

BJÖRNKLO GER BÄST GREPP I ISEN

På isiga vägar med temperatur nära noll – då är det bara dubbdäck som ger ett acceptabelt grepp visar Vi Bilägares däcktest. En färsk studie som gjorts av Trafikverket visar också att om bilen får sladd, så är dubbat avsevärt mycket säkrare än friktionsdäck.

TEXT ERIK RÖNNBLOM
FOTO JUHA JUNTTO & OSKARI PENTTI
TESTLAG OSKARI PENTTI, PASI PIIRONEN,
TOMI GRÖNROS OCH JANNE VINTTURI

Nokian är det dubbdäck som bromsar bäst på is visar årets däcktest, som för övrigt är utfört på Continentals testbana i Arvidsjaur av våra kollegor på den finska motortidningen Tuulilasi.

Eftersom mätningen av bromsförmågan sker från låga 30 till 5 km/tim så får man hålla i minnet att det blir betydligt längre bromssträckor från 90–0. Skillnaderna mellan däcken blir dessutom större med ökad hastighet.

Nokian har en speciell stabilisering i den gummiklack där dubben är fäst. Det ska minska rörelsen vid inbromsning och se till att dubben är raka genom att spänna mönsterklackarna optimalt vid inbromsning. Det är det som kallas ”björnklo”. Tydligt fungerar tekniken även om benämningen kan låta en aning publikfriande.

Halare kring nollan

När det är kallt och istemperaturen ligger neråt minus tio grader är greppet på is ganska bra, både för dubb- och friktionsdäck. Generellt kan man säga att ju närmare temperaturen befinner sig nollan desto halare blir det – inte minst på is. Och skulle det råda plusgrader blir halkan verkligen problematisk, särskilt om isen börjar bli våt.

Vi gjorde istesterna vid två olika temperaturer, dels omkring två minusgrader, dels vid plus en grad. Det blev markanta skillnader.

När mätningarna av bromsförmågan gjordes vid minus två grader behövde Nokian med dubb 23 meter vid en inbromsning från 30 till 5 km/tim – det nordiska friktionsdäck vi jämförde med 28 meter. Och det kontinentala friktionsdäck som också fanns med i jämförelsen klarade samma inbromsning först efter 35 meter! Stora skillnader med andra ord – men än värre blev det när kvicksilvret kröp över noll.

Då blev bromssträckan för Nokian, vid samma test, 26 meter (35 för det sämsta dubbdäcket). Det nordiska friktionsdäcket behövde en bromssträcka på 47 meter. Och det kontinentala friktionsdäcket nästan 60 meter.

Välj däck efter behov

Ska alla köra på dubbdäck? Nej, men man ska välja däck efter behov. Och framför allt vara observant på när väglaget slår om och det snabbt kan bli isigt, något som med all rätt kan kallas ”blixthalka”. Och som är mycket besvärligare än det mer konstanta väglag som finns i norra delen av Sverige.

När våtan fryser till och bildar svartis är det främst bilarna med dubbdäck som gör väglaget säkrare igen. Det dröjer visserligen några timmar men sedan har dubbarna rivit sönder isen eller skapat ojämnheter som gör att friktionsdäck också greppar bra.

Den som inte behöver dubbdäck ska självklart välja friktion. Men frågan är hur långt söderut man ska bo för att våga välja den kontinentala versionen. Så länge man riskerar att hamna på is eller snö bör man verkligen tänka efter vilket däck man väljer. Det visar resultaten i detta däcktest. ▶



Grepp i snöslask körs numera ungefär som man testat sommardäcks förmåga mot vattenplaning. Man mäter när däckets som körs i modden börjar slira och jämför mot ett referensdäck.



Vinterdäck har avsevärt sämre våtgrepp än sommardäck främst beroende på mjukheten som behövs för att skapa grepp på is. Oftast är det sämsta däckets på is bäst i väta. Det gällde också denna gång med Continentals kontinentala friktionsdäck – sämst på is, bäst i väta.



Snö är ett mer förlåtande underlag. Bromssträckorna skiljer därför inte så mycket. Men dubbdäck kan också på snö ha en fördel mot friktionsalternativ. Snön kan ibland längst ned mot vägbanan vara hård och nära på lika hal som is.



Så gjordes testet/det betyder beteckningarna

♦ Testet av dubbdäck 2010 omfattar sju av de mest välkända fabrikaten i Sverige: **Bridgestone, Continental, Gislaved, Goodyear, Michelin, Nokian** samt **Pirelli**. Alla dessa tillverkare har långvarig erfarenhet av att göra vinterdäck för nordiskt bruk. Men det finns ändå stora skillnader, exempelvis när det gäller bromsförmåga på is och i väta. Det kan delvis bero på vilka egenskaper som anses som viktigast av respektive tillverkare, men självklart också på hur väl man lyckats med sin däckkonstruktion.

♦ Det är våra kollegor på den finska motortidningen **Tuulilasi** som utfört testet av dubbdäck. Is- och snökörningar gjordes på testbanor i Arvidsjaur. Körning i snöslask samt på vått och torrt gjordes utanför Tammerfors.

♦ För att ytterligare belysa skillnaderna mellan olika däcktyper har testet utökats med två erkänt bra friktionsdäck: **Continental Viking Contact 5** avsett för nordiskt bruk och **Continental Winter Contact TS 830** avsett främst för kontinentalt bruk. Därmed kan var och en studera skillnaderna mellan dubbdäcken men också jämföra med de två friktionsdäcken.

♦ Broms- och starttesterna på is har dessutom gjorts vid **två olika temperaturer** – vid några minusgrader respektive några plusgrader. Det gav garanterat intressanta resultat. Greppet på is förändras totalt när temperaturen pendlar från minus till plus.

♦ Vi har också valt att **särredovisa egenskaperna** för respektive underlag, eftersom skillnaderna är så pass stora mellan de olika däcken. Det innebär att man själv kan studera vilka däck eller typer av däck som är lämpliga beroende på vilket väglag man själv oftast kör på.

♦ I redovisningen finns våra omdömen sammanfattade, samt alla testmoment med betyg. Vi har också betygsatt däcken på olika väglag. På sidan 29 finns dessutom en tabell med alla exakta mätvärden.

♦ Alla däck har dimension **205/55 R16**. **205** är däckbredden i millimeter, **55** är däckets höjd i procent av bredden. **R** betyder radial. **16** anger fälgdiameter. Det som däremot kan variera är **belastningskod** (som anger vilken vikt däck maximalt är konstruerat för)

och **hastighetsindex** (den maximala hastighet som däck är tillverkat för att klara). **91** betyder en maximal belastning av 615 kg, **94** står för 670 kg. När det gäller hastighetskoder betyder **T** att man maximalt får köra 190 km/tim och med ett **H**-däck maximalt 210 km/tim. De flesta andra uppgifter hämtas också från däcksidan.

♦ **Mönsterdjup** mäts med en för ändamålet särskilt utformad mönsterdjupsmätare. Vi mätte i mittdelen av däck.

♦ **Hårdhetstal** är en metod att mäta gummits hårdhet i slitbanan. Man använder en shoremätare med vilken man mäter hur hårt det är att trycka in ett litet stålstift i gummit. Shoretalet ändras när däcken är inkörda och varierar en aningen med omgivande temperatur. Ju lägre tal desto mjukare gummi. Nordiska friktionsdäck ligger mellan 50 och 55, kontinentala är något hårdare, drygt 60. Dubbdäcken har ett shorevärde mellan 55 och 60.

♦ Testet av **grepp i snöslask** går i princip till som ett vattenplaningstest. Man kör in i en preparerad yta och accelererar. Hastigheten mäts vid fullt spinn och korreleras mot ett referensdäck.

♦ Efter avslutade vintertester skiljde **dubbutsticket** en del. **Bridgestone** stannade på 1,34 mm, **Continental** 1,41 mm, **Gislaved** 1,51 mm, **Goodyear** 1,62 mm, **Michelin** 1,48 mm, **Nokian** 1,68 mm och **Pirelli** 1,55 mm. Vid utvärderingen av istesterna gjordes en korrigering av resultaten som utgår från att 0,1 mm större utstick ger tre procent bättre grepp. Alla värden innebär efter justeringen att alla däck har utsticket 1,2 mm.

♦ Noteras bör att ett av dubbdäcken, **Pirelli**, **tappade många dubbar** på de två framhjulena redan vid testerna på snö. Sammanlagt försvann 100 dubbar, 42 på vänster sida och 62 på högerdäcket.

De andra däcken hade alla dubbar kvar. Däcken har hanterats på samma sätt från inkörning till sista deltest.

♦ **Prisuppgifterna** har vi hämtat från Vanadis Gummi i Stockholm (08-337017) och gäller ett däck inklusive moms utan montering och balansering.



Bridgestone Noranza 2 EVO Mycket bra

♦ Noranza biter mycket bra på is. Det har inte bästa bromsförmågan men det är snabbast vid körning på isväg. Kurvgreppet är också på topp. Vid provocering i kurva på is sladdar däck ganska mjukt innan det når gränsen för sin förmåga. På snö är greppet på en bra nivå och skulle bedömas än bättre om vi bara såg till tid. Men en svaghet är att vid sladd tappar däck greppet snabbare och mer än på is. Ibland kanar bakvagnen ut snabbt men återtar spåret.

På våt asfalt är Noranza inte fullt så bra och hamnar sist i bromstestet. När vi kör hårt på våt asfalt kan bakvagnen plötsligt bryta ut i sladd. I snöslask är däremot Noranza det bästa dubbdäcket. På torr väg är däck aningen för mjukt och kanar ut vid sidoförflyttning. Noranza ger ett noterbart brummande buller.

Vårt omdöme blir att Bridgestone klarar sig bäst på vinterväg, främst is – total delad andraplats i denna jämförelse.

fakta

Pris, kr	1 701
Tillverkningsland	Finland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	56
Mönsterdjup, mm	9,5
Antal dubb	128
Vikt, kg	9,6
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

betyg

Broms på snö	3
Start på snö	5
Körning på snö	4
Broms på is	5
Start på is	5
Cirkel på is	4
Körning på is	5
Snöslask	4
Broms i väta	2
Körning i väta	3
Broms torr väg	3
Körning torr väg	2
Buller	2

betyg på olika underlag

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
4	5	4	3	2

Betygskala: 5 = Utmärkt, 4 = Mycket bra, 3 = Bra, 2 = Godkänt, 1 = Underkänt.



Continental Ice Contact Fin styrförmåga

♦ Continental är mycket bra, men inte bäst på is. Däcket betar sig lugnt, neutralt och utan överraskningar, med snabb, precis styrning.

På snö däremot hamnar Continental sist av dubbdäcken vid bromsning. Körning på snö går desto bättre. Däckets bästa egenskap är utmärkta styregenskaper, oavsett vilken körstil man har. Man kan visserligen råka ut för en snabb sladd, men däcket är förlåtande och det finns alltid grepp kvar. Sladden avstannar och föraren får möjlighet att reda ut situationen. Snöslask ger högt betyg.

Bromsförmåga och köregenskaper är däremot inte lika bra på våt asfalt. Där placerar sig Continental näst sist. Och det är alla sämst vid bromsning på torr väg. Köregenskaperna är betydligt bättre tack vare den fina styrförmågan.

Ice Contact delar fjärde plats med Michelin.



Gislaved Nord Frost 5 Uppträder stabilt

♦ På is har Gislaved medelmåttiga prestanda. Däcket är avsevärt bättre på snö och bromsar då bäst. Köregenskaperna är vid i stort sett alla förhållanden på en säker nivå – understyrning. Det är inte snabbt men beteendet är förutsägbart.

På våt och torr väg är Nord Frost 5 det mest balanserade däcket. Det är näst bäst vad gäller bromsförmåga i båda fallen. Det går också på dessa underlag envist understyrt.

Vid snö snabba sidomanövrer på torr väg tenderar bakvagnen att göra korta sidosladdar. Hård inbromsning före kurvor gör bilen än mer understyrd och innebär försämrade styrkänsla. Men köregenskaperna och rattkänslan är acceptabel för ett vinterdäck.

Gislaveds svaghet är det dåliga greppet på is. På alla andra underlag är egenskaperna bra. Säker ständigt understyrning är däckets största fördel. Nord Frost 5 placerar sig som nummer 5.



Goodyear Ultra Grip Extreme Svagt på is

♦ På is placerar sig Goodyear sist vid broms och start vid minusgrader och näst sist vid plusgrader.

Vid körning på is växlar däcket från under- till överstyrning, tappar greppet först med fram- och sedan med bakhjulen. Det ger poängavdrag i den subjektiva värderingen. Det är också känsligt för hur man styr in i kurvor. Lite för stort rattutslag innebär att däcket strävar rakt fram i kurvan.

Samma egenskap finns vid körning på snö. Det känns stabilt men med ökad styrvinkel får man en lite oväntad understyrning.

På våt och torr asfalt har U G Extreme den bästa bromsförmågan. Dessvärre är inte kurvgreppet lika bra. Det kan också här växla mellan att tappa greppet med fram- eller bakvagnen, vilket gör det lite svårare att hantera.

Goodyear hamnar sist bland dubbdäcken i denna jämförelse.



Michelin X-Ice North Konsekvent

♦ Michelin har inte någon utmärkande sida förutom dess konsekventa köregenskaper. Det är sämst vid testet i snöslask och vid körning på snö. På isig väg är X-Ice neutralt och det är först i skarpa svängar som däcket börjar tappa greppet på framhjulen.

Michelin betar sig ungefär likadant på snö. Däcket ger bra intryck vid låg fart. Men när man väl närmar sig gränsen för greppet börjar bilen understyra och övergår till att bli neutral när det sladdar. X-Ice North sladdar bredare, behöver mer tid och längre sträcka innan det återfår greppet.

På våt och torr väg klär Michelin de däck som är bäst på snö och is. Styrningen är riktigt bra. Michelin däckets styrka är körbarheten, det ändrar inte beteendet. Lite bättre grepp på is och snö krävs för en topplacering. Nu delar det fjärdeplatsen med Continental.

fakta

Pris, kr	1 660
Tillverkningsland	Tyskland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	55
Mönsterdjup, mm	9,5
Antal dubb	130
Vikt, kg	10,3
Mönstertyp	Asymmetriskt

Pris, kr	1 680
Tillverkningsland	Tyskland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	62
Mönsterdjup, mm	9,0
Antal dubb	130
Vikt, kg	9,9
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Pris, kr	1 505
Tillverkningsland	Polen
Belastnings-/fartkod	91 T
Hårdhet, shore	62
Mönsterdjup, mm	9,7
Antal dubb	130
Vikt, kg	10,7
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Pris, kr	1 663
Tillverkningsland	Ryssland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	58
Mönsterdjup, mm	9,4
Antal dubb	118
Vikt, kg	9,5
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

betyg

Broms på snö	3
Start på snö	4
Körning på snö	4
Broms på is	4
Start på is	4
Cirkel på is	5
Körning på is	4
Snöslask	4
Broms i väta	3
Körning i väta	3
Broms torr väg	2
Körning torr väg	4
Buller	2

Broms på snö	5
Start på snö	4
Körning på snö	4
Broms på is	3
Start på is	3
Cirkel på is	3
Körning på is	3
Snöslask	3
Broms i väta	4
Körning i väta	4
Broms torr väg	4
Körning torr väg	3
Buller	2

Broms på snö	5
Start på snö	4
Körning på snö	4
Broms på is	3
Start på is	3
Cirkel på is	3
Körning på is	2
Snöslask	3
Broms i väta	4
Körning i väta	4
Broms torr väg	4
Körning torr väg	2
Buller	2

Broms på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	4
Broms på is	5
Start på is	4
Cirkel på is	4
Körning på is	4
Snöslask	3
Broms i väta	3
Körning i väta	3
Broms torr väg	3
Körning torr väg	3
Buller	2

betyg på olika underlag

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

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

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

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



**Nokian Hakkapeliitta 7
Ismästare**

♦ Det finska dubbdäcket är ismästare. Såväl när det gäller bromsförmåga som startegenskaper på is är Hakkapeliitta nummer ett. Vid körning på is är det näst snabbast. Det är en speciell känsla att köra sjuan eftersom däcket tillåter ganska vida sladdar med bibehållen kontroll.

På snö kan man känna att greppet i längdled är bättre än i sidled. Vid provocerad körning får man samma reaktion som på is – däcket sladdar men lätt kontrollerbart. Man kan till och med få fyrhjulssladd utan problem.

På våt väg hamnar Nokian på tredje plats både vad gäller bromsförmåga och körbarhet. Karaktären är densamma när man pressar däcket mot gränsen – det börjar sladda mjukt, vilket gör att man lätt kan moderera farten och bibehålla kontrollen.

På torr väg överstyr däcket men är lätt att hantera.

Nokian är bästa vinterdäcket.



**Pirelli Winter Carving Edge
Tappade dubb**

♦ På is är köregenskaperna hos Pirelli lugna och neutrala. En svaghet på is är att Winter Carving behöver mer tid och vägsträcka att få tillbaka greppet efter en sladd.

Pirelli är bättre på snö än på is och bedöms då som bäst i testet. Vid start på snö är det snabbast av alla. Winter Carving har ett stabilt uppträdande med mjuka och lugna rörelser. Men precis som på is tar det lite längre tid att stabilisera sig efter snabba styrartar.

På våt väg är Pirelli bättre än både Bridgestone och Nokian genom mer neutrala köregenskaper och att det inte sladdar vid hårdare forcering. På torr väg överraskar Pirelli lite genom att när det tappar greppet, plötsligt sladda med bakvagnen och även växla till understyrning.

Pirelli placeras på delad andraplats tillsammans med Bridgestone. Men varför försvann så många dubb under testet?



**Continental Viking Contact 5
Små marginaler**

♦ Det nordiska friktionsdäcket klarar sig riktigt bra på snö. Men på is när det inte upp till samma nivå som de dubbade däckerna – vid de här temperaturerna, ett par minusgrader respektive några plusgrader. Vid körning på is är tiden helt acceptabel men man måste vara förberedd på hur däcket betar sig. Kör man lite för fort åker man helt enkelt av banan, vilket inte sker när bilen har dubbdäck. En sladd tar också längre tid att reda ut. På snö fungerar däcket bättre.

På våt asfalt är greppet sämre än hos dubbdäcken. Det mjuka gummit ger visserligen en bra hanterbarhet men fler och längre sladdar. Viking Contact 5 går mest understyrt vilket ger säkerhet.

Däcket har sin starkaste egenskap på snö, isgreppet är sämre och på våt och torr väg är det också sämre än dubbdäcken.



**Continental Winter C. TS 830
Inte för Norden**

♦ Testet visar att man ska använda kontinental vinterdäck till vad de är avsedda för – inte köra med dem på nordisktinterväglag.

Med detta däck väntar ett flertal mindre behagliga överraskningar. Bromsförmågan och greppet på is är uselt. Om man råkar hålla för hög fart in i en kurva eller om något dyker upp framför bilen så finns inte mycket att göra. Vid plusgrader i luften är greppet än sämre.

Däcket bromsar och startar effektivt på snö. Men kurvgreppet är alldeles för dåligt.

I snöslask går TS 830 stort tack vare rundade skuldror. Men minsta isfläck och greppet är förlorat. Till de positiva egenskaperna hör däckets karaktär på våt och på torr väg.

Kontinental vinterdäck passar bäst i Mellanuropa där man företrädesvis kör på våta eller torra vägar.



fakta

Pris, kr	1505
Tillverkningsland	Finland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	58
Mönsterdjup, mm	9,5
Antal dubb	128
Vikt, kg	9,7
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Pris, kr	1305
Tillverkningsland	Tyskland
Belastnings-/fartkod	91 T
Hårdhet, shore	58
Mönsterdjup, mm	9,5
Antal dubb	130
Vikt, kg	9,8
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

Pris, kr	1618
Tillverkningsland	Tyskland
Belastnings-/fartkod	94 T
Hårdhet, shore	51
Mönsterdjup, mm	8,6
Antal dubb	0
Vikt, kg	9,3
Mönstertyp	Asymmetriskt

Pris, kr	1578
Tillverkningsland	Tjeckien
Belastnings-/fartkod	91 H
Hårdhet, shore	62
Mönsterdjup, mm	9,0
Antal dubb	0
Vikt, kg	8,7 kg
Mönstertyp	Rikttningsbestämt

betyg

Broms på snö	4
Start på snö	4
Körning på snö	3
Broms på is	5
Start på is	5
Cirkel på is	5
Körning på is	4
Snöslask	4
Broms i väta	4
Körning i väta	4
Broms torr väg	3
Körning torr väg	3
Buller	2

Broms på snö	5
Start på snö	5
Körning på snö	3
Broms på is	4
Start på is	4
Cirkel på is	4
Körning på is	4
Snöslask	3
Broms i väta	4
Körning i väta	4
Broms torr väg	2
Körning torr väg	2
Buller	2

Broms på snö	3
Start på snö	3
Körning på snö	3
Broms på is	2
Start på is	1
Cirkel på is	2
Körning på is	3
Snöslask	4
Broms i väta	2
Körning i väta	2
Broms torr väg	3
Körning torr väg	3
Buller	4

Broms på snö	4
Start på snö	3
Körning på snö	2
Broms på is	1
Start på is	1
Cirkel på is	3
Körning på is	1
Snöslask	5
Broms i väta	5
Körning i väta	5
Broms torr väg	5
Körning torr väg	5
Buller	4

betyg på olika underlag

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

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
5	4	3	4	2

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

Snö	Is	Snöslask	Våt väg	Torr väg
3	1	5	5	5

samlade resultat

	Bridgestone Noranza 2	Continental Ice Contact	Gislaved Nord Frost	Goodyear UG Extr.	Michelin X-Ice North	Nokian HKPL 7	Pirelli WCE	Conti. nord frikt	Conti. kont frikt
Broms på snö 45–5 km/tim, m	42,5	43	36,3	36,8	39,5	39,9	37,3	42,3	39,3
Start på snö 0–45 km/tim, s	7,2	7	7,3	7,4	7,4	7,2	6,9	7,5	7,6
Körning på snö, s	162,8	161,2	163,5	165,8	166,3	163,1	163,1	168	170
Betyg på snö	5	4	5	5	4	4	5	3	3
Broms på is 30–5 km/tim, m*	23,6	24,9	26,7	28,2	24,3	23	26,7	28,1	35,2
Broms på is 30–5 km/tim, m**	30,4	32,2	35,5	35	29,5	26,3	29,3	47,4	59,6
Start på is 0–30 km/tim, s*	7,3	7,8	8,9	9,1	7,9	7	8,2	9,6	12,2
Start på is 0–30 km/tim, s**	9,3	9,8	10,7	11,2	9,5	8,1	9,6	17	21
Cirkel på is, s	49,9	48,6	51	50,1	49,2	48,5	49,5	53,1	51,3
Körning på is, s	57,4	60,1	62,9	63,2	59,7	59,6	59,8	63,3	68,6
Betyg på is	5	4	3	3	4	5	4	2	1
Snöslask, km/tim/betyg	33,6/4	33,2/4	31,0/3	31,3/3	28,0/2	32,9/4	31,5/3	32,5/4	41,9/5
Broms våt väg 80–5 km/tim, m	42,4	40,7	36,8	36,4	39,8	38	38,8	44,4	32,3
Körning våt väg, s	45,6	45	44,2	45	45	44,3	44,1	56	41,5
Betyg våt väg	3	3	4	4	3	4	4	2	5
Broms torr väg 80–5 km/tim, m	35,6	36,5	33,8	32,4	34,5	35,2	36	35,1	28
Körning torr väg betyg	2	3	3	3	3	3	2	3	5
Bullerindex 50–120 km/tim, dBA	67,4	66,9	66,9	66,5	66,5	68,4	67	62,8	63

* vid lufttemperatur -3 till -2 grader C ** vid lufttemperatur + 0,5 till +1 grader C