

PIGGDEKK:

Nokian Hakkapeliitta 9 SUV
Continental IceContact 2 SUV
Michelin Latitude X-Ice North 2+
Goodyear Ultragrip Ice Arctic SUV 4x4
Yokohama IceGuard IG 55

PIGGFRIE:

Nokian Hakkapeliitta R3 SUV
Bridgestone Blizzak DM-V2
Continental ContiVikingContact 6 SUV
Michelin Latitude X-Ice Xi2
Yokohama IceGuard IG 51V
Maxxis Presa SUV SS-01

PIGGFRIE CE VINTERDEKK:

Hankook Winter I*cept Evo2 SUV
Vredestein Wintrac Xtreme S

VI TESTER 13 VINTERDEKK TIL DIN SUV

Valg av riktig vinterdekk er komplisert. Har du en stor og tung SUV er det enda mer krevende å finne de dekkene som passer best til denne biltypen, og de egenskapene du er ute etter. Du har flere valgmuligheter, men det er store forskjeller på den sikkerheten de ulike dekkmerkene gir deg.

Tekst: Sven Furuly | Foto: Ville-Veikko Heinonen og Sven Furuly





Testbilen er en Porsche Cayenne Diesel, og vi kan glede oss over bilens fine kjøreegenskaper på den snødekte testbanen med de beste vinterdekkene. Men forskjellene er store.

På isen tester vi dekkets balanse, styreevnen og sidegrep.

Det krever en lett fot på gasspedalen og fine fingerfølelser i rattgrepet.

dekkproduksjon består fortsatt av en stor andel håndarbeid, og dekk som skal tåle høy vekt, ha en gummiblanding som gir de beste egenskapene over et bredt temperaturspenn, samt god slitestyrke for bilen med en egenvekt opp mot to tonn, kan aldri bli rimelige. For å finne ut om det er en sammenheng mellom pris og ytelse har vi denne gangen valgt å teste ut 13 dekk i dimensjon 275/45 R20 XL for å finne det sikreste og beste dekket til din SUV.

Sett i lys av prisen på en Audi Q7, en BMW X5, en Mercedes GLE, en Porsche Cayenne, Volvo XC90, eller en stor elbil som Tesla X, er det å velge det aller beste vinterdekket en liten kostnad. Selv når du går ned i de noe mindre SUV-klassene, og kjører på vinterdekk i 18" og 17" dimensjoner på bilmodeller som f.eks Mazda CX5, Toyota Rav4 eller VW Tiguan, er det de spesielle SUV-dekkene som gjelder. Dessverre finnes det en rekke myter om SUV og vinterdekk. En av disse er at det er: "Det er best å bruke piggedekk fordi SUV'ene er så store og tunge". Det samme argumentet møter vi også til stadighet når det gjelder elbiler, uten noen begrunnelse. En annen uttalelse vi til stadighet møter er: "Bilen er godkjent fra fabrikk med et kontinentalt vinterdekk, så jeg velger å følge den anbefalingen". Slike kategoriske uttalelser er feil.

Det kalde klimaet her opp i

nord stiller andre utfordringer til dekkene enn i mer sentrale deler av Europa. Mer snø, i tillegg til mer kulde og is, er bakgrunnen for at dekkfabrikantene har utviklet spesielle vinterdekk for vårt klima. Disse har fått betegnelsen "nordiske" vinterdekk og skiller seg fra de såkalte "kontinentale" dekkene ved at de har en skarpere skulder (overgangen mellom dekkets bane og sideveggen) for å bite bedre på is og snø, og de har en gummiblanding som gjør at dekket beholder sin smidighet i bitende kulde. Kontinentale vinterdekk har en rundere skulder og en gummiblanding beregnet på våt veibane og middels temperaturer. I tillegg benyttes disse dekkene ofte i høyere hastigheter enn det som er normalt på nordiske

vinterveier. Dermed blir det viktig for dekkprodusenten å ta med seg noen av sommerdekkets egenskaper inn i disse vinterdekkene.

Dekkutvikling handler om å balansere de ulike egenskapene vi er ute etter på en best mulig måte. Er det sannsynlig at et vinterdekk påmontert en Porsche Cayenne, og som skal levere gode kjøreegenskaper i høye hastigheter på Autobahn, også kan by på maksimalt veigrep når store snøfall skaper krevende kjøreforhold i lav fart på norske fjellveier? Dette er noe av det våre tester skal avsløre. Resultatene fra de ulike disiplinene presenteres i hele 28 tabeller*. Ved første øyekast kan det synes som om forskjellene på de testede dekkene er små. Noen centimeter forskjell i bremselengde, et sekund raskere tid rundt en bane, litt

mindre rullemotstand, og dermed litt lavere drivstofforbruk betyr bare noe for spesielt interesserte, tenker du kanskje. Nei... langt i fra! En halvmetre kortere bremsestrekning på is ved 30 km/t (som i vår test), vokser til mange, mange meter når hastigheten øker til 100 km/t. Og noen sekunder forskjell i rundetider er også forskjellen på hvordan et dekk oppfører seg på svinget vintervei under krevende forhold. Og det er kanskje nettopp på dette området de største forskjellene ligger.

Hvilke egenskaper er det som er viktige for deg? Noen av de nordiske vinterdekkene har spesielt gode egenskaper på is, andre yter sitt aller beste på våt asfalt. Dermed blir dekkvalget et spørsmål om lokale kjøreforhold og klimaet i ditt nærmiljø dersom bilen ikke

PIGGDEKK

BREMSING PÅ IS

DEKK	MW	LENGDE (m)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	18,47	100,00	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	20,58	91,6	8,5
Michelin X-Ice North 2+	W2117	19,80	97,2	9,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	21,15	87,3	8,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	25,23	79,3	7,0

KJØREEGENSKAPER (HANDLING) PÅ SNØBANE

DEKK	MW	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	100,0	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	100,0	10,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	100,0	10,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	95,0	9,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	90,0	8,0

KJØREEGENSKAPER (HANDLING) PÅ BANE TØRR ASFALT

DEKK	MW	S/F/U/B*	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	6,0/6,0/6,0/6,0	100,0	9,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	7,0/7,0/7,0/7,0	116,6	10,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	6,5/6,5/5,5/5,5	100,0	9,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	5,5/5,5/5,5/5,0	89,6	8,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	5,0/5,0/5,0/5,0	83,3	7,5

*se forklaring under "Slik tester vi"

AKSELERASJON PÅ IS

DEKK	MW	TID (sek)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	4,78	100,00	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	4,98	97,50	9,5
Michelin X-Ice North 2+	W2117	5,31	93,10	8,5
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	5,81	86,50	8,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	6,47	78,90	7,0

BREMSING PÅ VÅT ASFALT

DEKK	MW	LENGDE (m)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	36,52	100,00	8,5
Continental IceContact 2 SUV	W3316	36,87	99,70	8,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	36,51	100,20	9,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	35,21	103,50	10,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	38,94	93,20	6,5

GREP PÅ ISBANE, SAMLET

DEKK	MW	TID (min)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	1:29:45	100,00	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	1:31:43	97,80	9,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	1:32:84	96,30	8,5
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	1:35:75	93,40	7,5
Yokohama IceGuard IG55	W2616	1:36:97	92,20	7,0

GREP PÅ BANE, VÅT ASFALT SAMLET

DEKK	MW	TID (min)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	00:41:55	100,0	8,5
Continental IceContact 2 SUV	W3316	00:41:40	100,4	9,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	00:41:75	99,5	8,5
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	00:40:85	101,7	10,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	00:43:53	95,5	7,5

KJØREEGENSKAPER (HANDLING) PÅ ISBANE

DEKK	MW	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	100,0	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	98,0	9,5
Michelin X-Ice North 2+	W2117	98,0	9,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	95,0	8,5
Yokohama IceGuard IG55	W2616	90,0	8,0

KJØREEGENSKAPER (HANDLING) PÅ VÅT ASFALT

DEKK	MW	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	100,0	9,5
Continental IceContact 2 SUV	W3316	100,0	9,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	99,0	9,5
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	102,0	10,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	90,0	9,0

GREP PÅ SNØBANE, SAMLET

DEKK	MW	TID (min)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	1:36:18	100,0	9,5
Continental IceContact 2 SUV	W3316	1:37:55	98,6	9,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	1:35:50	100,7	10,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	1:37:53	98,6	9,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	1:38:58	97,5	8,5

BREMSING PÅ TØRR ASFALT

DEKK	MW	LENGDE (m)	INDEKS	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	32,34	100,00	9,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	32,68	99,00	8,5
Michelin X-Ice North 2+	W2117	32,09	100,90	9,5
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	31,51	102,80	10,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	33,27	97,40	7,5

RULLEMOTSTAND

DEKK	MW	VEKT (kg)	RRC*	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	15,96	7,32	10,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	16,98	7,72	9,5
Michelin X-Ice North 2+	W2117	16,20	9,30	8,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	16,80	7,78	9,0
Yokohama IceGuard IG55	W2616	16,42	7,72	9,5

STØYBILDE, SUBJEKTIVT VURDERT

DEKK	MW	POENG
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	7,0
Continental IceContact 2 SUV	W3316	6,0
Michelin X-Ice North 2+	W2117	5,0
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	4,5
Yokohama IceGuard IG55	W2616	4,0

SHORE HARDNESS

STIVHETEN I DEKKETS GUMMIØVERFLATE. 60 A = TYPISK VERDI FOR BILDEKK, *SE FORKLARING

DEKK	MW	VERDI
Nokian Hakkapeliitta 9 SUV	W3817	61
Continental IceContact 2 SUV	W3316	62
Michelin X-Ice North 2+	W2117	58
Goodyear Ultra Grip Ice Arctic SUV	W3816	64
Yokohama IceGuard IG55	W2616	60



*Rolling Resistance Coefficient




Veigrep på våt og tørr veibane er også områder et godt vinterdekk må beherske. Styreevne og reaksjoner når dekket mister veigrepet er svært ulikt for de tretten test-dekkene.

En panikkbremse på våt veibane viser 7 meter forskjell mellom de beste og dårligste dekkene.

skal beveges seg over hele vårt langstrakte land. Derfor skal vi heller ikke avskrive de kontinentale vinterdekkene helt i Norge – men les de ulike tabellene nøye, og forstå på hvilke områder de har sine styrker og svakheter. Det kan være fristende å spare penger, men da bør du være klar over hvilke begrensninger du får ”med på kjøpet”.

Alle førerne i denne testen har årelang erfaring i avansert bilkjøring, og evne til å evaluere veigrep, balanse, styring og effektivitet. Det er ingen tvil om at de ulike dekkene har store dynamiske forskjeller. Selv piggdekk og piggfrie friksjonsdekk fra samme produsent – som det ville være naturlig at har den samme dynamiske karakteren – har store forskjeller i hvordan de oppleves å kjøre.

Vi har brukt uker i bitende kulde langt mot nord i Ivalo i finsk Lappland, kjørt milevis på våt bane i vårtemperaturer sør i Finland, stilt kritiske spørsmål til hverandre, og nøye evaluert våre måledata og notater. Vi har opplevd alle forskjellene – og har kåret våre vinnere og tapere blant de tretten dekkene. De beste av dekkene bidrar til å gjøre en stor, komfortabel og trygg SUV enda sikrere i hverdagen. 



Bremse- og akselerasjonsmålinger (grep) foregår i en lang hall der isen holder konstant fuktighet og temperatur under hele testen.



Rundetider sammenliknes og test-teamet tar notater for hvert dekk. Kjøreforholdene under årets test var glimrende.



Rullemtotstanden blir målt i en maskin.



Korrekt lufttrykk og perfekt avbalanserte hjul er avgjørende sikkerheten.



RESULTATER DEKKTEST

	PIGGFRIE DEKK									PIGGDEKK				
	NOKIAN	BRIDGESTONE	CONTINENTAL	MICHELIN	YOKOHAMA	MAXXIS	HANKOOK	VREDESTEIN		NOKIAN	CONTINENTAL	MICHELIN	GOODYEAR	YOKOHAMA
IS (45%)														
Bremsing (15%)	8,5	9,0	9,5	10,0	7,5	7,0	5,0	4,5		10,0	8,5	9,0	8,0	7,0
Akselerasjon (10%)	10,0	9,0	8,5	9,5	8,0	8,0	6,0	5,0		10,0	9,5	8,5	8,0	7,0
Sidegrep (5%)	9,0	8,5	10,0	9,5	8,0	7,5	6,5	5,5		10,0	9,0	8,5	7,5	7,0
Kjøreegenskaper (10%)	10,0	9,0	10,0	9,5	8,5	8,0	7,5	7,0		10,0	9,5	9,0	8,5	8,0
Kjørefølelse, subjektiv (5%)	10,0	9,0	10,0	9,5	8,5	8,0	7,5	7,0		10,0	9,5	9,0	8,5	8,0
SNØ (25%)														
Sidegrep/grep (10%)	10,0	9,5	9,5	9,0	8,5	8,0	8,5	7,5		9,5	9,0	10,0	9,0	8,5
Kjøreegenskaper (10%)	10,0	9,5	9,5	9,0	7,5	7,5	8,5	7,0		10,0	10,0	10,0	9,0	8,0
Kjørefølelse, subjektiv (5%)	10,0	9,5	9,5	9,0	7,5	7,5	8,5	7,0		10,0	10,0	10,0	9,0	8,0
VÅT ASFALT (15%)														
Bremsing (5%)	8,0	7,5	7,0	7,5	6,5	8,5	10,0	9,0		8,5	8,0	9,0	10,0	6,5
Sidegrep (5%)	9,0	8,5	9,0	8,0	7,5	8,5	9,5	10,0		8,5	9,0	8,5	10,0	7,5
Kjøreegenskaper (5%)	9,5	8,5	9,5	8,0	7,5	8,5	10,0	10,0		9,5	9,0	9,5	10,0	9,0
TØRR ASFALT (10%)														
Bremsing (5%)	10,0	9,0	9,0	8,5	8,0	8,0	9,5	9,5		9,0	8,5	9,5	10,0	7,5
Kjøreegenskaper (5%)	8,5	7,5	10,0	8,5	7,0	8,0	10,0	9,5		9,0	10,0	9,0	8,0	7,5
ØKONOMI/KOMFORT (5%)														
Rullemotstand (4%)	10,0	7,0	9,0	10,0	9,5	7,5	8,0	9,0		10,0	9,5	8,0	9,0	9,5
Støy (1%)	7,0	6,0	5,0	4,5	7,5	4,5	7,5	7,0		7,0	6,0	5,0	4,5	4,0
TOTALPOENG (100%)														
Vektet poengsum	94,5	88,0	92,9	90,7	78,6	77,7	77,7	71,3		96,5	91,7	91,2	87,1	76,7

SAMMENDRAG, PIGGFRIE DEKK OG PIGGFRIE CE-DEKK

NOKIAN HAKKAPELIITTA R3 SUV

Et friksjonsdekk av nordisk type som viser sin styrke på snø og is. Det har fin balanse og en forutsigbar oppførsel. Det er jevnt i tet under de ulike øvelsene på is og snø, og litt avhengig av hvilke egenskaper man vurderer høyest, er Nokian, Continental og Michelin temmelig likeverdige. På våt asfalt har også dekket de beste brems- og styre-egenskapene blant de nordiske vinterdekkene, og det bremses best av alle på tørr asfalt.



MAXXIS PRESA SUV SS-01

Dekket biter overraskende bra ved svingkjøring på is, men faller litt gjennom når vi målere bremsevne og akselerasjon. På snø og våt veibane er dekkets karakter ganske lik det vi opplevde med Yokohama på bilen. Vi får lett en skrens med store pendelbevegelser, og dette er testens dårligste dekk på flere områder. Det glimter imidlertid til på tørr asfalt, der det slår flere av konkurrentene ved elgtesten og i dekkets stabilitet.

BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2

Dekket imponerer med sin presise og balanserte oppførsel på is og snø. Også når det gjelder bremsevne og grep ligger dekket helt i toppen. På våt veibane har dekket et godt grep og gode bremseegenskaper, men man merker at banen er mindre stiv enn f.eks. Nokian-dekket. Også på tørr asfalt fremstår Bridgestone med fine bremse-egenskaper, har fin kontroll under elgtesten og generelt bra stabilitet.

CONTINENTAL CONTIVIKINGCONTACT 6

Høye poengsummer i alle disipliner bekrefter dekkets gode balanse mellom egenskaper. Ytelsene på is er samlet sett ørlite bedre enn det finske Nokian-dekket, mens det på snø er det litt mer krevende å kjøre, trolig på grunn av sitt asymmetriske mønster. Det får dermed en litt lavere karakter. På våt veibane er dekket lett kontrollert og har god bremsevne. Continental-dekket får også høyest poengsum for egenskaper på tørr vei.

MICHELIN LATITUDE X-ICE XI2

Dekket kan vise til en glimrende bremsevne og godt veigrep på is. Det har også gode og sikre kjøreegenskaper på snø, men kan ikke måle seg med Continental og Nokian på snødekket vei. Som de øvrige nordiske friksjonsdekkene har også Michelin sine svakest resultat på bremsing på våt asfalt. Kjøreegenskapene på både våt og tørr veibane er gode, og dekket oppfører seg konsekvent og presist ut på banen.

YOKOHAMA ICEGUARD IG 51V

Det mest utfordrende dekket blant de nordiske vinterdekkene på snø og is. Det styrer fint inntil det når et punkt der bilens hekk bryter ut i en kraftig skrens, og føreren er nødt til å bruke all oppmerksomhet på å løse dette. Grensen for veigrep er også lav på våt veibane, der dekket er det svakest av alle. På tørr veibane oppfører Yokohama-dekket seg med bra stabilitet og styring, men har gjennomgående lave poengsummer.

HANKOOK WINTER I*CEPT EVO2 SUV

Den som kjøper et kontinentalt (CE)-dekk bør være klar over konsekvensen av sine valg! På speilblank is er det svakt veigrep, og i svingen mister bilen raskt grepet med forhjulene, og seiler ukontrollert rett frem. Det bremses og akselereres også svakt. På snø har det derimot bedre egenskaper enn de nordiske piggfrie dekkene fra Yokohama og Maxxis. På våt og tørr asfalt gjør Hankook-dekket "rent bord" og har de aller beste resultatene. Et glimrende dekk for kjøring på bar vei og milde temperaturer.

VREDESTEIN WINTRAC XTREME S

Testens dårligste vinterdekk på underlag av is og snø. Bremses svakt, har svakt grep og styrer svakt. Kommer du litt for raskt inn i en sving med dette dekket, vil du få store problemer med å holde bilen på veien. Som andre CE-vinterdekk er Vredestein konstruert for å gi gode resultater på våt- og tørr veibane, men også der må det se seg slått. Hankook har bedre kontroll og stabilitet på våt vei. Fin presisjon på tørr asfalt.

SAMMENDRAG PIGGDEKK

NOKIAN HAKKAPELIITTA 9 SUV

Om et SUV vinterdekk skal få betegnelsen "Kongen av Norden", så må det være dette. Så får man heller betale piggdekkgebyr i de byene der dette kreves. På is og snø styrer det presis og sikkert, og ingen av de andre dekkene gir oss samme kjøreglede i den store Porschen, som dette. Dekket er et skoleeksempel på høy sikkerhet. For mange vil det trolig være en overraskelse at et piggdekk bremses og styrer bra på våt og tørr asfalt.



CONTINENTAL ICECONTACT 2 SUV

Dekket er lett å håndtere på is, har god følsomhet og bremsevne, men ligger klart bak Nokian ute på isen. På snø viser deg seg fra en fin side, og har en stabil og sikker oppførsel i likhet med Nokian og Michelin. Også når vi kjører dekket på våt asfalt viser det fine kjøre- og bremseegenskaper. Man opplever at dekk og bil er i bra harmoni. På tørr veibane kjører Continental neste like stabilt og sikkert et kontinentalt CE-dekk.

MICHELIN LATITUDE X-ICE NORTH 2+

Michelin har god erfaring i å lage nordiske vinterdekk, og resultatene på is er gode. På snø er dette dekket det beste i testen. Latitude X-Ice North 2+ gir Porschen perfekt kontroll og ekstrem akselerasjon. Bilen er lett å balansere og det går raskt gjennom svingene på snø. Resultatene på våt og tørr asfalt er også gode, og dekket fremstår som et godt valg dersom man kjører under varierende klimaforhold om vinteren.

GOODYEAR ULTRAGRIP ICE ARCTIC SUV 4X4

Et blikk på poengsummen for kjøreegenskaper på is forteller at dette dekket ligger et stykke bak de beste. Heller ikke når det gjelder bremsing og akselerasjon kan det hevde seg. Det samme opplever vi under kjøring på snø. Fin akselerasjon og bremsevne, men ikke like sikkert og presist som de beste. Men på bar asfalt, særlig når den er våt, er Goodyear en vinner, selv om den ikke når helt opp i kjørepresisjon på tørr asfalt.

YOKOHAMA ICEGUARD IG 55

På is fremstår dette dekket glatt, og har et svakt sidegrep. Heller ikke bremsevnen er imponerende. Også på snø har dekket vanskeligheter med å oppføre seg konsekvent: Først begynner bilen å miste veigrepet med forhjulene, for deretter å bryte ut i en skrens med hekken. Denne manglende balansen i dekket gjør seg også gjeldende på våt veibane, og dekket inngir ingen trykksfølelse. Bremses dårligst på tørr asfalt av alle dekkene.

KONTINUERLIG DEKKUTVIKLING

Vår vinterdekktest, som går over mange måneder, er et samarbeidsprosjekt over landegrensene. Testansvarlig har vært redaktør for den norske utgaven av Auto Motor og Sport gjennom flere år, og de årlige testene av vinterdekk og sommerdekk publiseres også i den svenske utgaven av Auto Motor & Sport.

Det vil alltid være en utfordring å skaffe til veie de aller nyeste dekkene som har premiere den samme vintersesongen som testen publiseres – den du nå leser i oktober 2018. Ofte venter produsentene helt til sesongstart i oktober/november før de nyeste dekkene lanseres hos forhandlerne. Når vi starter de første testene i januar/februar er det alltid krevende å gjøre både et korrekt utvalg av relevante dekk i forhold til det norske og svenske markedet, samtidig som vi må forvise oss om at vi ikke inkluderer dekk i testen som ikke er representative for den nyeste teknologien til de enkelte merkene. I alle de ulike tabellene finner du en W og et firsifret tall i tilknytning til hvert enkelt dekk. Det forteller deg om produksjonsuke og produksjonsår for det aktuelle dekket. Koden er preget inn i dekkens side, og er som regel enkel å finne. Det vanlige er at de dekkene du nå kjøper er produsert tidlig i år eller helt på slutten av fjoråret (2017).

Alle SUV-dekkene i årets test er de modellene som er i salg for vintersesongen 2018/2019 fra de aktuelle merkene. Dersom du ønsker å overføre våre konklusjoner til dekk i mindre dimensjoner er det viktig at du sammenlikner med nøyaktig den samme modellen fra det enkelte merke. De aller fleste produsenter har ulike modeller til f.eks. SUV og personbiler, og disse kan ha ulik teknologi. Et eksempel på dette er Michelin. Det helt nye X-Ice North 4 er et dekk med flere pigger, ny teknologi og et helt nytt mønster, i dimensjoner beregnet på personbiler. Dette dekket prøvde vi i Arvidsjaur i Sverige ved lanseringen i mars 2018, og det fremstår som et meget godt dekk. Det finnes imidlertid ikke 20" og ikke i SUV-utgave. Dermed er det X-Ice North 2+ som fortsatt er det aktuelle SUV-piggdekket fra Michelin.