

Teknikens Värld

EXTRASIDOR!
BARA TILL VÅRA TROGNA
PRENUMERANTER



TEST

Laddhybrider

BMW 530e iPerformance vs Hyundai Ioniq plug-in vs Kia Niro Plug-In Hybrid vs Kia Optima Plug-In Hybrid vs Mercedes E 350 e vs Mini Cooper S E Countryman All4 vs Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid vs Toyota Prius Plug-in Hybrid vs Volkswagen Golf GTE vs Volkswagen Passat GTE

I detta nummer!

TEKNIKENS VÄRLDS VINTERDÄCKTEST 2017 – 18 VINTERDÄCK I STORT TEST
◊ VOLVO XC40 ◊ KIA STONIC ◊ OPEL GRANDLAND X ◊ PORSCHE 911
CARRERA GTS ◊ SERVA BILEN FÖR HALVA PRISET ◊ BEGTTEST:
MERCEDES E-KLASS ◊ 340 MIL MED ELBIL – DEL 2

Pris 69 kr ◊ Norge 85 nkr ◊ Finland €8,50

TEST



DIN GUIDE TILL VINTER- GREPPET!



Köp inga vinterdäck innan du läst vårt extremt genomarbetade test! Här får du genvägarna till att kunna göra **smartaste köpet för just dig** – så att du står rustad för vintern.

TEXT: LINUS PRÖJTZ, TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ◊ FOTO: EMMY-LIE VILLSSON

När detta skrivs hänger fortfarande någon form av värme kvar mitt i landet, liksom något slags plåster på såren för den bitvis riktigt usla sommaren som var. Men hur vi än vrider och vänder på saken så kommer vintern och den kommer snabbt. Någon som minns det sanslösa snöfallet över Mälardalen i början av november ifjol? När allt stannade av och hela norra Sverige ännu en gång fick möjlighet att driva med snösvängens kapacitet kring huvudstaden.

Till årets vinterdäckstest har vi gjort en smärre förändring då vi bytt dimension. Istället för 205/55 R16 så kör vi 205/60 R16, alltså inga större skillnader egentligen. Men det märks tydligt att biltillverkarna går upp en smula i profil både här och där.

Uppställningen av deltagare består till hälften av dubbdäck, sex stycken nordiska dubbfria och tre mellaneuropeiska dubbfria däck och testförfarandet omfattar allt från broms, vägegenskaper, älgtest, bränsletest, komfort till vattenplaning. Där det är möjligt så testar vi på alla fyra underlagen snö, is, vått och torrt och målbilden är att hitta de där däcken som kan prestera på alla underlag.

OBS!
VI HAR TESTAT
DÄCKDIMENSION
205/60 R16

Historiskt sett har det varit lättare sagt än gjort.

Till årets test och till flera tester bakåt i tiden har vi försökt få med de aktuella Nexen-däcken, men alltid fått besked om att "det kommer ett nytt till nästa säsong som inte är färdigt ännu". Nexen har annonserat starkt i Sverige under de senaste åren och därför vill vi veta – hur bra är de. Samtidigt så är det ingen mening att testa ett däck som kommer att ersättas till nästa säsong. Men när man hört den där förklaringen en gång för mycket, då börjar vi undra. Det kanske finns en ovilja till att däcken testas?

För er som undrar varför Nokians senaste dubbdäck, Hakkapeliitta 9, inte är med i testet så fick vi förklaringen att det inte fanns tillgängligt till teststarten i Ivalo, Finland, vecka 10 i år. Inte mycket att säga om det, annat än att vi säkert kommer att testa däcket framöver.

Vi testar alltid alla däcken mot varandra och mot samma referens, för att se exakt hur bra de presterar. Vi ser det som självklart att du ska kunna jämföra resultaten för de dubbade mot de dubbfria på alla underlag – hur ska du annars lyckas reda ut vilken däcktyp som passar dig bäst? »

VÅRA EXPERTER

LINUS PRÖJTZ

Testförare och reporter hos Teknikens Värld sedan snart 17 år och ansvarig för våra däcktester sedan 2001. Kör en del racing, men testar desto mer.



RUBEN BÖRJESSON

Ruben har varit aktiv inom internationell motorsport, förarinstruerande samt biltestande under hela sitt liv. Extremt erfaren.



KALLE GRUNDEL

Fabriksförare i rally hos Ford, Lancia samt Peugeot i rallyns Grupp B på 1980-talet. Grupp A-världsmästare med Volkswagen Golf GTI 1984. Dessutom erfaren biltestare.



► Gängen på plats på Michelins testområde utanför Ivalo i norra Finland. Årets testbil Audi A4 presterade klockrent.

BROMSEGENSKAPER

ROND 1

RESULTATLISTAN TALAR sitt tydliga språk – antingen är däcken bra på is och snö eller på vått och torrt. Det är ingen tvekan att vår prioritering ligger på is och snö när det gäller vinterdäck, men samtidigt gäller det att man köper rätt däck för rätt behovsbild.

Det är tydligt att de dubbade däcken uppvisar bäst totalresultat med Continental och Goodyear i topp. Continentals dubbade tar hem full pott på is och snö, prestandan är synnerligen god och det tyska märkets fokusering på just bromsprestanda betalar sig. Men på vått presterar det sämre och på torrt är det rent ut sagt svagt.

Goodyears dubbade når samma totalresultat, med små skillnader. Men det följer samma trend som Continental.

Bridgestone Blizzak WS80 blir bästa nordiska dubbfria. Vinterprestandan är

bra, men den sticker egentligen inte ut. Det gör däremot resultatet på torrt, inget av de övriga nordiska dubbfria däcken kommer i närheten av Bridgestones bromsbett på torr väg.

De mellaneuropeiska däcken, där är det Nokian som sticker ut då det levererar bra snöprestanda och ett i alla fall halvtaskigt resultat på lätt ruggad isyta tillsammans med bra våt- och torrprestanda.

IS- OCH snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0, medan vått och torrt bedöms utifrån en tiogradig skala där tio är högsta poäng. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. Is- och snötesterna är körda på testbanor med extrem tonvikt på repeterbara förhållanden. Våtttesterna är körda på bana med kontrollerad våta och torrbromsningen är körd där vi kör den absoluta majoriteten av våra bromstester – Björkvik Ring. »

1 RESULTAT: BROMSEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Torrt	Poäng
Continental	—	20	20	5	3	48
Goodyear	—	20	18	6	4	48
Michelin	—	18	18	5	6	47
Pirelli	—	20	18	5	4	47
Bridgestone	—	12	20	4	8	44
Bridgestone	—	16	18	4	5	43
Goodyear	—	12	20	5	6	43
Gislaved	—	12	20	1	6	39
Michelin	—	12	18	4	5	39
Nokian	—	14	18	2	5	39
Pirelli	—	12	18	3	6	39
Nokian	—	8	14	8	8	38
Continental	—	6	12	10	9	37
Sava	—	12	16	5	4	37
Kumho	—	10	14	5	6	35
Roadstone	—	10	14	5	5	34
Yokohama	—	12	16	3	2	33
Yokohama	—	4	10	9	10	33

— = Dubbat — = Nordiska dubbfria
 — = Mellaneuropeiska dubbfria



► Prestanda på snö och is värderas vi dubbelt så högt som barmarksprestanda hos vinterdäcken.

FAKTA:

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:

I testet enbart däck med hastighetsklass T (190 km/h). Ger den lilla extra säkerheten på blankis som kan vara skönt att ha i reserv. Ett dubbdäck försämras snabbare än ett odubbdat när det slits för att dubbarna tappar skärpan.

- Bridgestone Noranza 001 (196 dubbar)
- Continental IceContact 2 (190 dubbar)
- Goodyear UltraGrip Ice Arctic (130 dubbar)
- Kumho Wintercraft Ice Wi31 (130 dubbar)
- Michelin X-Ice North 3 (100 dubbar)
- Pirelli Ice Zero (130 dubbar)
- Roadstone Winguard (102 dubbar)
- Sava Eskimo Stud (130 dubbar)
- Yokohama Ice Guard IG55 (128 dubbar)

NORDISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass R (170 km/h), T (190 km/h) och H (210 km/h). Vinteregenskaperna har utvecklats mycket bland premiummärkena de senaste årtiondena. De rullar tyst, lätt och är ett bra miljöval, men försämrar stabiliteten på barmark och brukar ha svårt att prestera på våta vägar.

- Bridgestone Blizzak WS-80
- Gislaved SoftFrost 200
- Goodyear UltraGrip Ice 2
- Michelin X-Ice 3
- Nokian Hakkapeliitta R2
- Pirelli Ice Zero FR



MELLANEUROPEISKA DUBBFRIA:

Däck med hastighetsklass H (210 km/h) och uppåt, i undantagsfall 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 tvärusla 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 sommardäck. Det är oftast den här däcktypen som är billigast när du söker runt på nätet.

- Continental ContiWinterContact TS 860
- Nokian WR-D4
- Yokohama W Drive v905



► Ruben byter hjul, men märker inte att häret flytt från under mössan till fötterna!



VÄGEGENSKAPER

ROND
2

I **RONDEN** vägegenskaper får vi en möjlighet att skapa oss en helhetsbild av testdäcken. Vi kör på is, snö och vått medan den torra delen särredovisas i älgtestet samt komfort och grundfrågan i jakten är densamma som när vi började testa vinterdäck – finns det däck som klarar att ge bra prestanda på alla underlag?

Så vad är bra prestanda? Vi värde-rar säkerhet högst och den egenskapen byggs alltid med grepp på bilens bägge axlar. Det krävs att däcket greppar såväl vid acceleration som vid broms, såväl med raka hjul som när vi styr med ratten. Ett riktigt bra däck balanserar sitt grepp mellan fram- och bakhjul, när greppet går förlorat så sker det gradvis. Hur mycket ska det greppa? Mycket – man kan aldrig få för mycket grepp på vintern.

TOTALT SETT är det de dubbade däcken som är bäst med Continental i topp strax före Pirelli och Michelin. Skillnaderna är små, även på snö och is vilket är riktigt

intressant. För de tre däcken har stor skillnad i hur många dubbar de använder. Continental, som uppvisar testvinnande is- och snöprestanda, har 190 dubbar. Pirelli, som uppträder lika fint på isen och bara gradvis sämre på snö, är konstruerat med 130 dubbar i den här dimensionen. Michelin X-Ice North 3 har bara 100 dubbar, men prestandaskillnaden på de nya däcken är små.

Nokian Hakkapeliitta R2 blir testets bästa nordiska dubbfria genom att erbjuda riktigt bra isprestanda och deltestvinnande uppträdande på snö. Men Nokians problem med våta vägar visar sig även i år, där är greppnivån klart lägre och under acceptabel nivå enligt oss.

På den punkten vinner de mellaneuropeiska dubbfria däcken en enkel seger med Continental som starkast, tätt följd av Nokian och Yokohama. Nokian är enda däcken av de tre som uppvisar vettiga eller godtagbara prestanda på is.

VI TAR ett helhetsgrepp kring däcken och testar dem på alla underlag. Bara för att

2 RESULTAT: VÄGEGENSKAPER

Däck	Däcktyp	Is	Snö	Vått	Poäng
Continental	■	20	20	6	46
Pirelli	■	20	18	6	44
Michelin	■	18	18	6	42
Nokian	■	16	20	3	39
Goodyear	■	14	18	6	38
Michelin	■	14	20	4	38
Pirelli	■	14	18	6	38
Bridgestone	■	14	18	5	37
Gislaved	■	14	18	5	37
Goodyear	■	14	16	6	36
Bridgestone	■	14	16	5	35
Sava	■	14	14	6	34
Nokian	■	10	14	9	33
Continental	■	8	14	10	32
Roadstone	■	12	14	4	30
Kumho	■	10	14	4	28
Yokohama	■	8	18	2	28
Yokohama	■	8	10	9	27

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria

FAKTA

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

DUBBAT

IS- OCH SNÖUNDERLAG

De dubbade däckerna har en tydlig fördel på både blank och lätt ruggad is, vilket visar sig i poängsättningen från istesterna. Allra bäst är Continental och Pirelli, två dubbade däck som tidigare visat sig ytterst kompetenta när det gäller isprestanda. Även Michelin är starka, men när inte hela vägen fram till full pott. Men dubbade däck innebär inte automatiskt isgrepp, något som Roadstone, Kumho och Yokohama tydligt visar genom sina resultat i testerna.

På snö har dubbdäckens fördel delvis suddats ut. Continental är fortfarande starkast i testet, men denna gången tillsammans med de nordiska dubb fria däckerna Nokian och Michelin. Med andra ord har själva dubben betydligt mindre med prestandan att göra och istället tar däckets mönster över och gör jobbet.

VÅTT UNDERLAG

Längs den våta testbanan blir det först väldigt små skillnader mellan de dubbade däckerna. Prestandanivån på väldigt många av våra nio deltagare visar sig vara snarlik. Dessa däck är rakt igenom fastare i sitt uppträdande än de nordiska dubb fria däckerna, men samtidigt betydligt mindre exakta i sina reaktioner och med lägre greppnivå än de mellaneuropeiska dubb fria.

Det som sticker ut är Roadstone, Kumho och Yokohama som alla tre presterar märkbart sämre än övriga - framförallt Yokohama. Greppnivån är lägre och uppträdandet känns otruggat då det japanska däck inte är konsekvent i hur det reagerar från kurva till kurva.

NORDISKA DUBB FRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Nokian Hakkapeliitta R2 plockar flest poäng på is och snö, tillsammans med dubbade Continental och nordiska dubb fria Michelin uppvisar det testvinnande snöprestanda. Greppnivån är mycket bra och däckets upplevelse som både skönt att köra och förtroendegivande. När greppet går förlorat så sker det inte plötsligt, det finns en form av kommunikation tillbaka till föraren om vad som är på väg att ske.

Däcktypens verkliga paradgrenar, det är just dessa bäge underlag som de nordiska dubb fria däckerna är utvecklade. Samtidigt, det är just för att bygga grepp här som de blir så mjuka i konstruktionen. Även på is klarar det sig bra, men greppet är inte lika exakt och övertygande som hos de

bästa dubb däckerna. Men helt klart mycket bra ändå. Skillnaderna i den nordiska dubb fria gruppen är minimal, mindre än vad vi är vana vid att se.

VÅTT UNDERLAG

Utan tvekan det värsta underlaget för de nordiska dubb fria däckerna, vars mjuka konstruktion historiskt sett haft mycket svårt att hantera våta vägar. Tydliga karaktärsdrag brukar inkludera sällig styrning, sladdbenägenhet och en känsla av att aldrig riktigt sitta fast i underlaget. Något som is- och snögiganten Nokian tydligt visar med sitt mjuka och sälliga beteende på vått. Pirelli och Goodyear presterar klart bättre, i klass med de bästa dubbade, vilket innebär ett egentligen medelmåttigt men ändå godkänt uppträdande.

MELLANEUROPEISKA DUBB FRIA

IS- OCH SNÖUNDERLAG

Is och snö passar den här däcktypen antingen sämre eller riktigt dåligt beroende på vilket av däckens resultat vi betraktar. Men en sak är klar, de mellaneuropeiska dubb fria däckerna är utvecklade för blöta och torra vägar samt för slask, vilket skiner igenom på is och snö.

I år lyckas de prestera i nivå med de riktigt dåliga dubb däckerna, som i sin tur visar sig vara riktigt dåliga. Nokians mellaneuropeiska dubb fria har märkbart bättre isprestanda än konkurrenterna från Continental och Yokohama, men nivån är ändå låg. På snö blir skillnaderna upp till de bästa däckerna i testet mindre - men de är fortfarande stora. Här märks tydligt att de mellaneuropeiska däckerna har ett hårdare mönstergummi, flexibilitet i grepputvecklingen saknas till stor del. Antingen greppar det, eller så greppar det inte alls.

VÅTT UNDERLAG

På våta vägar kommer denna däcktyp verkligen till sin rätt, här är de helt i en klass för sig själva. Närmre ett sommar däck än övriga vinterdäck i prestation, mycket beroende på den hårdare konstruktionen samt att gummiblandningen i mönstret är primärt avsett just för våta vägar. Continental-däck är bäst då det bygger mest grepp samtidigt som det helt och hållet uppträder på ett säkert sätt helt utan sladdtendenser. Yokohama är snäppet efter greppmässigt, däckets blir inte lika exakt - men skillnaderna jämfört med övriga vinterdäckstyper är minimal. Nokian WR-D4 blir aningen sämre än Yokohama, med lite mindre grepp och tendens till sladdbenägenhet. Men, återigen, skillnaderna är minimala.

► De tre främst placerade däckerna är dubbade vid tester av vägegenskaper.

det heter vinterdäck innebär det ju inte att däckerna rullar på snö och is hela tiden, snarare tvärtom. Bortsett från Norrlands inland, där förhållanden brukar vara stabila, så bjuder vintervägarna i vårt avlånga land på alla typer av underlag.

Alla däckerna bedöms mot samma referens och med samma poängskala vilket innebär att alla resultaten är rakt jämförbara mot varandra - oavsett om det handlar om dubbat, nordiskt eller centralt europeiskt dubbfritt.

Snö- och istesterna körs på avlysta banor, denna gång i Ivalo i norra Finland som ligger i höjd med Abisko i Sverige. Våtttesterna körs på en asfaltsbana med kontrollerad väta i Gislaved, det vill säga att beläggningen bevattnas konstant. Vad vi vet är det en av få, kanske den enda, banan i världen där det är tillåtet att köra med dubbarna kvar i dubb däckerna.

Is- och snöprestanda får poäng utifrån skalan 20-0 medan barmarksegenskaperna bedöms utifrån en tiogradig skala. Detta för att vi värderar vinteregenskaperna högre. »

► En spårbunden bil och bägge händerna på ratten. Bilden är tagen vid ett annat tillfälle.



VATTENPLANING

ROND
3

DET ÄR intressant hur saker och ting förblir ungefär likadana trots att åren går. Spridningen i resultaten från årets vattenplaningstester är nästan på tiondelens km/h likadana som vid testerna för ett år sedan. Och tittar vi tillbaka historiskt så ser vi ungefär samma spridning.

Trenderna består också, det är alltid de mellaneuropeiska dubbfria däcken i topp. Med sin fastare konstruktion och framförallt hårdare och öppnare mönster så klarar de av vattenmängden på ett mycket bättre sätt än exempelvis de nordiska dubbfria – vars mönster måste vara mjukt för att hantera is och snö.

MEN DET finns ett par utropstecken. Visst är det bra att Continental klarade 77,7 km/h, men det resultatet var väntat. Mer intressant är att bägge Goodyear-däcken klarar sig så bra, allra mest det nordiska dubbfria. Även Bridgestones däck av samma typ når ett vettigt resultat, men alla övriga nordiska dubbfria halkar runt längst ner i

resultatlistan. Men Goodyear visar tydligt att det går att bygga in vattenplaningskvaliteter även i denna däcktyp, något fler av tillverkarna borde ta fasta på.

Nokian Hakkapeliitta R2 presterar sämst vattenplaningsegenskaper av alla i testet, vilket inte kommer som någon överraskning. Det har hänt tidigare och vi har tydligt sett trenden att Nokian är beredda att försaka våtprestanda för att vinna is- och snögrepp.

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

TESTET KÖRS på en raksträcka med kontrollerad väta, vattendjupet är konstant nio millimeter och bilen är spårbunden för att alla testdäcken ska gå i exakt samma spår. 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. »

3 RESULTAT: VATTENPLANING

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Continental	—	77,7	10
Yokohama	—	74,4	9
Nokian	—	73,8	9
Goodyear	—	66,8	6
Goodyear	—	65,8	6
Roadstone	—	64,1	5
Michelin	—	63,9	5
Sava	—	63,9	5
Bridgestone	—	62,9	5
Continental	—	62,2	5
Pirelli	—	61,3	4
Kumho	—	59,3	3
Yokohama	—	58,5	3
Bridgestone	—	57,2	3
Michelin	—	56,2	2
Pirelli	—	54,8	2
Gislaved	—	54,5	2
Nokian	—	52,0	1

— = Dubbat — = Nordiska dubbfria
— = Mellaneuropeiska dubbfria



Vilken däcktyp ska jag välja?

Vilken däcktyp rekommenderar ni om jag...

? ... kör max 500 mil på vinterdäck, mestadels på mindre vägar och landsbygd. Ibland oplogat, ofta osandat?
Svar: Du ska ha dubbat.

? ... kör max 500 mil på vinterdäck och det blir mest runt större tätorter där det nästan alltid är barmark eller slask?
Svar: Mellaneuropeiska, möjligen nordiska.

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

? ... kör mycket och långa sträckor på de stora vägarna. Det är nästan alltid barmark och snöar det så blir det snabbt slask och blött?
Svar: Du ska ha mellaneuropeiska.

? ... kör mycket. Mest i storstan. Ungefär som en storstadstaxi?
Svar: Du ska ha mellaneuropeiska eller nordiska, odubbats alltså.

? Men jag då som kör till fjällen en gång om året och då är jag orolig för sista kilometern in till stugan. Där är det alltid snöigt och isigt och uppför. Ska inte jag ha dubbat?
Svar: Nej, du behöver bra framkomlighet sista biten och då är faktiskt snökedjor det bästa alternativet. Det finns bra snökedjor som är lätta att montera till de flesta bilar.



► Vattenplaningsegenskaperna sätts även på prov när vi testar vägegenskaper på våtlagd bana.



► Goodyear UltraGrip Ice 2 presterar klart bättre än vad de nordiska dubbfria däckerna brukar göra. Det här deltestets verkliga utropstecken.



► Fjorton koner på ett flygfält och en hängiven testförare är allt som behövs!

ÄLGTEST

4
ROND

SKILLNADERNA MELLAN bäst och sämst i älgtestet är faktiskt förhållandevis små, eller i alla fall något mindre än vad vi är vana vid. Vi ska tillägga redan nu att bara ett par km/h skillnad är en stor skillnad – något som direkt känns i bilen under testet.

Dubbade Bridgestone presterar testets sämsta resultat, dels hastighetsmässigt och dels i hur det uppträder genom älgtestbanan. Gränsen för

Pirellis nordiska dubbfria klarar 73 km/h samtidigt som det går genom banan med en trygg understyrning.

vad däckets klarar går vid 68 km/h och då sladdar testbilen rejält – den är svår att kontrollera skodd med Bridgestone-däcken.

ÖVERLAG ÄR det de dubbade däcken som presterar sämst. Historiskt sett har stabiliteten i de dubbade däcken varit något bättre än i de nordiska dubbfria, men nu undrar vi om det är ett skifte vi ser? De bästa nordiska dubbfria är klart bättre än de dubbade och även snudd på lika bra som de bästa totalt sett. Pirellis nordiska dubbfria klarar 73 km/h samtidigt som det går genom banan med en trygg understyrning – inga sladdtendenser. Det resultatet är utan tvekan det största utropstecknet i älgtestet.

Bäst totalt sett är mellaneuropeiska dubbfria Nokian, här får den här däcktypen valuta för sin fastare konstruktion och sitt hårdare mönstergummi. Stabilitet i däckets är ett krav för ett riktigt bra resultat, något som även Continentals mellaneuropeiska uppvisar. Men för Yokohama-däcket i samma klass blir resultatet mediokert. Vid 71 km/h tar vi oss igenom banan, men vid 72 sladdar bilen brett med bakvagnen. Gränsen är otroligt snäv, vilket aldrig gynnar föraren. »

4 RESULTAT: ÄLGTEST

Däck	Däcktyp	Max hastighet	Poäng
Nokian	■	74	10
Continental	■	73	9
Pirelli	■	73	9
Bridgestone	■	71	7
Kumho	■	71	7
Nokian	■	71	7
Yokohama	■	71	7
Gislaved	■	70	6
Goodyear	■	70	6
Michelin	■	70	6
Pirelli	■	70	6
Roadstone	■	70	6
Yokohama	■	70	6
Sava	■	70	6
Continental	■	69	5
Goodyear	■	69	5
Michelin	■	69	5
Bridgestone	■	68	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



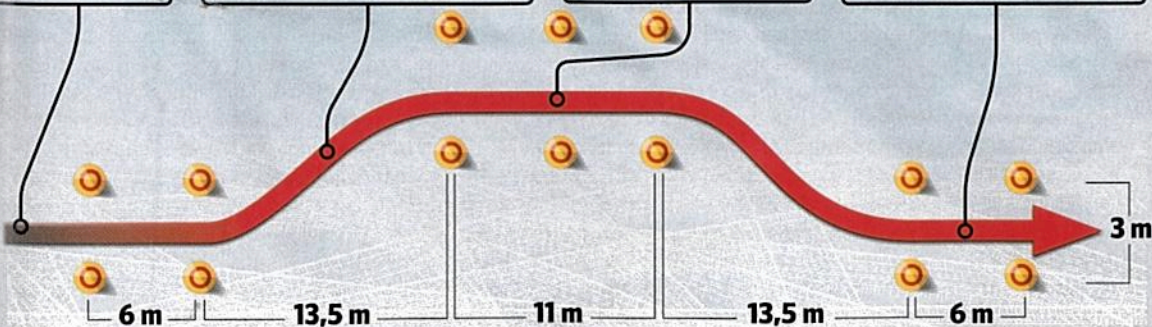
FAKTA: Teknikens Världs älgtest

Ingångshastigheten mäts på tiondels km/h med GPS-utrustning.

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

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



TEKNIKENS VÄRLDs egenutvecklade undanmanövertest - "älgtestet" - är ett av våra viktigaste verktyg när det gäller att undersöka testbilars chassi och vägegenskaper samt hur bra eller dåligt som hjälpsystemen arbetar

tillsammans med däckens. Normalt sett kör vi med fullastad bil och max antal passagerare, men i däcktesterna är det bara föraren på plats - ingen last. Vår konbana leder genom en vänster-höger-höger-vänster-kombi-

nation och sätter däckens greppnivå och grepputveckling på prov. Säkra uppträdandet ger bilen lätt understyrning, farligast är det när bakvagnen tillåts sladda - trots att alla hjälpsystem är aktiva.

Fem tips om vinterdäck

1 Gamla vinterdäck, både dubbade och odubbade, behöver gå något tiotal mil på barmark för att bli maximalt bra på is och snö. Under sommarförvaringen har det skapats en hård gummiyta som måste bort.

2 Nya dubbdäck ska köras in. Håll jämn hastighet med lugna inbromsningar och accelerationer och kör lugnt runt gathörn och i cirkulationsplatser. Det gör att dubbarna stabiliserar sig i sina hål. Alltså, kör inte långsammare än normalt, bara lugnare.

3 Bästa däckerna om du är ute efter maximal stabilitet. Bästa mönstret eller längsta dubbutsticket när det gäller dubbdäck. Har du antisladdsystem kan du sätta bästa däckerna fram om det inte är jättestor skillnad. Då får du bästa broms-, våt- och slaskegenskaper och antisladdsystemet får ta hand om den sämre sidstabiliteten.

4 Däck, både sommar- och vinterdäck, mår bäst av att förvaras mörkt och svalt. Om du har däckerna på däckhotell, kolla att de inte använder container för förvaringen. Där kan det bli både 70 och 80 grader varmt på sommaren och då åldras däckerna snabbare.

5 Punkteringssäkra däck har sämre vinteregenskaper än vanliga vinterdäck. Våra testresultat är inte översättningsbara till RFTdäck. Undvik Run Flat Tire som vinterdäck.

► Hur rakt går däckets egentligen? Udda fråga kan tyckas, men många däck har faktiskt problem med riktningssabiliteten.



KOMFORT

RONDCORNER
5

ATT DET finns komfortskillnader mellan vinterdäck är ingen överraskning, men att de kan vara så stora som de är – ibland blir även vi överraskade.

När allt kommer omkring så är just komforten det som berör dig som förare eller passagerare i en bil mest – hela tiden. Det går inte att komma ifrån ett högt ljud, stötig gång eller stirrigt uppträdande där däckets gör att bilen aldrig går riktigt rakt – gör att man sitter där och antingen direkt störs av det eller så suger det energin ur såväl förare och passagerare utan att man märker det. Störande.

Det kommer inte som någon enorm överraskning att det är två mellaneuropeiska dubbfria däck i topp, de brukar prestera bra. Förvisso har de historiskt sett haft en generellt något högre ljudnivå och det stämmer även i år, de tystaste nordiska dubbfria däckerna låter mindre. Men Continentals och Nokians mellaneuropeiska utmanare är sammantaget de mest komfortabla däckerna i testet – de uppträder näst intill sommar-däckslikt. Den hanterar vägens ojämnheter bra, går klippstabil på vägen och lockar med ett rakt igenom stabilt uppträdande. Det tredje mellaneuropeiska dubbfria från Yokohama har förvisso ett stabilt uppträdande på slät väg, men det har väldigt svårt

att hantera ojämnheter. Stora som små. Det stöter i bilen mest hela tiden.

De nordiska dubbfria däckerna har en i grunden mjukare konstruktion, vilket krävs – annars skulle de inte kunna bygga så fint vintergrepp. Denna mjuka inställning till livet är delvis positiv, exempelvis så går Michelins nordiska dubbfria mjukast i testet. Liksom flyter fram över vägen. Men det innebär också att responsen i styrningen blir sämre och i vissa lägen kan däckets göra att bilen känns lite simmig.

Dubbdäcken klamrar sig fast längst ner i resultatlistan, vilket till stor del beror på betydligt högre ljudnivå. De dubbdäcken som låter lite har ofta väldigt litet dubbutstick, vilket innebär sämre egenskaper när man behöver dubben – på is och snö. Vilket föranleder ett gott råd: om du inte hör dubben på dina begagnade däck så är det dags att byta. För om du inte hör dem, så slår de inte i underlaget och kan inte greppa i isen. Ungefär som en katt som drar in klorna!

...om du inte hör dubben på dina begagnade däck så är det dags att byta.



► Plötsligt sänker sig ljuset och – poff! – så är det mörkt. Välkommen till Ivalo!

5 RESULTAT: KOMFORT

Däck	Däcktyp	Poäng
Continental	■	10
Nokian	■	10
Pirelli	■	9
Goodyear	■	8
Michelin	■	8
Yokohama	■	8
Continental	■	7
Goodyear	■	7
Michelin	■	7
Nokian	■	7
Bridgestone	■	6
Gislaved	■	6
Kumho	■	6
Bridgestone	■	5
Roadstone	■	5
Sava	■	5
Yokohama	■	5
Pirelli	■	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbria
 ■ = Mellaneuropeiska dubbria

KOMFORT ÄR den enda delen av testet som är av rent subjektiv karaktär. Vi har försökt att bygga in objektiva mätvärden såsom ljudmätning, men utan att finna en godtagbar repeterbarhet i mätmetoden. Så i stället faller ansvaret i denna testrond helt på testföraren att höra och känna de skillnader som finns. För att underlätta verksamheten så används referensdäcket flitigt även här och vi kör både på Björkvik Ring samt på landsvägarna runt om i Sörmland. Bedömningsmallen bygger på en lista med tio punkter där varje punkt graderas 1-10 samt kommentarer till punkterna. Vi är alltid två i testbilen.

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

Kör grönt även på vintern!

Kyla, vinterväglag och vinterdäck drar mer bränsle. Här får du några tips för att motverka det:

- 1 Använd motorvärmare och kupévärmare. Då har du varm motor och rena rutor direkt när du startar bilen och slipper tomgångskörning.
- 2 Kör en kort bit på ettans växel, bara några billängder. Accelerera snabbt upp till den fart du ska hålla. Växla vid 3 500 r/min, ännu tidigare med diesel. Kan du hoppa över någon växel så är det bra. Kör på så hög växel som möjligt.
- 3 Planera så att du slipper broms och onödiga stopp. Jämn ut ryckigheter i köer genom att hålla avstånd till framförvarande. Motorbromsa i stället för fotbromsa. Moderna motorer stänger snabbt av bränsletillförseln när du släppt gasen. Ända ner till 1 000-1200 r/min. När du kommer ner dit i med lägre växel. Vid nedväxling använder du varje växel.
- 4 Öka på farten lite i nedförsbackarna och låt farten sjunka uppför. Runt 70 km/h är den mest ekonomiska hastigheten.
- 5 Pumpa däcken. Gärna 0,2 till 0,5 bar (0,2 - 0,5 kg/cm²) mer än biltillverkarens rekommendationer. Takbox och skidställ ska monteras av när de inte används. Välservad bil minskar också bränsleförbrukningen. Ett igensatt luftfilter till exempel höjer bränsleförbrukningen.
- 6 Har du en el-hybrid ska du inte vara så rädd för bromspedalen. Broms återgenererar el och det finns oftast en mätare som visar när bilen gör el av din inbromsning. Lägg dig där upp till max, inte mer för då används de ordinarie bromsarna och då gör du värme av fartminskningen i stället för el.

RULLMOTSTÅND

6
ROND

NOKIAN HAR alltid rullat lätt i våra tester och årets resultat följer samma mönster. Den finska tillverkaren har hittat något, eller prioriterar något, som de flesta andra antingen inte hittat eller inte bryr sig om. Synd tycker vi, men kul att Nokian fortsätter att leverera.

Skillnaden mellan testets mest lättrullande däck, nordiska dubbfria Nokian Hakkapeliitta R2 och testets tyngst rullande, dubbade Michelin X-Ice North 3 blir 0,0346 liter per mil. Vilket kan framstå som ingenting. Men tänk efter nu, Michelindäcket behöver runt fem procent mer bränsle för att hålla bilen rullande i samma hastighet – varför? Den frågan är alltid lika omöjlig att svara på, förutom genom den luddiga förklaringen att olika tillverkare värderar olika saker samt att de lyckas kompromissa i däckkonstruktionen på olika sätt. För oss återstår ändå bara det faktum att vissa däck drar mer och andra mindre.

Skillnaderna mellan lättast och tyngst rullande är mindre i år än vad de har varit tidigare, vilket i sig är positivt. Om det är en trend eller ett enstaka tillfälle får framtida tester utvisa.

När vi använder skillnaden i bränsleåtgång i vårt räknexempel märks skillnaderna kanske lite mer. Om vi räknar med en livslängd

på 3 000 mil för däcken så innebär det att Michelin-däcket drar 103,8 liter mer bränsle (i det här fallet var testbilen bensindriven) vilket i sin tur innebär ökad miljöbelastning samt en högre driftskostnad. Med dagens bensinpris för 95-oktanig bensin på 13,97 kr/liter landar merkostnaden på 1 450 kronor. Bara för att hålla bilen rullande.

UNDER TIDIGARE år har vi varit hänvisade till att göra som däckbranschen, mäta rullmotstånd i en maskin inomhus i +20 grader. För att slitaget inte skulle bli för stort på maskinen drogs dubbarna ur testdäcken, men detta arbetssätt var inte unikt för oss. För snart sex år sedan började tekniska dörrar att öppnas vilket gav oss möjligheten att testa rullmotståndet där det räknas – i verkligheten. Genom att koppla in oss på bilens datasystem mäter vi hur långt vi kommer på en given mängd bränsle och vi håller koll på tiden så att hastigheten är densamma över sträckan hela tiden. Jo, vi är stolta över att kunna erbjuda denna formidabla service som visar vad skillnaderna faktiskt blir i verkligheten!

Mätningen utförs på torr barmark, då är repeterbarheten som bäst. Vi utför testerna i en kontrollerad miljö och enligt samma mönster hela tiden. Vi använder referensdäck flitigt, liksom markörer längs sträckan

för att kurvradier och dylikt ska bli så lika som möjligt i varje deltest. Liksom i alla andra deltester jämförs däcken mot varandra oavsett klasstillhörighet. »

6 RESULTAT: RULLMOTSTÅND

Däck	Däcktyp	Förbrukning l/mil	Poäng
Nokian	■	0,6614	10
Bridgestone	■	0,6663	9
Goodyear	■	0,6699	8
Goodyear	■	0,6730	7
Gislaved	■	0,6734	7
Michelin	■	0,6738	7
Nokian	■	0,6740	7
Yokohama	■	0,6745	7
Pirelli	■	0,6765	7
Roadstone	■	0,6767	7
Kumho	■	0,6829	6
Continental	■	0,6836	6
Yokohama	■	0,6856	6
Sava	■	0,6863	6
Continental	■	0,6879	5
Pirelli	■	0,6896	5
Bridgestone	■	0,6910	5
Michelin	■	0,6960	4

■ = Dubbat ■ = Nordiska dubbfria
■ = Mellaneuropeiska dubbfria



► Vad får du för positivt utav ett däck som drar mer bränsle? Oftast ingenting.

FAKTA:

SÅ TYDER DU DÄCKMÄRKNINGEN!

EU:s däckmärkning trädde i kraft i november 2012 och är utformad exakt som en energimärkning på exempelvis kylskåp. Men hur mycket nytta har du av den när du väljer vinterdäck? Inte särdeles mycket visar det sig, då vinteregenskaperna inte ens bedöms.

ALLA PERSONBILSDÄCK märks, utom dubbdäck och regummerade däck. Den här märkningen är bra för oss konsumenter när det gäller sommardäck, men för vinterdäck finns det ännu ingen punkt som redovisar hur bra däcken fungerar på vinterväglag. Ett däck som fungerar bra på vått kan vara helt förkastligt på is och snö - men bristerna finns i dagsläget inte redovisade på däckmärkningen. Det är ett bekymmer som däckbranschen i Norden försöker lösa, men det går riktigt trögt. Men nu finns i alla fall ett förslag till isgreppsmärkning. Det kommer alltså på sikt en fjärde uppgift på etiketten som ger ett mått på isgreppet. Det kommer inte till den här säsongen, möjligen blir det klart till nästa vinter.



RULLMOTSTÅND

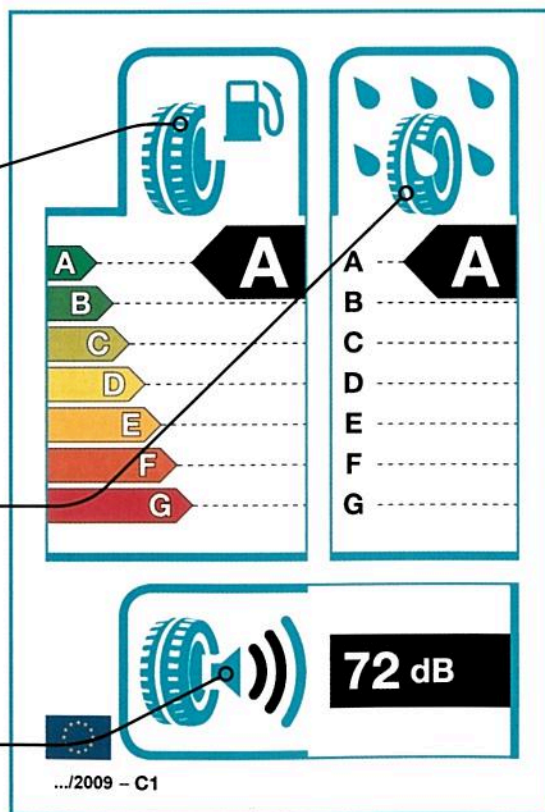
Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. Bokstaven D kommer inte att användas på personbilsdäck. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekaler på vitvaror.

VÄTEGENSKAPER

Vätegenskaper där greppet vid inbromsning på våt asfalt mäts och graderas från A till G, men inte med någon färgskala som rullmotståndsmätningen har. Bokstäverna D och G kommer inte att användas på personbilar.

OMGIVNINGSLJUD

Ljud utanför bilen mäts i en tre gradig skala och högre ljudnivå accepteras för bredare däck.



Vinterdäck nu – och i framtiden.

- 1** Däckmärkningen är i dagsläget ett riktigt sorgebarn på vintersidan. För att den ska fungera på vinterdäck behövs en isgreppsmärkning. Branschen har kommit överens om ett förslag på testmetod och märkning. Nästa steg är att det ska ISO-certifieras och det blir inte klart till den här vintern.
- 2** Testresultat från Statens väg- och transportforskningsinstitut visar ett ökat vägsitage med fler dubbar i däcken. Vi har mellan 100 till 196 dubbar i vårt test. Men vi ställer oss ytterst tveksamma till däckbranschens testmetod som godkänner så många dubbar i däcken.
- 3** Punkteringsfria däck, av så kallad Run Flat-typ, har förbättrats mycket vad det gäller sommardäck de senaste åren. Det finns inget som tyder på att den förbättringen gäller vinterdäck. Men de självlagande däcken (så kallad self sealing) finns nu även på vinterdäck som ett alternativ. I stället för förstärkta sidoväggar så har de en beläggning på insidan som gör att de klarar av ett stickhål i slitbanan, klart användbart.
- 4** Alla typer av däck, inte minst stora med låg profil, alstrar ljud så däck fungerar som resonanslådor. Genom att placera ljuddämpande material inne i däcken kan man sänka ljudnivån avsevärt inne i bilen. Bland annat Volvos nya modeller har denna finessen på de större hjulstorlekarna.
- 5** Alla uttjänta däck ska återvinnas. Återvunnet gummi finns bland annat i nya vägar, cykel- och gångbanor, lekplatser och golvbeklägningar.



**Continental
IceContact 2**

**Goodyear UltraGrip
Ice Arctic**

Michelin X-Ice North 3

Pirelli Ice Zero

**Goodyear
UltraGrip Ice 2**

Däcktyp	Continental IceContact 2	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	Michelin X-Ice North 3	Pirelli Ice Zero	Goodyear UltraGrip Ice 2
	Dubbade	Dubbade	Dubbade	Dubbade	Nordiska dubb fria
Hastighetsklass	T	T	T	T	T
Vikt	10,0 kg	9,8 kg	10,0 kg	10,8 kg	8,9 kg
Pris	1273 kr	1004 kr	1380 kr	1224 kr	983 kr

BROMSEGENSKAPER

	Continental IceContact 2	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	Michelin X-Ice North 3	Pirelli Ice Zero	Goodyear UltraGrip Ice 2
Is	20	20	18	20	12
Snö	20	18	18	18	20
Vätt	5	6	5	5	5
Torrt	3	4	6	4	6

VÄGEGENSKAPER

	Continental IceContact 2	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	Michelin X-Ice North 3	Pirelli Ice Zero	Goodyear UltraGrip Ice 2
Is	20	14	18	20	14
Snö	20	18	18	18	16
Vätt	6	6	6	6	6

ÖVRIGT

	Continental IceContact 2	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	Michelin X-Ice North 3	Pirelli Ice Zero	Goodyear UltraGrip Ice 2
Vattenplaning	5	6	5	4	6
Älgttest	5	5	5	6	6
Komfort	7	7	7	4	8
Rullmotstånd	5	7	4	5	8

Totalt **116** **111** **110** **110** **107**

Omdöme Årets test skickar en tydlig signal om att de dubbade däcken är riktigt starka. De senaste årens utveckling tillsammans med nytt reglemente som medger fritt antal dubbar ökar greppet - något testvinnande Continental IceContact utnyttjar bättre än någon annan. Full pott i alla snö- och istester bygger fundamentet som testsegrarna vilar på.

Goodyear har under de senaste fem åren etablerat sig i toppen i våra däcktester, såväl på vintern som på sommaren. Men gör det genom att erbjuda bred kompetens vilket återspeglas i övergripande fina prestationer på de flesta underlag. Även Goodyear UltraGrip Ice Arctic har svårt för torrbroms, liksom testvinnaren. Inget däck är perfekt.

Michelin tog tidigt beslut om att följa dubbeglerna som stipulerar max 50 dubbar per meter rullomkrets för däck - vilket i det här fallet innebär 100 dubbar totalt. Alltså 90 färre än Continental, men is- och snöprestanda skiljer inte mycket däcken emellan. Men Michelin-däcket uppvisar betydligt bättre torrbromsegenskaper.

Förra årets testvinnare levererar fortfarande på riktigt hög nivå, men utvecklingståget rullar på snabbt i branschen. Pirelli övertygar med synnerligen fina snö- och isprestanda, men visar sig samtidigt vid årets tester ha lite svårare att kombinera detta med prestanda på våta och torra vägar. Fortfarande ett toppdäck dock.

Årets testvinnande nordiska dubb fria kommer från Goodyear och det är långt ifrån första gången som UltraGrip-serien presterar bra i våra tester. Snö-greppet är en av styrkorna, men även det faktum att däck helt saknar riktigt djupa dalar i prestationskurvan. Våta och torra vägar är inte favoritunderlag, men det fungerar.



Nokian WR-D4

■ Mellaneuropeiska dubbfria
H
8,6 kg
1 010 kr

Continental Conti-WinterContact TS 860

■ Mellaneuropeiska dubbfria
T
8,8 kg
1 113 kr

Pirelli Ice Zero R

■ Nordiska dubbfria
T
10,6 kg
947 kr

Nokian Hakkapeliitta R2

■ Nordiska dubbfria
R
8,9 kg
1 140 kr

Bridgestone Blizzak WS-80

■ Nordiska dubbfria
T
10,6 kg
936 kr

Bridgestone Noranza 001

■ Dubbade
T
9,4 kg
1 086 kr

8
14
8
8

6
12
10
9

12
18
3
6

14
18
2
5

12
20
4
8

16
18
4
5

10
14
9

8
14
10

14
18
6

16
20
3

14
16
5

14
18
5

9
10
10
7

10
9
10
6

2
9
9
7

1
7
7
10

5
7
6
5

3
4
5
9

107

Bästa mellaneuropeiska dubbfria däck kommer från Finland och heter Nokian WR D4. Fokus ligger utan tvekan på torra och våta vägar, men samtidigt så uppvisar Nokian minst dåligt uppträdande på is och snö. På just snö presterar det faktiskt klart godkänt. Samtidigt är det inte fullt lika bra på vått som Continental, men skillnaderna är små.

104

Continental's familj av mellaneuropeiska dubbfria däck har länge visat sig fungera alldeles utmärkt i våra vinterdäcktester. Årets modell heter TS860, ett däck som fungerar klockrent på barmark men som har lite svårare att prestera på is och snö än föregångarna. Skillnaderna är inte stora, men de märks. Optimerat för vått och torrt.

104

Nordiska dubbfria Pirelli Ice Zero R var länge med i fighten om att bli bäst i sin klass, men ett synnerligen svagt resultat vid vattenplaning satte effektivt stopp för de möjligheterna. Samtidigt visar sig däckets vara grymt bra på torrt underlag vid älgtest och hyfsat vid torrbröms. Men det blandar högt och lågt lite för mycket.

103

Som renodlat vinterdäck avsett bara för is och snö så är Nokian Hakkapeliitta R2 testets bästa val. Det märks tydligt hur den finska tillverkaren resonerar och kompromissar för att prestera just där. Problemet är att uppträdandet på våta vägar helt har lämnats därhän, resultaten är usla vid vattenplaning och våtbroms.

102

Nordiska dubbfria Bridgestone Blizzak WS80 är starkt på snö – bromsprestanda på det här underlaget är bäst i testet. Samtidigt visar det på hyfsad kompromiss då uppträdandet på vått underlag inte är fullt lika dåligt som de sämsta i testet. På torra vägar övertygar Bridgestone på ett sätt vi inte tidigare sett. Bra vid älgtest och broms.

101

Dubbade Bridgestone Noranza 001 saknar den där vassa skärpan som testets bästa dubbdäck har. Totalresultatet visar att däck mer uppträder som ett nordiskt dubbfritt, med fördelen att det rullar riktigt lätt. Men bristen på framförallt isgrepp gör att Bridgestone tappar viktig mark i ett segment där det idag råder stenhård konkurrens.



	Michelin X-Ice 3	Gislaved SoftFrost 200	Sava Eskimo Stud	Yokohama W Drive v905	Roadstone Winguard
Däcktyp	Nordiska dubbfria	Nordiska dubbfria	Dubbade	Mellan-europeiska dubbfria	Dubbade
Hastighetsklass	H	T	T	H	T
Vikt	9,3 kg	10,1 kg	10,1 kg	9,9 kg	9,4 kg
Pris	1 074 kr	984 kr	1 023 kr	893 kr	1 090 kr

BROMSEGENSKAPER

Is	12	12	12	4	10
Snö	18	20	16	10	14
Vätt	4	1	5	9	5
Torrt	5	6	4	10	5

VÄGEGENSKAPER

Is	14	14	14	8	12
Snö	20	18	14	10	14
Vätt	4	5	6	9	4

ÖVRIGT

Vattenplaning	2	2	5	9	5
Älgttest	6	6	6	7	6
Komfort	8	6	5	8	5
Rullmotstånd	7	7	6	6	7

Totalt

100

97

93

90

87

Omdöme

Michelin X-Ice 3 är på de flesta underlag ett vettigt presterande nordiskt dubbfritt däck. På is och snö presterar det ungefär i linje med de bästa inom samma kategori, på snö hör det till de bästa däckerna i hela testet. Men sämre resultat på våta vägar och vid vattenplaning räcker för att däckets ska förlora tätkänningen i gruppen.

En gång i tiden så framgångsrika och svensktillverkade Gislaved har nu degraderats till Continentalgruppens mellanprisdäck. Därmed får man inte heller ta del av de senaste utvecklingsstegen vilket märks. Trots detta uppvisar det nordiska dubbfria däckets bästa bromsprestanda på snö. Dock är det uselt på våta vägar.

Goodyears budgetalternativ heter Sava, i det här fallet dubbade Eskimo Stud. Som synes bland betygen är is- och snöprestanda i paritet med ett vettigt nordiskt dubbfritt, men inte mer. Problemet är att prestationsnivån aldrig riktigt lyfter. Att däckets uppvisar medelbra prestanda på resterande punkter blir en klen tröst.

Yokohamas mellan-europeiska dubbfria däck visar sig ha svårt eller riktigt svårt för is och snö. Kompromissen är tydligt ställd för att prestera på våta och torra vägar, men trots detta så levererar däckets inte på samma fina och höga nivå som de bägge konkurrenterna från Nokian och Continental. Starkast vid torrbroms dock.

Det råder inga tvivel, i den här änden av resultatlistan bör du inte leta efter dina blivande vinterdäck. Förvisso kan du säkert hitta exempelvis Roadstone till ett billigare inköpspris, men vi värderar alltid säkerheten. Och där brister dubbade Roadstone. Is- och snöprestanda är klart sämre och några ljuspunkter finns inte.



**Kumho Wintercraft
Ice Wi31**

**Yokohama Ice Guard
IG55**

Dubbade

Dubbade

T
11,6 kg
843 kr

T
10,6 kg
1384 kr

10
14
5
6

12
16
3
2

10
14
4

8
18
2

3
7
6
6

3
6
5
7

85

82

Dubbade Kumho Wintercraft Ice Wi31 lockar inte. Isprestanda är förvånansvärt dålig och snöprestanda hör till testets sämsta. Kumho kommer allt oftare som originalmonterade sommaräck på nya bilar. Dessvärre återspeglar de inte den kvalité som borde finnas hos en biltillverkare med premiumambition.

Dubbäckerna ska ha sin fördel på framförallt is, men av den fördelen märker vi absolut ingenting hos testets sämst presterande däck - Yokohama Iceguard IG55. Förvisso bra prestanda på snö, men fallgroparna är alldeles för många. Botten-napp vid våt- och torrbroms, vägegenskaper på vått och vattenplaning.

Sammanfattning

Vi kör av banan för din skull

DET FINNS absolut ingenting positivt med att sätta en testbil i snödrivan. Allra minst om drivan är hård som betong, vilket lätt händer när det varit blidväder inför testet och sedan blivit smällkallt. Men under det där korta ögonblicket, när man blir varse att det faktiskt kommer att gå åt skogen fast ännu inte hunnit smälla, så hinner man med en snabb reflektion. "Bättre här än ute på vägen. Bättre jag än läsarna".

Vi testar hårt och vi testar länge. Vi kör om och om, bara för att vara säkra på att det vi faktiskt upplevt och fått hem i form av testdata stämmer. Sedan sorterar vi, utvärderar och sammanfattar. Ibland kör vi om igen - dag som natt. Det är ett hästjobb som totalt sträcker sig över större delen av ett år från ax till limpa. Bara någon månad efter att detta testet är levererat så startar nästa års upplaga. Så har det rullat på, år ut och år in sedan 2001. Vi har kört in hundratals däck bara för att inte släppa kontrollen av exempelvis dubbutsticket till någon annan. Hur många andra i vår bransch gör det tror du? Hur

många av våra konkurrenter kan med handen på hjärtat säga att de har full kontroll av verksamheten rakt igenom?

TESTET SOM du håller i din hand - vi är stolta över det. Varje enskild liten uppgift är resultatet av extremt hårt arbete där repeterbarhet i testmetoden alltid står i centrum. Utan den kan vi lika bra kasta in handduken. För om vi inte hade kunnat repetera våra testmetoder så hade inga testresultat varit godtagbara. Men att ta fram det excelbaserade databladet med resultaten från tester av vägegenskaper på snö och se den vågräta kurvan som visar att greppnivån varit i stort sett konstant genom hela testet - det är så man blir tårögd.

DET ÄR tydligt att de hyfsat nya dubbreglerna har gjort tydligt avtryck i branschen - dubbdäcken har under de senaste åren seglat upp i ensam ledning sett till totalkompetens. Årets segrare heter Continental IceContact 2, ett däck som alltid har levererat bra i våra tester. Skillnaden gentemot de närmsta konkurrenterna är inte stor - men den finns där. Tiden då stora utvecklingskliv togs verkar för ögonblicket vara förbi, nu är det mer finslipning av redan etablerade koncept som gäller. Samtidigt överaskas vi av prestationsnivån längre ner i resultatlistan, allra mest från de koreanska däcken Kumho och Roadstone. Framförallt det förstnämnda märket har jobbat hårt under de senaste 10-15 åren för att etablera sig som ett vettigt alternativ för biltillverkarna att välja som originalmontering på sommarsidan. Detta är synnerligen åtråvärt - men har tydligen inte betytt ett skvatt i hur kompetenta de blivit på att bygga vinterdäck. Steget upp till toppen är långt, kanske längre än vad det varit på länge. Och toppen - den ser ut ungefär som vanligt. ○

Vi testar hårt och vi testar länge. Vi kör om och om, bara för att vara säkra på att det vi faktiskt upplevt och fått hem i form av testdata stämmer.