

# BLANK IS FRIKTIONS- DÄCKENS AKILLESHÄL

Ishalka är både farlig och svår att hantera. Det värsta scenariot är när våta vägbanor fryser till is nattetid. Då är det bara att hoppas att saltbilen hunnit före, eller att andra bilar med dubbdäck ruggat upp ytan så att friktionsdäcken får bättre grepp.

TEXT: ERIK RÖNNBLOM FOTO: NIKLAS CARLE

**V**arje år då Vi Bilägare gör vinterdäcktestet så kommer vi fram till samma slutsats. Det är isen som är farligast. Det enda man kan göra är att ha däck som är avsedda för det väglag man oftast kör på. Och att anpassa hastigheten!

Is är inte ett homogent eller konstant väglag. Det är ett problem vid tester. Men det är framför allt besvärligt och förrädiskt i vardagstrafiken. På en vägsträcka där man ena dagen inte haft några som helst problem, kan man plötsligt åka som en smörklick i en stekpanna dagen därpå.

Det där känner alla till. Men vi glömmar ändå hur snabbt det kan svänga från våt väg bana till lömsk svartis. Därför sker många otäcka halkolyckor framåt nattkröken eller på morgonkulan. Och det är ett vanligare problem i södra halvan av landet.

Ett bra nordiskt friktionsdäck klarar is ganska bra när den är ojämn och när bilar med dubb har rivit upp ytan.

Men när temperaturen är nära noll och isen är blank har även de bästa friktionsdäcken svårigheter att klara halkan. Det är ingen överraskning att dubbdäck vid dessa

förhållanden ger det bästa greppet. Och det är inget nytt att nordiska friktionsdäck klarar is betydligt bättre än den kontinentala typen. Så har det alltid varit och så är det fortfarande. Odubbade vinterdäck av kontinental typ är istället betydligt bättre på våt och torr asfalt och de är oftast riktigt bra i moddigt väglag.

**NÅGRA TRENDER KAN** vi notera. Många däcktillverkare koncentrerar sig fortfarande på att skärpa isgreppet. Exempelvis överraskade Michelins X-Ice XI3 i Vi Bilägares



senaste däcktest med ett utomordentligt grepp vid bromsning och start på is. Det upptäckte vi efter att ha testat på en ny isbana där påverkan från vind, solsken och blåst är minimerade. Repeterbarheten i testerna är extremt bra.

När vi körde däcken på preparerad sjöis märkte vi däremot att Michelin inte förbättrat kurvgreppet i motsvarande grad.

Nokian står för en annan filosofi och har med sitt nya friktionsdäck i stort sett konserverat isgreppet. Det är inte lika bra vid broms och start som Michelin, i alla fall inte

på extremt blank is. Däremot har det finska däckets bättre kurvgrepp och man har satsat på en förbättring i väta och på torr väg.

Bra grepp vid bromsning är en viktig egenskap hos däcken vintertid. Men vi behöver också bra kurvgrepp och väggkänsla i ratten.

Bra kurvgrepp minskar risken för en överraskande sladd, som är en av de farligaste situationerna man kan råka ut för vintertid. Det är oftast så vi hamnar i diket.

Progressiva egenskaper är viktigt, det vill säga att däckets tappar greppet successivt

så att den som kör inser att det är dags att minska farten. Mardrömmen är just den där överraskande sladden. Antisladdsystem är visserligen en bra livrem men långt ifrån 100-procentig. Systemen arbetar också långsammare och sämre i halka.

**PÅ TAL OM** olika väglag. Vid våt eller torr asfalt klår vilket sommardeck som helst alla sorters vinterdäck – med hästlängder!

Vinterdäck på vintern och sommardeck på sommaren är det som gäller.

Busenkelt! Eller hur? 🚗





SE FILM PÅ  
vibilagare.se



## SÅ GJORDE VI TESTET

► Vi har testat åtta nordiska (varav ett regum-merat) och ett kontinentalt friktionsdäck. Som jämförelse tog vi också med ett dubbdäck.

Testerna på is och snö gjordes utanför Ivalo i Finland i början av mars 2013. Volvo V40 och Volvo V70 användes som testbänkar. Mätningarna görs med V-Box och med bilens ESP och ABS-system inkopplat. Start på is görs med hjälp av antispinnsystemet och bromsning med ABS, så som bilen normalt används. Testerna på snö görs med ett snödjup på ungefär en decimeter.

Testerna på våt och torr väg gjordes på banor utanför Tammerfors, där också testet av grepp i snöslask och bullermätning inne i kupén utfördes.

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

## SÅ LÄSER DU BETECKNINGARNA

► Vi har provat däck i den mest förekommande dimensionen, 205/55/R16. Däcket är alltså 205 mm brett. 55 anger däckhöjden och betyder 55 procent av 205 mm.

**R** betyder radial, att korden löper radiellt över däcket. **16** anger fälgdiameter i tum.

**91** är en belastningskod som innebär att däcket maximalt klarar att bära 615 kg. **94** innebär maximalt 670 kg.

**T** är den maximala hastighet som däcket tål: **190** km/tim, **Q** = max 160 km/tim, **R** = 170 km/tim och **H** = 210 km/tim.

De flesta andra uppgifter om däcken hämtas också från däcksidan. Mönsterdjup mäter vi med ett särskilt instrument vars noggrannhet är en hundradels millimeter. Vi mäter innersida, mitt och ytterkant.

Mönsterdjupet i tabellerna anger först mätning i däckets mitt och därefter på skuldran (ytterkant).

Hårdhetstal mäts med en så kallad shoremätare med vilket man provar hur hårt det är att trycka in en smal stålstav i slitbanan. Ju lägre siffra desto mjukare är gummit.

Prisuppgifterna är hämtade från Vanadis Gummi i Stockholm och gäller ett däck. Priserna kan variera beroende på respektive försäljares kampanjer och rabatter. Till exempel om man köper fyra eller två däck och om montering och balansering ska ingå. Priser varierar också i olika delar av Sverige, varför man kan spara flera hundralappar på en jämförelse innan köp.

Volvo V40 fungerar bra som testbänk. Den är lättkörd med tydliga reaktioner.



## Continental

### ContiVikingContact 5

► Conti ger bra grepp vid bromsning på is. Greppet vid start är också bra. När vi kör på ruggad is är styrförmågan anmärkningsvärt bra. Kurvgreppet är också mycket säkert och förtroendeingivande. På snö är bromsförmågan också mycket bra och startförmågan medelgod. Conti är konsekvent att köra på snöunderlag och uppfattas som lugnt och stabilt.

I snöslask får däcket medelgoda omdömen.

Vid bromsning i väta hamnade Conti sist bland dessa testdäck.

Vid körning i väta noterar man ändå att däcket är konsekvent att hantera men med lite diffus styrkänsla. På torr väg ger Conti jämförelsevis kort bromssträcka. Sammantaget är Conti bra eller mycket bra på alla underlag.

#### FAKTA

Pris, kr	1726
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningsdatum	Vecka 12, 2012
Mönsterdjup, mm	8,0/7,5
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	50
Vikt, kg	9,3

#### BETYG

Broms is	3
Start is	3
Körning is	4
Broms snö	5
Start snö	5
Körning snö	4
Snöslask	3
Broms väta	2
Körning väta	3
Broms torr	4
Körning torr	4
Rullmotstånd	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	3
Totalpoäng	49
Medelbetyg	3,5

#### SAMMANFATTNING

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

## Dunlop

### SP Ice Sport

► Dunlop bromsar skapligt på blank hal is. Det är aningen långsammare än de flesta andra testdäcken vid start. Körning på ruggad is som ändå är mer lik en vanlig väg klarar Ice Sport bra. Det är lätt att hantera med bra styrning men långsammare än de bästa däcken. Bromsförmågan på snö är bra och det har bra grepp vid start. Dunlop har snabba reaktioner men är lite känsligt för rätt rattutslag. Kan sladda snabbt med bakvagnen.

I snöslask bedöms greppet som mycket bra.

Bromsförmågan på våt väg är bättre än medel för friktionsdäck och det är stabilt både i väta och på torr väg. Dunlop är en bra kompromiss men kunde vara mer progressivt på is och snö.

#### FAKTA

Pris, kr	1601
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningsdatum	Vecka 6, 2013
Mönsterdjup, mm	8,5/8,2
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	55
Vikt, kg	8,5

#### BETYG

Broms is	3
Start is	3
Körning is	3
Broms snö	4
Start snö	5
Körning snö	4
Snöslask	4
Broms väta	4
Körning väta	3
Broms torr	4
Körning torr	4
Rullmotstånd	4
Bränsleförbrukning	4
Buller	3
Totalpoäng	52
Medelbetyg	3,7

#### SAMMANFATTNING

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



Bilens elektroniska system används vid alla tester på snö, is, väta och torr väg.





## Gislaved

### Soft Frost 3

► Gislaved har bra bromsegenskaper på is och greppar också hyfsat vid start. Soft Frost 3 sköter sig också bra när vi testar på dubbruggad is. Att bromsa på snö är inga problem och Gislaved är faktiskt snabbast av testdäcken vid start, även om skillnaderna här är små. Men vid körning på snöväg upptäcker vi att kurvgreppet innebär yviga och snabba bakvagnsladdar.

I snöslask är Gislaved något sämre än medel, men får godkänt.

Gislaved klarar bromsning på väta bra. Men vid körning i väta växlar däckets mellan under- och överstyrning. Soft Frost har bra grepp i rullriktningen men vissa brister i sidgrepp. Låg bullernivå.

#### FAKTA

Pris, kr	1797
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningdatum	Vecka 40, 2011
Mönsterdjup, mm	8,5/8,1
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	52
Vikt, kg	9,5

#### BETYG

Broms is	3
Start is	3
Körning is	3
Broms snö	4
Start snö	5
Körning snö	2
Snöslask	2
Broms väta	4
Körning väta	2
Broms torr	2
Körning torr	3
Rullmotstånd	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	5
Totalpoäng	44
Medelbetyg	3,1

#### SAMMANFATTNING

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



## Goodyear

### UltraGrip Ice+

► Goodyear bromsar och startar i och för sig bra på den blanka isbanan, men inte lika suveränt som på ojämn is. Ice+ har bra prestanda på is då man bromsar och accelererar, men har inte lika vasst kurvgrepp. På snö är bromssträcka kort och det greppar också mycket bra vid start. Och när vi testar på snötäckt väg visar sig däckets ha bra balans med ett mycket säkert och konsekvent beteende.

Det kanske mest besvärliga väglaget – snöslask – klarar Goodyear med medelbetyg.

Väta är lite av UG Ice+ akilleshäla. Där placerar sig däckets näst sist. Och det har längst bromssträcka på torr väg. Lågt buller i 50 och 70. UG Ice+ trivs bäst på vinterväglag.

#### FAKTA

Pris, kr	1640
Tillverkningsland	Slovenien
Tillverkningdatum	Vecka 46, 2012
Mönsterdjup, mm	10/8,6
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	55
Vikt, kg	8,9

#### BETYG

Broms is	3
Start is	3
Körning is	3
Broms snö	5
Start snö	5
Körning snö	4
Snöslask	3
Broms väta	2
Körning väta	3
Broms torr	3
Körning torr	3
Rullmotstånd	2
Bränsleförbrukning	3
Buller	4
Totalpoäng	46
Medelbetyg	3,3

#### SAMMANFATTNING

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



## Green Diamond

### (Regummerat)

► Trots partiklar från lavasten i slitbanan har däckets uppenbara svårigheter på den glatta isen. Det har sämsta bromssträcka och är också halkigast att starta med på slät is. På dubbriven sjöis går det bättre och där blir betyget godkänt, även om placeringen är näst sist. Greppet är betydligt bättre på snö. Sidgreppet är visserligen inte det bästa och man har en diffus körkänsla.

I snöslask är greppet bra. Och inte helt oväntat är bromsförmågan i väta riktigt skaplig. På väta väg ger stabiliteten i den hårdare konstruktionen utdelning, även om känslan är stum. Bromsförmågan på torr väg är medelgod. Green Diamonds svagheter är styrrespons, isgrepp, kurvgrepp på snö och rullmotstånd.

#### FAKTA

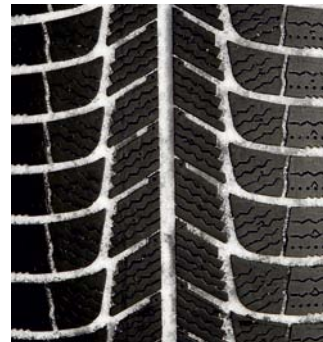
Pris, kr	884
Tillverkningsland	Sverige
Tillverkningdatum	Vecka 2, 2013
Mönsterdjup, mm	10/9,0
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	57
Vikt, kg	10,3

#### BETYG

Broms is	1
Start is	1
Körning is	2
Broms snö	3
Start snö	5
Körning snö	3
Snöslask	4
Broms väta	4
Körning väta	4
Broms torr	3
Körning torr	3
Rullmotstånd	1
Bränsleförbrukning	2
Buller	4
Totalpoäng	40
Medelbetyg	2,9

#### SAMMANFATTNING

Is	Snö	Snöslask	Vät väg	Torr väg
1	3	4	3	3



## Michelin

### X-Ice XI3

► Michelin har verkligen lyckats skapa ett bra isgrepp, även på helt glatt is. XI3 både bromsar och startar extremt bra på halkig is. På is där vi kört med dubbdäck halkar XI3 ner några placeringar. Det är konsekvent och säkert men har inte riktigt lika bra kurvgrepp som de bästa i testet. På snö är greppet heller inte lika suveränt. Styrningen känns bra, men kurvgreppet är sämre och ger obestämd och osäker känsla.

Snöslask är heller inget drömlunderlag för XI3 som hamnar på jumboplats i det momentet.

Bromsförmågan är bra i väta och det går konsekvent understyrt vid körning men har inte bästa kurvgrepp. Godtagbar bromsförmåga på torr väg. Michelin är extremt bra på blankis!

#### FAKTA

Pris, kr	1670
Tillverkningsland	Spanien
Tillverkningdatum	Vecka 41, 2012
Mönsterdjup, mm	8,4/7,5
Hastighetsindex	H
Hårdhetstal	50
Vikt, kg	9,2

#### BETYG

Broms is	4
Start is	5
Körning is	4
Broms snö	4
Start snö	4
Körning snö	3
Snöslask	2
Broms väta	4
Körning väta	4
Broms torr	3
Körning torr	3
Rullmotstånd	4
Bränsleförbrukning	3
Buller	5
Totalpoäng	52
Medelbetyg	3,7

#### SAMMANFATTNING

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



## Nokian

### Hakkapeliitta R2

► Nokian bromsar bra på blankis, men blir i år nedpetat från för-staplatsen. Att komma igång på isen går bättre. Och vid körning på dubbriven is är finska däckets i topp igen. Det är snabbast med utmärkt kurvgrepp och suverän kontroll. Bromsförmågan på snö är mycket bra. Vid start är däckets mer medelmåttigt. Men när vi kör på snö går R2 snabbt och säkert med bra balans.

Vid testet i snöslask är Nokian bästa nordiska friktionsdäck.

Bromsförmågan på våt väg är också mycket bra. Köregenskaperna är konsekventa. Bromsförmåga och stabilitet på torr väg har succesivt förbättrats. Bränsleförbrukningen är lägst i testet. Nya Hakkapeliitta R2 är bästa vinterdäcket utan dubb.

#### FAKTA

Pris, kr	1807
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	Vecka 8, 2013
Mönsterdjup, mm	8,6/8,2
Hastighetsindex	R
Hårdhetstal	52
Vikt, kg	8,4

#### BETYG

Broms is	3
Start is	4
Körning is	5
Broms snö	5
Start snö	4
Körning snö	5
Snöslask	4
Broms väta	4
Körning väta	4
Broms torr	4
Körning torr	4
Rullmotstånd	5
Bränsleförbrukning	5
Buller	5
Totalpoäng	61
Medelbetyg	4,4

#### SAMMANFATTNING



## Nokian (Kontinentalt)

### Hakkapeliitta WR D3

► WR D3 är ett kontinentalt friktionsdäck och har därför andra prestanda. I testet framgår tydligt att isgreppet hos WR är avsevärt sämre än hos Nokians nordiska version. WR bromsar avsevärt sämre och slirar mer vid start. Det är bättre vid körning på dubbruggad is men hamnar ändå långt efter de andra. Snögreppet är däremot ganska bra trots några jumboplaceringar.

Men i snöslask går WR:s stabila klackar och öppna mönster bäst.

När vi mäter bromssträcka i väta är WR överlägset bäst. WR är stabilare och säkrare när man kör på regnvåt väg. WR bromsar också bäst på torr asfalt. Det kontinentala friktionsdäcket är "Bambi" på is men mycket bra i slask, väta och på torr väg.

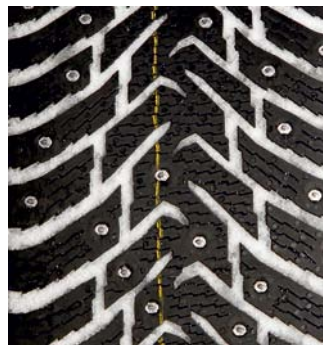
#### FAKTA

Pris, kr	1771
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	Vecka 50, 2012
Mönsterdjup, mm	8,5/7,2
Hastighetsindex	H
Hårdhetstal	62
Vikt, kg	8,2

#### BETYG

Broms is	1
Start is	1
Körning is	1
Broms snö	3
Start snö	2
Körning snö	2
Snöslask	5
Broms väta	5
Körning väta	5
Broms torr	5
Körning torr	5
Rullmotstånd	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	3
Totalpoäng	44
Medelbetyg	3,1

#### SAMMANFATTNING



## Nokian (Dubbat)

### Hakkapeliitta 8

► Nya dubbdäcket klår friktionsdäcken rejält på is. Såväl bromssträcka som startegenskaperna på hal is är överlägset bäst. Men när vi kör på dubbriven is blir tiden i paritet med Nokian R2, även om körupplevelsen är bättre med dubb. Bromsförmåga och startsnabbhet på snö är mycket bra. Och vid körning på snöig väg är HKPL 8 snabbast. Dubb biter på hårt underlag och kurvgreppet är suveränt.

Greppet i snöslask är mycket bra.

På våt väg och torr väg känns dubbdäcket mer diffust men bromsar godtagbart för att vara ett vinterdäck. Dubbdäcket är bäst på riktigt vinterväglag med acceptabel säkerhet i väta och på torr väg trots diffus körkänsla.

#### FAKTA

Pris, kr	1977
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	Vecka 07, 2013
Mönsterdjup, mm	9,2/8,9
Hastighetsindex	T
Hårdhetstal	51
Vikt, kg	8,8

#### BETYG

Broms is	5
Start is	5
Körning is	5
Broms snö	5
Start snö	4
Körning snö	5
Snöslask	4
Broms väta	3
Körning väta	3
Broms torr	3
Körning torr	3
Rullmotstånd	5
Bränsleförbrukning	4
Buller	2
Totalpoäng	56
Medelbetyg	4,0

#### SAMMANFATTNING



## Pirelli

### Ice Control Winter

► Kinatillverkade Pirelli, nu med klassiskt "klossmönster" och ganska mjukt gummi, klarar isgreppet bra, åtminstone rakt fram. Det är besvärligare att köra Pirelli, med dålig rattkänsla och inkonsekvent uppträdande på isbanan. Bromsförmågan på snö är bra, startkapaciteten mindre bra. Körbarheten är bättre på snö, mer konsekvent men med konstant kurvgrepp som ibland ger långa sladdar.

I snöslask är greppet mindre bra.

Bromsförmågan i väta är sämre än medel. Men däckets bra att köra på våt väg, det understyr och känns lätthanterligt. På torr asfalt bromsar Pirelli hyfsat men är mjukt och sladdar vid undanmanöver.

#### FAKTA

Pris, kr	1565
Tillverkningsland	Kina
Tillverkningsdatum	Vecka 51, 2012
Mönsterdjup, mm	9,0/8,5
Hastighetsindex	Q
Hårdhetstal	50
Vikt, kg	10,3

#### BETYG

Broms is	3
Start is	3
Körning is	2
Broms snö	5
Start snö	4
Körning snö	3
Snöslask	2
Broms väta	2
Körning väta	4
Broms torr	3
Körning torr väg	2
Rullmotstånd	3
Bränsleförbrukning	3
Buller	4
Totalpoäng	43
Medelbetyg	3,1

#### SAMMANFATTNING



# Resultaten moment för moment

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

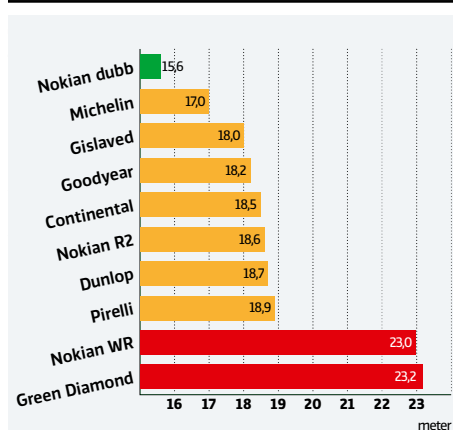
Färgerna i diagrammen betyder ■ = utmärkt/mycket bra ■ = bra/godkänt ■ = underkänt.

Vid körning på snö- och isväg är den subjektiva bedömningen lika viktig som tiden.



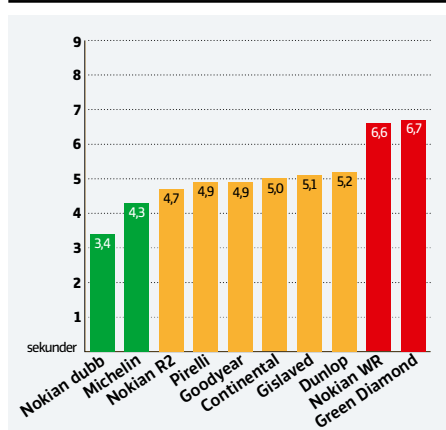
Häng med ett varv på snowhandling-banan på [vibilagare.se](http://vibilagare.se)

## BROMSNING PÅ IS



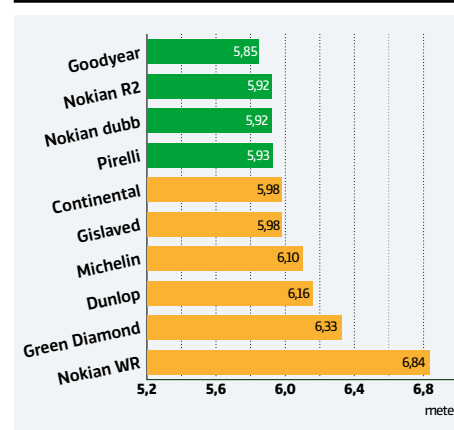
**KOMMENTAR:** Vi bromsar från 25 km/tim till 5 på blankis. Michelin är bästa friktionsdäck, men behöver ändå ett gott stycke längre bromssträcka än dubbdäcket. Efter X-Ice följer sex av testdäcken med bromssträckor som skiljer maximalt 0,9 m. Nokians kontinentala friktionsdäck, WR, och det gummierade däcket är sist – cirka 20 procent sämre.

## START PÅ IS



**KOMMENTAR:** Acceleration från 5 till 25 km/tim visar att Michelin fått fram ett bra mönster och en extremt bra gummiblandning. X-Ice är bäst igen, men förstås långt efter Nokians dubbdäck. Nya Nokian R2 är ett snabbt bättre än Pirelli, Goodyear, Continental, Gislaved och Dunlop. Sist igen: Nokian WR och Green Diamond.

## BROMSNING PÅ SNÖ



**KOMMENTAR:** 25–5 km/tim. Snön hjälper till vid inbromsning. Mellan de fyra bästa däcken – Goodyear, Nokian R2, dubbade Nokian och Pirelli – skiljer bromssträckan mindre än en decimeter. Nästa grupp ligger också tätt, Continental, Gislaved, Michelin och Dunlop hamnar inom 0,2 m. Därefter Green Diamond och på jumboplats Nokian WR.

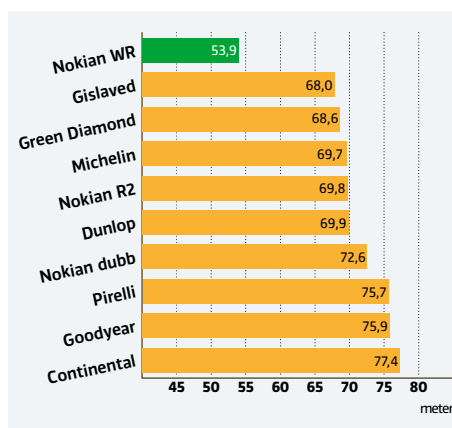
Alla data som kan påverka testet noteras, exempelvis temperatur i luft, is och snö.



Viss data hämtas från däcksidan. Vikt, hårdhet och mönsterdjup mäter vi själva.

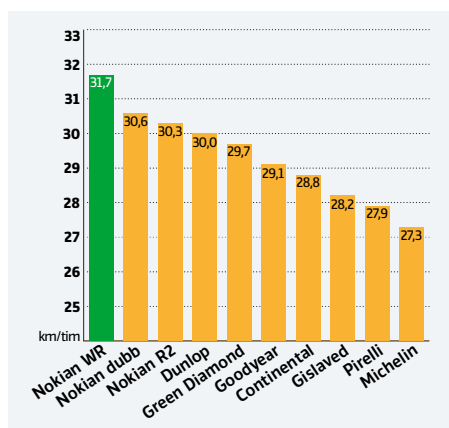


## BROMSNING PÅ VÅT VÄG



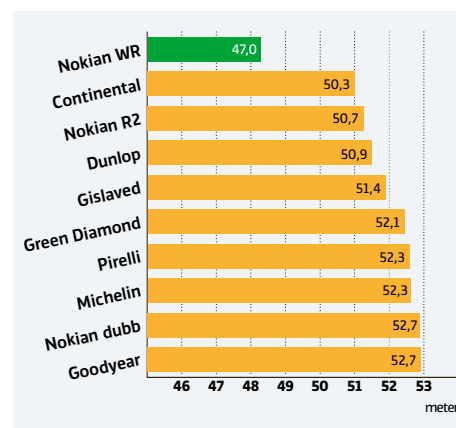
**KOMMENTAR:** Bromsning i väta (från 100 till 0 km/tim) är en svag punkt för nordiska friktionsdäck. Den kontinentala däcktypen, representerad av Nokian WR, är avsevärt bättre. Regumme-rade Green Diamond bromsar också bra. Sämst bromsegenskaper i väta har Pirelli, Goodyear och Continental.

## GREPP I SNÖSLASK



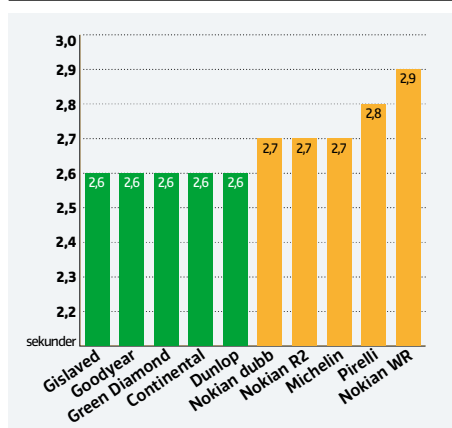
**KOMMENTAR:** Testdäcken körs med låg fart in i en 35 mm tjock, preparerad blandning av vatten och snö. Bilen accelereras och när däckets börjar slira mäts hastigheten. Nu är det Nokian WR, det kontinentala friktionsdäcket, som är bäst. I det här momentet premieras stabila däck med god förmåga att dränera.

## BROMSNING PÅ TORR VÄG



**KOMMENTAR:** En alltför mjuk vinterblandning kan nästan bli som suddgummi vid bromsning från 100 till 0 km/tim på torr väg. Det kontinentala friktionsdäcket, Nokian WR, är bäst och står still efter 47 meter. Övriga däck behöver i genomsnitt drygt 51 meter. (Volvos originalmonterade sommar-däck, Michelin Pilot Sport, behöver bara 37 meter.)

## START PÅ SNÖ



**KOMMENTAR:** Fem däck är i stort sett lika snabba (skiljer hundradelar) vid acceleration på snö 5–25 km/tim: Gislaved, Goodyear, Green Diamond, Continental och Dunlop. Dubbdäcket har här ingen fördel utan delar placering med Nokian R2 och Michelin. Störst problem att hitta greppet har det kontinentala friktionsdäcket Nokian WR.



## ÖVRIGA TESTMOMENT

	Continental	Dunlop	Gislaved	Goodyear	Green Diamond	Michelin	Nokian R2	Nokian WR	Nokian dubbdäck	Pirelli
Körning på dubbriven is, sekunder	75,7	77,7	76,7	79	81,8	76,2	73,5	86,2	73,9	75,6
Körning på snö, sekunder	94,1	92	94	92,1	97,1	97,6	92,3	97,2	90,6	94,0
Körning i väta, sekunder	43,22	43,17	43,4	43,66	42,8	43,69	42,6	38,7	*	42,9
Rullmotstånd RR**/%	8,13/100	7,85/103	8,33/98	8,57/95	10,53/77	7,51/108	7,19/113	8,32/98	7,27/112	8,24/99
Bränsleförbr 80 km/tim, l/100 km	5,37	5,37	5,49	5,54	5,82	5,49	5,2	5,46	5,33	5,44
Körning torr väg, subjektiv bedömning 1–5	4	4	3	3	3	3	4	5	3	2
Buller db(A) 50/70/90/110 km/tim	68/70/72/110	68/71/72/75	66/70/71/75	66/69/72/75	67/70/73/76	66/70/72/74	68/71/72/76	69/72/72/76	70/73/74/77	66/69/72/75
Betyg buller	3	3	5	4	4	5	3	3	2	4

\*Körning med dubb i väta har gjorts utan tidtagning eftersom dubbdäck inte får köras på väta testbanan. \*\*RR (Rolling Resistance) anges efter en internationell standard – ju högre siffra desto större rullmotstånd. Max tillåtet rullmotstånd är 12. Procenttalet anger förhållandet mellan däcken. Ju högre siffra desto bättre resultat. Dubbdäcket har mätts utan dubbar.