

ÅRETS STORE
VINTERDEKKTEST 2021

SPENNENDE NYKOMMERE, EN SKUFFELSE

– OG ET DEKK MAN BØR UNNGÅ

I denne testen er det to vinnerdekk. Ett med pigger og ett piggfritt. Det er likevel ikke gitt at en vinner bør bli din favoritt. Som vanlig er vinterdekktesten grundig og detaljert – og laget slik at du kan velge det dekket som passer best til vinterføret der du kjører.

TEKST: NILS SVÄRD
FOTO: NIKLAS CARLE, ANDERS HELGESSON



ET GODT ÅR FOR PIGGDEKK

Det er mange spennende nyheter blant årets piggdekk. Nokian, Goodyear, Nordman, Nexen og Linglong har alle sluppet nye produkter. En av nykommerne løfter grepet på is til et helt nytt nivå.

Det er tett mellom nyhetene når vi samler sammen åtte av de mest interessante piggdekkene til test foran vintersesongen 2021/22.

La oss begynne med den finske vinter-spesialisten Nokian, som nylig lanserte Hakkapeliitta 10. Som sine forgjengere har 10'ern to ulike typer pigger. I midten sitter pigger som er optimalisert for bra grep i lengderetninger – start og brems. På dekkets ytterkanter sitter vridde pigger for å gi bedre sidestabilitet og svinggrep.

En ny dekkgenerasjon fra Nokian betyr at det også kommer noe nytt fra lillebror Nordman. Sin vane tro er Nordmans produkter i prinsippet to generasjoner gamle Nokian-dekk, under et nytt merkenavn. Nordman 8 er dermed en reinkarnasjon

av gamle Hakkapeliitta 8. En testvinner i sin tid. Men hvordan står det seg i dagens konkurransebilde? Det har tross alt gått åtte vintre siden HKPL 8 ble lansert i 2013.

FLERE NYKOMMERE

Fra Goodyear kommer nyheten Ultra Grip Arctic2. Amerikanerne er verdensmestere i å finne stilige produktnavn og Goodyear er ikke noe unntak. De kaller sin nye piggteknologi for Arctic Eagle Claw. Ved første blick minner den om forgjengeren, med sin relativt store fot. Goodyear påstår at den gir en kraftig forbedring av bremseegenskapene på is, samtidig som lydkomforten er forbedret.

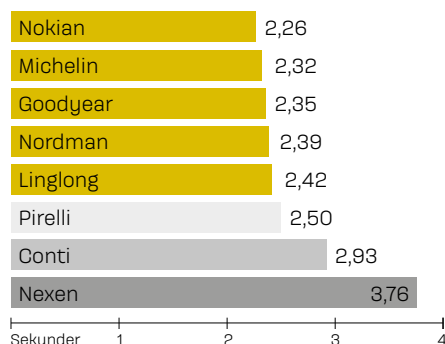
Nexen har nylig rullet ut sin WinGuard WinSpike 3 som har en litt lavere pris enn dekkene fra de etablerte premiumprodusentene. Sørkoreanerne presenterer et dekk med et mønster som er en ren kopi av Michelin X-Ice North 4. Skal man herme etter andre, så er det vel like bra å ta etter en testvinner? Michelin-dekket har to strake testgevinster i bagasjen. Men Nexen har ikke lyktes med å kopiere Michelins piggkonsept. Mens franskmennene har prestert kunststykket å feste hele 250 pigger i hvert dekk, slik at hver bil ruller med 1000 små pigger, har nye WinSpike 3 mer beskjedne 192 pigger.

MÅ KUNNE MÅLE SEG

Heller ikke Nokian og Goodyears nykom-

AKSELERASJON PÅ IS

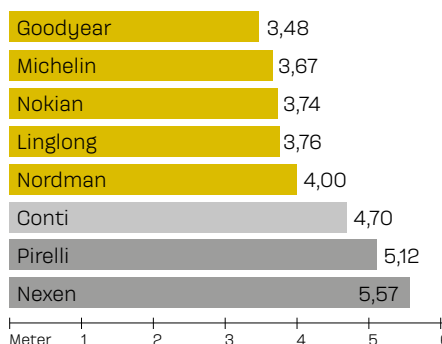
Skyet, -1 til -2 og -14 til -18



Akselerasjon fra 5 til 15 km/t. Et snitt av to runder á 12 akselerasjoner pr dekk. Fantastisk startgrep av nykomlingene fra Nokian og Goodyear som matcher den tidligere is-mesteren Michelin. Også Nordman og Linglong ruller bra. Men Conti skuffer oss og Nexen er håpløst langt etter de andre.

BREMSING PÅ IS

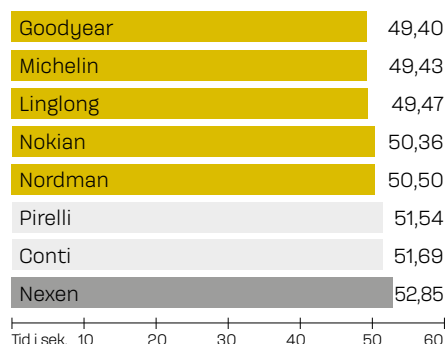
Skyet, -1 til -2 og -14 til -18



ABS-bremsering fra 15 til 5 km/t, middelverdi av totalt 36 nedbremsinger i tre omganger. Her er det store forskjeller. Goodyear er i en klasse for seg. Overlegent kortest bremsestrekning. Nærmest følger Michelin. Linglong overrasker, det slår Nordman og matcher Nokian. De øvrige er laaaaangt bak.

KJØRING PÅ IS

Skyet, -7 til -9 og -15 til -18



Rundetid på isbane, snitt av tre runder i to omganger. Linglong fortsetter å imponere med bra svinggrep. Michelin og Goodyear bremser bedre inn i svingene og har bedre drag ut av dem, men det kinesiske dekket er best.



SLIK BEREKNES POENGENE:

Karakterer fra 5 til 1: I alle testdisipliner får dekkene karakter på en skala fra 1 til 5. Verdien er slik: 5 er utmerket, 4 er bra, 3 er midtveis, 2 er mindre bra og 1 er dårlig.

Objektive og subjektive måledata: Karaktersettingen baserer seg på våre måledata, men i vurderingen av kjøreegenskaper og støy, veier også testsjåførenes subjektive opplevelse som del av karakteren.

Vekter det viktigste: Vi vurderer noen testmoment som mer kritiske enn andre, og multipliserer derfor karakteren i visse deltester med to eller tre. For eksempel: Kjøregrep på is og snø vektet opp slik at maksimal score er 15 poeng. På den måten får vi et testresultat som prioriterer dekkenes kritiske vinterregenskaper høyere enn asfaltrundene der grepet generelt er bedre og forskjellen mellom dekkene mindre.

Velg dekk til ditt behov: Vi anbefaler sterkt at man ikke bare ser på den totale poengsummen, men vurderer dekkenes egenskaper på de veiforholdene som man oftest kjører på eller anser for å være viktigst. Kjører du hele vinteren i Bergen, trenger du dekk med andre kvaliteter enn hvis du tilbringer vinteren på Tynset.



mere når opp til Michelin i piggkonkurransen. I stedet er det en kinesisk utfordrer, LL GreenMax, som med sitt WinterGrip2 aksler ledertrøya med hele 252 pigger per dekk. LL står for Linglong, som driver varemerket GreenMax. Har den kinesiske produsenten blitt en aktør å regne med, mon tro?

For å slåss om tetplassene må nykommerne kunne måle seg med etablerte premiumdekk som Continental IceContact 3, Pirelli IceZero 2, samt den allerede nevnte mesteren Michelin X-Ice North 4.

NY STANDARD

Piggdekk velges først og fremst for sin evne til å få grep på isete underlag. Men også på barmark har piggdekk sine fordeler.

Takket være piggenes mekaniske grep behøver ikke produsentene å bruke like myk gummi eller like fleksibel ramme-

konstruksjon som på et piggfritt vinterdekk for nordiske forhold. Derfor har piggdekk bedre stabilitet og styrefølelse på barmark. Den stivere konstruksjonen passer ekstra bra for litt tyngre kjøretøy. Piggdekk har også bedre resultater i bremsetestene på våt asfalt enn de nordiske piggfrie dekkene.

Ulempene er åpenbare. Veislitasjen øker. Veistøyen likeså. Disse minuspunktene forsvinner imidlertid på hvite vinterveier som i utgangspunktet er pakket med snø og is.

For den som søker etter best mulig grep på isete vinterveier, finner nøyaktig det hun eller han leter etter i toppdekkene i årets test. To av nykommerne suser rett inn på pallen. Vinneren setter en helt ny standard for kortest mulige bremsestrekninger på glatte isveier.

Og vinneren er ...

AKSELERASJON PÅ SNØ

Skyet, -15 til -19 og -14 til -19

Pirelli	3,97
Nokian	4,07
Nordman	4,09
Michelin	4,11
Goodyear	4,13
Conti	4,15
Linglong	4,17
Nexen	4,17

Akselerasjon 5-35 km/t. Snitt av 12 starter á to testrunder. På snø handler det om dekkmønster, ikke pigger. Pirelli har best startgrep, bak er det jevnt mellom flere.

BREMSING PÅ SNØ

Skyet, -15 til -19 og -14 til -19

Conti	11,16
Goodyear	11,27
Michelin	11,33
Pirelli	11,38
Nokian	11,44
Nexen	11,50
Nordman	11,56
Linglong	11,80

ABS-bremsering fra 35 til 5 km/t, middelverdi av totalt 24 nedbremsinger i to omganger. På snø er det ganske små forskjeller mellom dekkene. Spesielt på den tørre, kalde snøen som vi hadde under denne testdisiplinen. Conti og Goodyear har aller kortest bremsestrekning. Linglong har dårligst grep på snø.

KJØRING PÅ SNØ

Skyet, -1 til -3 og -13 til -16

Conti	79,59
Michelin	80,43
Pirelli	80,51
Nokian	80,56
Goodyear	81,01
Nordman	81,58
Nexen	83,07
Linglong	84,15

Gjennomsnittlig rundetid av totalt seks runder i to omganger. Conti er velbalansert, og gir tidlig varsel til sjåføren før grepet slippes gradvis. Pirelli har høyt grep og er enkel å styre inn i krappe svinger. Verken Michelin, Nokian eller Goodyear kan matche disse.

VINTERDEKKTEST / PIGGDEKK

33

1 2 3 4 5 6 7 8

» Dimensjon: 205/55 R16

	Maksimal poengsum	Goodyear	Michelin	Nokian	Nordman	Pirelli	Continental	Linglong	Nexen
Akselerasjon på is	5	5	5	5	4	3	2	4	1
Bremsing på is	15	15	12	12	12	3	6	12	3
Kjøring på is	15	15	15	12	12	9	9	15	3
Poeng på is	35	35	32	29	28	15	17	31	7
Akselerasjon på snø	5	4	4	4	4	5	4	3	3
Bremsing på snø	10	10	8	8	8	8	10	6	8
Kjøring på snø	10	8	8	8	8	10	10	4	4
Poeng på snø	25	22	20	20	20	23	24	13	15
Bremsing på våt vei	10	8	4	8	8	10	8	6	10
Kjøring på våt vei	5	4	3	4	4	5	4	2	5
Vannplaning	5	4	4	3	3	5	4	2	5
Poeng på våt vei	20	16	11	15	15	20	16	10	20
Bremsing på tørr vei	5	4	5	3	2	5	4	3	4
Kjøring på tørr vei	5	3	4	4	3	5	4	2	4
Poeng på tørr vei	10	7	9	7	5	10	8	5	8
Drivstofforbruk	5	4	4	5	5	4	4	4	4
Støy	5	3	5	3	3	4	4	1	2
Totalt	100	87	81	79	76	76	73	64	56

BREMSING PÅ VÅT VEI

Vekslende, 6-7 grader

Pirelli	32,88
Nexen	33,64
Goodyear	34,28
Nokian	34,31
Nordman	34,69
Continental	34,74
LL Greenmax	34,87
Michelin	35,49

Meter 10 20 30 40

Bremsing fra 80 til 5 km/t. Pirelli bremses best, og også Nexen har kort bremsestrekning. Deretter er det ganske jevnt mellom flere, blant dem Goodyear som viser at det ikke behøver være noen motsetning mellom grep på is og grep på våt asfalt. Michelin sliter mest med feste på dette underlaget.

BREMSING PÅ TØRR VEI

Vekslende, 7-9 grader

Pirelli	28,28
Michelin	28,98
Continental	29,86
Nexen	29,91
Goodyear	30,02
LL Greenmax	30,15
Nokian	30,31
Nordman	30,74

Meter 10 15 20 25 30 35

Bremsing fra 80 til 5 km/t. Akkurat som på våt vei bremses Pirelli best også på tørr asfalt. Michelin håndterer tørt underlag betydelig bedre enn vått. Nokian, Linglong og fremfor alt Nordman har desto lengre stopplengde.

VANNPLANING

Sol, 22-24 grader

Pirelli	71,40
Nexen	70,00
Continental	67,30
Goodyear	67,20
Michelin	66,10
Nordman	65,00
Nokian	64,10
Linglong	63,10

Km/t 10 20 30 40 50 60 70 80

Dette er hastigheten hvor drivhjulet begynner å snurre 15 prosent fortere enn reell fart under akselerasjon i 7 mm dypt vann. Gjennomsnitt av fem akselerasjoner. Pirelli og Nexen har mønster som håndterer dypt vann best. Linglong presterer bare marginalt bedre enn de dårligste «nordiske» piggfrie dekkene.



87

GOODYEAR ULTRA GRIP ARCTIC 2

Antall pigger:	190
Piggutstikk e/innkjoring:	1,1 mm
Piggutstikk e/sno/istest:	1,1 mm
Hardhetsgrad (Shore):	59
Last- og hastighetsindeks:	94T
Vekt:	10,2 kg
Montering:	Rotasjonsretning
Produksjonsland:	Polen
Produksjonsdato:	Uke 31, 2020

Nye UG Arctic 2 setter en ny standard for bremseprestasjoner på is og får toppkarakter i samtlige is-runder.

Også på snø blir det full pott i bremsetesten. Men her lever Goodyear riktignok på sitt gode grep i lengderetningen. Når vi kjører helt på grepgrensen i svingene er det litt vanskelig å balansere og dekket har ikke like bra svinggrep som de beste.

Goodyear presterer på den øverste halvdel av resultatlisten i nesten alle asfaltdisiplinene. Men også her imponerer det mer i på bremsing enn i svingene. Stabiliteten er god, men respons og styrefølelse er noe diffus.

Et jevnt høyt nivå på alle underlag, toppet med det suverene isgrepet, gir en klar testseier til Goodyear.

▲ Isgrep i toppklasse. Bremses bra på alle underlag.

▼ Høy rullemodstand. Ikke det mest kjøreglade dekket.



81

MICHELIN X-ICE NORTH 4

Antall pigger:	250
Piggutstikk e/innkjoring:	1,1 mm
Piggutstikk e/sno/istest:	1,1 mm
Hardhetsgrad (Shore):	54
Last- og hastighetsindeks:	94T
Vekt:	9,9 kg
Montering:	Rotasjonsretning
Produksjonsland:	Russland
Produksjonsdato:	Uke 44, 2020

Etter to testseire på rad blir Michelin nummer to denne gangen. Tidligere har grunnlaget for seieren blitt lagt i is-omgangene. Isgrepet er fortsatt imponerende, men ikke lengre aller best. I likhet med Goodyear er dekkets styrker driv- og bremsegrep i vinterrundene. Det er ikke like villig til å skifte retning.

På asfalt oppviser Michelin god stabilitet og bra styrefølelse, men også her reagerer det litt sleipt og upresist i unnamøver-testen.

Lydnivået er det behageligste av alle i testen. Dette er et stille piggdekk.

Bremselengden på tørr vei er forbløffende kort. Derimot imponerer ikke grepet på våt asfalt.

God komfort med høyt vintergrep resulterer i en andreplass.

▲ Bra vintergrep og god stabilitet på tørr vei.

▼ Grep på våt asfalt.



79

NOKIAN HAKKAPELIITTA 10

Antall pigger:	220
Piggutstikk e/innkjoring:	1,0 mm
Piggutstikk e/sno/istest:	1,9 mm
Hardhetsgrad (Shore):	54
Last- og hastighetsindeks:	4T
Vekt:	9,3 kg
Montering:	Rotasjonsretning
Produksjonsland:	Finland
Produksjonsdato:	Uke 1, 2021

Nokians nye piggdekk presterer som ventet bra i vinterdisiplinene. Sammenliknet med sin forgjenger virker Nokian å ha prioritert opp bremseegenskapene. Men det er ikke alltid like smidig inn i svingene eller like velbalansert i krappe svinger som før. Men veigrepet er tross alt stadig på et høyt nivå.

Nokian har også et bra feste på våte veier, selv om det vannplaner relativt tidlig.

På tørr vei er 10'ern mer stabil enn sine forgjengere, med mer linjær styrefølelse enn før. Lydkomforten har også blitt bedre, selv om den stadig ikke er helt i toppsjiktet.

Fullt vinterfokus og forbedrede barmarkkvaliteter gir en imponerende helhet. Det holder til en tredjeplass.

▲ Bra balanse mellom is/snøgrep og på våt asfalt.

▼ Nye lengre bremselengde på tørr vei. Vannplaning.



76

NORDMAN 8

Antall pigger:	190
Piggutstikk e/innkjoring:	1,1 mm
Piggutstikk e/sno/istest:	1,1 mm
Hardhetsgrad (Shore):	56
Last- og hastighetsindeks:	94T
Vekt:	9,2 kg
Montering:	Rotasjonsretning
Produksjonsland:	Russland
Produksjonsdato:	Uke 51, 2020

På en delt fjerdeplass finner vi Nordman. Basert på Hakkapeliitta 8 oppviser det nye Nordmandekket fine vinteregenskaper med korte bremselengder på både snø og is. Det er også kvikt å styre inn i svingene med bra svinggrep og nøytral balanse. Grepnivået er et lite hakk under Nokian, men ikke mer enn at de ofte klarer samme karakter.

Nordman 8 har forbedret barmarkegenskapene kraftig sammenliknet med sine forgjengere. Men Nokian oppviser en bedre balanse mellom vintergrep og asfaltegenskaper. Nordman har dårligere stabilitet på tørt underlag, mer diffus styrefølelse og høyere støynivå.

Totalt sett et bra vinterdekk, men ikke helt på nivå med de aller beste.

▲ Bra vintergrep og lett kjørt på grepgrensen.

▼ Brems på våt vei. Styrefølelse på tørt.



76

PIRELLI ICE ZERO 2

Antall pigger: 190
Piggutstikk e/innkjøring: 0,9 mm
Piggutstikk e/sno/istest: 1,0 mm
Hardhetsgrad (Shore): 56
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,8 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Russland
Produksjonsdato: Uke 5, 2021

Pirelli fjorårsnyhet IceZero 2 kniper en delt fjerdeplass sammen med Nordman 8. Men måten de samler poeng på kunne ikke vært mer forskjellig. Mens Nordman prioriterer snø- og isgrep, oppviser IceZero segmentets beste egenskaper på barmark. På både vått og tørt underlag har Pirelli de klart korteste bremsestreknin-gene og de mest velbalanserte kjøreegenskapene. Dertil har IceZero 2 høy motstandskraft mot vannplaning.

Den kjøreglade karakteren holder seg også i vinterrundene. Best trives Pirelli på snø, der det er velbalansert i svingene. Dessverre ligger isgrepet langt etter de beste.

Dette er dekket for den som leter etter piggdekket med best barmarkstabilitet.

▲ Klasseledende bar-mark-egenskaper. Høy kjøreglede.

▼ Dårlig grep på is.



73

CONTINENTAL ICECONTACT 3

Antall pigger: 190
Piggutstikk e/innkjøring: 0,9 mm
Piggutstikk e/sno/istest: 0,9 mm
Hardhetsgrad (Shore): 61
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,9 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Tyskland
Produksjonsdato: Uke 5, 2021

Continental er årets skuffelse. Nå kommer dekket med vanlige aluminiumspigger etter et mislykket forsøk med pigger med gummikropp for to vintre siden.

I fjor presterte dekket middel-mådig på is. I år noterer vi et helt uvanlig lavt piggutstikk og IC3 klarer overhodet ikke hevde seg i rundene med is. Grepet er rett og slett for dårlig.

Desto bedre går det på snø.

Fremfor alt kjenner vi igjen Continentals trygge karakter i svingene. Det slipper grepet langsomt og med tydelig forvar-sel. Denne lett kjørte opptreden går igjen på alle underlag. Ingen andre dekk er like enkle å håndtere i en krisesituasjon.

Men poengtapet i is-disipli-nene betyr at det bare blir en 6. plass i testen.

▲ Trygt og lett kjørt under press. Bra grep på snø.

▼ Dårlig grep på is.



64

LL GREENMAX WINTERGRIP 2

Antall pigger: 252
Piggutstikk e/innkjøring: 1,2 mm
Piggutstikk e/sno/istest: 1,2 mm
Hardhetsgrad (Shore): 59
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,9 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Kina
Produksjonsdato: Uke 37, 2020

Andre generasjon WinterGrip fra Linglongs merkevare GreenMax slår til med flest pigger av alle i testen, hele 252 stykker på hvert dekk. Det forteller hva som har hatt prioritet i utviklingsarbei-det. Den kinesiske prispresseren presterer da også over forventet nivå i is-disiplinene. Bremsestre-kningen matcher de aller beste.

Mer imponerende er at det beholder sitt fine is-grep i svin-gene. Men så er det slutt på de gode nyhetene. Grepnivået på øvrige underlag er klart dårligere. På barmark er støynivået sje-nerende høyt. Grepet på våt vei imponerer ikke, og det har størst problem med vannplaning av alle dekkene i testen.

Dette er et lavprisindekk som har prioritert vintergrep. Og ingen ting annet.

▲ Bra grep på is.

▼ Dårligere feste på snø og barmark. Vannplaning.



56

NEXEN WINGUARD WINSPIKE 3

Antall pigger: 192
Piggutstikk e/innkjøring: 0,8 mm
Piggutstikk e/sno/istest: 0,8 mm
Hardhetsgrad (Shore): 60
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,9 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Korea
Produksjonsdato: Uke 51, 2020

Nexens nyutviklede piggdekk skuffer oss stort.

Det er håpløst bak konkur-rentene i is-testene. I svingene slipper det tidlig og alltid med bakpartiet først, noe som re-sulterer i en sladd som både er uønsket og vanskelig å kontrol-lere. Et piggdekk for skandina-visk vinterføre må klare bedre enn dette!

På snø er det derimot frem-partiet på bilen som lider under dårlig grep og dekket vil helst gå rett frem i svingene, spesielt ved gasspådrag.

Nexen tar en viss revansje på barmark. Spesielt på våt asfalt, med bra bremselengder og høyt svinggrep.

Høyt støynivå med tydelig resonnanslyd bare befester en allerede klar sisteplass.

▲ Korte bremselengder på barmark. Klarer våt vei bra.

▼ Verdiløst feste på is. D årlig svinggrep på snø.

FORTSATT INGEN SOM KAN TRUE DE BESTE

Vi har testet sju piggfrie vinterdekk for nordisk føre i ulike prisklasser, pluss et kontinentalt alternativ. Hvor stor er egentlig forskjellen mellom de ulike dekkalternativene? Vi sammenlikner på vått, tørt, snø og is.

Mørke skyer ruver i horisonten. Værvarselet på telefonen gir både tvil og forhåpning. Vår testuke i Gislaved i svenske

Småland hadde så langt budt på stadige regnskyl. Med betydelige anstrengelser hadde vi likevel klart å prikke inn de ulike testøvelsene i takt med værforholdene, slik at alle bilene fikk like værforhold.

På den andre reservedagen gjenstod bare bremsetesten på tørr asfalt. Skulle vi få på plass de siste måleresultatene, måtte det skje nå.

Da vi bare har to dekk igjen å teste kan vi med det blotte øyet se regnet sile ned like ved. Stressnivået stiger ...

Neste mulighet til å få komme inn den enkle, men svært funksjonelle testbanen i skogen – rett bak den tidligere dekkfabrikken – er ikke før om noen uker. Men da kan det være altfor varmt i været.

Værforholdene er alfa og omega når det handler om dekk.

Spesielt vinterdekk.

FÅ NYHETER

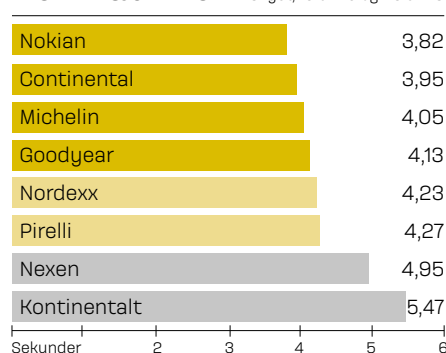
Det gjelder ikke bare for oss som gjør produkttester. En nordisk vinter stiller de tøffest tenkelige kravene til hverdagsbilisters dekk. Formel 1 er som barnelek i sammenligning. På racerbanen handler det om maksimalt feste og passelig varighet. Regner det, så bytter man.

I Oslo, på Røros og i Narvik skal samme dekk gi sikre veiegenskaper på vått og tørt underlag, på snø og blank is, i plussgrader og i minusgrader.

De fleste norske bilister velger å kjøre på nordiske dekk uten pigger, ofte også kalt friksjonsdekk. Til vinterens test er det ikke kommet noen store nyheter i denne kategorien, så vi har velkjente modellnavn fra Continental, Goodyear, Nokian, Michelin og Pirelli med denne gang. Også Nexens bidrag er kjent fra forrige test, men etter kritikk for dårlig

AKSELERASJON PÅ IS

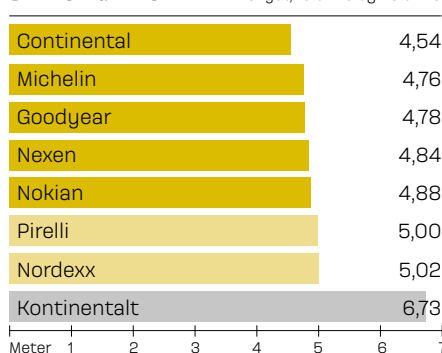
Skyet, -9 til -10 og -15 til -18



Akselerasjon fra 5 til 15 km/t. Et snitt av to runder á 12 akselerasjoner pr dekk. Best grep hos Conti og Nokian, mens Nexen har problemer med grepet i starten. Det kontinentale dekket er ikke i nærheten av det festet på is som de sju andre har.

BREMSING PÅ IS

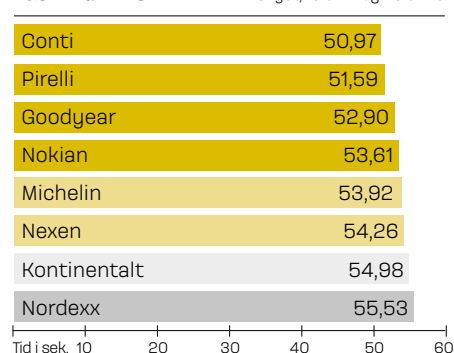
Skyet, -9 til -10 og -15 til -18



ABS-bremser fra 15 til 5 km/t, middelverdi av totalt 24 nedbremsinger i to omganger. Conti har korteste bremsestrekning. Pirelli og Nordexx er langt unna i denne disiplinen, enda de er langt bedre enn det kontinentale dekket.

KJØRING PÅ IS

Skyet, -3 til -4 og -13 til -15



Rundetid på isbane, snitt av tre runden i to omganger. Conti har best svinggrep, mens også Pirelli imponerer. Goodyear og Nokian taper tid i lave minusgrader med tørr is. Med Nexen er det omvendt: Jo kaldere, jo bedre. Nordexx slipper festet plutselig. Det kontinentale vinterdekket er betydelig mer lettkontrollert.



AKSELERASJON PÅ SNØ

Skyet, -1 til -5 og -7 til -8

Pirelli	4,04
Michelin	4,08
Continental	4,08
Goodyear	4,08
Nordexx	4,12
Nexen	4,12
Nokian	4,16
Kontinentalt	4,25

Akselerasjon 5-35 km/t. Snitt av 12 starter å to testrunder. Friksjonsdekket trives best på snø og det er ingen store variasjoner mellom dekkene konstruert for nordiske forhold. Pirelli aller raskest.

BREMSING PÅ SNØ

Skyet, -1 til -5 og -7 til -8

Pirelli	10,73
Continental	10,83
Michelin	10,94
Nokian	11,16
Goodyear	11,16
Nordexx	11,39
Nexen	11,39
Kontinentalt	11,63

ABS-bremsing fra 35 til 5 km/t, middelverdi av totalt 24 nedbremsinger i to omganger. Heller ikke i denne disiplinen er det store forskjeller, igjen er Pirelli best, mens det kontinentale har noe lengre bremsestrekning.

KJØRING PÅ SNØ

Skyet, -18 til -20 og -3 til -7

Conti	79,51
Pirelli	79,62
Nokian	80,03
Michelin	81,05
Goodyear	81,07
Nexen	81,16
Nordexx	81,30
Kontinentalt	82,34

Gjennomsnittlig rundetid av totalt seks runder i to omganger. Conti, Pirelli og Nokian har alle velbalanserte kjøreegenskaper. Nordexx mistet grepet plutselig og Nexen er litt uvillig å styre i svingene. Det kontinentale dekket har dårligere grep, men er lettjørt helt til grepsgrensen. e.

SLIK TESTET VI

» Is- og snøtestene er gjennomført på nattetid på testbane utenfor Älvsbyn i Sverige, i midten av mars 2021.

» Testbilene var VW Golf VII. De elektroniske hjelpesystemene ABS og antisladd var innkoblet, med antisladdsystemet i sportsmodus for å tillate litt mer hjulspinn og sladd-vinkel for å forsterke dekkens karakter, samt å gi bedre flyt i kjøringen.

» I brems- og akselerasjonstestene startet og sluttet målingene ved 5 km/t, for å minimere feilmarginer som kunne skapes av bilens egen teknikk (ABS og antispinn).

» Testene på tørr og våt asfalt (ikke vannplaning og forbruk) ble gjort en testbane i Gislaved i Sverige i begynnelsen av mai, nå med Seat Leon ST som testbiler.

» Drivstofforbruk ble målt på en oval utenfor Tammerfors i Finland, i konstant fart 60 km/t med en VW Golf GTI. Der ble også vannplaningstesten utført.

» Ved samtlige testdisipliner justeres resultatene mot spesielle referansedekk som ikke er med i selve testen, men som anvendes flittig for å se hvordan grepnivået endres over tid.



Dekkenes poeng i de enkelte disiplinene gir viktig veiledning for å finne dekket som passer din vinter best.

stabilitet, egenskapene på tørr vei og lang bremselengde på asfalt, har sørkoreanerne allerede gjort en oppdatering.

Nordexx fra danske NDI representerer budsjettsegmentet – og viser hva man må forsake hvis man velger lavprisindekk fremfor premium.

INGEN IS-PRIORITET

Testens åttende dekk er av en helt annen type, et kontinentalt friksjonsdekk. Til forskjell fra de nordiske er dette utviklet for mellomeuropeiske vinterforhold, med mye regn og noen få plussgrader – og bare sjeldne innslag av snø. Isgrep er ikke prioritert.

Men med tanke på stadig varmere vintre også på våre breddegrader, har vi tatt med nyheten Continental TS870 for å belyse fordeler og ulemper mellom de ulike dekktypene.

For det er forskjeller.

Det er derfor vi tar vinterdekkene gjennom 14 testrunder på fire forskjellige underlag: Våt og tørr vei, på snø og på is.

Det finnes ikke noe universalprodukt som er best på alt. Dekkenes poeng i de enkelte disiplinene gir viktig veiledning for å finne dekket som passer din vinter best.

Og vær ekstra oppmerksom på dine dekkssvake sider. Det er en viktig kunnskap å ta med seg bak rattet, at du ikke alltid kan holde samme fart som bilen foran på det islagte underlaget, eller når regnet høljer ned. Denne bilisten har sannsynligvis valgt helt andre dekk enn deg.

HOLLYWOOD

Blikket flakker opp mot skyene over Gislaved igjen, før vi gir gass i testbilen igjen. Et titalls sekunder senere høres lyden fra ABS-bremsene som tar tak. Bilbeltet spenner hardt mot brystet.

Som i et klisjefylt Hollywood-manus smeller de første regndråpene mot frontruta i samme sekund som testens aller, aller siste måleverdi skrives ned på arket.

Puh!

Det ble en ferdig test til slutt ...

BREMSING PÅ VÅT VEI

Duggregn, 6-7 grader

Kontinentalt	28,64
Goodyear	32,93
Nokian	34,27
Continental	35,40
Pirelli	35,60
Nexen	35,92
Nordexx	36,77
Michelin	37,09

Bremsing fra 80 til 5 km/t. Det kontinentale dekket er i en klasse for seg. I den «nordiske klassen» overbeviser Goodyear-dekket, som er klart bedre enn de øvrige. Nexen er noe forbedret fra tidligere, mens Michelin henger etter på våt asfalt.

BREMSING PÅ TØRR VEI

Skyet, 6-7 grader

Kontinentalt	26,61
Goodyear	28,16
Pirelli	28,35
Conti	28,90
Michelin	29,06
Nexen	29,07
Nokian	29,51
Nordexx	29,88

Bremsing fra 80 til 5 km/t. Alle unntatt Nexen oppnår et godkjent resultat på tørr asfalt. Bridgestone har best grep med sin myke gummi, fulgt av Goodyear og Continental. Firemax og Michelin trenger ytterligere stopplengde, henholdsvis en og to meter.

VANNPLANING

Skyet, 8-10 grader

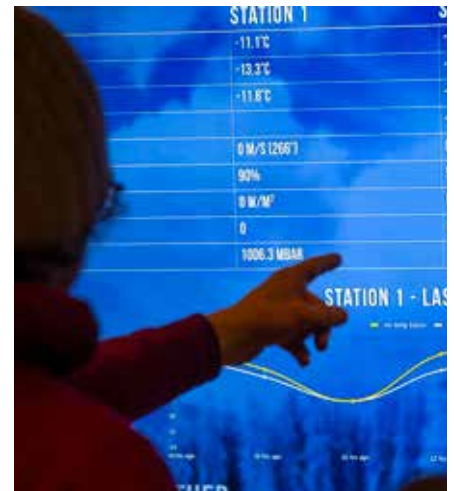
Kontinentalt	87,90
Goodyear	68,30
Nexen	66,00
Nordexx	64,40
Pirelli	63,00
Michelin	62,50
Continental	62,40
Nokian	62,00

Dette er hastigheten hvor drivhjulene begynner å snurre 15 prosent fortere enn reell fart under akselerasjon i 6 mm dypt vann. Gjennomsnitt av fem akselerasjoner. Dette er akilleshælen for de nordiske, sammenliknet med kontinentale dekk – som er i en helt egen klasse. Goodyear er beste av de nordiske.

1 2 3 4 5 6 7 8

» Dimensjon: 205/55 R16

	Maksimal poengsum	Continental	Goodyear	Pirelli	Nokian	Michelin	Nexen	TS870	Nordexx
Akselerasjon på is	5	5	4	3	5	4	1	1	3
Bremsing på is	15	15	12	9	12	12	12	3	9
Kjøring på is	15	15	12	15	12	9	9	6	3
Poeng på is	35	35	28	27	29	25	22	10	15
Akselerasjon på snø	5	5	5	5	4	5	4	3	4
Bremsing på snø	10	10	8	10	8	10	8	6	8
Kjøring på snø	10	10	6	10	10	8	4	6	4
Poeng på snø	25	25	19	25	22	23	16	15	16
Bremsing på våt vei	10	8	10	8	8	4	6	10	4
Kjøring på våt vei	5	4	5	4	4	3	3	5	2
Vannplaning	5	3	5	3	3	3	4	5	4
Poeng på våt vei	20	15	20	15	15	10	13	20	10
Bremsing på tørr vei	5	4	5	5	4	4	4	5	3
Kjøring på tørr vei	5	3	5	5	3	4	2	5	1
Poeng på tørr vei	10	7	10	10	7	8	6	10	4
Drivstofforbruk	5	4	4	4	5	4	3	3	4
Støy	5	5	4	3	2	3	4	3	1
Totalt	100	91	85	84	80	73	64	61	50



Hastighetsindeks: H = 210 km/t, T = 190 km/t, R = 170 km/t.



91

CONTINENTAL VIKING CONTACT 7

Hardhetgrad (Shore): 51
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,5 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Tyskland
Produksjonsdato: Uke 44, 2020

VC7 er dekket for den som vil ha maksimalt feste på is og snø uten å kjøre med pigger. Continental får full pott i disse vinterdisiplinene, og imponerer aller mest med sin lettjørthet når bilen er under press. Dekket slipper grepet progressivt med bra forvarsling, og er et dekk som klarer de største styreutslagene på glatta uten å miste festen.

Denne forutsigbare oppførselen går igjen på asfalt. Til tross for at det er et uvanlig mykt dekk med høyt fokus på vinteregenskapene, har VC7 godkjent stabilitet og bra styrefølelse. Bremselengdene på våt og tørr asfalt er ikke best, men godkjent.

Det tette dekkmonsteret fungerer dårligere mot vannplaning, men det gir lav støy.

Jevnt, høyt nivå og sikre kjøreegenskaper gir til slutt totalseieren.

▲ Best vintergrep. Rolig under press på alle underlag. Stille

▼ Vannplaning.



85

GOODYEAR ULTRA GRIP ICE2

Hardhetsgrad (Shore): 58
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 8,6 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Polen
Produksjonsdato: Uke 40, 2020

Goodyears piggfrie alternativ utmerker seg som det beste piggfrie nordiske dekket på våt vei, et underlag som vanligvis er denne dekk-kategoriens akilleshæl.

Det presterer også toppresultat når veien er tørr.

Til tross for at det er aller best i asfaltrundene, så har Goodyear korte bremserekninger også på snø og is. Det er imidlertid noe krevende i svingene på vinterlig underlag. Grepet kan forsvinne relativt plutselig, og det veksler litt forunderlig mellom over- og understyring.

Totalt sett er Ultra Grip Ice2 det beste alternativet for den som funderer på å velge et kontinentalt vinterdekk, men som likevel vil ha bra feste på is.

Slik blir det et bra valg for den som for det meste kjører på bar vei, men som likefullt reiser til snørike trakter av og til.

▲ Best av de nordiske på barmark – på vått som på tørt.

▼ Opptrer noe nervøst på grepgrensen på snø og is.



84

PIRELLI ICEZERO FR

Hardhetsgrad (Shore): 56
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 9,4 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Russland
Produksjonsdato: Uke 46, 2020

Det italienske dekket oppviser en uvanlig bra avveining mellom et godt vintergrep og høy sikkerhet på barmark.

Det er gjennomgående et av de mest kjøreglade dekkene, uansett underlag, med en velbalansert karakter og fin styrefølelse.

Det har heller ikke så tydelig understyring som mange andre av de nordiske, piggfrie dekkene.

Pirelli-dekket har også relativt korte bremserekninger på både tørr og våt vei, dekktypen tatt i betraktning.

Selv om IceZero FR har høyt swinggrep, med en lettkontrollert opptreden på både is og snø, så er bremserekningen på is lengre enn for de øvrige premiumdekkene. Støymessig er det også relativt følsomt for underlaget.

Men finfine kjøreegenskaper – på alle underlag – gir samlet en velfortjent tredje plass.

▲ Fin kjørefølelse på alle underlag.

▼ Noe lengre bremselengde på is enn de andre. Vannplaning.



80

NOKIAN HAKKAPELIITTA R3

Hardhetgrad (Shore): 55
Last- og hastighetsindeks: 94T
Vekt: 8,3 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Finland
Produksjonsdato: Uke 33, 2020

Den finske vinterspesialisten Nokian havner denne gangen så vidt utenfor seierspallen.

Dekket plukker mange poeng i de typiske vinterdisiplinene, der det opptrer lekent i svingene med kvikkere kjøreegenskaper på både snø og is enn det som er vanlig for denne dekktypen.

Men greprikket er et ørlite hakk svakere enn de aller beste.

Det samme går igjen på våt vei, der Nokian har korte bremselengder og bra grep. Derimot har dekket, som så mange andre, problemer med vannplaning.

På tørr vei har Nokian lavest rullemotstand og det klarer unnamanøvrene bra, men dekket har en ulinjær styrefølelse som trekker ned karakteren.

Støymessig plages R3 med litt irriterende frekvenser som høres tydelig ved visse hastigheter.

Totalt en fjerdeplass – rett utenfor topp tre.

▲ Høyt vintergrep og fine kjøreegenskaper på snø og is.

▼ Vannplaning, styrefølelse på barmark, støy.



73

MICHELIN X-ICE SNOW

Hardhetsgrad (Shore): 57
Last- og hastighetsindeks: 94H
Vekt: 10,3 kg
Montering: Rotasjonsretning
Produksjonsland: Kina
Produksjonsdato: Uke 31, 2020

Som så ofte ellers med Michelin's hverdagsprodukter, har den franske produsenten prioritert bremseprestasjonene fremfor høyt sidegrep.

På både snø og is oppviser X-Ice Snow forbillende korte bremsestrekninger og bra drivgrep. Men det er desto mer uvillig å styre i svingene, med en påtagelig understyrt balanse – og det liker ikke raske rattbevegelser.

På tørr vei er Michelin et av de mest stabile piggfrie dekkene, med en relativt linjær styrefølelse.

Dessverre presterer det dårligere på våt asfalt, med både lang bremselengde og dårlig svinggrep. I likhet med mange andre er motstandskraften mot vannplaning dårlig.

Noe høyere veistøy bidrar til at det blir en femteplass totalt.

▲ Korte bremselengder på snø og is. God stabilitet på tørr vei.

▼ Noe svakere svinggrep enn de andre. Lang stoppstrekning på våt vei.



64

NEXEN WINGUARD ICE PLUS WH43

Hardhetsgrad (Shore): 57
Hastighet: 96
Lasteindeks: T (190 km/t)
Produksjonsland: Sør-Korea
Produksjonsdato: Uke 49, 2019

Nexens nye piggfrie dekk viser at det sørkoreanske merket er på rask fremmarsj. Det overrasker med å prestere helt på topp på akselerasjon og brems på både snø og is. Bremsestrekningen på is er faktisk overlegent best!

Svinggrepet er litt svakere, med tydelig understyring, men dermed får bilen også en stabil bakpart. Bare Nokian og Continental scorer flere poeng på snø og is. Dessverre kommer disse resultatene på bekostning av prestasjonene på asfalt. På tørr føre har dekket en diffus, ujevn styrefølelse, dårligere stabilitet og lang bremsestrekning. På våt asfalt begynner bilen lett å sladde når bakpartiet først mister grepet.

Alt i alt blir Nexen beste nykommer, med en hederlig 5. plass, ett poeng foran Michelin.

▲ Har generelt bra feste på vinterunderlag. Lite veistøy.

▼ Lange bremsestrekninger og dårlig stabilitet på tørr asfalt.



61

CONTINENTAL TS870 KONTINENTALT VINTERDEKK

Hardhetsgrad (Shore): 67
Last- og hastighetsindeks: 91H
Vekt: 8,1 kg
Montering: Inn-/utside
Produksjonsland: Tyskland
Produksjonsdato: Uke 48, 2020

Det nye TS870 fra Continental får dokumentere hvordan den nyeste generasjonen kontinentale vinterdekk står seg mot de nordiske produktene.

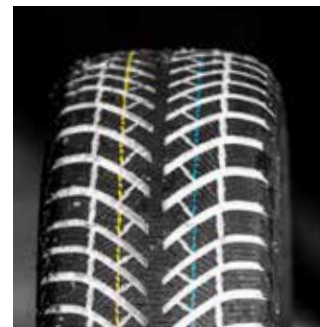
Som forventet er TS870 totalt overlegent på barmark. At dekktypen er utviklet for regnvåte vintre viser seg ved skyhøy motstandskraft mot vannplaning – bedre enn et sommerdekk. Kjøresikkerheten og styrefølelsen er også i en klasse for seg. TS870 klarer seg også ganske brukbart på snø.

Derimot viser det seg fort at dekktypen ikke er tilpasset for islagte underlag, med urovekkende lange bremselengder når den våte veien fryser til.

God kommunikasjon på grep grensen gjør at dette premium-dekket likevel er mer lettkjørt enn et dårlig nordisk alternativ.

▲ Vannplaning. Barmarksegenskapene.

▼ Bremselengde på is. Noe mer støy enn de nordiske.



50

NORDEXX WINTERSAFE ICE

Hardhetsgrad (Shore): 56
Last- og hastighetsindeks: 91T
Vekt: 9,1 kg
Montering: Inn-/utside
Produksjonsland: Kina
Produksjonsdato: Uke 23, 2020

Nordexx er et budsjettdekk utviklet av den store danske dekkimportøren NDI og produseres i Kina.

Til tross for den nordiske koblingen er WinterSafe årets store skuffelse – med en ussel opptreden når veien svinger.

Både på snø og fremfor alt på is, har Nordexx et lavere sidegrep enn de øvrige.

Verre er det at det mister grepet plutselig, helt uten forvarsel, og slik raskt setter sjåføren i problematiske situasjoner.

Den uforutsigbare og plutselige oppførselen går igjen på våt asfalt og ved unnamanøver-testen på tørr underlag.

Dertil er lydkomforten den dårligste vi har opplevd av et piggfritt dekk, med en høy buldring fra mønsteret.

Unngå dette dekket!

▲ Passelig bra mot vannplaning.

▼ Vanskelig å håndtere på grep grensen, forstyrrende veistøy i svinger.