

Sveriges STÖRSTA vinterdäckstest

Dubbdäck är överlägsna i halka. De greppar i alla väder, de är trygga och förutsägbara och de är överlägsna både på is och ofta även på asfalt!

TEXT: ROBERT COLLIN FOTO: LASSE ALLARD TEST: JUKKA ANTILA, TESTWORLD

Förr om åren fanns det dubbat och odubbat. Då var det lätt att förklara och förstå.

Sen kom de däck som utvecklats för Centraleuropa in på våra svenska vintervägar. De såg ju så fräna ut, lågprofil och hastighetsklassades som sommar däck. Pirelliskämdes inte i marknadsföringen: "Vår nya vinterdäck är utvecklat för 210 km/tim, då förstår du hur bra det är i svensk hastigheter."

Problemet är ju att det är precis tvärt om. Om däck ska vara stabilt i 210 på asfalt på Autobahn så finns det inte en

chans att det fungerar på svensk vinterväg.

Och det är nu det blir svårt att förklara. Vinterdäck utan dubb kan vara utvecklad för nordisk vinter. Då är de extremt uppslitsade i mönstret för att ha så många däckkanter som möjligt som kan greppa is och snö, och de har så mjukt gummi att klackarna kan röra sig optimalt på vintervägen. Men – ett sådant däck är instabilt på asfalt. I alla hastigheter, och 210 km/tim är inte att tänka på.

Bra på barmark

Autobahndäck är de utvecklade för Centraleuropa där det

aldrig är is, men då och då en massa nysnö, som smälter bort på någon timme. Och de som ska köra upp i Alperna sätter på snökedjor.

På barmark är de här "vinterdäcken" nästan lika bra som sommar däck. Och det är ju det som är hela tanken. Nästan lika bra som sommar däck, för det är nästan alltid barmark på vintern i Centraleuropa, men med en viss beredskap för plötsliga snöfall. På is är de så dåliga att tyska bildningarna tills alldeles nyligen inte ens testade på is. "Då går det ju inte att köra, än mindre att testa", som en tysk kollega sa. Nordiska vinterdäck, det

visar årets test en gång, är bra på snö, de funkade hyfsat på grov is eller hårdpackad isliknande snö, men de är dåliga på slät is, på frosthalkan och på den förrädiska svartisen. Och på asfalt!

De centraleuropeiska däckerna däremot är grymma på barmark, men med ett par undantag dåliga på snö och utan undantag ren katastrof på is.

Chanslösa i frosthalka

När svenska politiker säger att vi ska köra med vinterdäck utan dubb, för att de "är lika bra som dubbdäck numera", gör de ingen skillnad på »





Isbilen spårar för ett stort kött till bakk och har för varje däck, årets och väg-
laget upp - så det gäller, och riksdagen har det.



Robert och Jukka Arvola på Tekniska Högskolan i Åbo, där de testat de bästa däckarna i vinter.



Ju då, det är två timmar på isbilen, för det visar att så smått är det inte så, även om det är just det vi gör...

» odubbat och odubbelt. De lärar bilister att sätta på rent färdiga däck som inte har en chans att få stopp på bilen i den frosthalka som redan bjuder lägga sig på vägar och gator. Dubbdäcken däremot, de däck som politiker kallar "färdiga", är en bra kompromiss utan egentliga svagheter. De är fullständigt överlägsna på frosthalka, de är mycket säkra på den grova vintervägen som är vårt vanliga vinterföret, de är minst lika bra som de nordiska odubbdäcken på nyas och lite packad snö och de är betydligt säkrare på asfalt, både tor och fuktig.

Borde förbjudas på is

De nordiska odubbdäcken är inte bra på någon enda väglag, däremot är de dåliga på is och farligt instabila med lina

bremssträckor på asfalt. De Centraleuropeiska däck som vi brukar kalla Åttiohund-däck, borde vara lika förbjuda som sommardäck på is. Att de är överlägsna bäst på asfalt är inget bra argument för en vinterdäck.

Självklar del av säkerheten

Nu säger en del: "Men svenska vinterväg är ju mest barma nu för tiden." Ja, det stämmer. Men det stämmer också att många kan köra hela vintern utan att få en enda sladd. Ända har de köpt en bil med antisladdsystem. Och nästan alla kommer att klara vintern utan att krocka. Ända använder de bilhjälet.

Att köra på dubbdäck är ett sätt att klara sig när det krävs. När bilen framme plöjde har bromsat. När bilen springer ut på vägen. När ett barn kommer

ut framme bilen på snöpulkan. Claes Tingvall på Trafikverket säger att den som kör utan dubb anpassar hastigheten till väglaget. Med det resonemanget kan man köra utan dubbe, bara man anpassar hastigheten... Dubbdäck är ett självklart komplement till bilens övriga säkerhetssystem. Och den som tror att antisladdsystemet klarar sladdar lika bra som bilen har centraleuropeiska däck utan dubb, han har ingen aning. Han har aldrig upplevt skillnaden.

Trygghet och körglädje

Vi har testat däck från de stora tillverkarna som ligger ner hundratals miljoner på att utveckla en enda ny modell. Och däck från andra tillverkare där någon på marknadsdelningen sagt att "vi måste ha ett däck för

Norden, spelar ingen roll hur det fungerar". Vi har testat däck som inte borde säljas i Sverige. Och andra som är en ren fröjd att köra. Som är både trygga och som skänker körglädje. Som hjälper föraren i en krisituation. Och som vi med god samvete kan rekommendera andra att köra på. Däck som man vill att varje bil man möter på vägen i vinter ska vara skedd med.

Inte oerhört kommer de säkraste däckerna från de största tillverkarna, från dem som ligger ner mest kraft och pengar på att bygga de bästa däckerna. Men även där finns det skillnader och skamkrypare.

Läs testet och bli en säker förare i vinter! Så jag slipper få hjärtat i halsgropen när jag möter en.

■ Dubbat (d) ■ Odubbat (od) ■ Centraleuropeiska däck (cd)

Bromsning på is

Continental (d)	41,7 meter
Goodyear	6,0 (42,2)
Nokian	1,3 (43,0)
Dunlop	3,0 (45,2)
Bridgestone	6,0 (48,2)
Michelin	7,9 (49,0)
Vredestein	9,1 (50,8)
Pirelli	9,7 (51,4)
Gislaved	11,0 (53,2)
Sava	13,1 (54,8)
Bridgestone	14,7 (56,4)
Michelin	17,2 (58,9)
Nankang	18,3 (60,0)
Agi	18,0 (60,3)
Continental	18,9 (60,6)
Nokian	19,3 (61,0)
Vredestein	19,4 (61,1)
Goodyear	20,4 (62,1)
Dunlop	22,1 (63,8)
Pirelli	23,7 (65,4)
Continental	25,7 (67,4)
Michelin	26,1 (67,8)
Continental	26,8 (68,5)
Pirelli	28,1 (69,8)
Nokian	29,1 (70,8)
Goodride	32,1 (73,8)
Goodyear	32,7 (74,4)
Dunlop	34,6 (76,3)

Bromsningarna gjordes på polen av isbilen och visar bilens bromssträcka från 50 km/h.

10-20 bromsningar gjordes med varje däck. Alla tester gjordes tre gånger, olika dagar och vid olika temperaturer.

Bromsning på snö

Goodyear (od)	52,5 meter
Goodyear	0,5 (53,0)
Pirelli	0,5 (53,0)
Continental	1,6 (54,1)
Bridgestone	2,0 (54,5)
Nokian	2,5 (55,0)
Nokian	2,6 (55,1)
Pirelli	2,6 (55,1)
Dunlop	2,7 (55,2)
Gislaved	2,9 (55,4)
Continental	3,0 (55,5)
Continental	3,0 (55,5)
Bridgestone	3,1 (55,6)
Michelin	3,1 (55,6)
Continental	3,7 (56,2)
Michelin	3,7 (56,2)
Nokian	3,7 (56,2)
Dunlop	3,8 (56,3)
Vredestein	4,2 (56,7)
Pirelli	4,4 (56,9)
Vredestein	4,4 (56,9)
Sava	4,6 (57,1)
Michelin	5,3 (57,8)
Dunlop	5,5 (58,0)
Agi	6,7 (59,2)
Goodyear	6,8 (59,3)
Nankang	7,4 (59,9)
Goodride	10,3 (62,8)

Vi bromsar från 50 km/h till fullständig stopp på ett snöigt beldp. klart underlag.

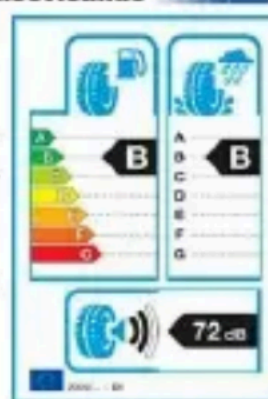
Ny EU-däckmärkning är missvisande

» Många läser Åttiohundets däcktest innan de väljer vinterdäck. Och köper sig byggmed det. Men i höst kan det bli ett pedagogiskt problem när en del av vinterdäckerna är märkta med EUs nya etikett. Och då skiljer vinterdäckerna kan ha högst betydelse.

» Eufas tagit fram den nya etiketten för att ge utvecklingen med både säkra och mer miljövänliga däck. Alla däck tillverkade efter 1 juli 2012 och som säljs efter 1 november i år ska ha etiketten. Dubbdäck, regnmarkering och en del speciella undantag från regeln.

» Etiketten visar tre olika egenskaper: Buller, miljöstandard och en annan egenskap som inte är så viktig. Problemet är att bromsning på is och snö är ett mycket viktigt grepp på is och snö. Höga betyg på buller betyder alltså att däckets konstruktion är skadad på vinterväg. Här gäller det att se upp.

» Åttiohundets däcktest visar både egenskaper på snö och is - och bromsning på is och snö.



Testet visar hur vinterdäck ska fungera på is och snö. Åttiohundets däcktest är på vägarna.



Vår egen 50 000 däck-
byttar! Österns anlägg, som
man köper däck och andra
produkter...



Sopavagnen är en viktig del i vinterdäcktestet. Den är på vägarna på is och snö.

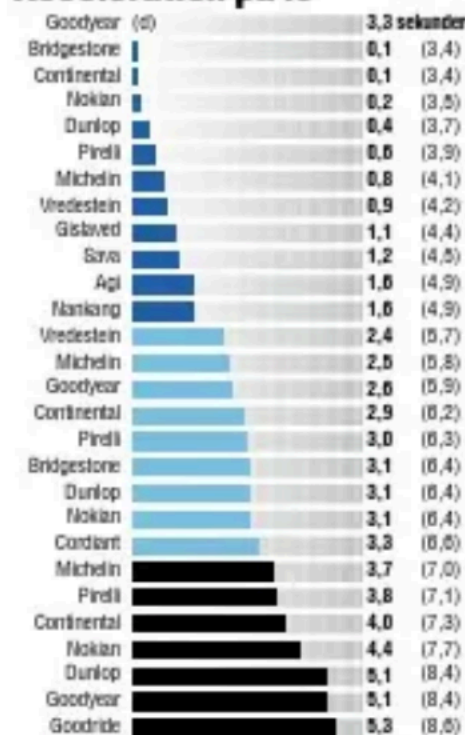
■ Dubbat (d) ■ Odubbat (od) ■ Centraleuropeiska däck (cd)

Undanmanöver på is



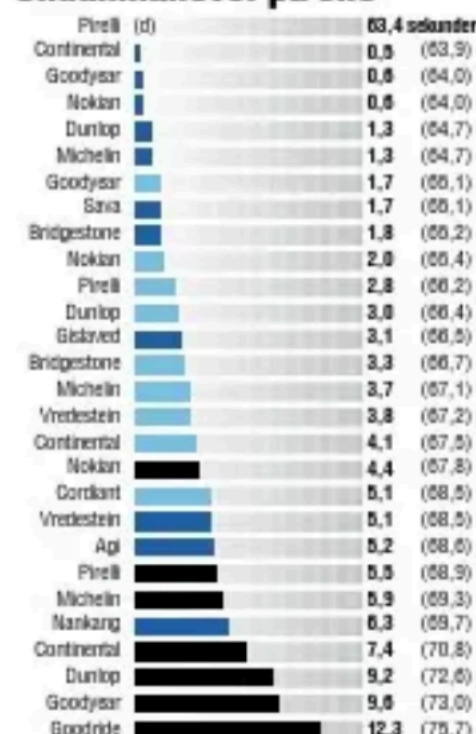
Vi bromsar vid 50 km/tim och sviker på ratten ett halvt varv. Sen rullar vi sträckan innan bilen flyttat sig fyra meter i sidled.

Acceleration på is



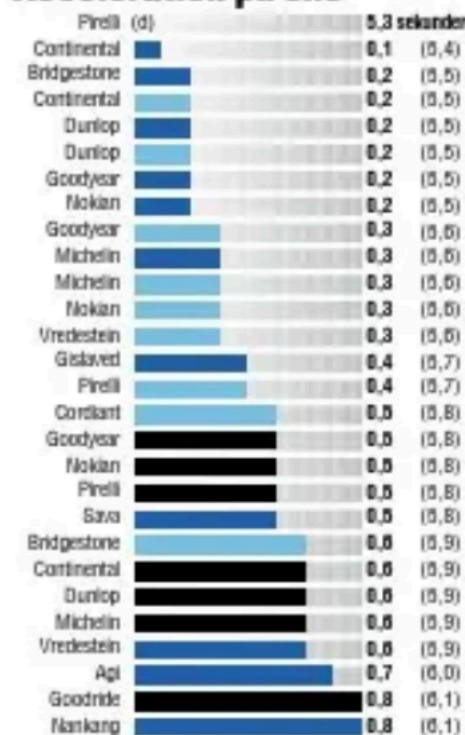
Vi gasar på för fullt. När bilens antispinningsystem jobbar och rullar tiden från 0 till 20 km/tim. Testet visar hur bra man får sig fram.

Undanmanöver på snö



Vi bromsar vid 80 km/tim och sviker på ratten ett halvt varv. Sen rullar vi sträckan innan bilen flyttat sig fyra meter i sidled.

Acceleration på snö



Vi gasar på för fullt. När bilens antispinningsystem jobbar och rullar tiden från 0 till 35 km/tim. Testet visar hur bra man får sig fram.





	GOODYEAR ULTRAGRIP ICEARCTIC Pris: 1 190 kr. Hastighetskod: T	NOKIAN HAKKAPELIITTA7 Pris: 1 280 kr. Hastighetskod: T	CONTINENTAL CONTICE- CONTACT Pris: 1 190 kr. Hastighetskod: T	MICHELIN X-ICE NORTHXIN2 Pris: 1 380 kr. * Hastighetskod: T	DUNLOP ICETOUGH Pris: 1 100 kr. Hastighetskod: T	BRIDGESTONE NORANZA 2 EVO Pris: 1 110 kr. Hastighetskod: T	PIRELLI WINTER CARVING EDGE Pris: 1 080 kr. Hastighetskod: T	GISLAVED NORD FROST 5 Pris: 1 000 kr. Hastighetskod: T	VREDESTEIN ARCTRAC Pris: 1 150 kr. Hastighetskod: T	SAVA ESKIMO STUD Pris: 950 kr. Hastighetskod: T*	AGI SAREK 2 Pris: 700 kr. Hastighetskod: Q*	NANKANG NKSNOW SW-7 Pris: 750 kr. Hastighetskod: T	GOODYEAR ULTRAGRIP ICE+ Pris: 1 200 kr. Hastighetskod: T	DUNLOP SPICE SPORT Pris: 1 220 kr. * Hastighetskod: T*
IS														
Bromsning på is	10	10	10	8	9	8	7	7	8	7	5	5	5	4
Acceleration på is	10	10	10	9	9	10	9	8	8	8	7	7	6	5
Undanmanöver på is	9	10	10	9	9	9	10	9	8	9	7	7	8	7
Köregenskaper subjektivt	9	10	10	9	7	9	7	10	7	6	6	6	6	6
SNÖ														
Bromsning på snö	10	8	9	7	7	8	10	7	6	6	4	4	10	8
Acceleration på snö	8	8	9	7	8	8	10	6	3	4	2	1	7	8
Undanmanöver på snö	10	10	10	9	9	9	10	8	6	9	6	5	9	8
Köregenskaper subjektivt	8	10	8	6	8	5	6	6	3	6	3	3	6	6
VÄT ASFALT														
Bromsning på våt asfalt	5	4	7	5	5	5	5	7	7	5	8	8	3	6
Undanmanöver på våt asfalt	3	4	5	5	5	4	5	6	7	5	6	6	5	6
Köregenskaper subjektivt	4	6	4	6	6	4	4	4	7	4	6	3	6	6
TORR ASFALT														
Bromsning på torr asfalt	4	5	5	4	6	4	3	6	7	6	7	8	3	5
Köregenskaper subjektivt	3	6	3	8	6	6	6	6	8	3	6	3	3	6
EKONOMI & KOMFORT														
Stabilitet, subjektivt	10	4	4	10	4	4	7	7	10	7	4	4	10	4
Buller, subjektivt	5	1	3	5	5	3	1	5	5	3	5	3	8	10
Rullmotstånd	4	6	3	5	4	7	3	1	2	4	1	7	6	7

TOTALBETYG	7,6	7,6	7,5	7,3	7,2	6,9	6,8	6,7	6,7	6,2	5,4	5,2	6,3	6,1
-------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Tänk på det här före köp

! Dimensionen 205/55 16 som vi testar betyder att bredden (den del som vilar mot marken) är 205 mm, "profilen", det vill säga höjden från asfalten till fälgkanten, är 55 procent av bredden och 16 är fälgens diameter – i tum.

! Kolla datumsiffrorna på däcksidan: 4910 betyder vecka 49 året 2010. Köp aldrig ett gammalt däck. Dels hårdnar gummit, dels har däck en äldre teknik, de är inte "senaste årsmodellen". Väljer du ändå ett gammalt däck – pruta!

! Vår prisserkommer från prisjakt.nu. Monteringen hos däckverkstad tillkommer. Vill du göra hela affären hos gummigubben? Ring runt och koll priser! En halvtimme i telefon kan sänka priset med ett par hundralappar – per däck! * Pris från bytthjul.com. ** Pris från dackonline.se.



Goodyears nya däck går direkt upp i delad ledning i årets test. Det är mycket säkert på is och snö, särskilt bromsgreppet och framkomligheten imponerar. Det är lätt kört, logiskt och neutralt. På asfalt styr det långsamt men är stabilt på spårig väg.

- +** Broms och framkomlighet på is. Stabilitet.
- Egenskaper på torr asfalt.



Nokian är som vanligt bästa vä för den som behöver säkerhet och framkomlighet på vinterväg och asfalt, en svår balansgång för en däckutvecklare. Det är lugnt i halan och styr snabbt. Bromssträcken på våt asfalt är kort. Däcket är aningen instabilt på spårig asfalt.

- +** Grepp och köregenskaper på vinterväg.
- Grepp på asfalt.



Ettaldeles utmärkt däck som kombinerar bra egenskaper på både vinterväg och asfalt, en svår balansgång för en däckutvecklare. Det är lugnt i halan och styr snabbt. Bromssträcken på våt asfalt är kort. Däcket är aningen instabilt på spårig asfalt.

- +** Grepp på vinterväg, köregenskaper på all väglag.
- Rullmotstånd.



Som vanligt ett extremt väl balanserat däck från den franska tillverkaren. Utan att vara bäst i någon gren men samtidigt utan svagheter. Det är lugnt och lätt kört på alla väglag. På asfalt är det stabilt och synnerligen tyst.

- +** Lugna köregenskaper på alla väglag, tyst, tryggt. Ingenting.



Bromsförmågan och framkomligheten på is är bra, men styrförmågan är inte i topp, ibland vill däckets fortsätta rakt fram, på snö är det bättre och allra bäst på asfalt där reaktionerna är snabba. Däcket är tyst, men aningen instabilt på sliten asfalt.

- +** Grepp på is, välbalanserade egenskaper. Stabilitet.



Det japanska däck som utvecklats och tillverkas av Nokian i Finland är lätt kört på vinterväg, med bra broms- och framkomlighet, men det vill säga tappar lätt greppet bak i en kurva eller en undanmanöver. Det tycker vi inte riktigt om.

- +** Grepp på vinterväg, låg rullmotstånd bland dubbdäcken.
- Köregenskaper på snö och våt asfalt.



Pirelli är som vanligt snabbstyrt och underhållande. I början ... Däcket är FÖR skarpt och tappar lätt greppet i våra situationer. Även om bra grepp brukar rädda situationen. Bra på torr asfalt, men svagt grepp och mycket överstyrning på vått.

- +** Grepp på snö.
- Köregenskaper på våt asfalt, buller, rullmotstånd.



Gamla fina Gislaved tillverkas numera hos Continental i Tyskland och däckjättens utvecklingsresurser läggs någon annan stans. Vintergreppet har halkat efter med långa bromssträckor. Men det är ändå ett lätt kört och logiskt däck.

- +** Egenskaper på barmark.
- Egenskaper på snö, rullmotstånd.



Det här dubbdäcket är bäst på asfalt. Där är det stabilt och lätt kört i alla situationer. På vinterväg saknas grepp och köregenskaperna är lura när greppet plötsligt går förlorat. Särskilt illa är det på snö där baken lätt far iväg.

- +** Egenskaper på barmark.
- Egenskaper på snö, rullmotstånd.



Savat tycker inte om halka. Bromssträckorna är långa och framkomligheten inte mycket bättre. Och köregenskaperna förstörs av att greppet plötsligt går förlorat. Sladdarna kommer snabbt och utan varning, särskilt baken har lätt att sladda iväg.

- +** Sidgrepp på is och snö.
- Broms- och framkomlighet på is och snö, dåliga köregenskaper på all väglag.



Det regummerade lägre däck från Anderstorp är bäst på asfalt, där är det ett av de bästa dubbdäcken. På vinterväg är det sämre med långa bromssträckor och dålig framkomlighet, och köregenskaperna är lura, ibland släpper det fram, ibland bak.

- +** Bromsar bäst av dubbdäcken på våt asfalt.
- Egenskaper på vinterväg, högt rullmotstånd.



Kina-däcket lyckas med konststycket att vara dligt både på vinterväg och på asfalt. På vinterväg saknas grepp och köregenskaperna är lura. Sladdarna kommer plötsligt och är svåra att rätta till. På asfalt är det samma lura köregenskaper.

- +** Broms- och framkomlighet på asfalt.
- Vinteregenskaper, köregenskaper på alla väglag.



Goodyear tillverkar årets bästa obubbade däck, mest för att det saknar egentliga svagheter. Det har bra grepp och är lätt kört på snö. På is sladdar det iväg lätt, men är också lätt att rätta upp igen. På våt asfalt är det mycket bra, för däcktypen.

- +** Grepp på snö, egenskaper på våt asfalt.
- Ingenting.



Styrningen på vintervägar snabb och exakt, men däck är nervöst och tappar lätt greppet, som dock är lätt att få tillbaka. På asfalt är dunlop bäst bland de nordiska odubbade, det bromsar bra och styr fint i en undanmanöver. Lite instabilt på sliten asfalt.

- +** Grepp på våt asfalt, köregenskaper på asfalt.
- Broms- och framkomlighet på is.

TEST

VINTERDÄCK

ODUBBADE DÄCK

NOKIAN HAKKAPELIITTA	CONTINENTAL CONTIVIKING-CONTACT 5	MICHELIN X-ICE XI3	VREDESTEIN NORD-TRAC 2	PIRELLI ICECONTROL WINTER	BRIDGESTONE BLIZZAK WS70	CORDIANT WINTER DRIVE		CONTINENTAL CONTIWINTER-CONTACT TS850	MICHELIN ALPIN A4	NOKIAN WR D3	PIRELLI WINTER210	DUNLOP SP ICE WINTER SPORT	GOODYEAR ULTRA GRIP 8	GOODRIDE SW601 SNOWMASTER
Pris: 1 200 kr. Hastighetskod: R	Pris: 1 220 kr. Hastighetskod: T	Pris: 1 200 kr. Hastighetskod: H	Pris: 1 110 kr. Hastighetskod: Q	Pris: 1 040 kr. Hastighetskod: T	Pris: 1 120 kr. Hastighetskod: T	Pris: Ej fastställt. Hastighetskod: H		Pris: 1 020 kr. Hastighetskod: H*	Pris: 1 130 kr. Hastighetskod: H	Pris: 850 kr. Hastighetskod: H*	Pris: 1 090 kr. Hastighetskod: H	Pris: Ej fastställt. Hastighetskod: H	Pris: 1 090 kr. Hastighetskod: H	Pris: 500 kr.** Hastighetskod: H
IS														
Bromsning på is	5	5	6	5	4	6	3	3	3	2	3	1	1	2
Acceleration på is	5	5	6	6	5	5	4	3	4	3	4	1	1	1
Undanmanöver på is	7	7	6	7	7	7	6	4	5	4	4	2	1	1
Köregenskaper, subjektivt	7	7	4	4	6	7	6	4	4	4	3	3	3	1
SNÖ														
Bromsning på snö	8	7	7	6	8	7	7	7	5	7	6	5	4	1
Acceleration på snö	7	8	7	7	6	3	4	3	3	4	4	3	4	1
Undanmanöver på snö	9	7	7	7	8	8	6	5	6	7	6	3	3	1
Köregenskaper, subjektivt	8	8	8	6	8	8	5	3	3	5	3	1	1	1
VÅT ASFALT														
Bromsning på våt asfalt	1	1	2	2	3	3	3	10	10	7	9	10	10	6
Undanmanöver på våt asfalt	5	4	3	5	1	1	2	10	9	8	9	10	10	7
Köregenskaper, subjektivt	6	4	6	6	4	1	3	10	9	7	10	9	10	9
TORR ASFALT														
Bromsning på torr asfalt	4	3	2	3	2	2	1	9	9	10	8	9	10	8
Köregenskaper, subjektivt	3	3	3	6	3	1	1	10	8	8	10	10	10	6
EKONOMI & KOMFORT														
Stabilitet, subjektivt	1	7	4	4	4	4	1	4	7	10	4	7	7	7
Buller, subjektivt	8	8	10	10	10	8	8	10	10	10	8	8	8	8
Rullmotstånd	10	7	9	7	7	6	4	5	4	6	3	4	2	4
TOTALBETYG	5,8	5,7	5,7	5,7	5,3	5,1	4,0	5,7	5,7	5,7	5,4	4,6	4,5	3,5
Så viktiga är resultaten för helhetsbetyget: Is 35%, snö 25%, våt asfalt 20%, torr asfalt 10%, ekonomi och komfort 10%.	+++ Finnamavisar att ett däck utan dubbfaktiskt kan utmana en del av dubbdäcken på is, däckets lättkör och styr bra även på sladd, grymt! Problemen kommer på asfalt där det bromsar dåligt och är utan harmoni, men ändå – utan att vara lurigt.	+++ Precis som finnarna har Conti jobbat hårt på vinter-egenskaperna. Både på is och snö är däckets logiskt och styr fint inom rimliga gränser. På barmark är däckets mjukt, svårkört och har långa bromssträckor. Men det är tyst och rullar lätt.	+++ Som vanligt från Michelin ett logiskt och lättkört däck på alla väglag. Det styr lite långsamt, men tryggt och säkert också vid en undanmanöver. Det bromsar bra på is och snö, men greppet på asfalt kan vara bättre.	+++ Ett nytt däck utan större svagheter. Is- och snögrepp är bra, men vid plötsliga situationer släpper det lite för lätt, framför bak. Brastyrning och det fina greppet hjälper till att reda upp situationen. På asfalt styr däckets bra, men är lite ostadigt på sliten väg.	+++ Den här italieneren är tillverkad i Kina och faktiskt rätt bra på snö och is. Exakt styrning gör vinterresan både säker och rolig. På asfalt går det sämre, däckets saknar harmoni och en undanmanöver kan bli besvärlig. Tyst är det i varje fall.	+++ Den här klassikern är utvecklad i Japan för japaniska förhållanden med mycket låga hastigheter. Is- och snögrepp är bra, däckets lugn och styr fint. Men på asfalt fungerar det inte alls. Det är på tok för mjukt och svårkört och sladdar lätt.	++ Har vi tur slipper vi dethär ryska däckets på svenska vägar, men ett lågt pris kan locka skrupelfria importörer. Det är dåligt både på vintervägar och barmark. Lyckligtvis är greppet så dåligt att det inte lockar till höga hastigheter. Dessutom rullar det trögt.	+++ Ett av få "Autobahn-däck" som har ett visst grepp även på vintervägen. På asfalt är det mycket bra men det funkar även när det är riktigt halt, se bara till att inte råka ut för en sladd, för då kan det bli riktigt besvärligt. Tyvärr även lite svårt på sliten asfalt.	+++ Michelin har det bästa isgreppet bland högfartsdäcken. Det är lugnt på vintervägen och ställer inte till det. På snö kan greppet framförsvinna vid bromsning eller lite hårdare kurvtagning. På asfalt gör man en säker undanmanöver och bromsar snabbt.	+++ Nokians Europadäck har ett hyfsat isgrepp och är mycket bra på snö, för den här typen av däck. På asfalt är det inte riktigt lika bra som de bästa högfartsdäcken, men självklart mycket bättre än de nordiska alternativen.	+++ Stabilitet på sliten asfalt och högt rullmotstånd är klassen från den här högfartsitallenen. För kombinationen fina egenskaper på barmark och anständigt grepp på vintervägar är det lätt att tappa greppet och på is är det långa bromssträckor.	++ Ett riktigt bra däck, på barmark. Det styr fint och klarar en svår undanmanöver utan problem, det bromsar fint, är till och med stabilt på spårig väg. Men på vintervägar är det lätt att tappa greppet och på is är det långa bromssträckor.	++ Goodyears högfartsdäck har ett hyfsat isgrepp och är mycket bra på snö, för den här typen av däck. På asfalt är det inte riktigt lika bra som de bästa högfartsdäcken, men självklart mycket bättre än de nordiska alternativen.	++ Kinesiska Goodride har bara lyckats med en sak: Namnet! Det är uselt på is, det lilla greppet förlovas bara man rör på ratten. Men det är dessutom riktigt dåligt på snö. Och som om det inte var nog är däckets inget vidare på asfalt heller.
Så läser du hastighetskoderna: Q: 160km/tim R: 170km/tim T: 190km/tim H: 210km/tim V: 240km/tim Alla däck har belastningsindex 94 (670 kilo). * Belastningsindex 91 (615 kilo)	+ Grepp och köregenskaper på halka, Rullmotstånd, tyst. - Bromsning på våt asfalt.	+ Köregenskaper på is och snö, grepp på snö. - Grepp på våt asfalt.	+ Lugna köregenskaper, ljud och rullmotstånd. - Bromsgrepp på våt och torr asfalt.	+ Is- och snögrepp, tyst. - Tappa lätt greppet på vinterväg.	+ Köregenskaper på is och snö, tyst. - Egenskaper på våt asfalt.	+ Isgrepp, köregenskaper på snö och is. - Alla egenskaper på våt och torr asfalt.	+ Inbjuder till en lugn körstil. - Grepp på vinterväg, alla egenskaper på barmark. Trögrullat.	+ Köregenskaper på våt asfalt, grepp på snö. - Stabiliteten på spårig asfalt.	+ Bromsgrepp på våt asfalt, tyst. - Ingenting.	+ Grepp och köregenskaper på torr asfalt. Rullmotstånd. - Bromsgrepp på is.	+ Köregenskaper på is och snö, tyst. - Egenskaper på våt asfalt.	+ Bromsgrepp och köregenskaper på barmark, Bromssträckorna på is.	+ Alla egenskaper på barmark, Bromsgrepp på snö. - Vinter-egenskaper istort, uselt grepp på is.	+ Inget. - Allt.

"Bra på is för att vara odubbat"

"Inte bra på någonting"