grepp, det varken driver, bromsar eller håller i åt sidan, kriminellt att sälja det som vinterdäck, eller är det är skämt?" Skriver betyget "minus" och ritat något som ska likna en dödskalle.

Ute på banan.

Foto:

LASSE

ALLARD

Med nästa däck är det tvärtom. Som om isbanan blivit barmark. Oj, så roligt! Jag gasar snabbt iväg mot första vänsterkurvan, bromsar hårt och bilen bromsar till och med ännu bättre än jag kunde ana, gasar mig genom och ut ur kurvan och ökar farten och tar den kommande svaga högerkurvan i god fart på lätt och helt kontrollerad sladd, framhjulen driver på lätt sladd åt det håll jag vill och bakhjulen håller rätt spår utan släpp. Det viker av mot vänster, jag styr lika lätt, sen en höger och sen den alltid lika feldoserade tvära vänsterkurvan längst upp mot nordost på isbanan.

Med det förra däck fick jag verkligen smyga genom kurvan för att inte halka ut i snövallen, nu kan jag faktiskt köra med lite fart. Att det kan vara så olika. Och se så lika ut när man tittar på däcken.

Sen är det bara 23 däck kvar, men över tretti körningar med referensdäcket inräknat och med de första däcken som jag vill köra om på slutet. När jag vet vad de andra presterar.

Jukka har redan kört alla däcken flera gånger. Och Harri Eskelinen som är chefen och ägaren till Testworld, världens nordligaste och överlägset bästa däcktestarbana. Sen jämför vi resultaten, och kör några gånger till om vi känner oss osäkra (hmm, inte jag alltså, men finnarna kör om och om, dom bor ju där). Ofta är det något eller några däck som vi är lite oense om. Den här gången också.

Den lilla lappbyn Ivalo ligger en mil väster ut, flygplatsen

ytterligare en mil bort åt sydväst och Murmansk 30 mil österut, men till ryska gränsen är det bara några mil. Flygplatsen har tät trafik från Helsingfors, men även från utlandet. Det är många som vill hit och uppleva norrsken och köra skoter eller åka hundsläde. Mest asiater men även mellan- och sydeuropéer. Inte så många svenskar. Norrmän och ryssar kommer oftast hit med bil.

Foto:

LASSE

ALLARD

Det är pålitligt vinterväglag här uppe på Nordkalotten nästan halva året och vill man testa vinterdäck även på sommaren går det också bra i två stora inomhusanläggningar. En för acceleration (framkomlighet) och bromsning och en is- eller snöbana som just öppnat. De är unika i världen och den kan även användas på vintern, om det är för kallt eller blåsigt eller om det snöar för mycket. Isladorna kan vara tjugo grader varmare eller kallare än uteluften.

Bilar mår bra av att testas vid riktigt låga temperaturer, för däcktest vill ha några minusgrader, definitivt inte kallare än minus tio, för då stelnar gummit och alla däck blir lika, eller blir helt beroende av dubbgreppet.

På is samverkar dubb, gummi och mönsterutformning till greppet. På snö och barmark har dubbarna ingen som helst betydelse, där måste gummiblandningen, mönstret och däckets konstruktion ensamma sköta grepp och köregenskaper.

En del tror att dubbarna greppar även på snö, det kan stämma om snön är riktigt hårdpackad. Och andra tror att dubbarna försämrar greppet på asfalt. Det är helt fel. De påverkar inte alls. Däremot kan ett dubbat däck göras lite styvare än ett odubbat, och ett styvare däck är alltid bättre på barmark. Dubbdäck är alltså tvärt emot myten bättre på asfalt är de nordiska odubbade däcken som vi har med i testet.

De centraleuropeiska vinterdäcken som är konstruerade främst för våt asfalt i temperaturer ner mot nollstrecket har vi utelämnat den här gången. De är ändå värdelösa och borde inte vara tillåtna i vårt klimat.

Ett odubbat däck för vårt klimat måste vara mjukt, ha mjukare gummiblandning och ha mönstret uppslitsat i otaliga klackar, så kallade sajpningar, för att ha en chans på isen. Då blir det automatiskt sämre på asfalten.

Vi ser det tydligt i resultattabellen. Nokians nya odubbade däck är riktigt bra på is, men inte så stabilt på barmark. Det är svårt att vara bra på allting, om man inte får luta sig mot dubbgreppet på is.

Med dubb kan man vara bra på alla väglag. På is, snö och barmark.

Eller helt under isen. Som de nya lågprisdäcken från Kina. Det räcker inte med dubb och ett grovt mönster som liknar vinterdäck för att bli bra på vintervägen.

**På
Testworld
har
Jukka
Antala
tagit
fram
däcken
som
ska
testas.**

Här
går
han
igenom
testet
med
Robert
Collin.

Foto:

LASSE

ALLARD

Det är därför det är så roligt att jobba med våra däcktester. Vi upptäcker varje år saker, farliga egenskaper, som inte syns när däcken ligger på hyllan hos gummigubben.

Bra eller dåligt, världsklass eller livsfarligt. Det upptäcker vi innan säsongen sätter igång.

Isbanorna är bra, för de avslöjar däckens viktigaste egenskap, isgreppet och köregenskaperna. Där ingår hur tvär gränsen är mellan grepp och sladd. Ett däck som har bra grepp ena stunden och en millisekund senare inget grepp alls är inte bra. Vi vill att övergången ska vara mjuk och förlåtande.

Men så lustbetonat är det inte att harva runt på isbanan varv efter varv. Då är snöbanorna betydligt roligare. Ja, det är märkligt att få betalt för att köra på snön som ju är bland det roligaste som finns.

Nu går det riktigt fort, och kontakt med snövallen kan sluta med bärgning, vilket alltid är lika pinsamt. I synnerhet om det ligger lite plastskrot kvar i snövallen.

Även här är det stora skillnader mellan bra och dåliga däck. Hur snabbt kan jag bromsa? Hur fort kan jag köra i en kurva? Hur klarar jag att få ordning på en sladd? Vill bilen gå rakt fram, eller är det bakändan som plötsligt vill köra om?

Och även här kommer tanken ett par gånger: Har Jukka lagt på några sommardäck?

Men det har han inte. Han har bara lagt på sånt som kommer att säljas som alldeles godkända vinterdäck. Märkligt!

Robert
Collin
tar
för
sig
av
dagens
soppa
i
matkåtan.

Foto:

LASSE

ALLARD

Lunchen äter vi i matkåtan där vi träffar testare från olika däcktillverkare. Alla stora tillverkare och en del små åker till Testworld i Finland för att testa sina prototyper. Den här veckan är det koreaner, tyskar och fransmän där. Vi byter några ord, sen sätter vi oss med laxsoppa, grönsakssoppa eller rensoppa. Olika varje dag, men alltid soppa. Det värmer. Och är gott. Och kaffe och några chokladbitar för blodsockret.

På kvällen i vintersportorten Saariselkä fyra mil söder ut, där alla testare bor, äter vi renskav och dricker Lapinkulta (undrar vad diskrimineringsombudsmannen i korrekta Sverige skulle säga om vi svenskar hade ett öl som hette "Lapplands guld"?). Och går till Puben och dricker en Lapinkulta till och lyssnar på kultbandet Zorbas och tittar på alla som dansar tango och humppa.

Nästa dag är en ny dag. Med mer testkörning på snö och is, för

att sålla fram de bästa däck. Och för att upptäcka de odugliga innan de hinner säljas till intet ont anande bilägare.

Fotnot: Vi använde Ford Focus 2,0 som testbil med däckstorlek 205/55R16.

Text: Robert Collin

Test: Jukka Antila, Testworld

Foto: Lasse Allard



Foto: LASSE ALLARD

DUBBAT – från bäst till sämst

Nokian Hakkapeliitta 8

Pris: 1 243 kronor

Antal dubb: 190

Hastighet: T (190 km/h)

Hakka 8 har ett makalöst grepp på is med rekordkort bromssträcka och extremt bra framkomlighet. Tack vare alla dubbar är det mycket lättkört och klarar en undanmanöver fint. Det är mycket bra även på fint. Det är mycket bra även på snö och på barmark är det lugnt med medelbra grepp och egenskaper.

Bra

Isgrepp och egenskaper på alla väglag.

Dåligt

Medelmåttigt på barmark.

Poäng

8,8



Nokian Hakkapeliitta 8.

Continental ContiIceContact

Pris: 1 235 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Continental är ett mycket bra däck på alla väglag; is, snö och barmark. Det är logiskt och lättkört och bromsar fint på is, även om isgreppet inte är det bästa. Det är lika bra på snö och på ojämn asfalt är det mycket stabilt och oberört av spårig beläggning. Ett däck för alla väglag.

Bra

Isgrepp, köregenskaper på alla väglag.

Dåligt

Rullmotstånd.

Poäng

8,6



Continental ContiIceContact

Pirelli Ice Zero

Pris: 1 148 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Pirelli har ett utmärkt grepp på is. Dubbarna arbetar fint och däckets är lättkört med rätt känsla. På snö är sidgrepp och uppförandet bra, men bromssträckorna i längsta laget. Samma sak på barmark, trevligt och lättkört men aningen för långa bromssträckor. Dessutom: Bullrigt.

Bra

Grepp på is, köregenskaper på vinterföre.

Dåligt

Dubbljudet!

Poäng

8,6



Pirelli Ice Zero.

Goodyear Ultragrip Ice Arctic

Pris: 1 171 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Goodyear är ett däck med jämnbra egenskaper på alla väglag. Vintergreppet är bra på is och snö och det är tryggt och lugnt, men bromsgrepp och framkomlighet på riktigt hal is kunde vara bättre. På asfalt är däckets också lugnt men kunde ha lite snabbare reaktioner. Stabilt på spårig väg, lätttrullat.

Bra

Grepp på snö, jämnbra på alla väglag.

Dåligt:

–



Goodyear Ultragrip Ice Arctic.

Poäng

8,5

Gislaved Nord Frost 100

Pris: 1 153 kronor**Antal dubb:** 95**Hastighet:** T (190 km/h)

Gislaved är trots sina få dubbar säkert på isen med bra grepp och lugna egenskaper. Greppet på isen är inte som de bästa, men däckets godmodiga egenskaper kompenserar för en del. På snö är däckets bland de bästa och på asfalt ligger det mitt i klungan med broms- och sidgrepp.

Bra

Lugna köregenskaper, greppet på snö

Dåligt

-

Poäng

8,3



Gislaved Nord Frost 100.

Hankook Winter I*Pike RS

Pris: 832 kronor**Antal dubb:** 170**Hastighet:** T (190 km/h)

Hankooks grepp på isen är ett snäpp sämre än toppdäcken, trots den stora mängden dubb. Men det är ändå lättkört med fin styrning både på is och snö. Även i undanmanövern fungerar däckets fint. På asfalt är däckets stabilt och styr fint, men det blir lite för långa bromssträckor.

Bra

Grepp på snö, jämna egenskaper.

Dåligt

Bromsgrepp på asfalt.

Poäng

8,1



Hankook Winter I*Pike RS

Dunlop Ice Touch

Pris: 1 154 kronor**Antal dubb:** 130**Hastighet:** T (190 km/h)

Dunlop saknar det rätta greppet på is och det kan bli svårt att klara av en plötslig situation. Vid en undanmanöver är det lätt att baken sladdar ut. På snö går det betydligt bättre med bra grepp och rätt känsla och på asfalt är det riktigt bra även om det är lite för nära mellan grepp och sladd.

Bra

Snögrepp och relativt bra grepp på våt asfalt.

Dåligt

Isgrepp, köregenskaper på asfalt.

Poäng

8,0



Dunlop Ice Touch.

Michelin X-Ice North 3

Pris: 1 238 kronor

Antal dubb: 95

Hastighet: T (190 km/h)

Michelin övertygar inte i årets test. Det är mycket lugnt och avslappnat, något som vi uppskattar, men det betyder också långsamma reaktioner när snabb styrrespons är viktig. På is saknas grepp, troligen på grund av allt för få dubbar. På snö är däcket bättre, men inte i topp. Men tyst och fint rullar det.

Bra

Lugnt och tyst på alla väglag.

Dåligt

Rullmotståndet.

Poäng

7,9



Michelin X-Ice North 3.

Bridgestone Blizzak Spike-01

Pris: 1 161 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Bridgestone greppar fint på isen och är lättkört, tror man. För när greppet går förlorat blir sladdarna långa och svåra att reda upp. På snö är däcket medelbra, tills, igen, greppet går förlorat, oftast bak med yviga sladdar. Däcket är svårkört, utan harmoni och bromsar dessutom dåligt.

Bra

Greppet på is, tills det släpper.

Dåligt

Grepp och köregenskaper på



Bridgestone Blizzak Spike-01.

asfalt, vingligt.

Poäng

7,7

Vredestein Arctrac

Pris: 1 075 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Greppet på snö är bra och vi får fina varvtider, men det är nära mellan grepp och sladd, och mer än en gång får vi problem med att häva yviga sladdar. På is är greppet betydligt sämre, men bra styrkänsla gör körningen relativt lätt. Även på våt och torr asfalt är det för lätt att få sladd.

Bra

Bromsgrepp på snö.

Dåligt

Köregenskaper på snö, alla egenskaper på asfalt.

Poäng

7,5



Vredestein Arctrac.

Jinyu Winter yw53

Pris: Inget pris hittat

Antal dubb: 114

Hastighet: T (190 km/h)

Jinyu är något så märkligt som ett kinesiskt vinterdäck utan dödskallevarning. Greppet på snö är bra, men går plötsligt förlorat, på is är greppet dåligt, det är svårkört med mycket sladdar. På asfalt är det som bäst, men det är vingligt på spårig väg.

Bra

Egenskaper på asfalt.

Dåligt

Grepp på is, köregenskaper på is och snö.

Poäng

7,1



Jinyu Winter yw53.

Nordman 4

Pris: 913 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: T (190 km/h)

Nordman är Nokians lågprismärke, det är ett gammalt Hakkapelliita-däck och det tillverkas av Nokian. Och vi trodde att det skulle vara bra. Men även om det gamla Hakka-däcket var

toppenfint när det var nytt, så har utvecklingen rusat vidare. Däcket är svårkört både på snö och is.

Bra

Rullmotstånd.

Dåligt

Grepp och köregenskaper på is, köregenskaper på asfalt.

Poäng

7,1



Nordman 4.

Sunny Winter-Grip SN3860

Pris: 663 kronor

Antal dubb: 130

Hastighet: H (210 km/h)

Sunny är det billigaste däcket vi hittade på nätet. Ett Kina-däck av allra sämsta märke. Vintergrepp saknas helt vilket gör körningen på vinterväglag extremt svår. På asfalt är det desto bättre och skulle väl fungera som somnardäck, om det inte vore för att dubbdäck är förbjudna just då.

Bra

Sommaregenskaper.

Dåligt

Alla vinterens egenskaper, högljutt.

Poäng

5,9



Sunny Winter-Grip SN3860.

ODUBBAT – från bäst till sämst

Goodyear Ultra Grip Ice2

Pris: 1 107 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Goodyears nya odubbade däck är årets bästa i klassen. Det är lättkört på ishalkan. Det har också bra bromsgrepp (för ett odubbt däck) både på is och snö. Och det nya däcket är dessutom riktigt bra på asfalt, vilket är svårt att kombinera med isgrepp när man inte kan förlita sig på dubben.

Bra

Grepp på snö och is. Och på våt asfalt.

Dåligt

–

Poäng

8,2



Goodyear Ultra Grip Ice2.

Nokian Hakkapeliitta R2

Pris: 1 151 kronor

Hastighet: R (170 km/h)

Nokian gör det bästa odubbade däck när det gäller vinterregenskaperna, både grepp och köregenskaper. Det är lättkört på is och snö och har korta bromssträckor. På asfalt är däck lugnt, men saknar en del grepp och styr långsamt. Det är tyst och lättrullat.

Bra

Grepp och köregenskaper på snö och is. Rullmotståndet.

Dåligt

Medelmåttigt grepp på asfalt.

Poäng

8,2



Nokian Hakkapeliitta R2.

Michelin X-Ice XI3

Pris: 1 207 kronor

Hastighet: H (210 km/h)

Michelin är lättkört och lugnt på alla väglag. Det har mycket bra isgrepp och är också bra på snö, men aningen sämre än konkurrenterna i toppen. Däck saknar en del grepp på våt asfalt men lugna köregenskaper underlättar för föraren vid en plötslig undanmanöver. Däck är tyst.

Bra

Isgrepp, lugna köregenskaper på alla väglag.

Dåligt

Medelmåttigt grepp på våt asfalt.

Poäng

7,8



Michelin X-Ice XI3.

Continental ContiVikingContact 6

Pris: 1 087 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Continental är mycket bra på vinterväglag. Bromsgreppet är bra och köregenskaperna logiska. Men sidgreppet kan falla om det blir alltför halt. På asfalt är däcket mjukt och instabilt som så många odubbade nordiska vinterdäck, men det är fortfarande logiskt och relativt lättkört.

Bra

Grepp på is och snö, rullmotstånd.

Dåligt

Egenskaper på våt asfalt.

Poäng

7,8



Continental ContiVikingContact 6.

Maxxis Arctictrekker

Pris: 1 079 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Maxxis från Taiwan är en trevlig överraskning. Däcket är lugnt på snö och is, med anständigt grepp, om än en bit från de bästa. På asfalt går det lite yxigt med både långsam styrning och bakhjulssladdar.

Bra

Jämna vinterenskaper.

Dåligt

Grepp och köregenskaper på asfalt.

Poäng

7,7



Maxxis Arctictrekker.

Bridgestone Blizzak WS70

Pris: 1 107 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Bridgestone bromsar bra på snö och is, men sidgreppet är sämre. Det syns på varvtiderna och på långa svårbemästrade sladdar. Men det mjuka hårt sajpade Blizzakdäcket visar sina svagaste sidor på asfalt där det är svårkört, sladdar rejält i undanmanövern och styr långsamt.

Bra

Bromsgrepp på snö och is, tyst.

Dåligt

Egenskaper på våt asfalt.

Poäng

7,3



Bridgestone Blizzak WS70.

Pirelli Icecontrol Winter

Pris: 1 041 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Pirelli är medelmåttigt på is och snö och ligger klart efter de bästa i klassen. Det tappar greppet plötsligt och är nervöst och svårkört. På asfalt är däckets mer logiskt och förutsägbart, men klent grepp och långsam styrning är ett problem på våt asfalt. Det är tyst, men rullar trögt.

Bra

Hyfsat grepp på snö och is.

Dåligt

Köregenskaper på våt asfalt, rullmotstånd.

Poäng

7,2



Pirelli Icecontrol Winter.

Sailun Ice Blazer WSL2

Pris: 770 kronor

Hastighet: H (210 km/h)

Sailun är ett kinesiskt däck med relativt bra vintergrepp för pengarna, men köregenskaperna är sämre, det är svårt och nervöst att köra och tappar greppet lätt, antingen fram eller bak. Samma sak på asfalt; relativt bra grepp, men nervöst och svårkört. Som lök på laxen: bullrigt och trögullat.

Bra

Medelmåttigt grepp på snö och is.

Dåligt

Svårkört på alla väglag, buller.

Poäng



Sailun Ice Blazer WSL2.

Dunlop SP Ice Sport

Pris: 1 243 kronor

Hastighet: T (190 km/h)

Dunlops grepp på isen räcker inte till. Det är långa bromssträckor, långsamma varvtider och det är svårkört. På snö går det lite bättre med lite mer avslappnad körning. På asfalt däremot är det riktigt bra med fint grepp och snabb, exakt styrning.

Bra

Grepp och köregenskaper på asfalt.

Dåligt

Grepp och köregenskaper på is.

Poäng

6,8



Dunlop SP Ice Sport.

Vredestein Nord-Trac 2

Pris: Inget pris hittat

Hastighet: T (190 km/h)

Vredestein från Holland brukar vara rätt bra i våra tester, men inte den här gången. Isgreppet är klart sämre än de bästa och sladdarna kommer plötsligt och utan förvarning. Samma sak på snö, men här räddar bra styrkänsla upp situationen en aning. På asfalt är däckets klungan.

Bra

Hyfsat bromsgrepp på snö.

Dåligt

Isgrepp, svårkört på vinterväglag.

Poäng

6,7



Vredestein Nord-Trac 2.

Kumho I'Zen KW31

Pris: Inget pris hittat

Hastighet: R (170 km/h)

Kumho från Korea har sålt vinterdäck i Sverige i många år och stod sig bättre i konkurrensen tidigare. Det här däckets grepp på vinterväg är för dåligt, sladdarna kommer ofta och är svåra att häva. På asfalt sladdar det vilt i undanmanövern och vinglar på spårig väg.

Bra

Medelmåttigt grepp på asfalt.

Dåligt

Isgrepp, köregenskaper på alla väglag.

Poäng

6,6



Kumho I'Zen KW31.

Sunny Snowmaster SN3830

Pris: 518 kronor

Hastighet: H (210 km/h)

Sunny från Kina är det billigaste däck på nätet, men ändå inte värt pengarna. Det har så usla egenskaper på vintervägen och är så svårkört att man får hoppas att det inte ska prånglas ut så många. På asfalt är det som ett hyfsat somrardäck.

Bra

Grepp och köregenskaper på asfalt.

Dåligt

Alla vinteregenskaper.

Poäng

6,1



Sunny Snowmaster SN3830.

Vi hittade däckpriserna på nätet

Vi har sökt priser på nätet, på dackonline.se och bythjul.se. När däcken finns hos båda är bythjul oftast billigare.

De däck som vi inte hittat på nätet kommer troligen att dyka upp där under hösten, annars finns de sannolikt hos gummihandlaren.

Men det är ju inte toppdäcken som inte finns, de bästa däcken är lätta att hitta, på nätet eller hos handlaren.

Priset gäller däckstorleken 205/55 16. Till priset kommer frakt och montering och balansering, och fälg, förstås.

Källa: dackonline.se och bythjul.se

Så här testar vi vinterdäck

BROMSNING testas på is och snö och på våt och torr asfalt. Vi kör flera gånger och i olika temperaturer och väger sedan samman resultaten. På is bromsar vi från 50-0 km/tim och på våt asfalt från 80 km/tim. Vi kör både på utomhusbanorna och inne i den moderna isladan där vi har full kontroll på temperatur och luftfuktighet.

ACCELERATION är egentligen ett mått på framkomlighet. Kommer jag upp för backen till fjällstugan? Kommer jag upp för garageuppfarten? Vi mäter accelerationen från 0-20 km/tim på is

och på snö mäter vi från 0–35. Vi kör både på utomhusbanorna och inne i isladan.

KÖREGENSKAPERNA testas på is, snö och våt asfalt där flera rutinerade testförare kör olika banor på tid.

Köregenskaperna betygsätts också subjektivt av testförarna. Vi bedömer hur däcket fungerar, vill det släppa fram eller bak, eller är det hipp som happ? Generellt vill vi att däcken ska vara trygga och säkra att köra, alltså hellre understyrda än överstyrda, alltså hellre släppa lite fram än komma farande med bakändan i vilda sladdar.

STABILITET undersöker vi på både vinterväg och asfalt. Vi kollar hur däcken uppför sig i räfflorna efter en väghyvel, i ojämnheter, och på asfalt hur däcken betar sig i dubbspåren.

LJUDET kollas inne bilen, både i fram- och baksätet. Flera förare avger sina omdömen.

RULLMOTSTÅNDET mäter vi, upprepade gånger, i vindstilla väder på plan mark genom frirullningsmetoden. Vi mäter sträckan bilen rullar med motorn i friläge från 80 till 40 km/tim.



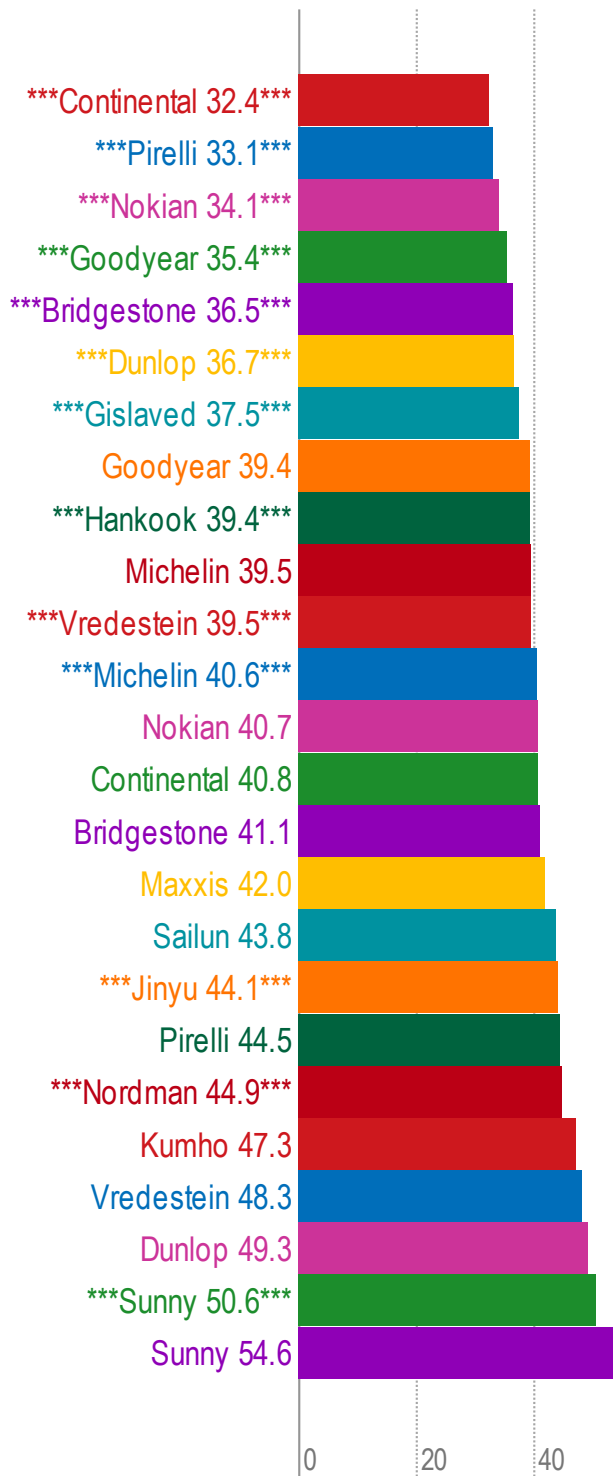
Robert Collin gör tummen ner och upp.

Foto: LASSE ALLARD

SÅ GICK TESTET – del för del

Bromssträcka i meter på is

dubbdäck



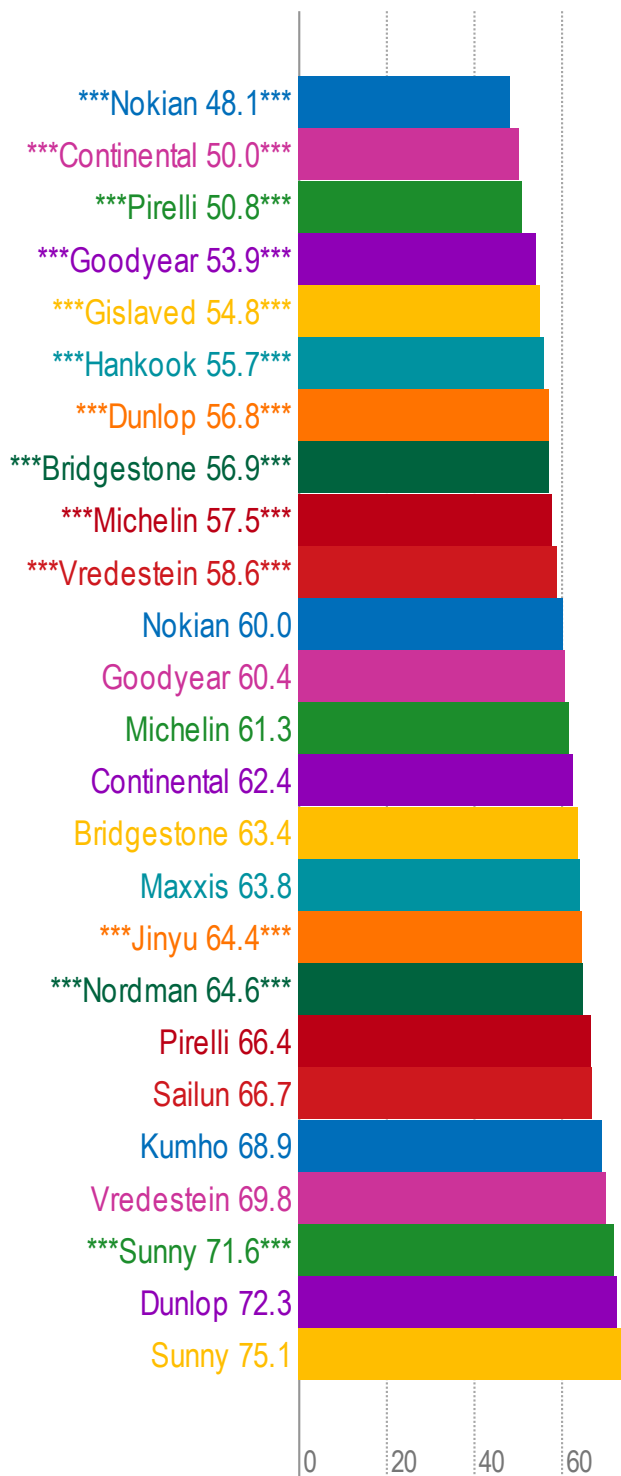
Acceleration i sekunder på is

dubbdäck



Köregenskaper på is - varvtid i sek

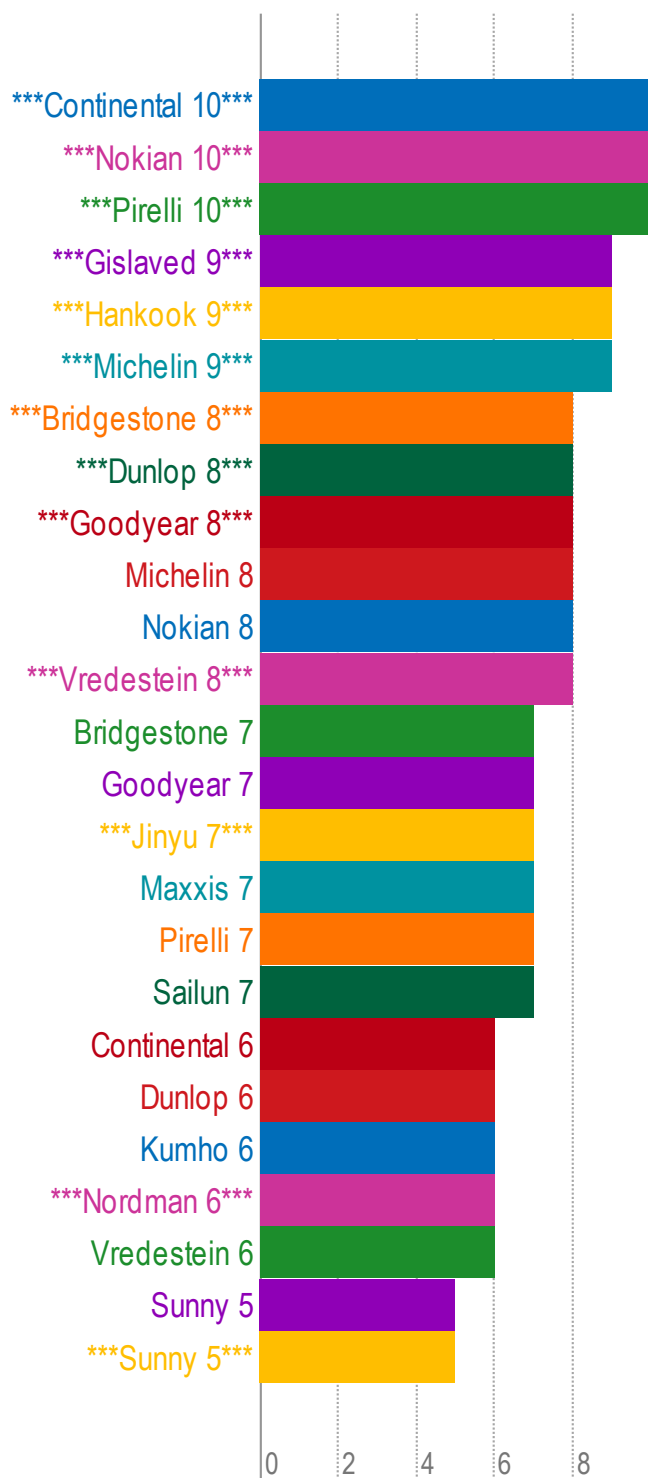
dubbdäck



Köregenskaper på is

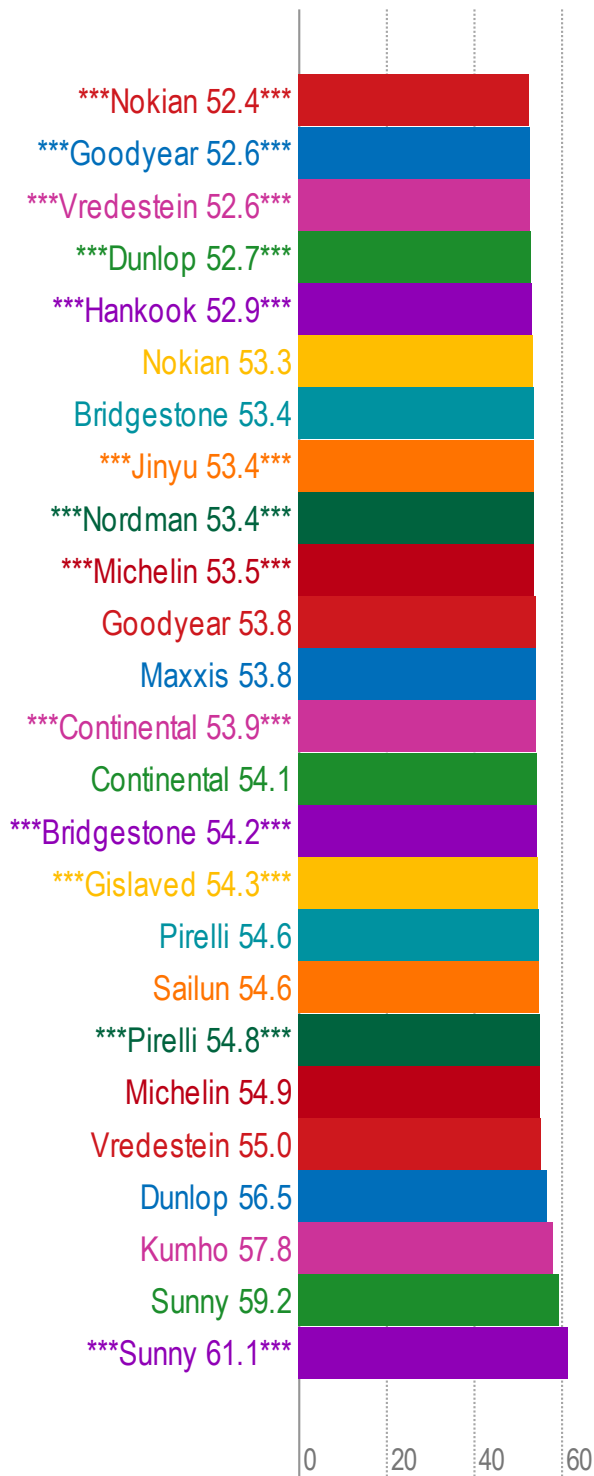
Förarnas bedömning på skala 1-10.

dubbdäck



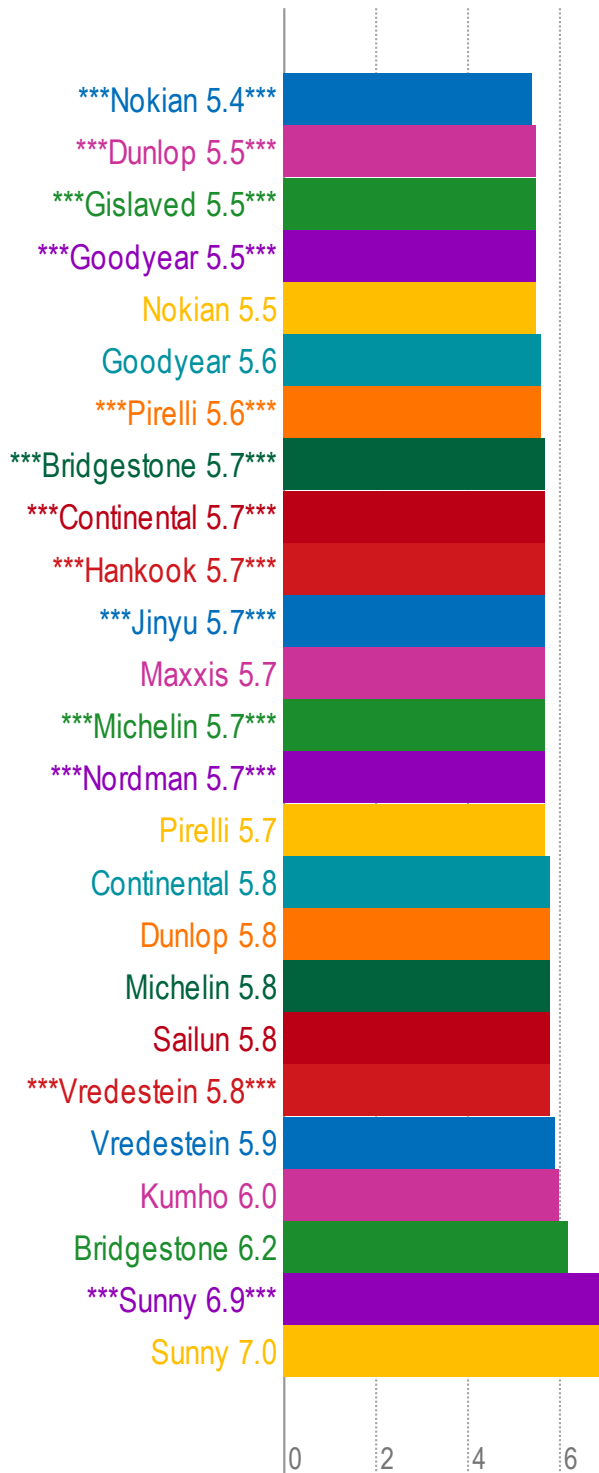
Bromssträcka i meter på snö

dubbdäck



Acceleration i sekunder på snö

dubbdäck



Köregenskaper på snö – varvtid i sek

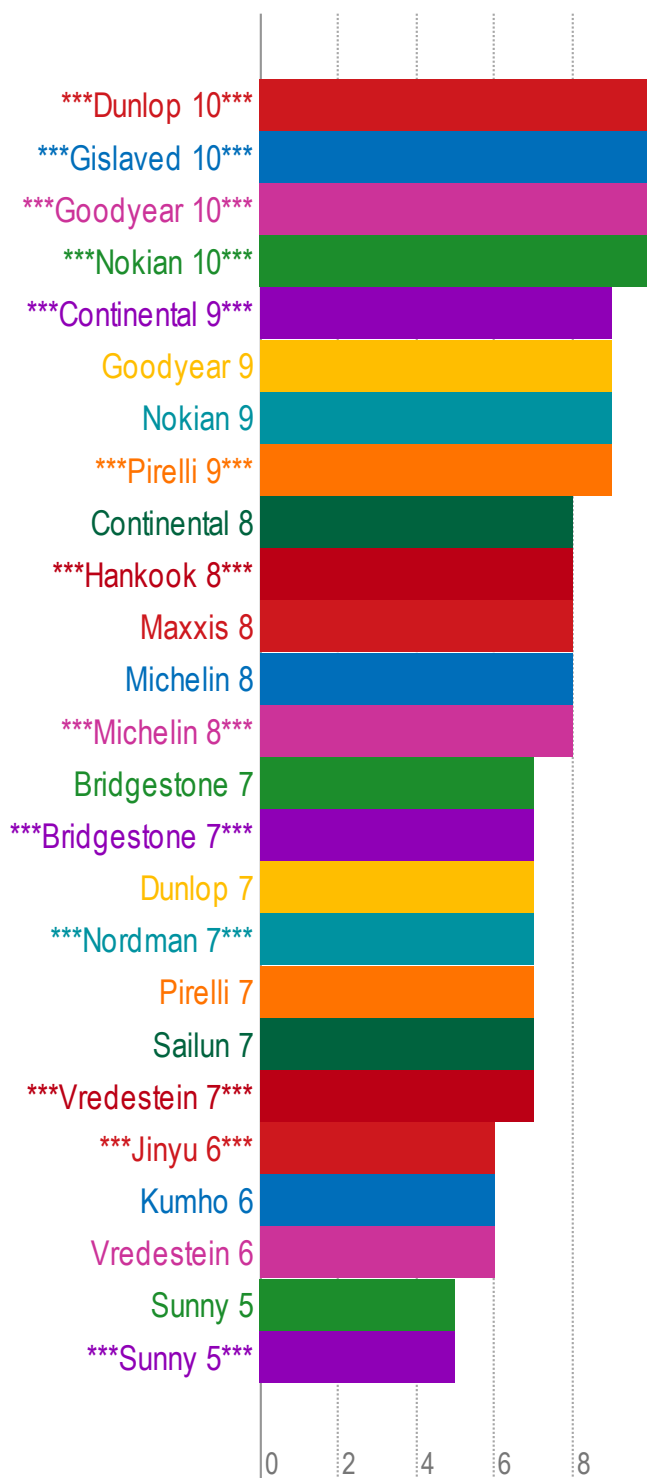
dubbdäck



Köregenskaper på snö

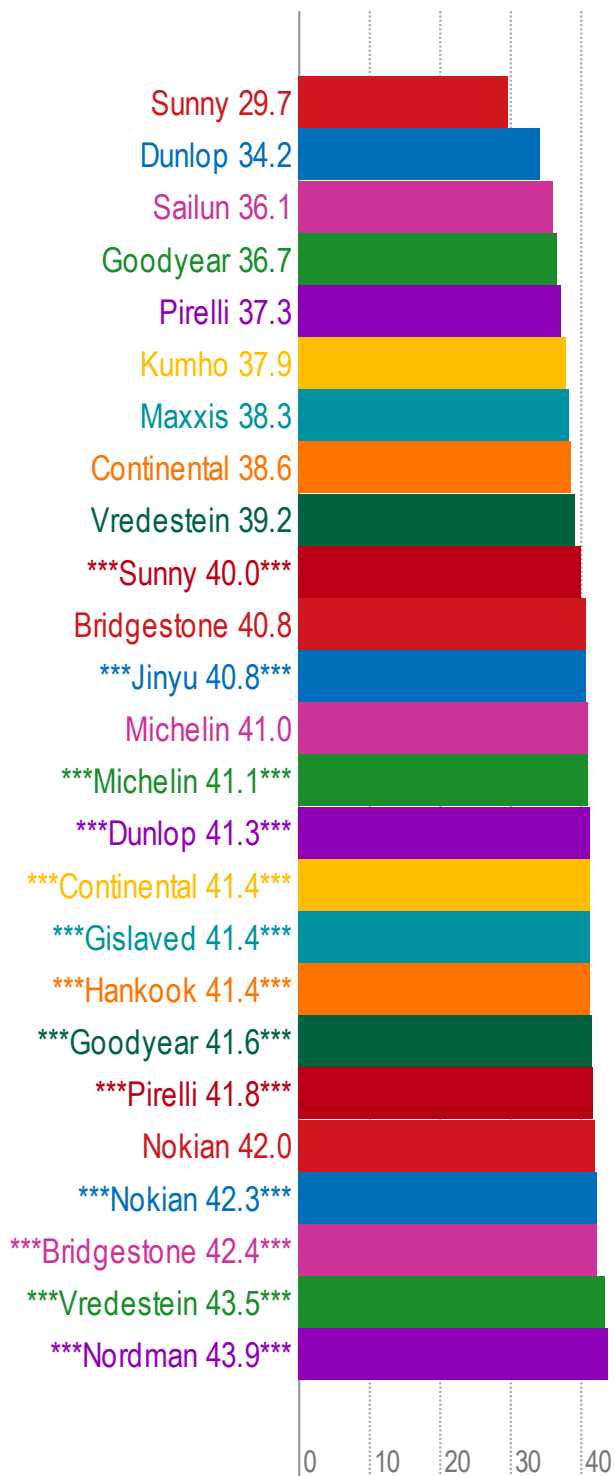
Förarnas bedömning på skala 1-10.

dubbdäck



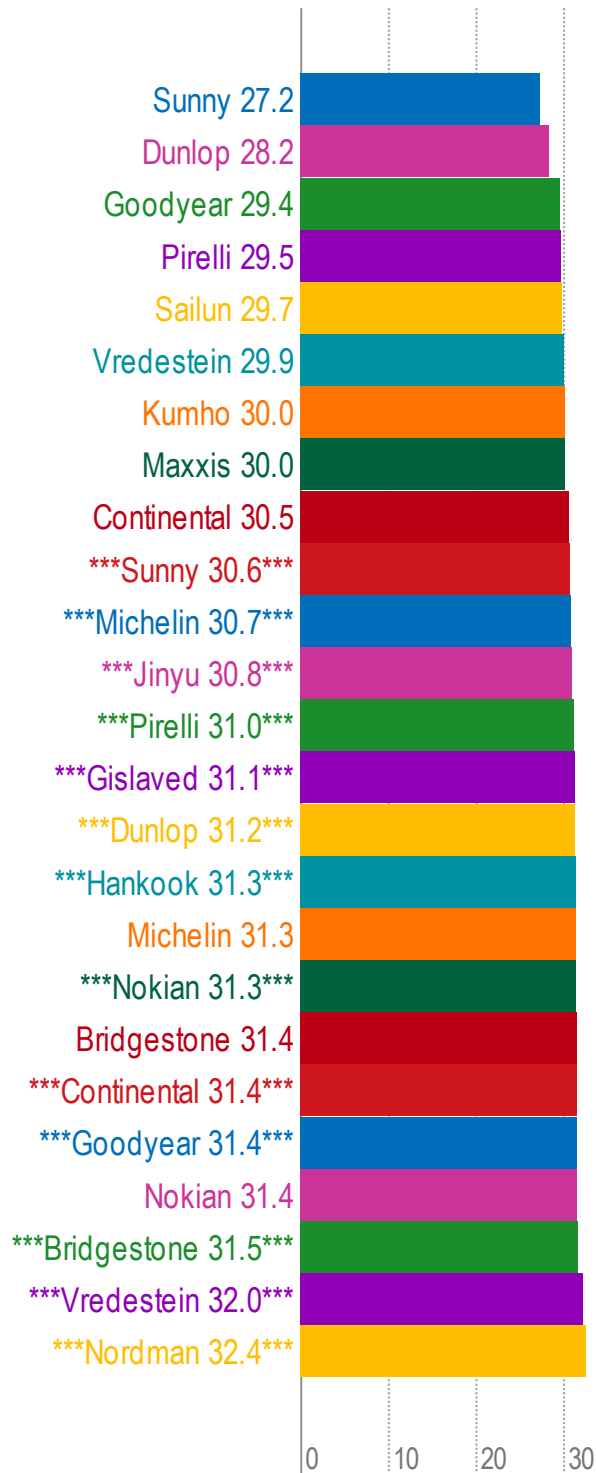
Bromssträcka i meter på våt asfalt

dubbdäck



Köregenskaper på våt asfalt – varvtid i sek

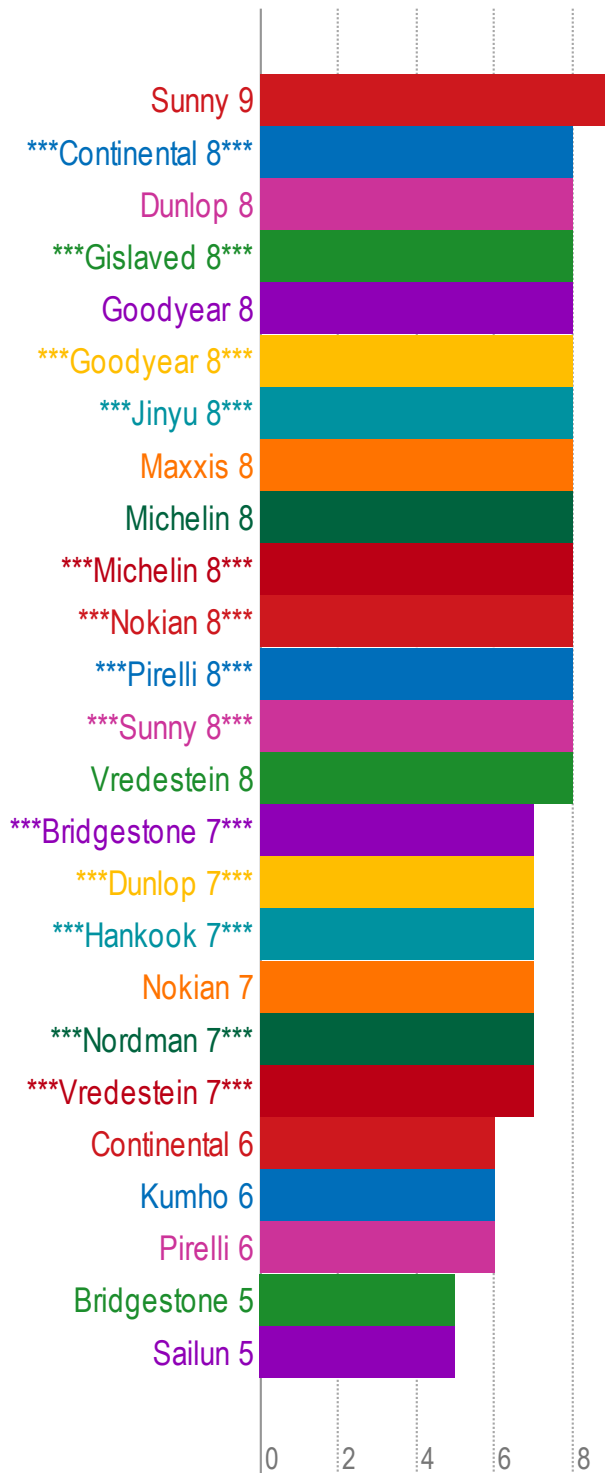
dubbdäck



Köregenskaper på våt asfalt

Förarnas bedömning på skala 1-10.

dubbdäck



Bromssträcka i meter på torr asfalt

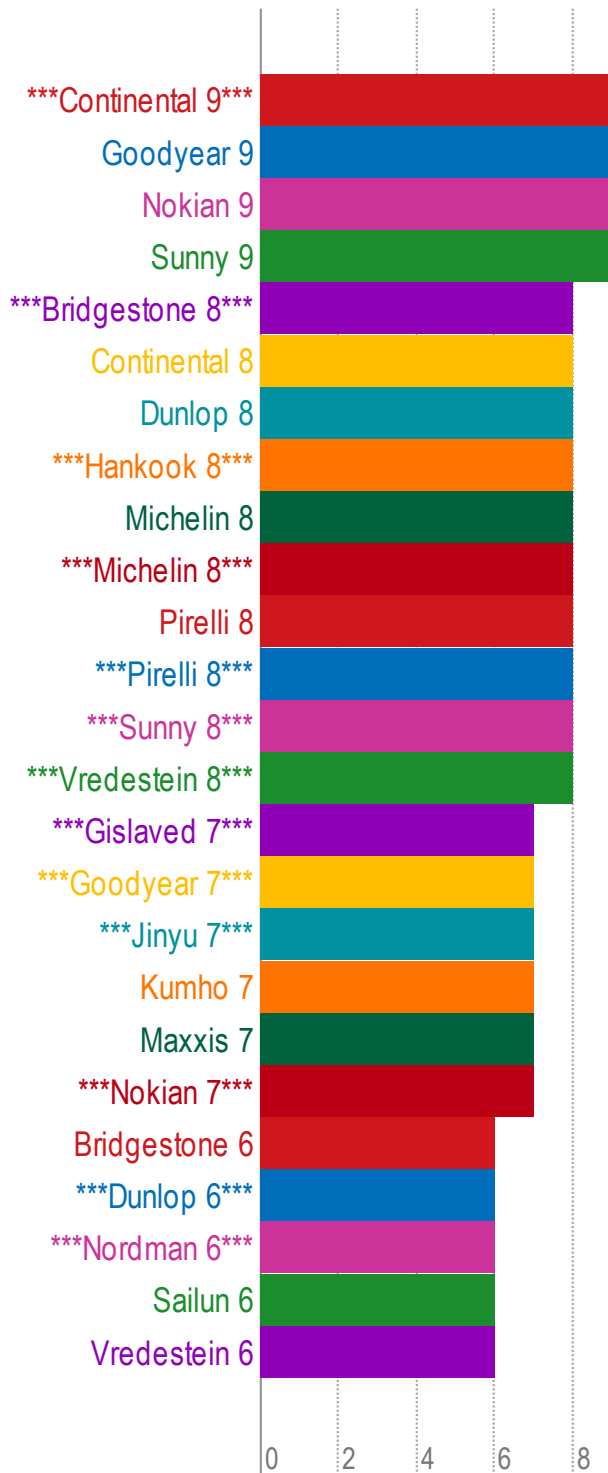
dubbdäck



Köregenskaper på torr asfalt

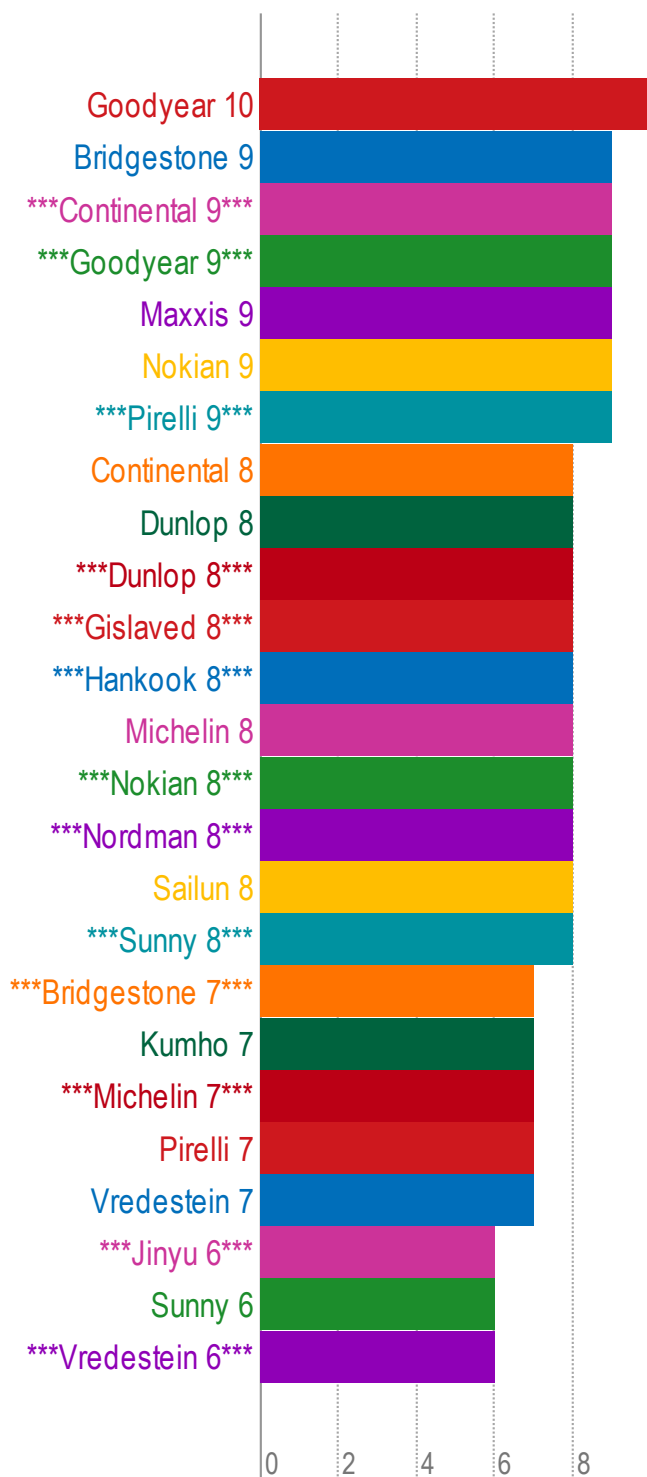
Förarnas bedömning på skala 1-10.

dubbdäck



Stabilitet

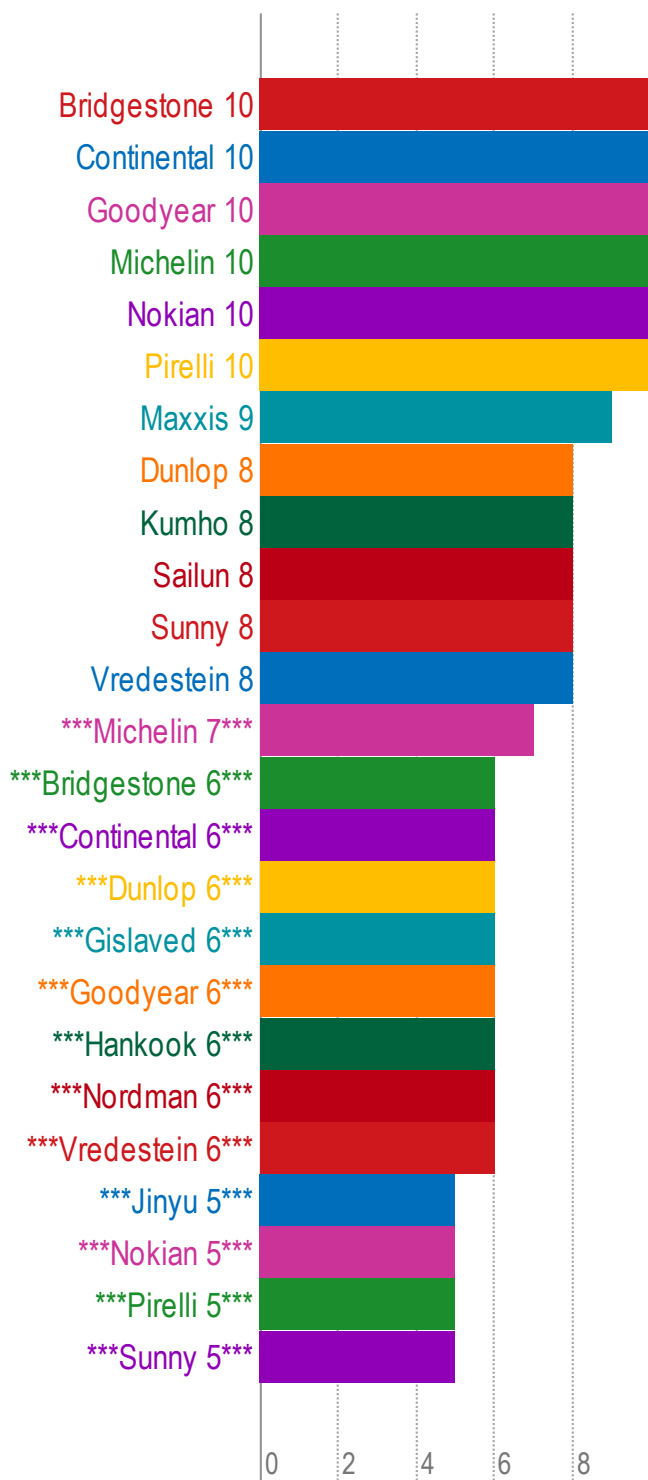
dubbdäck



Stabilitet undersöker vi på både vinterväg och asfalt. Vi kollar hur däcken uppför sig i räfflorna efter en väghyvel, i ojämnheter, och på asfalt hur däcken beter sig i dubbspåren.

Buller

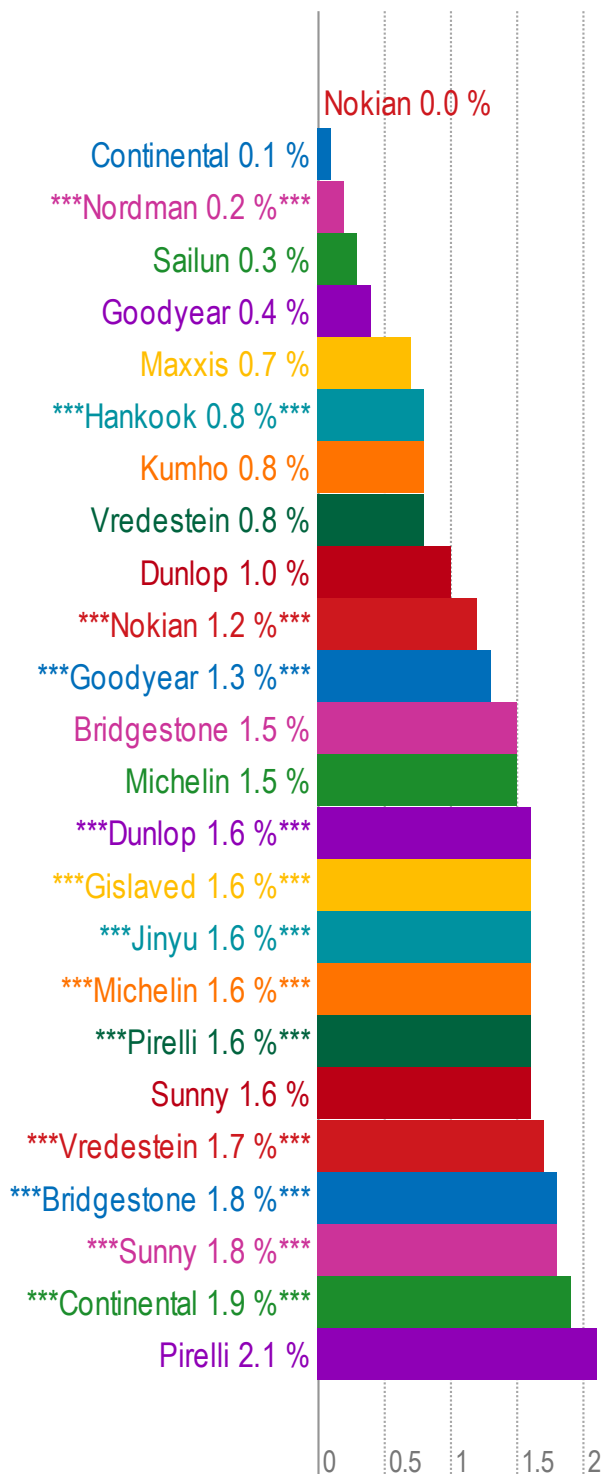
dubbdäck



**Ljudet kollar vi inne bilen, både i fram- och baksätet.
Flera förare avger sina omdömen.**

Rullmotstånd, ökad förbrukning i procent

dubbdäck



Rullmotståndet mäter vi, upprepade gånger. I vindstilla väder på plan mark genom frirullningsmetoden. Vi mäter sträckan bilen rullar med motorn i friläge från 80 till 40 km/tim.



Snöbanan i Ivalo.

Foto: LASSE ALLARD

Utskriftsdatum: 2014-10-17

Publicerad: 2014-10-11

Webbadress: <http://www.aftonbladet.se/bil/article19612638.ab>

Tipsa oss!

MMS & SMS: 71000

Mejla: tipsa@aftonbladet.se

Ring: 08 - 411 11 11

© Aftonbladet