

**TEST**

# VÄLJ RÄTT VINTER- DÄCK



ALLT OM BILEN

# Teknikens Värld

Nr 20 | Årg. 64 | 15 sept 2011 | Pris 59 kr | Norge 69 nkr | Finland 7,40 euro

**TEST**

# AUDI RS3 MOT BMW 1M COUPÉ



**DUELL**

# AUDI A6 KOMBİ

Vinner mot BMW 5-serie!



Exklusivt!  
**FÖRST I  
SVERIGE!**

Provkörd!

# VOLKSWAGEN UP!

Vi tar tempen på den nya citybilen!



# MAZDA CX-5

Vi kör första prototypen!



DESSUTOM: KIA RIO SAAB 9-3X GRIFFIN BEGTEST: LAND ROVER FREELANDER 2

**TEST**

Teknikens  
Världs

ÅRLIGA VINTERDÄCKTEST

**VINTERDÄCK**

**VI HJÄLPER DIG ATT  
VÄLJA RÄTT DÄCK!**

# Efter världshistoriens två hårdaste vintrar så är det viktigare än någonsin med rätt vinterdäck på bilen. Vi har **samlat de största märkena på marknaden** för att se vem som egentligen är bäst. Gamla testvinnare och nya förmågor gör upp – **välkommen till världens bästa vinterdäcktest!**

TEXT: LINUS PRÖJTZ • FOTO: ANDREAS LIBELL OCH PATRIK LINDGREN

**E**fter vinter 2009-2010 tänkte många att "värre än så här blir det inte". Sedan kom förra vintern... Fyra månader med konstant snötäcke och klass 1- och klass 2-varningarna haglade tätt. Dåligt väglag blev vardag och behovet av vetiga vinterdäck har nog aldrig varit större. Om inte annat så märktes det tydligt på problemen i trafiken. Därför kan vi inte nog understryka vikten av att vara rätt förberedd – rätt däck till rätt behov. Det finns inget däck som är bäst för alla, men det finns bra alternativ till alla olika typer av behovsbilder. I årets stora vinterdäcktest har vi samlat de största och mest namnkunniga däcktillverkarna som finns på marknaden för att se vem som verkligen är bäst. Bridgestone, Continental, Goodyear,



Michelin, Nokian och Pirelli har alla tre däck var med i testet – ett nordiskt dubbfrött, ett centraleuropeiskt dubbfrött och ett dubbat.

**TESTERNA KÖRS** mestadels på is- och snöunderlag, men vi lägger även stor vikt vid barmarksegenskaperna. Statistiskt sett så kör de flesta trafikanterna mest på just barmark, även under vintern. Men eftersom det handlar om vinterdäck så värderar vi vintersegenskaperna dubbelt så högt. Och, precis som brukligt i våra däcktester, så bedöms alla däcken mot varandra oavsett gruppstillhörighet. Allt för att du enklast ska se vilken däcktyp och specifikt däck som passar just dina behov. För oavsett hur bra däcken är så måste de passa för dina behov. Det är det viktigaste av allt. »

## TRE DÄCKTYPER

Idag 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 med hastighetsklass Q och T. Ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Ett dubbdäck försämras snabbare än ett odubbatt när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

- ▶ Bridgestone Noranza 2 EVO
- ▶ Continental ContiIceContact
- ▶ Goodyear UltraGrip Extreme
- ▶ Michelin X-ice North
- ▶ Nokian Hakkapeliitta 7
- ▶ Pirelli Winter Carving Edge

### NORDISKA DUBBFRIA:

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

- ▶ Bridgestone Blizzak Nordic
- ▶ Continental ContiVikingContact 5
- ▶ Goodyear UltraGrip +
- ▶ Michelin X-ICE
- ▶ Nokian Hakkapeliitta R
- ▶ Pirelli Ice Control Winter

VI HAR ANVÄNT  
DÄCKDIMENSION  
205/55 R16

### CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass från H (210 km/h) och uppåt, i enstaka fall T (190 km/h). Däcken är utvecklade för våt och slaskig väg samt torr asfalt. Något eller ett par däck på marknaden har hyfsade vinteregenskaper – i övrigt brukar de vara tvär-usla på is och snö. Ju högre hastighetsklass, desto sämre är de. Men de är tysta, bra miljöval och ger bilen nästan samma stabilitet på barmark som somrardäck.

- ▶ Bridgestone Blizzak LM32 AZ
- ▶ Continental ContiWinterContact TS 830
- ▶ Goodyear UltraGrip 8
- ▶ Michelin Alpin A4
- ▶ Nokian WR D3
- ▶ Pirelli Winter 210 SnowControl serie 3



► Skillnaderna mellan bästa och sämsta dubbdäck är ytterst marginell. Bland de dubbfria växer skillnaderna en aning.

## 1 RESULTAT: BROMSPROV

DÄCK	IS	SNÖ	VÄTT	TORRT	POÄNG
► Michelin	20	20	4	7	51
► Nokian	20	20	5	6	51
► Goodyear	18	20	5	8	51
► Continental	20	20	5	5	50
► Bridgestone	18	20	4	6	48
► Pirelli	18	20	5	5	48
► Nokian	8	20	7	8	43
► Goodyear	4	18	10	10	42
► Pirelli	8	16	10	8	42
► Continental	6	16	10	9	41
► Goodyear	14	20	1	6	41
► Michelin	14	18	3	6	41
► Nokian	12	20	3	6	41
► Pirelli	14	20	2	5	41
► Bridgestone	10	18	3	8	39
► Michelin	4	14	10	10	38
► Continental	10	18	2	7	37
► Bridgestone	2	12	9	10	33

► = DUBBAT   ► = NORDISKA DUBBFRIA  
 ► = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

# BROMSPROV

ROND  
1

Vi startar testet stenhårt med de så viktiga bromstesterna – en testsekvens där ett flertal däck brukar visa upp riktigt knasigt beteende. Och man tycker ju att när vi har 18 testdeltagare så borde så bli fallet även i år. Men icke. I år är det de sex stora däcktillverkarna som gör upp och då blir det tätt i resultatlistan – oväntat tätt. Bland de sex dubbdäcken är skillnaderna näst intill försumbara, när resultaten från alla fyra underlagen räknats samman. Samtidigt framgår det att dubbdäcken numera har greppet kring bromsprestandan då barmarksegenskaperna ligger på en godkänd nivå. De nordiska dubbfria

faller ifrån vid såväl istesterna som på barmark. Vid snötesterna är faktiskt alla 18 däck snuskigt väl samlade och inte helt oväntat så vinner de centraleuropeiska däckerna på barmark. Nokians nya WR D3 är ljusår bättre på is och snö än sin föregångare – positivt.

**ISTESTERNA HAR** körts på både en lätt ruggad isyta samt en ruskigt hal glansis. Resultaten från båda testdelarna har vägts samman och poängen har satts därefter.

Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0, medan vått bedöms utifrån en tiogradig skala där tio är högsta poäng. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre.



► Ruben njuter av att lyfta däck, räkna dubb, mäta dubb... och att ha ett dött djur på huvudet.

# VATTENPLANING

## ROND 2

Resultaten från vattenplaningstesterna spretar rejält, skillnaderna mellan bästa och sämsta är enorm.

De nordiska dubbfria däckerna är sämst, de dubbade är aningen bättre och de betydligt hårdare centraleuropeiska dubbfria däckerna är i en klass för sig själva – inte långt ifrån sommardäckslika. Nackdelarna på vinterväglag är uppenbara, men det hårdare mönstergummit i de centraleuropeiska däckerna kommer väl till pass när vattenmängden eller snöslasket ökar på vägen.

**GOODYEAR ULTRAGRIP 8** presterar med en knapp marginal testets bästa resultat med 79,5 km/h, tätt följd utav Continental ContiWinterContact TS 830 på 78,6 km/h. Skillnaden är så

liten att de hamnar på samma poäng i slutänden. Men det gör inte det nordiska dubbfria Pirelli Icecontrol. Med sina 43,4 km/h presterar det italienska däckets sämsta resultat, men det är inte ensamt i botten. De mjuka nordiska dubbfria däckerna har svårt med vattensamlingar överlag, vilket visar sig tydligt då Goodyear UltraGrip Ice+, som är bäst i gruppen, bara klarar 49,6 km/h.

Testet körs på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden för att förutspåttningarna 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. »

## 2 RESULTAT: VATTENPLANING

DÄCK	MAX HASTIGHET	POÄNG
▶ Goodyear	79,5	10
▶ Continental	78,6	10
▶ Bridgestone	74,4	9
▶ Michelin	72,9	9
▶ Pirelli	69,8	8
▶ Nokian	66,6	7
▶ Continental	54,4	4
▶ Pirelli	50,8	3
▶ Goodyear	50,6	3
▶ Nokian	50,6	3
▶ Bridgestone	50,4	3
▶ Goodyear	49,6	2
▶ Continental	48,7	2
▶ Michelin	48,3	2
▶ Nokian	47,2	2
▶ Bridgestone	45,1	1
▶ Michelin	44,4	1
▶ Pirelli	43,4	1

▶ = DUBBAT ▶ = NORDISKA DUBBFRIA  
▶ = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA



▶ I vår iver att nå 100-procentig repeterbarhet så har vi gjort bilen spårbunden i vattenplaningstesterna.

# VÄGEGENSKAPER

ROND  
3

Samtliga däck vi har testat kostar skjortan och ska kunna leverera därefter. De sex däck-tillverkarna som medverkar har alla resurser att bygga världens bästa vinterdäck, men det märks redan från början att svinkalla Norden inte alltid är prioriterat. Marknaden är liten vilket gör att en tung investering kan ta tid att hämta hem. Eller så kan man säga så här: vissa bryr sig, andra inte.

Historiskt sett så har Continental och Nokian haft en dominerande roll i våra däcktester, men i fjol hände något. Nordiska dubbfria Goodyear Ultragrip Ice+ kom som en blix från klar himmel och sopade undan motståndet och däckets tog en välförtjänt totalseger i hela testet genom att vara bra på det mesta och inte riktigt dåligt på något. Bra totalprestanda handlar många gånger om att

höja lägstanivån, men Goodyear höjde på alla punkter.

En av årets överraskningar är det dubbade Pirelli-däcket som presterar grymt bra på is och snö – helt i klass med förra årets isgigant Continental. Pirellis hårda arbete, inte minst vid testanläggningen i Älvsbyn ger nu resultat – starkt jobbat! Men riktigt lika imponerande är det inte att Pirellis dubbade däck är det enda som tappar sina dubbar under testet, trots att alla däck utsätts för exakt samma belastningar.

Även Pirellis nordiska dubbfria visar upp ett synnerligen fint uppträdande på is. Med bättre snöprestanda skulle de kunna vara en riktig utmanare, men inte riktigt ännu. Dessutom är det nordiska dubbfria tvärsist på vått underlag så, jo, vägen till toppen är ändå ganska lång.

Vi tar ett helhetsgrepp kring däckens 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 DÄCKEN** bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt jämförbara med varandra.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i nordligaste Finland. Vätttesterna körs på en asfaltbana med kontrollerad väta, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0 medan barmarksegenskaperna, som körs på vår svenska testbana och på vanliga sörmländska vägar, bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

## 3 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

DÄCK	IS	SNÖ	VÄTT	POÄNG
▶ Continental	18	20	5	43
▶ Pirelli	18	20	5	43
▶ Continental	20	18	4	42
▶ Goodyear	18	18	3	39
▶ Michelin	16	16	4	36
▶ Nokian	14	16	6	36
▶ Nokian	14	16	4	34
▶ Bridgestone	16	12	3	31
▶ Pirelli	18	12	1	31
▶ Goodyear	14	14	2	30
▶ Nokian	10	12	7	29
▶ Bridgestone	10	14	3	27
▶ Continental	8	8	10	26
▶ Michelin	10	12	2	24
▶ Goodyear	2	10	9	21
▶ Pirelli	6	2	8	16
▶ Bridgestone	2	2	8	12
▶ Michelin	2	2	8	12

▶ = DUBBAT ▶ = NORDISKA DUBBFRIA  
▶ = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

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

### NORDISKA DUBBFRIA

#### ► IS- OCH SNÖUNDERLAG

Det är ett mysterium att inte Michelin klarar av att bygga ett vettigt nordiskt dubbfritt däck – Michelin X-Ice är rent uselt. Inget sidgrepp och inga säkerhetsmarginaler varken på is eller snö.

Både Continental och Goodyear sticker ut åt andra hållet och i viss mån även Pirelli vars nya Ice Control Winter faktiskt lever upp till namnet. Nokian Hakkapeliita R fungerar okej, men inte mer i denna stenhårda konkurrens.

#### ► VÅTT UNDERLAG

Pirelli sticker ut åt fel håll, det presterar lika dåligt som de nordiska gjorde för tio år sedan. Tack och lov är det italienska däckets i en klass för sig själv. Bäst är Continental som uppträder balanserat även när det pressas till max. Bakvagnsgreppet är bra och till skillnad från några av de sämre däcken så går det att utläsa vad som kommer att hända med Conti-däcket.

Bridgestone däremot maskerar händelseförloppet extremt väl, vilket gör det svårt för föraren att förstå vad som faktiskt är på väg att hända.

### DUBBAT

#### ► IS- OCH SNÖUNDERLAG

Continental ContilceContact flyttade gränserna i förra årets test och visst har det bibehållit sina kvaliteter. Bra styrrespons, alltid bra grepp på isen och bra bromsverkan. Men det är Pirelli och i viss mån Michelin som står för överraskningarna.

Pirelli går som tåget på både is och snö med lika bra egenskaper som Continental och Michelin är inte så långt efter. Nokian däremot har tappat och greppar bara riktigt bra när hjulen är raka. Bridgestone underpresterar och har allmänt låg greppnivå.

#### ► VÅTT UNDERLAG

Generellt sett så är de dubbade däcken lite snällare på vått, att hitta riktigt vassa reaktioner i ett dubbat däck på det här underlaget hör till ovanligheterna då dubben lyfter gummiklackarna en aning från underlaget. Samtidigt ger det bättre grepp än de nordiska dubbfria, dubbdäcken är ett snäpp bättre på vått.

Bäst är Nokian vars däck aldrig förlorar sitt fint balanserade uppträdande. Pirelli och Continental är nära, men når inte riktigt hela vägen. Goodyear är sämst då det har problem med bakvagnsgreppet – det bjuder gärna på en sladd för mycket.

### CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

#### ► IS- OCH SNÖUNDERLAG

Nokian har gått från sämst i klassen till bäst – starkt jobbat och bra att de tar däcktypen på allvar. Modellen WR D3 imponerar stort på både is och snö och förpassar tidigare års vinnare Continental TS830 till andraplatsen.

Men det viktigaste av allt är att Nokian WR D3 har lika bra vinter egenskaper som de sämre nordiska dubbfria. Nivån har höjts rejält. Goodyear skiner till på snön, men förlorar allt grepp på isen. Bridgestone, Michelin och Pirelli saknar det mesta av vad man kan kalla vinter egenskaper – detta är inte däck utvecklade för nordiska förhållanden.

#### ► VÅTT UNDERLAG

Nokians nyvunna vintergrepp ger eko på vått underlag då nya WR D3 kan betecknas som ett mellanting mellan centraleuropeiskt och dubbat i prestanda. Continental hade skalat av lite av vintergreppet på TS830 vilket märks på vått – det är tveklöst testets bästa däck. Märkligt att Bridgestone inte klarar vätan bättre.



► När det handlar om hur däcken upplevs på vägen blir det nästan dött lopp mellan de bästa dubbade och de nordiska dubbfria.

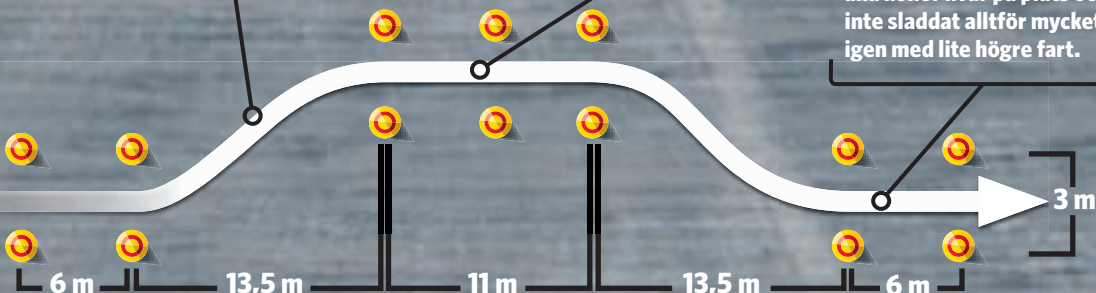


Ingångshastigheten mäts på tiondels kilometer med GPS-utrustning.

Snabb ratt rörelse till vänster. Så snabb att man kan inte kalla det styra utan mer kasta bilen till vänster. Hinner däckets med att ta upp sidkraften?

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



# ÄLGTEST

**ROND 4**

Under de senaste åren har vi märkt en tydlig trend där de flesta däck, utvecklats för att ge ett fastare uppträdande, något som kommer väl till pass i älgtestet. Belastningarna på däcken genom konbanan är av maximal karaktär och vi finner glädjande nog att trenden med det fastare uppträdandet håller i sig. Vi ska inte säga att svampigt uppträdande hör till det förgångna, men det blir allt mer sällsynt och det är riktigt positivt.

Inte helt förvånande så är det de centraleuropeiska dubbfria däcken som klarar älgtestet bäst, men

skillnaderna mellan bästa och sämsta däck är inte mer än fem km/h. Just därför får det sämst presterande däck, nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R ändå fem poäng.

**AV ALLA** de testade däcken var det inget som uppvisade några kraftiga sladdtendenser, vilket är synnerligen positivt. Att krocka med sidan före är inget att rekommendera... Continentals och Michelins centraleuropeiska dubbfria klarade sig allra bäst med sina 66 km/h och neutrala, lätt understyrda uppträdande.

Älgtestet körs på barmark på vårt testflygfält.

## 4 RESULTAT: ÄLGTEST

DÄCK	MAX HASTIGHET	POÄNG
▶ Continental	66 km/h	10
▶ Michelin	66 km/h	10
▶ Goodyear	65 km/h	9
▶ Pirelli	65 km/h	9
▶ Nokian	64 km/h	8
▶ Bridgestone	63 km/h	7
▶ Continental	63 km/h	7
▶ Goodyear	63 km/h	7
▶ Goodyear	63 km/h	7
▶ Michelin	63 km/h	7
▶ Michelin	63 km/h	7
▶ Pirelli	63 km/h	7
▶ Bridgestone	62 km/h	6
▶ Bridgestone	62 km/h	6
▶ Continental	62 km/h	6
▶ Nokian	62 km/h	6
▶ Pirelli	62 km/h	6
▶ Nokian	61 km/h	6

▶ = DUBBAT ▶ = NORDISKA DUBBFRIA  
▶ = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA



Vad händer när vi vrider på ratten och hur hanterar däcken vägens ojämnheter?



# KOMFORT

ROND  
5

Efter att ha kört de 18 olika testdäcken på barmark längs sörländska landsvägar kan vi konstatera rejäla skillnader däcken emellan. Från tysta och lugna till bullriga och nervösa. Från ett härligt lugn till enerverande beteende som definitivt har en uttröttande effekt på dig som förare.

I begreppet komfort väger vi in fler parametrar än i något annat testmoment. Ljud på olika asfaltstyper, förmågan att hantera vägens ojämnheter, huruvida däcket går rakt och vad som faktiskt händer när vi vrider på ratten är några av de detaljer som nagelfars och resultaten spretar. Trots att alla 18 är premiumdäck. Nej, skillnaderna borde vara mindre.

**VID FÖRRA** årets stora vinterdäcktest så klarade sig det centraleuropeiska dubb fria däcket

Continental ContiWinterContact TS830 bäst och däcket upprepar det fina resultatet i år, men får sällskap av centraleuropeiska Goodyear högst upp i listan. På slät asfalt är de näst intill ljudlösa, de går riktningstabilt och stötkomforten är fast utan att bli hård. Båda två däcken bullrar betydligt mer på grov och sliten asfalt, men det gör å andra sidan alla däcken i testet. Inget däck är tystare, snarare tvärtom.

De negativa utropstecknen är få, men de finns. Det centraleuropeiska dubb fria från Bridgestone är det enda däcket i testet som uppvisar dålig riktningstabiltet, vilket innebär att föraren sitter och småstyr hela tiden för att bilen ska gå rakt. Knappast vilsamt.

**LIKSOM I** alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klassstillhörighet och testet är kört på bar och torr asfalt. »

## 5 RESULTAT: KOMFORT

DÄCK	POÄNG
▶ Continental	10
▶ Goodyear	9
▶ Bridgestone	8
▶ Continental	8
▶ Nokian	8
▶ Pirelli	8
▶ Michelin	7
▶ Michelin	7
▶ Nokian	7
▶ Pirelli	7
▶ Bridgestone	6
▶ Goodyear	6
▶ Goodyear	5
▶ Michelin	5
▶ Bridgestone	4
▶ Nokian	4
▶ Pirelli	3
▶ Continental	2

▶ = DUBBAT ▶ = NORDISKA DUBBFRIA  
▶ = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

# RULLMOTSTÅND

**ROND  
6**

Under förra årets vinterdäck-test introducerade vi vår nya metod att mäta rullmotstånd som kort och gott innebär en riktig bränsleförbrukningsmätning ute i verkligheten. Just förra året var ett tacksamt år att börja med detta då vi testade allt från lättrullande premiumdäck till extremt tungtrullande budgetalternativ – skillnaderna mellan bästa och sämsta däck var riktigt stora.

När vi i år testar de bästa vinterdäcken som marknaden kan erbjuda så blir spridningen inte alls lika stor, differensen mellan bästa och sämsta däck är halverad procentuellt sett. Just därför har vi valt att sätta poäng med förra årets test som bakgrund och därför får det tyngst rullande däck hela 5 poäng. Det är, kort och gott, inte tillräckligt dåligt för att få ett bottenbetyg.

**SETT ÖVER** 1 000 mil så skiljer det en åtgång i 55 liter drivmedel (vilket var diesel denna gång) mellan lättast rullande nordiska dubbfria Nokian

och tyngst rullande, dubbade Continental. Miljöbelastningen ökar och med dagens dieselpris på runt 14 kronor per liter innebär det högre rullmotståndet en förhöjd driftkostnad på 770 kronor per 1 000 mil – klart mindre än vid förra årets tester men fortfarande kännbart.

Under tidigare år 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. Men för snart fyra 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 mellan givna punkter. I år gjorde väder och vind att en mätning i vintermiljö var omöjlig, istället gjordes mätningen på barmark senare under säsongen. »

► Miljöpåverkan och plånbokspåverkan kan bli stor om du rullar på fel däck.





► Vi visste att dagen skulle komma. Dagen då Ruben faktiskt satte bilen i snödrivan. Fast väntan var lång. Exakt 11 år.



► Molokna killar. En pajad snövall och ett pajat självförtroende. Två minuter senare var allt på topp!



► Vår bränslemätare kopplas in i bilens datasystem för att ge oss exakt förbrukning.

## 6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

DÄCK	FÖRBRUKNING L/MIL	PÖÄNG
► Nokian	0,460	10
► Bridgestone	0,472	9
► Pirelli	0,475	9
► Continental	0,479	9
► Pirelli	0,480	8
► Nokian	0,481	8
► Michelin	0,482	8
► Michelin	0,484	8
► Nokian	0,489	8
► Goodyear	0,491	7
► Bridgestone	0,492	7
► Goodyear	0,493	7
► Michelin	0,497	7
► Pirelli	0,497	7
► Continental	0,498	7
► Goodyear	0,501	6
► Bridgestone	0,512	5
► Continental	0,515	5

► = DUBBAT   ► = NORDISKA DUBBFRIA  
 ► = CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

# SMÅTT OCH GOTT OM VINTERDÄCK



## ANVÄNDBARA TIPS OM VINTERDÄCK!

**1** De gamla vinterdäcken, både dubbade och odubbade, behöver gå några tiotal mil på barmark för att bli maximalt bra på is och snö. Under sommaren har det skapats en hård gummiyta som behöver nötas bort.

**2** Nya dubbdäck behöver köras in. Jämn hastighet med lugna inbromsningar och accelerationer samt lugnt runt i cirkulationsplatser och korsningar gör att dubben stabiliseras rätt i sitt håll. Du behöver inte köra saktare än normalt, det räcker med lugnare.

**3** Bästa däcken bak har vi sagt. Bästa mönstret eller längsta dubbutsicket om det gäller dubbdäck. Det ger högsta stabilitet. Har du antisladdsystem på din bil så är det här tipset inte lika viktigt. Bästa däcken fram om det inte är för stor skillnad gör att du får bästa våt, slask och bromsegenskaper och den försämrade sidstabiliteten får antisladdsystemet ta hand om.

**4** Däck, både sommar och vinterdäck, ska förvaras mörkt och svalt för att inte åldras onödigt snabbt. Hyr du in däcken på

däckhotell så ska de förvaras så även där. Kolla så de inte använder container som står ute för förvaring. Där blir det 70-80 grader varmt under sommar och där åldras vinterdäcken onödigt snabbt.

**5** Förr sa vi "Vet du inte vilka vinterdäck du ska ha så köp dubbat". Nu tycker vi att du måste kolla dina behov och köpa efter det. Kom ihåg att dubbade däck ofta ger ökad trygghet och därmed kanske du kör lite fortare och då är vinsten med dubbdäck uttraderad.



## Q & A

### VILKEN DÄCKTYP SKA JAG HA?

? Kör max 500 mil per vinter, mestadels på mindre vägar på landet som är sämst underhållna.

**Du ska ha:** Dubbat

? Kör max 500 mil per vinter i och runt större tätorter där det nästan alltid är barmark eller slask.

**Du ska ha:** Nordiska odubbade.

? Kör mycket i Norrlands inland där vägarna är is- och snöbelagda en stor del av vintern.

**Du ska ha:** Dubbat.

? Kör mycket. Långa sträckor på de stora vägarna som nästan alltid är bara. Snöar det så är det slask och blött på vägbanan.

**Du ska ha:** Centraleuropeiska odubbade.

? Kör mycket, mest i storstan och dess omgivning, ungefär som storstadstaxi.

**Du ska ha:** Nordiska eller Centraleuropeiska.

? Men jag då som kör till fjällen en gång per vinter och är då orolig för sista kilometern med backen upp till stugan som brukar vara snöig och isig. Ska inte jag ha dubbat?

**Svar:** Nej, för den sista biten upp till stugan behöver du bra framkomlighet och snökedjor är faktiskt ett utmärkt hjälpmedel för den biten. Det finns bra snökedjor som är mycket enkla att montera till de flesta bilmodeller.

## Uddlös märkning lurar konsumenten!

Ett godkänt vinterdäck ska vara märkt Mud and Snow, M+S eller MS och avsett att användas som vinterdäck. Godkända däck ska finnas med i en lista som tillhandahålls av STRO eller Däckbranschens Informationsråd. Det ställs inga prestandakrav för att ett däck ska få M+S-märkning, sommardäck avsedda för amerikanska marknader har den märkningen. Det ställs inte heller några krav på ett däck för att det ska tas med i STRO:s eller Däckbranschens listor. Det finns alltså ingen garanti för att ett däck är ett hyfsat vinterdäck bara för att det är godkänt. Märkningen är uddlös. STRO:s och Däckbranschens har inga krav för att däckens ska platsa i deras listor.

Ju billigare däck, ju mer misstänksam ska du vara och sämsta vinterdäcken hittar du bland okända märken av typen centraleuropeiska.

## KÖR GRÖNT OCH EKONOMISKT – ÄVEN PÅ VINTERN

**De här tipsen funkar bäst på manuellt växlade bilar med bränsleinsprutning, och någorlunda på automater. Däremot inte på hybridbilar typ Toyota Prius och liknande. Där krävs lugna accelerationer så bensinmotorn inte startar för tidigt, och mycket småbromsande för att generera så mycket el som möjligt till batterierna.**

● Motorvärmare och kupévärmare är det smartaste på vintern. Du har rutorna rena och en varm motor direkt du startar bilen och slipper tomgångskörning.

● Kör en kort bit på ettans växel, bara några billängder. Accelerera snabbt upp i den fart du ska hålla. Växla vid 3500 varv. Kan du hoppa över någon växel så är det bra. När du nått den fart du ska ha så i med så hög

växel som möjligt. Med dieselmotor växlar du upp ännu tidigare.

● Planera körningen så att du slipper broms och onödiga stopp. Jämna ut ryckigheter i köer genom att hålla ett bra avstånd till bilen framför. Motorbromsa i god tid så du slipper använda fotbromsen. Vid 1000-1200 varv, i med nästa lägre växel och fortsätt motorbromsa.

● Håll jämn gas även i uppförbackar och låt farten skjunka lite i stället.

Runt 70 kilometer i timmen är den mest ekonomiska hastigheten.

● Pumpa mer luft i däckerna! Mellan tre och fem hekto mer luft än biltillverkarens rekommendation gör att bilen rullar lättare.

Takbox och skidställ ska monteras av så fort det inte används och onödig last inne i bilen ska också plockas ur.

Serva bilen i tid. Ett igentäppt luftfilter kan exempelvis öka bränsleförbrukningen väsentligt.

# RESULTAT



<b>Continental ContilceContact</b> Hastighetsklass: T Vikt: 10,1 kg Pris: 1 485 kr	<b>Michelin X-ice North</b> Hastighetsklass: T Vikt: 9,2 kg Pris: 1 428 kr	<b>Nokian Hakkapeliitta 7</b> Hastighetsklass: T Vikt: 9,8 kg Pris: 1 540 kr	<b>Continental ContiViking-Contact 5</b> Hastighetsklass: T Vikt: 9,3 kg Pris: 1 190 kr	<b>Continental ContiWinter-Contact TS830</b> Hastighetsklass: H Vikt: 8,8 kg Pris: 1 183 kr	<b>Nokian WR D3</b> Hastighetsklass: H Vikt: 8,1 kg Pris: 1 308 kr
---	---	---	--	--	---

## BROMS

IS	20	20	20	10	6	8
SNÖ	20	20	20	18	16	20
VÅTT	5	4	5	2	10	7
TORRT	5	7	6	7	9	8

## VÄGEGENSKAPER

IS	18	16	14	20	8	10
SNÖ	20	16	16	18	8	12
VÅTT	5	4	6	4	10	7
VATTENPLANING	4	2	3	2	10	7
ÄLGTEST	6	7	6	7	10	8
KOMFORT	2	5	4	8	10	8
RULLMOTSTÅND	5	8	8	9	7	8
<b>TOTALT</b>	<b>110</b>	<b>109</b>	<b>108</b>	<b>105</b>	<b>104</b>	<b>103</b>

**Vinterkungen.** Prestationsnivån hos dubbade Continental är grymt fin på vinterväglag. Det här däck är det enda i testet som har fastlimmade dubbar. Enda lågvattenmärket är komforten, ContilceContact bullrar hårt.

**Fransk frammar.** Michelin har vässat vapnen och isegenenskaperna hör till testets bästa trots att X-Ice North är tillverkat med 118 dubbar mot 130 för alla de andra dubbäckerna. Vattenplaning och våta vägar har Michelin-däcket svårare för.

**Jämnheten själv.** Finska Nokians dubbäck är testets kanske jämnast presterande däck. Det har inte samma fina skärpa på is som exempelvis Continental, men när allt räknas samman så är det mycket bra presterande och det rullar lätt.

**Bästa dubbria.** Continental kopplar greppet även med sitt nordiska dubbria däck som presterar mycket bra. Men även hos detta däck märks problemen som de nordiska däcken generellt lider av på våta vägar. För övrigt lättrollande och komfortabelt.

**Barmarksbäst.** Det central-europeiska Continental-däcket tappar på is och snö, men presterar klockrent på barmark. Full eller snudd på full pott i alla våta och torra deltester skvallrar om var däck det helst ska användas. Okej på is och snö.

**Starkt jobbat!** Nokians central-europeiska står för ett av de största utvecklingsstegen i testet. Föregångaren var rent farlig på vinterväg, men nykomlingen WR D3 klarar sig mycket bra. Fin balans mellan vinter och barmark - ett mycket bra däck.

DUBBÄR

NORDISKA DUBBFRIA

CENTRALEUROPEISKA DUBBFRIA

# ÅRLIGA VINTERDÄCKTEST

Teknikens  
Världs



<b>Goodyear Ultragrip Ice+</b>	<b>Goodyear Ultragrip Extreme</b>	<b>Nokian Hakkapeliitta R</b>	<b>Goodyear Ultragrip 8</b>	<b>Pirelli Ice Control Winter</b>	<b>Bridgestone Noranza 2 EVO</b>
Hastighetsklass: T Vikt: 9,0 kg Pris: 1350 kr	Hastighetsklass: T Vikt: 10,2 kg Pris: 1487 kr	Hastighetsklass: R Vikt: 8,9 kg Pris: 1642 kr	Hastighetsklass: H Vikt: 8,4 kg Pris: 1322 kr	Hastighetsklass: T Vikt: 9,4 kg Pris: 1890 kr	Hastighetsklass: T Vikt: 9,2 kg Pris: 1290 kr

## BROMS

14	18	12	4	14	18
20	20	20	18	20	20
1	5	3	10	2	4
6	8	6	10	5	6

## VÄGEGENSKAPER

18	14	14	2	18	10
18	14	16	10	12	14
3	2	4	9	1	3
2	3	2	10	1	3
7	7	5	9	6	6
6	5	7	9	8	4
7	6	10	7	9	7

<b>102</b>	<b>102</b>	<b>99</b>	<b>98</b>	<b>96</b>	<b>95</b>
<b>Ett steg tillbaka.</b> I konkurrens med marknadens bästa så får förra årets vinnare ta ett par steg tillbaka då den något ojämn prestationen blir avgörande. Bra på is och snö, men riktigt dåligt på våta vägar - en kombination som straffar sig i sammanfattningen.	<b>Saknar spetsen.</b> Dubblade Goodyear Ultragrip Extreme når samma poäng som sin dubblöse broder, men presterar ett jämnare resultat. För att nå hela vägen fram till de bästa i testet så krävs mer skärpa för att nå den yttersta säkerheten.	<b>I kölvattnet.</b> Nokian Hakkapeliitta R borde klara bättre, men Nokians energi under det senaste året verkar ha gått åt till att förbättra dubbade Hakkapeliitta 7 och WR D3. Därför är vintergreppet lite sämre här, fast det rullar fortfarande lättast.	<b>Helt okej på snö.</b> Goodyears centraleuropeiska dubb fria däck får nästan full pott på barmark, men tappar desto mer på snö och is. Prestanda på is är klart undermåliga medan däck fungerar hyfsat på snövägar. Men det räcker inte här.	<b>Rädd för vatten.</b> Kolla på resultatlistan här ovanför, av 30 möjliga poäng på vått fick Pirelli Ice Control Winter 4 poäng. Uselt är ordet. Vinterprestanda är desto bättre, men balansen mellan prestanda på olika underlag saknas.	<b>Steket efter.</b> Bromsprestanda på is och snö är paradgrenarna för Bridgestone Noranza 2 EVO, men i övrigt ger det japanska däck mer mediokra prestanda. Det är hårt på toppen och Bridgestone har en bra bit kvar innan de kan utmana eliten.

- IS
- SNÖ
- VÅTT
- TORRT
- IS
- SNÖ
- VÅTT
- VATTENPLANING
- ÄLGTEST
- KOMFORT
- RULLMOTSTÅND
- TOTALT





**Bridgestone Blizzak Nordic**

Hastighetsklass: T  
Vikt: 9,0 kg  
Pris: 1561 kr

**Pirelli Winter 210 Snow Control S3**

Hastighetsklass: H  
Vikt: 8,6 kg  
Pris: 1990 kr

**Michelin X-Ice**

Hastighetsklass: T  
Vikt: 9,2 kg  
Pris: 1438 kr

**Michelin Alpin A4**

Hastighetsklass: T  
Vikt: 8,5 kg  
Pris: 1146 kr

**Bridgestone Blizzak LM32 AZ**

Hastighetsklass: H  
Vikt: 10,2 kg  
Pris: 1099 kr

## BROMS

IS	10	8	14	4	2
SNÖ	18	16	18	14	12
VÅTT	3	10	3	10	9
TORRT	8	8	6	10	10

## VÄGEGENSKAPER

IS	16	6	10	2	2
SNÖ	12	2	12	2	2
VÅTT	3	8	2	8	8
VATTENPLANING	1	8	1	9	9
ÄLGTEST	6	9	7	10	7
KOMFORT	8	7	7	7	6
RULLMOTSTÅND	9	8	8	7	5
<b>TOTALT</b>	<b>94</b>	<b>90</b>	<b>88</b>	<b>83</b>	<b>72</b>

**Lättrullande.**

Godkända vintergenskaper kombinerar med inte fullt lika bra prestanda på barmark. Skillnaderna upp till de bästa är inte avgrundsstora, men klart kännbara över hela spektrat. Med tanke på prisnivån borde det här däck vara bättre.

**Bra på vått.**

Vid bromsning på snö blixtrar centraleuropeiska dubbfria Pirelli-däcket till, men därefter går det tillbaka till att vara ett klassiskt centraleuropeiskt - uselt på vintern och somraddäckslikt på barmark. Det räcker inte för oss.

**Smått ofattbart.**

Hur gick det här till? Med tanke på hur bra Michelins dubbdäck klarade sig så borde deras nordiska dubbfria kunna klara bättre än så här - men icke. Michelin X-Ice presterar mediokert på vinterväglag och sedan blir det... sämre. Undvik.

**Inte för Norden I.**

Michelins centraleuropeiska dubbfria däck saknar vinteregenskaper värda namnet. Balansen mellan vinter- och barmarksegenskaper saknas och det är tydligt att Nordens skiftande väderlek inte prioriterats av fransmännen.

**Inte för Norden II.**

Bridgestone Blizzak LM32 AZ är liksom Michelins centraleuropeiska utmanare utvecklat för just... centraleuropa. Våta och torra vintervägar klarar det utan några svårigheter, men sedan tar det stopp. Och det rullar tungt.



# SAMMANFATTNING

Världens hårdaste vinterdäcktest är avgjort och det är du som vinner!

**F**örutsättningarna kunde inte ha varit bättre. Perfekt väder, välpreparerade banor och de sex största vinterdäcktillverkarna på marknaden som vardera fick tre platser i vårt stora vinterdäcktest. Vi visste att det skulle bli hårt och att skillnaderna skulle bli små, men att det skulle vara exakt så här hårt på toppen hade inte ens vi kunnat förutspå. I slutänden är dubbade Continental ContiIceContact starkast, men skillnaderna mellan de främsta däcken är marginella så därför måste du skärskåda resultat-tabellerna för att hitta däck som blir bäst för din behovsbild. Alla däcken i toppen är riktigt bra, men där finns små skillnader som kan spela roll för dig som konsument beroende på hur du värderar de olika egenskaperna.

**EGENTLIGEN BLEV** dubbade Pirelli Winter Carving Edge bäst i testet, ett däck som nästan helt saknade svagheter. Men bara nästan. Under testets gång märkte vi snart att däck förlorade dubbar – ganska många dessutom. Detta samtidigt som alla andra dubbdäck hade alla sina dubbar kvar. Mitt i testet hade Pirelli-däcket förlorat runt 8 procent av sina dubbar och då hade däck gått cirka 120 mil. Naturligtvis är detta helt oacceptabelt och när vi ställer frågan till Stefan Küster som är ansvarig på Pirellis

testavdelning så säger han att de känner till problemet. – Vi har sett det i våra egna tester och det har visat sig att vi har fått leveranser av dubbar där dubbarnas storlek legat utanför de toleranser som vi har satt upp. Dubbarna var lite för små helt enkelt. Vi vet om problemet och sedan vecka 11 i år är problemet åtgärdat med en ny typ av dubbar.

Men det här räcker inte för oss, framförallt inte när det gäller Pirelli. För några år sedan fick vi dubbdäck där den använda dubben var olaglig (för tung) och nu flyger dubbarna ur däck – två bra exempel på att Pirelli inte har tillräcklig ordning på sin verksamhet.

Dessutom ställer detta helt andra krav på dig som Pirelli-konsument. Du måste verkligen titta på de dubbade däcken och konstatera när de är tillverkade för att avgöra om det är ett däck att köpa eller inte. Med andra ord blir det näst intill omöjligt att köpa Pirelli Winter Carving Edge via nätet då du inte kan få svart på vitt när däck är tillverkat förrän du faktiskt har det i handen – och då är det för sent. Därför har vi valt att ta ut däck ur testet för vi kan inte garantera att det, trots den fina prestanda det erbjöd under testet, är ett däck att satsa på. I vår värld måste Pirelli visa att däcken fungerar som de ska en gång för alla och det är inte kundkretsens uppgift att agera testförare. ◉



**Pirelli Winter Carving Edge**

Hastighetsklass: T

Vikt: 10,0 kg

Pris: 1 228 kr

## BROMS

18

20

5

5

## VÄG-EGENSKAPER

18

20

5

3

7

3

7

111

### Snabbt uddlös.

Pirelli Winter Carving Edge presterar grymma vinterprestanda och är faktiskt bäst i test! Problemet är att dubbarna ramlar ur däck i en rasande takt som skulle göra det dubbrikt efter en halv vintersäsong. Det duger inte.

► Skönt, sista kurvan körd och ett år till nästa test? Fel! Nästa test har vi redan börjat med!