

5 OLIKA VÄGLAG TUFF UTMANING

Vi som bor i Norden har en mycket besvärlig vinter. Väglaget kan variera mellan fem helt olika typer – snö, is, modd, våta eller torr asfalt! Det ställer extremt olika krav på däck. Ett optimalt däck på våra breddgrader måste därför bli en kompromiss.

TEXT ERIK RÖNNBLOM FOTO PER HAMMARSSJÖ

Vinter är ett vitt begrepp i mer än ett avseende när det handlar om däck. Faktum är att väglaget består av minst fem olika typer. Vi kan hamna på snö, is, modd, våt eller torr väg. Dessutom varierar temperaturen och gör det hela än besvärligare.

Ett vinterdäck är därför en kompromiss mellan betydligt fler egenskaper än ett sommar däck. Det krävs erfarenhet och insikt för att klara att göra ett däck som är skapligt på alla underlag.

Olika tillverkare har lite olika prioriteringar. Därför är vår avsikt att redovisa egenskaperna inom de olika väglag vi testat däck på. Då kan var och en själv välja däck utefter var man mest kör. Det är ju enklare för en tillverkare att koncentrera sig på några få väglag.

Bra grepp vid start och inbromsning är självklara krav på vinterdäck. Det är också egenskaper som är någorlunda enkelt att mäta och jämföra vid däcktester.

Men vi behöver också kurvgrepp och styrförmåga. Här finns viktiga skillnader bland våra testdäck. För att testa dessa egenskaper, som inte gärna låter sig mätas, krävs körning på preparerade banor. Bedömning görs efter åtskilliga varv på testbanorna, på is, snö och våt asfalt.

Testet av grepp på is görs genom mätningar av start och bromsning på sjöis. Vi låter i huvudsak bilens elektroniska system göra grovjobbet. Antispinnsystemet får reglera starten och det låsningsfria bromssystemet får avgöra hur bilens bromsar ska jobba för att stanna så effektivt som möjligt. Så lite inverkan från föraren som möjligt är det tänkt. Proven görs i ganska låga hastigheter, men man märker ändå skillnader när man kör. Om något däck halkar iväg lite längre vid bromsning så känns det faktiskt.

Det är samma sak vid acceleration. Man känner och märker hur systemet tar tillvara på det grepp som däck kan prestera.

Enorm skillnad

När man kört åtta friktionsdäck i hundratals bromsningar och starter och plötsligt får ett dubbdäck på bilen känns skillnaden enorm. Det greppar på ett helt annat sätt i isen. Ändå är som sagt själva testmetoden inte så särskilt spektakulär. Vi mäter full acceleration från blygsamma fem km/tim tills bilen nått 35 km/tim. Det är ungefär samma hastighet vid bromsning. Vi kör i 39–40 km/tim när bromspedalen stampas i boten och sedan avslutas mätningen strax innan bilen står stilla. Allt för att få säkra resultat.

När Vi Bilägare en gång började testa däck bromsade vi från "rätt" fart och för exakt 20 år sedan var det 90 km/tim. Bara att få upp den farten med friktionsdäck kunde kräva nästan hela isens längd. Det var ett spännande och ganska tidsödande arbete. Bromssträcken för friktionsdäck varierade från 194 till 245 meter. Ett sommar däck klarade en sådan inbromsning på 281 meter. I år hann vi med tio inbromsningar på samma sträcka. Och mätsäkerheten är förstås avsevärt högre. Skillnaden i bromssträcka? Tja, dagens friktionsdäck skulle uppskattningsvis klara att stanna från 90 km/tim på ungefär 50 meter kortare sträcka.

Ett annat moment är det som på fackspråk

heter icehandling. Vi kallar det testet rätt och slätt för "körning på is". Det är ett prov som går ut på att köra däck snabbt på en testslina med minst en rejäl raksträcka, men framför allt med kurvor av olika utseende. Då kan man bedöma däckens styrförmåga och kurvgrepp. Det är, vill vi nog hävda, lika viktigt som bromsförmåga.

Några av lågprisdäcken överraskade med att ha ganska bra bromsförmåga på is. Nankang och Maxxis klarade till exempel det testet hyfsat. Men när det blev dags för att köra på en isig väg med kurvor var det inte lika roligt. Man riskerade att åka rakt ut ur kurvorna om det gick det allra minsta för fort.

Kumho hade utmärkt bromsförmåga på is.



Vi Bilägare körde vintertester utanför Ivalo med Volvo S40/V50 och mätte bromsförmåga och grepp på asfalt utanför Tammerfors med Volvo C30. Alla tester gjordes med bilens elektroniska hjälpsystem inkopplade.

förhållanden greppa bättre på is än dubbdäck. På torr is i minusgrader kan mjukt gummi få en slags klistringseffekt. Vi har upplevt det ett flertal gånger vid våra tester. Men detta supergrepp har man bara under ett visst antal varv på en bana. Sedan blir isen plötsligt blixthal igen.

Testkörning på isväg kräver därför att ytan repas upp en aning genom att man drar en rulle med ett tiotal dubbdäck regelbundet mellan varje testdäck – annars blir ytan bara halare och halare. Det beror på den poleringseffekt som friktionsdäcken har. Den här prepareringen görs bara för att jämförande tester ska vara möjliga. Det underlag vi då kör på liknar det vi har på våra vägar när de bearbetas av bilar med dubbdäck!

Men det är förstås den blanka isen som är riktig farlig och halare än något annat väglag. Särskilt om isen dessutom är lite våt. Men på morgonen eller kvällen när temperaturen oftast är lägre kan en våt vägbana frysa till. Då är dessutom trafiken gles och i stället för att hackas sönder kanske isen förblir en perfekt och livsfarlig iskana.

De mjuka lamellerna fungerade uppenbarligen mycket bra vid bromsning. Men vid start skakade hela bilen obehagligt och Kumho hamnade näst sist. Vi misstänker att lamellerna var så mjuka att de vek sig och däckets började ryckvis slira. Kumho fungerar betydligt bättre vid körning på isväg tack vare bra kurvgrepp.

Halare och halare

Det man också måste ha klart för sig är att det dessutom är stor skillnad på ruggad is och blank is. Om vi råkar hamna utanför testbanans preparerade spår, åker man ofelbart av med de sämsta friktionsdäcken.

Men å andra sidan kan friktionsdäck vid vissa

” Ett vinterdäck är en kompromiss mellan betydligt fler egenskaper än ett sommardäck.



så gjordes testet/det betyder beteckningarna

♦ Testet av friktionsdäck 2010 omfattar några av stor-säljarna i Sverige: Nokian, Gislaved, Goodyears nya Ultra Grip Ice+, Kumho som ofta är ett alternativ inte minst från handlare som representerar bilar från Sydkorea. Vi har också några lågprisdäck från Kina och ett dubbat vinterdäck som ska fungera som referens för att belysa skillnaden mellan dubbade och dubbria däck.

♦ Vi väljer att redovisa egenskaperna för **respektive underlag**, eftersom skillnaderna är så pass stora mellan de olika däckerna. Det innebär att man själv kan studera vilka däck eller typer av däck som är lämpliga beroende på vilket väglag man själv oftast kör på.

♦ I redovisningen finns våra omdömen sammanfattade, samt alla testmoment med betyg. Vi har också betyg-satt däckerna på olika väglag. På sidan 25 finns dessutom en tabell med alla **exakta mätvärden**.

♦ Testerna på snö och isunderlag utfördes i Tammi-järvi som är en testbana belägen utanför Ivalo i norra Finland. Grepp i väta, på torr asfalt, modd (snöslask) och bullermätningar gjordes på testbanor utanför Tammerfors.

♦ Alla däck har dimension **205/55 R16**. 205 är däckbredden i millimeter, 55 är däckets höjd i procent av

bredden. **R** betyder radial. **16** anger fälgdiameter.

♦ **Belastningskoden** (som anger vilken vikt däckets maximalt är konstruerat för) varierar liksom **hastighetsindex** (den maximala hastighet som däckets är tillverkat för att klara). **91** betyder en maximal belastning av 615 kg, **94** står för 670 kg. När det gäller hastighetskoder står **Q** för maximalt 160 km/tim, **R** = 170 km/tim, **T** = 190 km/tim och **H** är maximalt 210 km/tim. De flesta andra uppgifter hämtas från däcksidan.

♦ **Mönsterdjup** mäts med en för ändamålet särskilt utformad mönsterdjupmätare. Vi mätte i mittleden av däckets.

♦ **Hårdhetstal** är en metod att mäta gummitets hårdhet i slitbanan. Man använder en shoremätare med vilken man mäter hur hårt det är att trycka in ett litet stålstift i gummit. Shoretalet ändras när däckerna är inkörda och varierar en aning med omgivande temperatur. **Ju lägre tal desto mjukare gummi**. De flesta friktionsdäckerna ligger vid vår mätning omkring 50 och 55. Nordman är något hårdare. Dayton har ett hårdhetstal som snarare tyder på ett sommardäck än ett vinterdäck.

♦ **Prisuppgifterna** är hämtade från nätet och är högst **osäkra**. Ring/surfa runt och jämför priser före köp!

Betygsskala: 5 = Utmärkt, 4 = Mycket bra, 3 = Bra, 2 = Godkänt, 1 = Underkänt.



Dayton DW 510 **Bambi på is**

♦ Dayton är inte ett bra vinterdäck. Det klarar sig visserligen bra på snö tack vare bra grepp vid start och bromsning. Men det beror mest på att snö är ett förlåtande underlag. Däcket ger inte någon trygghetskänsla när man kör på vinterväg. Det går någorlunda bra så länge man bara kör rakt fram. Men man känner tydligt att Dayton är sladdbenäget. Sidgreppet har tydliga brister och styregenskaperna är inte på topp.

På is är det riktigt obehagligt. Man får smyga fram. Dayton kan både driva rakt fram och/eller ge bakvagnssladd.

På våt väg är Dayton avsevärt bättre. Det har bra bromsförmåga och är snabbt men tendenserna till bakvagnssladd finns kvar. ESP jobbar bromsarna glödheta.

På torr asfalt är det i stort sett samma förhållande. Det greppar bäst av däckerna i testet vid bromsning. Men vid en undanmanöver känns det först stabilt och viker sedan ner sig och ger upphov till sladd.

fakta

Pris	1 312 kr
Tillverkningsland	Spanien
Belastnings-/fartkod	91 T
Hårdhet shore	65
Mönsterdjup	9,0 mm
Vikt	10,1 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

betyg

Bromsning på snö	3
Start på snö	3
Körning på snö	2
Bromsning på is	2
Start på is	1
Körning på is	1
Snöslask	4
Bromsning i väta	5
Körning i väta	5
Bromsning torr	4
Stabilitet	2
Bensinförbrukning	2
Buller	4

betyg på olika underlag

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
2	1	4	5	2



Gislaved Soft Frost3 **Bra kompromiss**

♦ Soft Frost 3 stannar mycket effektivt på snö och ger dessutom bra grepp när man ska iväg.

Gislaved är också ett lätthanterligt däck att köra på snö. Det kräver lite mer styrvinkel än referensdäcket och kan ge tendens till sladd när bilen plötsligt tar styrning vid forcerad kurvtagning. Soft Frost har lite sämre kurvgrepp på snö än de allra bästa däckerna.

På ruggad is fungerar däckets också mycket bra. Det bromsar effektivt och har acceptabla startegenskaper. Det bästa är konsekventa och lätthanterliga köregenskaper på is.

Testet i snöslask ger också en trea. Greppet i väta är utomordentligt bra. Bromsförmågan är bland de bästa.

Soft Frost är också det mest lätthanterliga däckets på våt asfalt med stabila och säkra egenskaper.

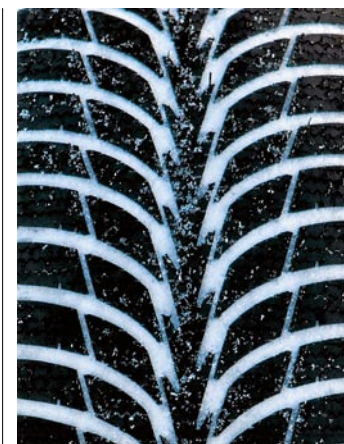
Soft Frost upplevs som väl mjukt på torr asfalt. Det sladdar tidigt vid undanmanöver men är hanterbart.

Soft Frost är totalt sett en bra kompromiss.

Pris	1 395 kr
Tillverkningsland	Tyskland
Belastnings-/fartkod	94 T XL
Hårdhet shore	54
Mönsterdjup	8,5 mm
Vikt	9,2 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	4
Bromsning på is	3
Start på is	3
Körning på is	4
Snöslask	3
Bromsning i väta	4
Körning i väta	5
Bromsning torr	4
Stabilitet	2
Bensinförbrukning	3
Buller	5

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
4	4	3	5	2



Goodyear Ultra Grip Ice+ **Bäst på is**

♦ Nya UG Ice+ är sämst när det gäller broms- och startförmåga på snö. Men när det gäller att köra och hantera testbilen så blir betyget betydligt bättre. Däcket är nämligen mjukt och förutsägbart. Det slirar mer än bästa konkurrenterna vid gaspådrag men har progressiva egenskaper med bra sidgrepp vilket gör däckets lätt att hantera.

På is är UG Ice+ mycket bättre. Det bromsar bra och greppar utmärkt när man startar på hal is. Däcket är också snabbast på ruggade isbanan och är mycket enkelt att köra snabbt med. Det styr och bromsar effektivt och ger en bra känsla av kontroll och trygghet bakom ratten.

Snöslask är också ett väglag som däckets klarar mycket bra. Våt asfalt klarar däckets galant, bromsar bra och är lättkört. UG Ice+ är okej också på torr asfalt, har låg bränsleförbrukning men har initial mjukhet i undanmanövern som bygger kraft och ger överstyrning. UG Ice+ är klart bättre än föregångaren!

Pris	1 295 kr
Tillverkningsland	Slovenien
Belastnings-/fartkod	94 T XL
Hårdhet shore	55
Mönsterdjup	9,7 mm
Vikt	9,6 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Bromsning på snö	2
Start på snö	2
Körning på snö	3
Bromsning på is	4
Start på is	4
Körning på is	5
Snöslask	4
Bromsning i väta	4
Körning i väta	4
Bromsning torr	4
Stabilitet	2
Bensinförbrukning	4
Buller	5

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
3	5	4	4	2



Kumho Ice Power KW-21 **Väta en akilleshäla**

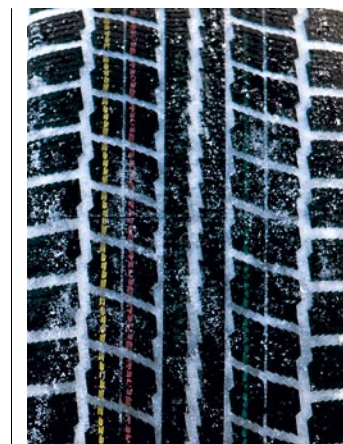
♦ Kumho fungerar bra på snö, bromsar effektivt och är snabbt vid start och är ganska snabbt vid start. Vid körning på snö har däckets något diffus styrkänsla även om det biter hyfsat. Vid ökat rattutslag kan bakvagnen sladda, växlar ibland mellan över- och understyrning. Kumho bromsar otroligt bra på is. Men vid start tycks de supermjuka lamellerna vika sig och hela drivaggregatet skakar under accelerationen när antispinnsystemet jobbar. Så länge man kör på ruggad is fungerar Kumho kalasbra, men sidgreppet är uselet utanför testbanans spår.

Snöslask klarar KW-21 utmärkt. Bromsning på våt asfalt brukar vara ett problem för bra isdäck, vilket det också är för Kumho. Körning på våt väg är än värre. Vi höll på att åka av i första kurvan. Kumho är katastrofalt dåligt på våt väg. Torr väg klarar däckets mycket bra även om mönstret tar mycket stryk vid hård inbromsning och undanmanöver. Kumho har bra vinteregenskaper.

Pris	998 kr
Tillverkningsland	Sydkorea
Belastnings-/fartkod	91 Q
Hårdhet shore	52
Mönsterdjup	8,5 mm
Vikt	10,0 kg
Mönstertyp	Symmetriskt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	3
Bromsning på is	5
Start på is	2
Körning på is	4
Snöslask	5
Bromsning i väta	2
Körning i väta	1
Bromsning torr	4
Stabilitet	4
Bensinförbrukning	3
Buller	5

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
3	4	5	1	4



Maxxis Presa Ice **Halkar och sladdar**

♦ Maxxis klarar sig bra vid broms- och starttesterna på snö. Då greppar det kinesiska däckets bra. Maxxis får godkänt vid körning på snö. Däcket ger en mjuk och diffus känsla i ratten. Sidgreppet är sämre än hos de bästa och bilen kanar lite mer med bakvagnen när man kör för snabbt i en kurva. Kan också växla mellan att driva rakt fram eller sladda. Slirar en hel del vid pådrag ur kurva.

Maxxis hör också till de halkigaste däckerna på isunderlag. Bromsträckan är lång och startförmågan är inte i topp. Och att köra på isig väg är en rysare, rakt fram går bra men styrförmåga och sidgrepp är alldeles för dåliga. Greppet i snöslask är sämst av de jämförda däckerna.

Bromsförmågan på våt väg är godkänd. Det är däremot inte sidgreppet eller styrförmågan. Maxxis är lurigt och kan först understyra för att sedan sladda om det går bara lite för fort. Maxxis är bra på torr väg. Kort uttryckt: Maxxis är inget bra vinterdäck.

Pris	990 kr
Tillverkningsland	Kina
Belastnings-/fartkod	91 Q
Hårdhet shore	50
Mönsterdjup	9,5 mm
Vikt	10,8
Mönstertyp	Symmetriskt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	2
Bromsning på is	2
Start på is	2
Körning på is	1
Snöslask	2
Bromsning i väta	3
Körning i väta	1
Bromsning torr	4
Stabilitet	3
Bensinförbrukning	2
Buller	5

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
2	1	2	1	3



**Nankang Snow Viva SV-1
Inget bra däck**

♦ Nankang bromsar och startar effektivt på snö. Men det är inte lika behändigt att köra på en snöig vinterväg. Man kan få sladd vid oförsiktigt pådrag eller gassläpp. Snö är förlåtande och allt sker ändå mjukt. Men däckets saknar skarpa och har långsamma styrreaktioner. Nankang förvävar med bra grepp vid bromsning och start på is.

Det är däremot inte lika roligt att köra på isig väg. Rakt fram går bra men före kurvor gäller det att bromsa rejält, annars baskar det rakt fram. Styrformåga och sidgrepp är inte bra. I snöslask placerar sig Nankang näst sist. Däcket bromsar bra i väta. Men det har samma problem när man väl kör på en regnvät väg, som det har på vinterväglag. Lite för fort och däckets driver rakt fram eller sladdar vilt om man klarar kurvan. Bilens anti-sladdsystem får jobba hårt.

Nankang bromsar bra på torr asfalt men det är för mjukt vid undanmanöver och sladdar tidigt. Nankang är inte ett bra vinterdäck.

fakta

Pris	569 kr
Tillverkningsland	Kina
Belastning-/fartkod	94 H XL
Hårdhet shore	55
Mönsterdjup	8,6 mm
Vikt	10,9 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

betyg

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	2
Bromsning på is	4
Start på is	4
Körning på is	1
Snöslask	3
Bromsning i väta	3
Körning i väta	1
Bromsning torr	4
Stabilitet	2
Bensinförbrukning	3
Buller	5

betyg på olika underlag

Snö	Is	Snöslask	Vät väg	Torr väg
2	1	3	1	2



**Nordman RS
"Stockholmsdäck"**

♦ Nordman är ett alternativ från Nokian där man använt det tidigare så välkända och högpresterande RSi-mönstret. Däremot är det en helt annan gummblandning vilket testet visar. Nordman är bra på snö. Det är konsekvent och lättkört på vinterväg med snö.

Bromsning på is ger däremot inte mer än godkänt betyg. Komma igång på is går lite bättre. Köregenskaperna på is är stabila även om de inte är lika bra som tidigare, eller som nya HKPL R.

Snöslask klarar Nordman mycket bra. På väta är Nordman utmärkt. Det bromsar effektivt och är mycket snabbt och enkelt att hantera vid forcerad körning i väta. Det är också bland de bästa då det gäller bromsformåga på torr väg. Stabiliteten är bra och däckets klarar undanmanöver med bibehållen kontroll. Nordman har också lågt rullmotstånd.

Nokian har stärkt egenskaperna på torr och våt asfalt men prutat lite på isgreppet. Ett "Stockholmsdäck"!

Pris	1 308 kr
Tillverkningsland	Ryssland
Belastning-/fartkod	94 R XL
Hårdhet shore	59
Mönsterdjup	8,8 mm
Vikt	8,9 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	4
Bromsning på is	2
Start på is	3
Körning på is	3
Slöslask	4
Bromsning i väta	5
Körning i väta	5
Bromsning torr	4
Stabilitet	4
Bensinförbrukning	4
Buller	4

Snö	Is	Snöslask	Vät väg	Torr väg
4	3	4	5	4



**Nokian Hakkapeliitta R
Bra på det mesta**

♦ Nokian bromsar bra och man kommer enkelt iväg på snöunderlag. Men framför allt är HKPL R mycket säkert att köra på snö. Det ger tydliga reaktioner på ratt och gas eller broms. Och det är progressivt. Man kan faktiskt bromsa i kurvor utan att tappa kontroll. Styrformågan är mycket bra. Också på is bromsar däckets bra, är lätt att komma igång med om än inte bäst. Men också här är köregenskaperna på topp. Snömodd klarar Nokian utmärkt.

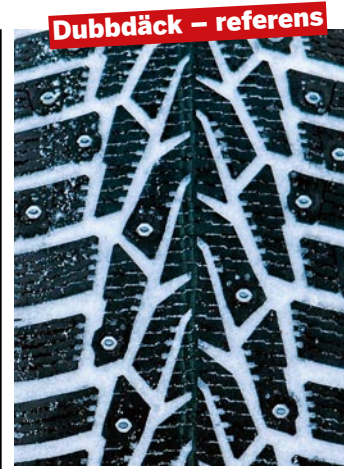
Vid bromsning på våt asfalt placerar sig däremot HKPL R sist. Körprovet går desto bättre. HKPL R är fullständigt odramatiskt och är mycket lättkört om än inte snabbast. Nokian klarar också torr asfalt bra. Det bromsar effektivt och har bra balans och klarar en undanmanöver så bra man rimligen kan begära av ett vinterdäck. Bränsleförbrukningen är lägst av de jämförda däckerna.

Hakkapeliitta R har sammantaget balanserade egenskaper och fungerar bra på alla underlag.

Pris	1 445 kr
Tillverkningsland	Finland
Belastning-/fartkod	94 R XL
Hårdhet shore	52
Mönsterdjup	8,5 mm
Vikt	9,1 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	5
Bromsning på is	4
Start på is	4
Körning på is	5
Slöslask	5
Bromsning i väta	3
Körning i väta	4
Bromsning torr	4
Stabilitet	4
Bensinförbrukning	5
Buller	4

Snö	Is	Snöslask	Vät väg	Torr väg
5	5	5	3	4



**Nokian Hakkapeliitta 7
Bäst på is och snö**

♦ Dubbdäcket HKPL 7 har bra grepp i snö. Det bromsar mycket bra och är mycket kvickt vid start från stillastående. Vid körning på den snötäckta testbana är det bara att styra dit man vill. Dubbdäcket är klart lättast att hantera. Dubbdäcket har den kortaste bromssträckan på is – inte helt oväntat. Det är också snabbast vid start. När vi kör på isbanan, som är ruggad med dubbdäck, är HKPL 7 näst snabbast. Det är enklast att hantera och har mest säkerhetsmarginal. Dubbdäcket visar sig också vara bäst i snöslask.

Bromsformågan på våt asfalt är utmärkt. Vid bromsning på torr asfalt hamnar däremot dubbdäcket sist, men bara sju procentenheter sämre än de flesta dubbfria däckerna. Stabiliteten är något bättre än hos de flesta friktionsdäck för nordiskt bruk.

Dubbdäcket HKPL 7 ger bra grepp på de flesta vinterväglag. Två nackdelar finns att överväga – sämre komfort och ökat vägslitage, vilket medfört vissa förbud.

Pris	1 580 kr
Tillverkningsland	Ryssland
Belastning-/fartkod	94 T XL
Hårdhet shore	54
Mönsterdjup	9,5 mm
Vikt	9,7 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Bromsning på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	5
Bromsning på is	5
Start på is	5
Körning på is	5
Slöslask	5
Bromsning i väta	5
Körning i väta	4
Bromsning torr	2
Stabilitet	4
Bensinförbrukning	3
Buller	2

Snö	Is	Snöslask	Vät väg	Torr väg
5	5	5	-	4

Dubbdäck – referens



Greppet på snö är oftast ett mindre problem för ett bra vinterdäck. Skillnaderna mellan testdäckerna är också förhållandevis liten, när det handlar om att starta eller bromsa. Kurvgreppet varierar desto mer.



Den här maskinen används vid körning på isväg för att hålla friktionen så konstant som möjlig. Borstarna tar bort eventuell snö och dubbrullen ger möjlighet för friktionsdäckerna att få grepp.



När isen ruggats med dubbdäck blir greppet förvänsbart bra också för friktionsdäck. Det går ofta att köra lika fort som med dubbdäck så länge temperaturen är en bra bit under noll. På blank is är det däremot dubb som biter bäst.



Testerna på våt och särskilt torr väg gick särskilt hårt åt Kumhos mönster. De sista deltesterna är nära på ett förstörande prov. Vinterdäck ska köras med försiktighet särskilt vid varmgrader och ska framför allt inte användas under sommarhalvåret!



Vinterdäckerna med bästa isgreppet får ofta problem att klara våt väg. Vinterdäck är en svår kompromiss. Det viktiga är därför att välja det alternativ som passar bäst för det egna behovet. Testerna på asfalt gjordes på Nokians testbana utanför Tammerfors med Volvo C30.

samlade resultat

	Dayton DW 510	Gislaved Soft Frost 3 UG Ice+	Goodyear UG Ice+	Kumho KW-21	Maxxis Presa Ice	Nankang SV-1	Nordman RS	Nokian HKPL R	Nokian HKPL 7
Broms på snö 40–5 km/tim, m	14,3	13,2	15,3	13,8	14	13,8	14,1	13,9	14,1
Start på snö 10–40 km/tim, s	4,2	4	4,7	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
Körning på snö, s	84,1	78	79	79,4	80,4	80,4	78,1	77	75,4
Betyg på snö	2	4	3	3	2	2	4	5	5
Broms på is 35–5 km/tim, m	25,8	23,6	23,4	21,2	24,9	22,2	25,8	22,9	19,7
Start på is 5–35 km/tim, s	9,5	7,6	6,9	8,5	8,1	7,1	7,9	7,9	5,1
Körning på is, s	104,7	88,9	86,8	89,6	94	90,7	93	86,8	88
Betyg på is	1	4	5	4	1	1	3	5	5
Betyg i snöslask	4	3	4	5	2	3	4	5	5
Broms i väta 80–5 km/tim, m	34,6	37,3	39,2	41,6	40,6	40,6	35,5	41,9	36,2
Körning i väta, s	40,9	41,6	42,5	45,7	44,4	45,3	42,4	42,8	ej testat
Betyg på våt väg	5	5	4	1	1	1	5	3	-
Broms torr väg 80–5 km/tim, m	30,9	31,3	31,9	31,3	31,3	31,7	31	31,4	33,7
Stabilitet, subjektiv bedömning	2	3	2	4	3	2	4	4	4
Betyg torr väg	2	2	2	4	3	2	4	4	4
Bensinförbr landsväg l/100 km	6,77	6,67	6,57	6,61	6,75	6,71	6,56	6,37	6,62
Bullerindex 50–110, dbA	68,2	67	66,5	67,2	67	67	68,3	68,2	72,6