

Greppar utan dubb

Yttertemperatur ända ned till minus 26 grader fick de olika däcken tampas med vid vårt test. Kylan påverkar greppet, men premiumdäcken håller måttet. De är gjorda för att klara sträng vinter.

TEXT: ERIK RÖNNBLOM FOTO: NIKLAS CARLE

Det är egentligen helt otrolig att lagen om att man måste ha vinterdäck kom så sent som till säsongen 1999/2000! För bara sjutton år sedan insåg dåvarande Vägverket att användning av sommardäck vintertid inte kan tillåtas längre. Och först tolv år senare kom kravet på tunga fordon, men bara på drivhjulen. I sanningsens namn insåg redan de flesta bilister och chaufförer av lastbilar och långtradare att riktiga vinterdäck var nödvändigt för att köra säkert – men tyvärr inte alla.

Först efter några otäcka och uppmärksammade olyckor tyckte våra myndigheter att nu fick det vara nog.

SOMMARDÄCK ÄR konstruerade med ett stabilt mönster och ganska hårt

gummi som inte ska krokna i värme – tvärt emot vinterdäck. De senare har massor av små skåror som ska gripa tag i isens eller snöns ojämnheter och ett gummi som ska hålla sig smidigt och inte blir hårt och stelt vid kyla.

Gummits hårdhet mäts i grader Shore vilket är ett mått på hur trögt det är att trycka ett metallstift in i däckets slitityta.

Nya sommardäck ligger på 60 till 65 grader Shore (ju högre värde desto hårdare gummi).

Vinterdäck hamnar mellan 45 och kanske uppåt 62 grader Shore. Nordiska odubbade däck är normalt något mjukare än de kontinentala (centraleuropeiska).

Årets premiumdäck ligger exempelvis mellan 54 och 58 grader Shore efter inkörning och testdäcket avsett för mildare vintrar mättes till 65–66, betydligt hårdare med andra ord. Läprisdäcket i testet låg till och med på 66–67, vilket antyder att det

snarare är fråga om just ett kontinentalt däck. Hårdhet ändrar sig en aning efter inkörning och vid olika yttertemperatur.

Begagnade vinterdäck kan bli aningen styvare när de ligger i garaget sommartid. Men när man börjar köra med däck återfår det snart sina goda egenskaper. Därför är det bra att verkligen byta till vinterdäck i tid.

ENLIGT ALLA GODA RÅD numera, så ska man skruva av sommarhjulen och mon-

tera vinterdäck när temperaturen går under +5 grader C. Då har man rätt däck på bilen om och när det plötsligt fryser på och blir förrädiskt halt. Enligt polisens bedömning råder det vinterväglag om det finns snö, is, modd eller frost på någon

del av vägen. Då föreskrivs vinterdäck mellan 1 december och 31 mars. Dubbdäck är tillåtet från och med 1 oktober till 15 april.

Det finns därmed ett glapp mellan när vintern verkligen sätter igång och när vinterdäck föreskrivs. Förhoppningsvis minns alla det kaos som utbryter när kung Bore överraskar med snö, is och kyla. Det sker vissa vintrar betydligt tidigare!

BYTER MAN SJÄLV gäller det att hålla reda på att man använder rätt bultar och att hjulen dras med rätt moment.

Det vanligaste felet är antagligen att man drar alldeles för hårt, av rädsla för att hjulen ska lossna. Därför behövs en momentnyckel alternativt en korrekt momentstav och sedan efterdragning efter några mil.

Att överlåta bytet till en gummiverkstad som lagrar däcken, byter och håller koll på slitaget är faktiskt värt en hel del. Men glöm inte man ändå måste efterdra. ☹

»Förhoppningsvis minns alla det kaos som utbryter när kung Bore överraskar med snö, is och kyla.«



Det blir täta byten för Lennart Saxberg när tre bilar kör tester samtidigt.



POÄNGSAMMANSTÄLLNING

► I alla enskilda moment får däckens betyg efter skalan 1–5. Eftersom vi lägger större vikt vid vissa egenskaper, har vi valt att multiplicera betyget i vissa deltester med exempelvis tre. Så har vi gjort när det gäller körning på is respektive snö och då fått maxpoängen 15. På så vis får vi en skala som prioriterar vinteregenskaperna högre än de på våt och torr väg.

Vår rekommendation är ändå att var och en inte bara tittar på totalpoäng, utan också jämför däckens egenskaper på det vägföre man själv oftast kör och anser är viktigast.

Maximal poäng är 100. Ett tänkt medelvärde är 60 poäng vilket innebär att däckets i så fall fått betyget 3 i alla testmoment. Snabb-betyg ges i skalan 1–5.

	Max-poäng	Bridgestone	Continental	Goodyear	GT Radial	Michelin	Nokian	Pirelli	Kontinentalt friktionsdäck
Start på is	5	4	4	5	1	5	5	4	3
Broms på is	10	8	10	10	2	10	8	6	4
Körning på is	15	15	15	12	3	9	12	12	3
Poäng på is	30	27	29	27	6	24	25	22	10
Start på snö	5	4	5	5	2	4	5	4	3
Broms på snö	5	4	5	4	3	4	4	4	4
Körning på snö	15	15	15	9	6	9	15	15	9
Poäng på snö	25	23	25	18	11	17	24	23	16
Broms i väta	10	4	4	8	10	6	8	6	10
Körning i väta	10	4	8	6	10	6	8	6	10
Poäng i väta	20	8	12	14	20	12	16	12	20
Broms på torr väg	5	3	3	3	5	3	3	3	4
Körning på torr väg	5	2	4	2	5	4	4	4	5
Rullmotst./bränsleförbr.	10	5	10	10	5	8	10	9	10
Buller	5	4	3	5	3	4	4	5	3
Poäng på torr väg	25	14	20	20	18	19	21	21	22
Totalt	100	72	86	79	55	72	86	78	68
Plats		4	1	2	6	4	1	3	5

TESTINFORMATION

► Testet av friktionsdäck utfördes samtidigt som det av dubbdäck (ViB 13/2017). Men det går inte att köra dubb och dubbfritt på samma ytor samtidigt, varför det ändå kan finnas skillnader till exempel i temperatur.

Körning på is och snö utfördes på testbanor i White Hell utanför Ivalo i Finland sista veckan i januari.

Det är ovanligt tidigt på säsongen, vilket innebar att vi vissa dagar hade mycket låg yttertemperatur, första dagen minus 15–16 grader och andra dagen ned mot minus 25. Därefter gav kylan med sig för tillfället och vi hamnade omkring minus sex grader C.

Testerna kördes med Volvo V40, V60 och V70. De elektroniska hjälpmidlen, antispinn och ABS användes vid körning.

Bedömningar och mätningar på våt och torr väg gjordes i april i Tammerfors. Där utfördes också mätning av bränsleförbrukning. Även dessa tester gjordes med Volvo V40 och V70.

Däckens uppförande på torr väg kontrollerades på testbana vid sidoflyttningar och i ett undanmanöverprov, samma förfarandemod i de vanliga biltesterna.

Mätning av buller gjordes med särskild ljudmätare, men det gjordes också en subjektiv bedömning av två personer i bilen – föraren och en passagerare placerad i baksätet.

Ser man enbart till totalpoängen så missar man en viktig del av testresultaten. Continental och Nokian hamnade exempelvis på exakt samma poängsamma, men har lite olika karaktär. Continental är något bättre på snö och is än Nokian, även om skillnaden är liten. Nokian är å andra sidan aningen starkare på våt och torr väg. Därför kan löna det sig att syna testets olika delmoment.

Generellt har nordiska odubbade premiumdäck blivit stabilare. Nya bilars lägre profil och bredare däck ger också en fördel i det fallet, varför den nordiska vinterdäcktypen är att föredra för de flesta i Sverige.

Prisnivån har jämnats ut delvis, men det finns fortfarande skillnader varför det finns skäl att jämföra mellan olika återförsäljare. Prisuppgifterna kommer från Vanadis Gummi i Stockholm och avser ett däck utan fälg.

Betygskala: 5 = Utmärkt. 4 = Bra. 3 = Medel. 2 = Mindre bra. 1 = Dåligt.



Bridgestone

Blizzak WS 80

► WS 80 presterar mycket bra vid start och broms på is, men ändå inte riktigt lika bra som de bästa. Vid körning på is upplevs det som stabilt, lätthanterligt med bra kurvgrepp – absolut ett av de bästa i detta deltest.

Bridgestone håller samma goda nivå på snö, det är mycket bra grepp vid start och bromsning. Vid körtestet på snö placerar sig WS 80 som nummer ett, en härsman före de bästa konkurrenterna. Det är förutsägbart med progressiva egenskaper som gör det lugnt och mjukt att köra.

WS 80 är svagare när det gäller våt och torr väg. Då känns det mjukt, med sämre grepp särskilt i väta. Överstyret är lätt. Har förhållandevis hög vikt och endast medelbra rullmotstånd/förbrukning.



Continental

ContiVikingContact 6

► CVC 6 har bra isgrepp nära nollgradigt väder, men mycket bra grepp också i bitande kyla. Det startar och bromsar mycket bra och är snabbast vid iskörning med god styresrespons men behöver små korrigeringar då och då. Snögreppet är om möjligt än bättre, glider ut något mer i vänstersvängar.

Bromsförmågan i väta är mindre bra. Men vid körning på våt väg är kurvgrepp, styrförmåga och förmåga och stabilitet mycket bra. Bromsförmågan är medelgod på torr väg, men däckets har bra hanterbarhet. Rullar lätt med låg förbrukning. CVC 6 bullrar något mer än medel.

FAKTA

Pris, kr	1277
Tillverkningsland	Japan
Tillverkningsdatum	vecka 37, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,5/7,9
Hastighetsindex	T (190 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	49–50
Vikt, kg	10,3

BETYG

Start is	4
Broms is	8
Körning is	15
Start snö	4
Broms snö	4
Körning snö	15
Broms väta	4
Körning väta	4
Broms torr	3
Körning torr	2
Rullmotstånd/bränsleförbr.	5
Buller	4
Totalpoäng	72

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
4	4	4	2	3

FAKTA

Pris, kr	1534
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningsdatum	Vecka 41, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,1/7,3
Hastighetsindex	T (190 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	50–51
Vikt, kg	8,6

BETYG

Start is	4
Broms is	10
Körning is	15
Start snö	5
Broms snö	5
Körning snö	15
Broms väta	4
Körning väta	8
Broms torr	3
Körning torr	4
Rullmotstånd/bränsleförbr.	10
Buller	3
Totalpoäng	86

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
5	5	3	3	3

Anders Bernegard monterar på ett reservtestdäck på fälg.





Goodyear

Ultra Grip Ice 2

► Den stränga kylan passar UG Ice 2, som är bland de två bästa vid start och broms på is. Det är inte lika bra vid körning på is. Då kan däckets sladda lätt vid tvära kurvor, men är annars hanterligt.

På snö är UG Ice 2 kvickt vid start och det bromsar effektivt. Vid körning på snö kan det vid provokation börja med att understyra och sedan överstyra kraftigt vid hård kurvtagning.

Bromsförmågan på våt väg är för däcktypen god. Köregenskaperna är lugna men ofta lätt överstyrda med aningen diffus styrrespons.

Goodyear klarar bromsning på torr väg bland de bästa i testgruppen. Men styrkänslan och kurvgreppet är sämre. Lågt buller och rullmotstånd.

FAKTA

Pris, kr	1502
Tillverkningsland	Polen
Tillverkningsdatum	Vecka 41, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,5/6,8
Hastighetsindex	T (190 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	54–55
Vikt, kg	8,7

BETYG

Start is	5
Broms is	10
Körning is	12
Start snö	5
Broms snö	4
Körning snö	9
Broms väta	8
Körning väta	6
Broms torr	3
Körning torr	2
Rullmotstånd/bränsleförbr.	10
Buller	5
Totalpoäng	79

SNABB-BETYG

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



GT Radial

Champiro Winter

► GT Radial tillverkas av kinesiska GITI och är mest känt som Champiro. Det är dessvärre inget lysande alternativ på is. Start- och bromsförmåga är runt 25 procentenheter sämre än medel i testet. I korttestet visar det på svagt kurvgrepp och styrförmåga. Greppet på snö är något bättre men det blir jumboplats vid start och bromsning och problemet vid körning är det bristande kurvgreppet. Det understyr ofta rakt fram vid lite för hög fart.

På våt och torr väg placerar sig Champiro i toppen. Det är klart bäst vid bromsning och körning tillsammans med det kontinentala friktionsdäcket.

Däcket har hög vikt och testets sämsta rullmotstånd/bränsleförbrukning.

FAKTA

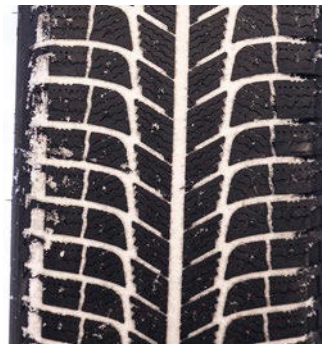
Pris, kr	935
Tillverkningsland	Kina
Tillverkningsdatum	Vecka 22, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,5/8,2
Hastighetsindex	H (210 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	66–67
Vikt, kg	9,8

BETYG

Start is	1
Broms is	2
Körning is	3
Start snö	2
Broms snö	3
Körning snö	6
Broms väta	10
Körning väta	10
Broms torr	5
Körning torr	5
Rullmotstånd/bränsleförbr.	5
Buller	3
Totalpoäng	55

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
1	2	3	5	5



Michelin

X-Ice XI3

► Michelin startar snabbast på is och bromsar mycket effektivt. Det har utmärkt grepp rakt fram, men är inte lika bra vid körning, då kurvgrepp och styrrespons är viktiga egenskaper. Michelin har medelmåttigt, nästan svagt kurvgrepp och är känsligt mot för stora styrutslag vilket kan medföra understyrning. X-ice har samma karaktär på snö, lite diffus styrning, markant understyrt särskilt i lite djupare snö och inte så bra kurvgrepp.

På våt väg är prestanda medelgoda med konsekventa köregenskaper. Det blir medelbetyg vid bromsning på torr väg och mycket bra vitsord för stabilitet och styrrespons. X-ice har förhållandevis hög vikt med hyfsad lågt rullmotstånd och förbrukning.

FAKTA

Pris, kr	1591
Tillverkningsland	Ryssland
Tillverkningsdatum	Vecka 28, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,2/7,5
Hastighetsindex	H (210 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	57–58
Vikt, kg	9,5

BETYG

Start is	5
Broms is	10
Körning is	9
Start snö	4
Broms snö	4
Körning snö	9
Broms väta	6
Körning väta	6
Broms torr	3
Körning torr	4
Rullmotstånd/bränsleförbr.	8
Buller	4
Totalpoäng	72

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
4	4	4	3	4



Nokian

Hakkapeliitta R2

► HKPL R2 håller en mycket god nivå på is, både då det gäller start och broms. Köregenskaperna är också mycket stabila, aningen överstyrt men progressivt.

Nokian är ännu lite bättre på snö med effektiv dragförmåga också vid utgången efter en kurva, bra bromsprestanda och mycket bra kurvgrepp, framför allt progressivt.

Vid körning och bromsning i väta är Nokian det bästa av de nordiska odubbade premiumdäcken. Det är mycket stabilt, lättkört och styr in fint i kurvor.

Bromsförmågan på torr väg är medelgod. Testkörning på torr asfalt visar på goda styrreaktioner och i huvudsak understyrt beteende. Däcket har låg vikt och bränsleförbrukning.

FAKTA

Pris, kr	1603
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	Vecka 50, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,5/7,7
Hastighetsindex	R (170 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	52–53
Vikt, kg	8,2

BETYG

Start is	5
Broms is	8
Körning is	12
Start snö	5
Broms snö	4
Körning snö	15
Broms väta	8
Körning väta	8
Broms torr	3
Körning torr	4
Rullmotstånd/bränsleförbr.	10
Buller	4
Totalpoäng	86

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
4	5	4	4	4



Pirelli

Ice Zero FR

► Ice Zero greppar bra vid start på is. Det bromsar lite sämre, men fungerar riktigt bra vid körtestet på isig väg. Då är det stabilt, konsekvent och lätthanterligt.

Pirelli har bra grepp vid start också på snö. Bromsförmågan är mycket bra. Det känns riktigt bra vid provocerad körning på snö, understyr vid för hög fart och uppför sig konsekvent.

Det blir medelgoda resultat vid bromsning och i körtestet på våt väg. Det är lätt att hantera men kan överstyra och sladda lätt vid hög fart i kurva.

Också på torr väg håller Pirelli jämn kvalitet och medelresultat vid bromsning. Köregenskaperna ger högre betyg. Det reagerar kvickt och är mycket stabilt. Lågt rullmotstånd och förbrukning.

FAKTA

Pris, kr	1548
Tillverkningsland	Ryssland
Tillverkningsdatum	Vecka 39, 2016
Mönsterdjup mitt/ytter, mm	8,5/8,3
Hastighetsindex	T (190 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	53-54
Vikt, kg	9,1

BETYG

Start is	4
Broms is	6
Körning is	12
Start snö	4
Broms snö	4
Körning snö	15
Broms väta	6
Körning väta	6
Broms torr	3
Körning torr	4
Rullmotstånd/bränsleförbr.	9
Buller	5
Totalpoäng	78

SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
4	4	4	3	4



Kontinentalt

friktionsdäck

► Det kontinentala friktionsdäcket är visserligen sämre än de nordiska vid start och broms på is – men det är avsevärt bättre än det kinesiska lågprisdäcket Champiro.

Körning på is är ingen lek med det kontinentala däcket. Greppnivån är avsevärt lägre än med de nordiska däcken.

På snö ser det ut på samma sätt. Det kontinentala friktionsdäcket är något sämre än de sämsta däcken av nordisk typ, utom då det gäller bromsning.

När det gäller våt och torr väg så är prestanda av en helt annan klass, med nästan tio meter kortare bromssträcka än det bästa nordiska däck i väta och bättre stabilitet vid körtest, både i väta och på torr väg.

FAKTA

Pris, kr	1300
Tillverkningsland	Europa
Tillverkningsdatum	01, 2017
Mönsterdjup mitt, mm	8,5/7,2
Hastighetsindex	H (210 km/tim)
Hårdhetstal, grader Shore	65-66
Vikt, kg	7,7

BETYG

Start is	3
Broms is	4
Körning is	3
Start snö	3
Broms snö	4
Körning snö	9
Broms väta	10
Körning väta	10
Broms torr	4
Körning torr	5
Rullmotstånd/bränsleförbr.	10
Buller	3
Totalpoäng	68

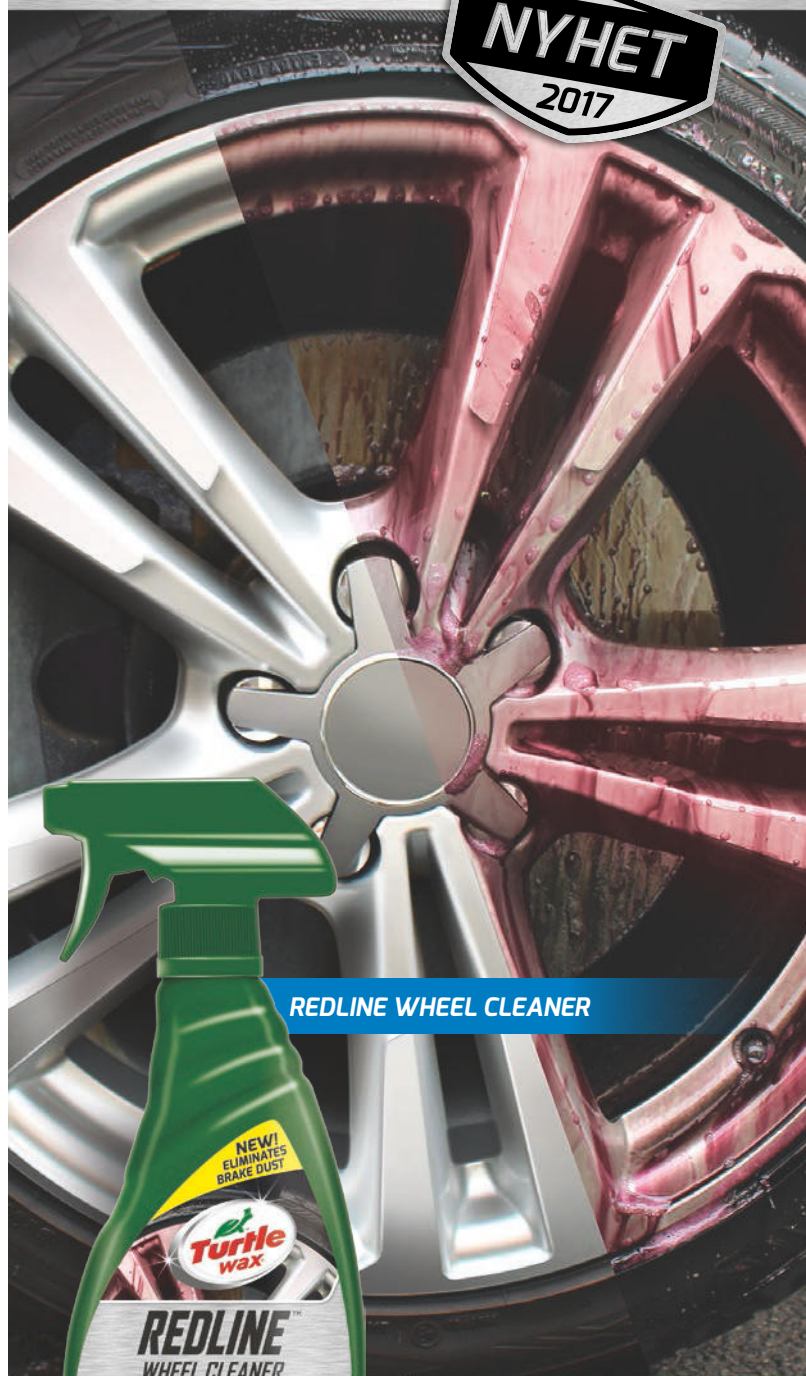
SNABB-BETYG

Is	Snö	Buller	Vät väg	Torr väg
2	3	3	5	5



NÄSTA GENERATION FÄLGRENGÖRING

NY SUPEREFFEKTIV GELFORMULA



REDLINE WHEEL CLEANER



Fälgarna är den enskilt svåraste delen på bilen att hålla rent. Utmaningen består i att rengöringsmedlet effektivt ska ta bort både bromsdamm, vägsalt, asfalt och tjära, och detta utan att skada fälgarna.

En NY SUPEREFFEKTIV pH-neutral gelformula, det innebär ökad verkningsstid då medlet inte rinner av eller dunstar från fälgarna.

TRUSTED INNOVATION. INSIDE & OUT.

Resultaten moment för moment

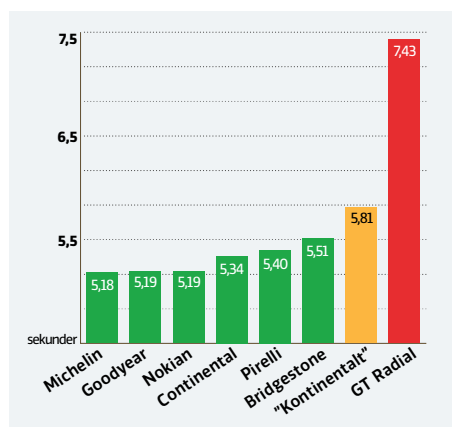
► Här redovisar vi resultaten i siffror för de olika testmomenten.

Färgerna i diagrammen betyder ■ = utmärkt/bra ■ = medel ■ = mindre bra/dåligt

Istället, 800 m långt, skyddar isen mot snö, starkt solsken och dis.

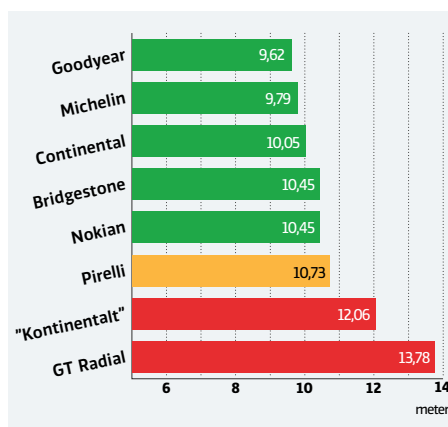
FLER DÄCK-TESTER PÅ
vibilagare.se/test/dack

START PÅ IS



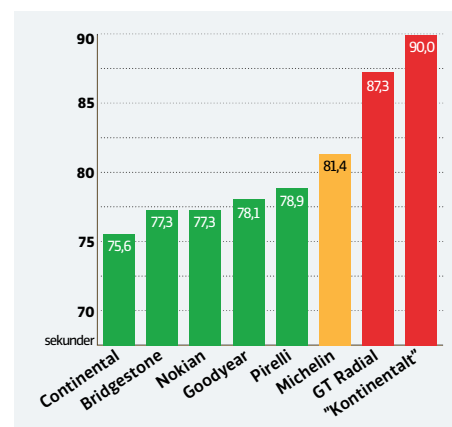
KOMMENTAR: 5–25 km/tim. Det var kallt när is-greppet mättes. Lufttemperaturen låg på omkring 14 minusgrader och isen höll minus 8. Ytan blir då strävare och greppet bättre. Det innebär mindre skillnader mellan testdäcken. Den nordiska typen av vinterdäck greppar betydligt bättre vid start än den kontinentala typen. GT Radial är ännu sämre.

BROMSNING PÅ IS



KOMMENTAR: 25–5 km/tim. Det är samma kvartett i toppen som vid start. Goodyear och Michelin 0,5–1,0 meter bättre än Continental, Bridgestone och Nokian. Också här är det kontinentala vinterdäcket bättre än GT Radial. Den låga temperaturen innebär att däcken presterar betydligt bättre jämfört med vad de gör när det är närmare 0 grader.

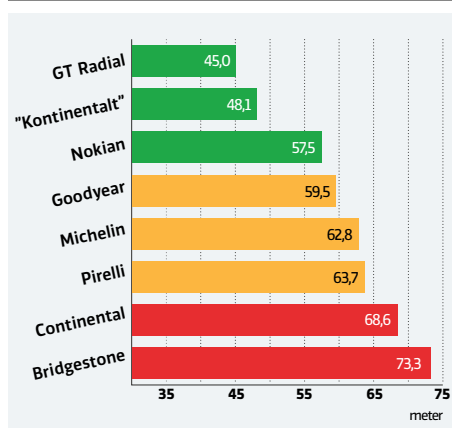
KÖRNING PÅ IS



KOMMENTAR: Körning på is ger en god känsla för hur däcken beter sig. Greppet rakt fram är inte detsamma som kurvgrepp, styrkänsla och balans när det svänger. Vid detta test var temperaturen mellan 15 och 16 minus. Bäst att hantera på isen: Bridgestone, Pirelli, Nokian, Continental, Goodyear. Fy för GT Radial och det kontinentala vinterdäcket.

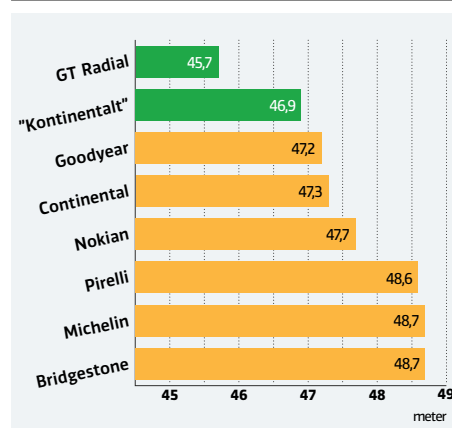


BROMSNING PÅ VÅT VÄG



KOMMENTAR: 100–0 km/tim. Ju bättre ett friktionsdäck är på is och snö, desto sämre på våt och torr väg. Det är lite av en tumregel. Så här är tätdäcken på is efter de som där var i botten av tabellen. Nokian har förbättrat förmågan på våt väg avsevärt sedan i fjol. Goodyear är också lite bättre än de flesta andra nordiska vinterdäcken. Sist har vi Continental och Bridgestone.

BROMSNING PÅ TORR VÄG



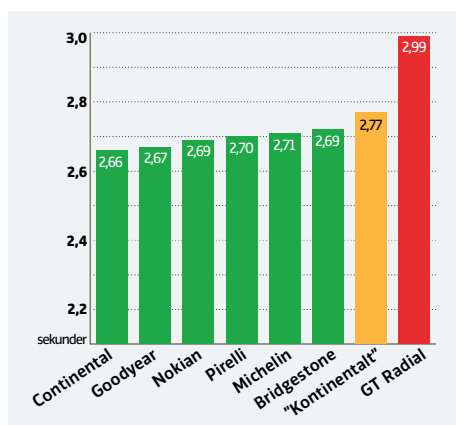
KOMMENTAR: 100–0 km/tim. Inte oväntat har vi GT Radial och det kontinental vinterdäcket överst. På torr väg är skillnaderna mindre. Men jämfört med vanliga somrardäck är vinterdäcken förstas sämre. Goodyear, Continental och Nokian är på samma nivå. Pirelli, Michelin och Bridgestone behöver någon meter längre bromssträcka. Däckens mjukhet är en nackdel på torr väg.

ÖVRIGA TESTMOMENT

► Här är resultaten från de testmoment som inte redovisas på annan plats. RR, det vill säga rullmotstånd, mäts i laboratorium enligt en särskild norm, ISO 28580. Bränsleförbrukning mäts på Volvo V70 i en jämn hastighet vid 80 km/tim.

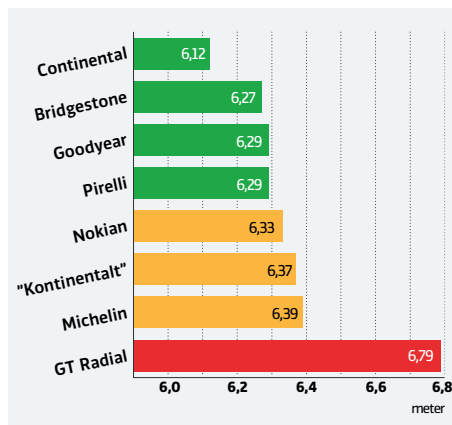
	Bridgestone	Continental	Goodyear	GT Radial	Michelin	Nokian	Pirelli	Kontinen.
Körning i väta, s	41,0	37,4	39,6	38,1	40,4	38,8	40,2	37,4
Körning torr väg, subjektivt betyg 1–5	2	4	3	5	4	4	4	5
Rullmotstånd, RR	9,17	7,56	7,75	10,33	7,4	7,39	7,94	7,84
Förbrukning, l/100 km	7,01	6,58	6,73	7,07	6,70	6,73	6,84	6,76
Buller, dB(A), 50 km/tim	65	66	64	65	65	66	65	67
Buller, dB(A), 70 km/tim	68	68	67	67	67	67	68	69
Buller, dB(A), 90 km/tim	69	69	69	69	69	69	69	71
Buller, dB(A), 110 km/tim	72	72	72	72	72	71	72	72

START PÅ SNÖ



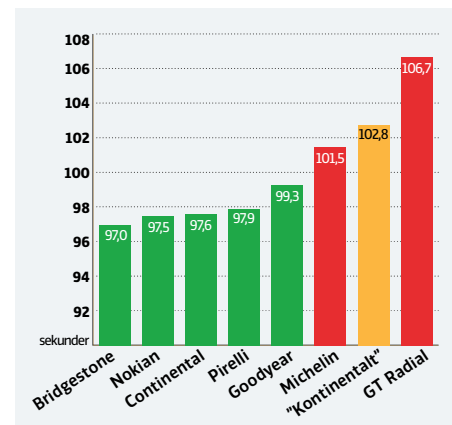
KOMMENTAR: 5–25 km/tim. Tala om små skillnader. Med det går också snabbt att öka farten från 5 till 25 km/tim. Procentuellt blir skillnaderna något tydligare. Men det är uppenbart att det främst är ett däck som inte riktigt hänger med de andra, GT Radial är lite långsammare i starten. Vid testets 15 minusgrader är snö något stabilare att greppa i.

BROMSNING PÅ SNÖ



KOMMENTAR: 25–5 km/tim. Som vi nämnt tidigare är det tacksamt att bromsa i snö, särskilt om den är någorlunda fast – inte snöslask. De flesta däck har något slags pilformat mönster som spretar mot underlaget vid bromsning. Continental stannar något tidigare än Bridgestone, Goodyear och Pirelli. Sämst: GT Radial.

KÖRNING PÅ SNÖ



KOMMENTAR: Vid testkörningen på snö kom fyra däck inom samma sekund, Bridgestone Nokian, Continental och Pirelli. Därefter Goodyear som understyr men kan bryta ut med bakvagnen. Michelin understyr också markant och reagerar långsamt i djup snö. Det kontinental däckets känns faktiskt bättre. GT Radial har bristande styrreaktioner.