

Jedem den seinen!

Der 4x4 Boom bringt auch das mit sich: Die Frage nach der optimalen Bereifung. Vom kleinen SUV, vielleicht gar nur mit Frontantrieb unterwegs, bis zum mächtigen Luxus-SUV - der richtige Reifen muss her. Nicht anders dort, wo es mehr oder weniger oft von der Straße und rein ins Gelände geht - die passende Pneuwahl ist gefragt.

Komfortnote

Tucson, Outlander & Co das ist in. In der Stadt, über Land und lieber nie weg von der Straße. Komfortabel heißt hier vor allem leise. Beim DEAN EQUUS LSI (Bild) bringt das ausgefüllte, abgewinkelte Rillendesign an der Schulter genau diese Qualität. Dazu zieht der Reifen dank der starken Mittelrippe selbst eine saubere Spur geradeaus. Wer mit den kleineren Mode-SUVs (oder mit einem Van) unterwegs, legt weiters Wert auf einen runden, vibrationsfreien Rundlauf und schätzt, wenn so ein Reifen auch noch viele Dimensionen und eine M+S Kennung hat.



Avon Ranger Sport



Powerplay

Mehr als zwei Tonnen Fahrzeuggewicht, locker über 300 PS, das Drehmoment höher als 400 Nm und die Höchstgeschwindigkeit bei 250 km/H.

Unter diesen Bedingungen wurde der AVON RANGER Sport (Bild) auf dem Nürburgring getestet. Auf Anraten der Testpiloten hat der Reifenhersteller auch die Designsoftware für Sport- und Rennreifen eingesetzt: der spezielle Wulstkern und die Seitenwand werden mit der großen Fliehkraft fertig, die tragfähige und verformungsresistente Karkasse ist vor Hitze geschützt und die Laufflächenmischung enthält Additive, die betreffend Griffigkeit und Ausdauer Racing-Niveau haben. 295/45R20 114V RF - ein Code für's 4x4 Powerplay.



Hie und da ...

... fährt der Gastwirt und Gewerbetreibende runter vom Asphalt. Mit dem SUV, Pickup oder einem Transporter. Für solche Landpartien sollte der Reifen für 20%ige Off-Verwendung ausgerichtet sein. Der AVON RANGER kann das. Neben großem Fahrkomfort auf Asphalt, bietet der Reifen das richtige Maß an Traktion und Robustheit auf Schotter- und Feldwegen. Das Negativprofil der Lauffläche findet genug Halt, auch wenn's rauf und runter geht. Und die Seitenwand eines solchen Reifens kann bereits die herben Einwirkungen von Mutter Erde wegstecken. Lamellierte Profilblöcke, eine griffige Gummimischung für nassen

und kalten Asphalt und eine generelle M+S Kennung erfreuen den Fahrzeughalter ebenso, wie viele Nachrüstdimensionen, auch mit niedrigem Querschnitt, großer Tragfähigkeit und für hohe Geschwindigkeit.

Immer wieder

Jetzt ist es auch mit dem Schotter vorbei. Das letzte Stück Weges ist ein Trail oder Mutter Erde selbst. Da muss ein Profil schon was können. Der DEAN WILDCAT Radial AT hat ein Laufflächenprofil, das in hohem Maße selbst reinigend und damit griffig ist. Dazu trägt auch die Bi-Radius Laufflächenkontur bei, die immer die bestmögliche Auflage ergibt. Das M+S 5-Block Profil eignet sich durchaus



Dean Equus LSI



AVON Ranger TSE



DEAN Wildcat Radial AT

für den Ganzjahreseinsatz. Auf Lenkpräzision und Fahrkomfort muss man beim AT-Reifen nicht verzichten, wenn die Konstruktion hochwertig und das Laufflächenprofil ausgetüftelt gemacht ist.

Dirt Rider

80% Gelände : 20 % Straße - keine einfache Aufgabenstellung für einen 4x4 Reifen. Neben einer extrem widerstandsfähigen Konstruktion, schließlich fährt man ja auch mit reduziertem Luftdruck über Stock und Stein, sind die Laufflächenprofile ganz besonders gefordert. Der ganz neue DEAN MT Radial XT überzeugt hier mit neuen abgeschrägten Blöcken. Im Schulterbereich zeigt das Profil eine Verzahnung, damit bei sehr weichem Untergrund der Grip nicht abreißt.

Dass man mit so einem Pneu komfortabel, sicher und wirtschaftlich auf der Straße fahren kann, ermöglicht die Radialkarkasse und das M&S Profil.



Dean Mud Terrain