

# Neumáticos BF Goodrich All Terrain T/A KO

buen modelo Montando el kit por más de seis años, todo el año. Desgastado, por supuesto, pero todavía queda suficiente banda de rodadura. Utilizo más del 50% en condiciones todoterreno medio-extremas, además a veces en competiciones y paseos amateur trato con otras gomas (o sea que hay algo con lo que comparar). conduce notablemente. Una pista sobre asfalto tampoco es deseable para ella: la tira. Y en barro / arcilla / aguanieve pesados, desafortunadamente, aparece la principal desventaja del caucho: la banda de rodadura tiende a obstruirse y se limpia muy mal. No es raro que nos encontremos sobre slicks en todoterreno. A veces era estresante. También en invierno, a veces se lavan con un desastre de nieve y se convierten en un trozo de hielo. Bueno, además de dubeyut. Conduje hacia un pequeño montón de nieve, amas un poco, todo: nuevamente, no puede irse fácilmente (le recuerdo que estamos hablando de tracción total al mismo tiempo). Salir de la rutina de hielo es problemático. Es bastante posible conducir por la ciudad, la autopista en su conjunto con tracción total en invierno, pero a ti mantiene constantemente en suspenso "simplemente no tuve que frenar con urgencia". Creo que se merece el "buen modelo". ", excepto por sus serios neumáticos todoterreno. actualización Le las críticas negativas de la "troika" y los "cuatro". Creo que es injusto, por regla general, todo está escrito en el caso. En términos de "todoterreno" hay neumáticos mucho mejores. Muy bueno para el ciclo ciudad/autopista/todoterreno ligero/casa de campo/etc., además es muy bonito. Para mi ciclo ("aplicaciones periódicas"), no lo compraré y no lo recomendaré.

modelo regular Lo compré como "primer para todo clima" )) y me gustó mucho el dibujo de la banda de rodadura. Rema a través del barro como todos los demás, no noté ningún aumento de las cualidades pasables (el invierno habitual Goodrich rema aún mejor). En nieve profunda, si conduce sin detenerse, entonces está bien, se detuvo, busque un tractor, porque no es realista dejarlo incluso en una marcha baja. También es muy difícil salir de la rodera helada. En el pavimento, es ruidoso, se siente mucho la rodillera. En invierno lo normal es circular hasta 100 km/h, pero si hay aguanieve en la calzada o nieve fresca entonces 60 es el coche máximo, como una vaca sobre hielo. Definitivamente no lo volveré a comprar.

excelente modelo Encantado en su totalidad. Durante 2 años de operación en el verano, solo dos ejemplos, pero que. 1) a una velocidad de 130-135 km, una dama en "cortes" de 9k, voy al costado de la carretera, no tuve tiempo de sudar, después de 500 metros solo me di cuenta de lo que había sucedido. 2) En un viaje por hongos, me metí en una rutina. El camino está cada vez peor con cada metro. calibre en apariencia - desde el 66. Ahora los rboles están en un surco: alguien no pudo salir. Da miedo, tengo miedo de parar, de repente no me muevo (no hay uno bajado, el autobús está quieto), no hay lugar para un cambio de sentido. Así que conduje alrededor de un kilómetro con miedo. Fui donde Makar no fue a pastar terneros. Gribov también gana sensaciones con un reserva. Neumáticos 225/70 R16, velocidad máxima ganada, para pruebas, así como en carretera: alrededor de 170. No dio ninguna sorpresa. Se come el borde de la rueda delantera (tracción delantera), pero creo que no es culpa de la goma, la suspensión es levantada, además los espaciadores (los extensores

son) son ms caros que los de fbrica, pero no hay donde tomar uno cien esquinas para alineacin de ruedas. Hasta ahora, cambio peridicamente las ruedas, despues de 8 000. El resto es Super.

modelo terrible Conduje 40 000 km en este neumtico desde Tyumen hasta Buriatia. En funcionamiento de abril a octubre

Mal modelo Cuando compr el coche, Mitsubishi Pajero II, estaba equipado con neumticos Kumho Venture AT, que aguantaban perfectamente las carreteras y no se rendan en carreteras intransitables . Cre en los anuncios y en BFGoodrich, y estaba muy, muy decepcionado, no conduce bien tanto en asfalto como en caminos de tierra, el ms mnimo charco con lodo fangoso y el auto se hunde. La gente no compra este caucho, por menos dinero, puede comprar caucho que no ceder en caminos de tierra como ese! Y tambien sobre el desgaste, esta goma la puse para las vacaciones de mayo, y a mediados de agosto la banda de rodadura ya estaba bastante desgastada

excelente modelo Excelentes llantas! Salida en l durante 8 aos durante todo el ao! Ahora por supuesto maltratadas ya bien. Para el invierno, por supuesto, no mucho, hay que conducir con cuidado cuando hay hielo, con mucho, mucho cuidado. Esta goma es todoterreno, no significa - barro! Para tierra, los neumticos son ms malos, pero se desgastan muy rpido en asfalto. Esta goma es 80-90% cara, 10-20% todoterreno (no es un desastre para los paseos), en este sentido, funciona solo en un 200%. Para el invierno, por supuesto, recomendaria una buena de invierno. , entonces sentirs la diferencia, como blanco y negro. Y si ahorra dinero y toma el invierno ms barato, la diferencia con Goodrich ser muy pequea. Aparentemente, esto se debe a la masa del automvil, ya que esto se usa principalmente en SUV. En un auto liviano, puedes arreglartelas con neumticos de invierno baratos.

Lo recomiendo para la ciudad y actividades al aire libre. Solo una mujer sin cerebro puede buscar a un hombre sin defectos))) Lo mismo con caucho. Es importante comprender claramente las capacidades de su automvil y las condiciones de operacin esperadas. Boris Fedyrych A / T KO responde completamente a mis solicitudes.

excelente modelo Compr un Terrano WD21 con un pequeo velcro de invierno 235x75 R15, que era ruidoso y reacio a parar el coche sobre asfalto, sobre asfalto seco! Es decir, entr fcilmente en el patn. Le reseas durante mucho tiempo, pens en qu tipo de goma comprar, mont en el terrano de un amigo, donde estaban estos 33x12.5 todo terreno: simplemente eran silenciosos en comparacin con mi Velcro ) Me compr, pero 32x11, 5. He estado montando durante 5 aos. Paso unos 20 mil al ao. Fui a Gorny Altai varias veces. Es genial volar sobre las estepas 90 sobre piedras) Tambin me gusta el hecho de que puedes ir tranquilamente al costado de la carretera o un camino de grava a una velocidad de 100-110 y no tener miedo de que el auto sea arrastrado a algn lado. no en vano lo utilizan en coches de rally y ganan rallies. No vale la pena meterse en el barro, simplemente se lava con fuerza, la banda de rodadura no se limpia, la distancia en las ranuras es pequea para la suciedad. Y no necesito hacerlo. Desde los 14 aos, me sub al MTZ-82 con traccin total, despues de eso, todos estos vehculos todoterreno livianos son simplemente ridculos, incluso si tienen puentes en 38 pistas de patinaje, por lo que no tengo ganas de subirme. el barro: jugu lo suficiente)) Pero

las cualidades de pista de rally del caucho estn en la parte superior. Perforado 2 veces en 5 aos. Lo conduzco todo el ao, miro la exageracin en la estacin de servicio en la temporada baja con una sonrisa)) S, no es tan seguro en invierno como en Velcro, pero solo en trminos de derrape lateral. Que el coche frene en lnea recta sigue siendo bueno, aunque depende de cmo se frene. No disminuyo la velocidad. Y pulsaciones breves y frecuentes tambin. Prefiero seguir al borde del colapso. S, y creo que la traccin trasera es predecible y manejable, y es ms fcil para m sacar el auto de un derrape con traccin trasera que con traccin total. Es por eso que conduzco en la parte trasera en invierno, y el completo: simplemente comience desde el semforo y salte al anillo) Un amigo nuevamente tom todos los terrenos, pero 35x12.5 - en la patrulla en el cuerpo 61 se ve fuera de lugar, como 32 en el Terrano WD21 - no necesitas un tamao ms grande :) Lo recomiendo!!!! PS Y ahora ha aparecido un All Terrain KO2 mejorado , con caractersticas a mejores! Un pequeno video del fabricante: modelo Me puse una dimensin estndar 235 / 70R16. Todos los saltadores me dijeron: no lo tomes. Me di cuenta de una cosa, la gran mayora de ello en esta goma y no fui. Elogi, de hecho, solo una persona que lo condujo durante un par de aos.. De hecho, me gust mucho la goma. Se parece mucho a mi amada I-502. Se diferencia de ste en mayor ruido, mayor suavidad, mayor consumo de combustible y cierta flotabilidad en la calzada. Creo que todo esto se debe a la profundidad de la banda de rodadura significativamente mayor, que, a su vez, se hace para aumentar el recurso. Y el famoso patrón A/T est diseado para aumentar la rigidez de esta banda de rodadura extra profunda. Si todo es como espero, despus de 50 000, el consumo y el ruido deberan ser menores que los del I- 502. Estoy muy satisfecho con la adherencia al revestimiento. Cuando arranqu fcilmente el Latitude Cross y el Dueler 694 A/T, percib un fuerte olor a embrague quemado en los goodriches: los neumticos ni siquiera resbalaron. Este flanco tambin descansa bien en las curvas, incluso en un camino nevado. Se mostraron muy bien en un camino de invierno. Ni siquiera estoy seguro de que el invierno X-Ice (fabricado en Japn) ande mejor. Lo nico que se nota, por debajo de -10, comienzan a congelarse notablemente: los primeros cientos de metros conducimos sobre ruedas cuadradas A principios de noviembre, deliberadamente no me cambi los zapatos, sabiendo que tendra que escalar montaas. En la maana del 6, cerca de Ekaterimburgo, nos metimos en hielo pesado: hubo muchos accidentes, los autos se fueron volando. Los Goodrich conducen con bastante confianza, incluso en comparacin con la hakkapeliitta con pas.

un buen modeloUn poco peor que la carretera sobre asfalto, ms pesada, ms ruidosa. La distancia de frenado en el pavimento es ligeramente mayor en comparacin con la carretera. Lo puse justo despus de comprar el coche y el ascensor, L200 Coche nuevo. Tamao 285x75x16, aplanada muy bien. Tira de arena, grava, marga ligera. En bombas francas, es mejor de todos modos en MT. Pero durante los ltimos 140 mil en mi ltimo automvil, solo hubo uno de esos viajes, y el zumbido de MT es constante :)). Compr cadenas, intent remar en serio. Para pasar con confianza las secciones difciles, no seas perezoso: baja a 1.1-1.2 atm, el rea de contacto aumenta DOS veces, plantar el automvil tambin es aproximadamente el doble de difcil. que, por ejemplo, en una motoniveladora, se puede bajar a 1,5-1,6 atm sin consecuencias y sin forzar la columna. Recientemente, una niveladora de 30 km en Seliger anduvo as. Segn la experiencia de operar alrededor de 200 mil en otras mquinas de este caucho, nunca ha habido hernias, incluso despus de carreteras destruidas. Cambio de zapatos. A -20 se endurece y se ralentiza. MALO! En comparacin con los neumticos de invierno normales, con un uso normal, los neumticos recorren ms de 100 000 km. probado tanto en nieve en invierno como en barro en verano.

excelente modelo Se comporta excelente fuera de carretera.

buen modelo Utilizo Toyota Hilux 2.5 como opción de verano.

modelo regular No tomes esta goma... Mira otros análogos... ¡Compré un Terrano WD21 con un pequeño velcro de invierno 235x75 R15, que era ruidoso y reacio a detener el automóvil en asfalto, en asfalto seco! Es decir, entré fácilmente en el patin. Le reseas durante mucho tiempo, pensé en qué tipo de goma comprar, monté en el terrano de un amigo, donde estaban estos 33x12.5 todo terreno: simplemente eran silenciosos en comparación con mi Velcro ) Me compré, pero 32x11, 5. He estado montando durante 5 años. Ahora quiero tomar otro juego, mientras que el precio aún es anterior a la crisis, aunque si lo tomo, de todos modos, volveré al anterior hasta el invierno. Definitivamente paso 20 mil kilómetros al año, pero creo que aún más. El odómetro no funciona) Fui a las montañas de Altai varias veces. Es genial volar sobre las estepas 90 sobre piedras) También me gusta el hecho de que puedes ir tranquilamente al costado de la carretera o un camino de grava a una velocidad de 100-110 y no tener miedo de que el auto sea arrastrado a algún lado. No en vano lo utilizan en coches de rally y ganan rallies. No vale la pena meterse en el barro, simplemente se lava con fuerza, la banda de rodadura no se limpia, la distancia en las ranuras es pequeña para la suciedad. Y no necesito hacerlo. Desde los 14 años, me subí al MTZ-82 con tracción total, después de eso, todos estos vehículos todoterreno livianos son simplemente ridículos, incluso si tienen puentes en 38 pistas de patinaje, por lo que no tengo ganas de subirme. el barro: jugué lo suficiente)) Pero las cualidades de pista de rally del caucho están en la parte superior. Perforado 2 veces en 5 años. Lo conduzco todo el año, miro la exageración en la estación de servicio en la temporada baja con una sonrisa)) S, no es tan seguro en invierno como en Velcro, pero solo en términos de derrape lateral. Que el coche frene en línea recta sigue siendo bueno, aunque depende de cómo se frene. No disminuyo la velocidad. Y pulsaciones breves y frecuentes también. Prefiero seguir al borde del colapso. S, y creo que la tracción trasera es predecible y manejable, y es más fácil para mí sacar el auto de un derrape con tracción trasera que con tracción total. Es por eso que conduzco en la parte trasera en invierno, y completo: solo comience desde el semáforo y salte al anillo) Mi amigo nuevamente tomó todos los terrenos, pero 35x12.5 - en patrulla en el cuerpo 61, parece fuera de lugar, como 32 en la WD21 Terrano - tamaño más grande y no :) Recomendando! Coche de surf Hilux 2002 Antes de eso, fui a los puentes de verano e invierno. Lo tomé en base a viajes periódicos por malas carreteras, principalmente en zonas montañosas, me gusta conducir por la Cordillera del Gran Cucaso. operación asfalto/montañas 70/30. En invierno fui a Dombai en Alibek. La nieve es más alta que el auto, la pista con lavado periódico, luego nieve, luego hielo, luego arriba, luego abajo, sigue siendo la misma pista. La adrenalina es su madre. Te diré que, en general, estoy muy satisfecho con los neumáticos. Que en la nieve, que en la montaña, que en la carretera no encontré ningún problema con la gestión. Se comporta de forma predecible y no crea ningún problema si se observa la velocidad correcta según la superficie. Todavía no me he hundido en el lodo pesado. Cuando conduzca a Dombay, estuvo lloviendo mucho todo el camino, la velocidad de cruce era de 100-120 km / h, hubo situaciones relativamente extremas con el frenado, pero para ser honesto, no noté ningún hidroplaneo ni ningún tipo de mal control sobre una carretera mojada. Probablemente necesite acelerarse a 160 km/h. Hace mucho tiempo que no conduzco así. Frena sin problemas, lo principal es pisar el freno. La calificación general es como un rifle de asalto Kalashnikov, un slido 4+. Ver cómo sigue.

gran modeloExcelentes neumáticos a un precio razonable! Seis años de acarreo, sin cambiar de zapatos para el invierno. Kilometraje 140.000 km. Depreciación 50% en la parte trasera y alrededor del 60% en la parte delantera (los bordes se enrollan debido al colapso) Durante todo el periodo de funcionamiento 3 pinchazos. Uno de ellos es un descanso lateral. Buen calce de llantas: eliminé una fuga de cordón y soldé un agujero. Dos años después de la reparación, sin problemas. En el camino subo por todas partes (pero debes girar la cabeza). Arena, barro, gachas de nieve, la máquina de ventisqueros sigue exactamente su curso, NO hay problemas con el control! Una cosa interesante Para todos los vendedores, el neumático se posiciona como uno de verano! Hay una ligera diferencia en el etiquetado. Si un neumático BFGoodrich All-Terrain T/A tiene la marca All-Terrain T/A KO, entonces es un neumático para todas las estaciones - M+S, y se muestra el icono: un copo de nieve y un trozo de hielo. No está en un neumático sin KO, esta es una opción puramente de verano. Cuidado!

excelente modeloLo compré inmediatamente después de recibir un auto nuevo en un concesionario de autos e inmediatamente me cambié los zapatos. Vendí el stock de inmediato. El kilometraje, sin desmontar, ahora asciende a 103.000 km. Nunca instalé un repuesto. Una vez saqué un tornillo y ponemos el flagelo. Ahora lo de las sensaciones... No hace ruido en pista seca y mojada, acelera y frena adecuadamente. No colapsa en arcilla hasta que lo configuras a 0.6-1 atm. Suciedad (no arcilla) - para pasar o ventilar o gas al piso para limpiar. Invierno: asfalto, nieve seca - no hay problema. Nieve mojada, muuuucho cuidado con la gasolina! Hielo-muy limpio! El hielo de goma no se sostiene en absoluto! Más de 103 mil de desgaste es de aproximadamente el 70%. Pienso dejarlo en buenas manos, pero ya pedí exactamente el mismo NUEVO :-) Mitsubishi Pajero sport car 2008.

excelente modeloConduzco todo el año, Vendí un juego de clavos de invierno porque no noté ninguna diferencia más que el hielo. Sobre hielo la distancia de frenado es un par de metros más larga, solo mantengo la distancia, pero después de una nevada conduzco como en verano, remó muy bien en nieve profunda si la bajo a 1 atmósfera. En febrero, fui al bosque por una moto de nieve rota, la nieve era de medio metro o más, ni siquiera desenrollé el cable. En el verano, en un pantano seco, se lava y no puedo empezar de la nada, y esto a pesar de todos los bloqueos. Se mantiene perfectamente sobre asfalto a cualquier velocidad, anda bien sobre arcilla y arena. , si todo está mal, entonces lo bajo a 1 atm y manejo a todos lados. Opero en el tamaño de 33", tracción total permanente con templo y ABS, el peso del automóvil es de 2800 kg. Creo que no será cómodo con una tracción total enchufable en invierno, al igual que sin ABS, el coche ya está vendido. Viajé fuera de la carretera en Altai, Tuva. Incluyendo la meseta de Ukok. Quien sabe, entender. En las montañas, valles, en Europa. No se usa en invierno. Ni un solo pinchazo, ni un solo corte. Ni un solo accidente, aunque en pista aceleré a 170, hubo frenazos bruscos. Me quedé con la misma para coche nuevo.

excelente modeloEsta goma la exploté en medida 31/10.5 R15 en Mitsubishi Montero II, 1993, de abril de 2009 a enero de 2014. El primer juego rodó sobre 60 mil (abril de 2009 - octubre de 2012), después de lo cual se vendió con una profundidad de dibujo residual de 8 - 9 mm. El segundo juego (octubre de 2012 - actualidad) prácticamente no está desgastado. Operación: durante todo el año, principalmente la ciudad (Peter), periódicamente (tanto en invierno como en verano) fue a la pampa.

En verano: arena moderada, barro moderado, caminos forestales. En invierno - nieve virgen, hielo (pesca en Ladoga), campo fangoso bajo la nieve mojada. Atascado, estaba. Justo en la nieve mojada, cuando se sentaba boca abajo. Cav, luego se dio la vuelta y se fue. Nunca manej un tractor. Para ser justos: solo para estimularme los nervios con los deportes extremos, no me sub al barro / nieve / pozos, solo cuando era necesario para conducir, con precaucion e inteligencia. En la carretera, es normal, hace un ruido moderado, era bien equilibrado Lleva los mismos neumaticos en tamao 235/85 R16. En mi opinin, es ptimo en trminos de la totalidad de todas las cualidades. Aunque un poco caro...