

REIFENTEST

GRIP IST HIP!

Die meisten brenzlichen Situationen im Revier entstehen, weil sich das Fahrzeug festfährt oder seitlich vom Weg abrutscht. Mit den richtigen Reifen sind auch schlüpfrige Untergründe wie Matsch, Sand und Steinböden gut zu überwinden. Offroad-Experte Michael Ortner bringt Licht ins Reifen-Dunkel.

OFFROAD
SERIE

AUTOR & FOTOGRAF: MARKUS STIFTER

Im Frühjahr nach der Schneeschmelze oder im Herbst nach langen Regenperioden sind Wald- und Feldwege besonders schmierig und oft verschlammt. Deshalb fahren einige Jäger ihre SUV's ganzjährig mit Winterreifen, da diese eine höhere Profiltiefe aufweisen als Sommerreifen, was im Gelände mehr Grip bedeutet. „Auf gerader Strecke sorgen Winterreifen durch eine weichere Gummimischung und Längslamellen für einen besseren Vortrieb, da sich das Profil nicht so schnell mit Matsch zusetzt. Sobald der Matsch tiefer wird oder eine Steigung überwunden werden muss, ist oft Schluss. Das Profil ist kaum noch zu erkennen, und das Fahrzeug hat dann eine ähnliche Traktion wie ein Formel-1-Wagen – es rutscht und bricht aus. Fast alle Standardreifen haben ein großes Problem:

Das zugesetzte Profil fährt sich nur auf Asphalt oder steinigem Untergrund wieder frei. Jeder kennt das Geräusch in den Radkästen, wenn man vom Revier auf die Straße wechselt. Die ersten 50 Meter spritzt erstmal der Dreck“, erklärt der erfahrene Offroad-Instruktor.

Bei unserem mit Winterbereifung ausgestattetem Testwagen Volvo XC 60 war dies gut zu beobachten. Daher empfiehlt es sich, je nach Revierverhältnissen ein Geländefahrzeug mit passender Bereifung zu erwerben, das in vor allem fürs Grobe zuständig ist. Dabei stehen in erster Linie zwei Pneu zur Wahl: All Terrain Reifen (AT) und Mud-Terrain-Reifen (M/T). Beide Reifen sind im Gelände in ihrem Element. Aber wie sieht es mit den Bremswegen auf der Straße aus? Beim unserem Test trat ein Landrover Defender mit All-Terrain-Reifen (A/T) gegen einen Defender mit Mud-Terrain-Reifen (M/T) an.

„All-Terrain-Reifen haben große Profilblöcke und weniger Lamellen als normale Winterreifen. Dadurch entsteht eine größere Negativfläche (Profiltiefe). Der Reifen „walkt“ während

„4x4 EXPERIENCE“



Foto: Markus Stifter

Michael Ortner von „4x4 Experience“ und sein Landrover Defender.



Beide Wagen beschleunigten auf 60 km/h, dann traten die Fahrer auf die Bremsen.

Das nächste Jäger-Fahrertraining findet vom 19. Mai bis 21. Mai 2017 im Motorsportzentrum Jänschwalde (Brandenburg) statt. Interessierte können sich direkt bei Michael Ortner anmelden (siehe Infozeile). Auch individuelle Fahrtrainings für kleine Gruppen (z. B. für Jagdvereine) sind möglich.

MARKUS STIFTER

🌐 www.4x4-experience.de

☎ 022 05-89 95 18, ☎ 0171-144 38 84



1



2



5



6



3



4



7

1
Michael Ortner mit Testwagen Volvo XC 60 beim Offroad-Park Fürsten Forest bei Fürstenau.

2
Die grobstolligen Mud-Terrain-Reifen verfügen über einen deutlich höheren Anteil an Negativfläche und bringen so weniger Gummi auf die Straße.

3
Deutlich drücken sich die Profilblöcke des M/T-Reifen im Schlamm nebeneinander ab und sorgen für Grip.

4
Winterreifen verfügen über eine höhere Profiltiefe als Standard-Sommerreifen. Trotzdem setzt sich das Profil schnell zu und fährt sich erst auf Asphalt oder steinigem Untergrund wieder frei.

5
Links ein A/T- und rechts M/T-Reifen, dessen Profil im Vergleich deutlich grobstolliger ist.

6
Hochwertiger und grobstolliger Mud-Terrain-Reifen von BF Goodrich.

7
Bremsstest: Zwei Landrover Defender wurden auf 60 Stundenkilometer beschleunigt und die Vollbremsung am Markierungspunkt eingeleitet. Das Fahrzeug mit M/T-Bereifung (rechts) hatte einen rund 10 Meter längeren Bremsweg!

der Fahrt, und die Profilblöcke bewegen sich gegeneinander. So fährt sich das Profil auch auf schlammigem Untergrund wieder frei. Das Fahrzeug hat auf losen Untergründen eine wesentlich höhere Traktion und mehr Vortrieb. Auf der Straße ist die Aufstandsfläche gegenüber herkömmlichen Standardreifen jedoch geringer. Dadurch reduziert sich die Bodenhaftung, und der Bremsweg verlängert sich erheblich (siehe Test). Das gröbere Profil verursacht zudem ein lautes Fahrgeräusch, das insbesondere bei längeren Autobahnfahrten und höheren Fahrgeschwindigkeiten stören kann. Zudem steigt der Spritverbrauch merklich an.

DER SPEZIALIST FÜRS GROBE

Der Mud-Terrain-Reifen verfügt über ein noch größeres „Stollenprofil“, welches schon fast an ein Traktorreifen erinnert. Er kommt ganz ohne Lamellen aus. Zeigen die Profilblöcke von der Flanke nach innen, dann schwimmt der

Reifen auf losem Untergrund auf, ideal für sandige Böden oder Offroadtouren in der Wüste. Zeigen die Profilblöcke hingegen keilförmig nach außen zur Flanke, gräbt der Reifen sich bis zum Untergrund ein, bis er Grip bekommt und das Fahrzeug sich wieder nach vorne bewegt. Dieses Profil eignet sich für die meisten Wald- und Feldreviere, in denen stark verschlammte Wege überwunden werden müssen.

BREMSTEST: WER HAT DIE NASE VORN?

Auf einer asphaltierten Strecke im Offroadpark Fürstenau treten zwei Landrover Defender mit All-Terrain und Mud-Terrain-Bereifung gegeneinander an. Der M/T-Reifen hat einen deutlich höheren Anteil Negativfläche und bringt weniger Gummi auf die Straße. Beide Fahrzeuge werden auf etwa 60 km/h beschleunigt. An einem Markierungspunkt leiten die Fahrer bei beiden Geländewagen eine Vollbremsung ein. Ergebnis: Auch wenn der Test nicht

unter Laborbedingungen durchgeführt wurde (der Untergrund ist in Teilbereichen unterschiedlich feucht und das Fahrzeuggewicht variiert aufgrund unterschiedlicher Aufbauten), bestätigt der Test einen rund 35 Prozent längeren Bremsweg (bei 60 km/h etwa 10 Meter längerer Bremsweg) mit den aufgezogenen M/T-Reifen.

Fazit: Wird das Fahrzeug regelmäßig auf der Straße und gelegentlich im Revier gefahren, sind A/T-Reifen das Mittel der Wahl. Ein weiterer Vorteil: Die meisten A/T-Reifen verfügen über eine „M+S-Klassifizierung“ und können so als Ganzjahresreifen genutzt werden. Vor dem Reifenkauf sollte die entsprechende Kennzeichnung überprüft werden. Der M/T-Reifen ist ein absoluter Geländespezialist und eignet sich für Fahrzeuge die fast ausschließlich im Revier gefahren werden. Durch den deutlich längeren Bremsweg und die fehlende M+S-Kennzeichnung sind M/T-Reifen für Straßenfahrten nur bedingt geeignet. Auf jeden Fall sollte der Fahrer außerhalb des Geländes Gas wegnehmen und reichlich Abstand zum Vordemmann lassen. ENDE

➔ **Nächste Folge:** Wir stellen Ihnen die gängigsten Modelle vor.

✎ **Bei uns im Internet:** xxxx finden Sie unter www.jagderleben.de



Sonderheft Jagdoptik

Mit seinen Labor- und Praxistests, Tipps zum richtigen jagdlichen Einsatz und verständlichen Erklärungen zu optischen Fachbegriffen hilft dieses Sonderheft dem Jäger die richtige Wahl zu treffen.
Art.Nr.: 3311 je Heft 9,50 €



Sonderheft Jagdweffenkunde

In einer neuartigen Systematik finden Sie hier von den blanken Waffen, über die jagdlich relevanten Schusswaffen bis hin zur Munition alles zum Thema Jagdweffenkunde.
Art.Nr.: 1244 je Heft 10,50 €*
Nichtabonnenten: 13,- €*

*zzgl. 3,95 € Versand im Inland (Ausland 4,95 €), ab 40,- € Bestellwert versandkostenfrei.

Waffen

Zu bestellen bei:
Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH · Leserservice
Lothstr. 29 · 80797 München · Tel. +49(0)89-12705-228 · Fax -586
E-Mail: frauke.weck@dlv.de · www.jagderleben.de/shop