



4x4-Serie: Sicher im Revier ¹

Im Vorjahr gab es an dieser Stelle eine viel beachtete Serie für Allrad-Fahrzeug-Lenker mit den wichtigsten Grundsätzen und Tipps für eine sichere Fahrt im Gelände. – Heuer setzen wir fort mit Berichten über sinnvolles Spezialzubehör zur Fahrsicherheit und seine richtige Anwendung: 1. Teil – Geländereifen.

CHRISTIAN KARLBERGER

Offroad-Chefinstruktor der ÖAMTC-Fahrtechnik,
Jäger und mehrmaliger Offroad-Staatsmeister

Jedes Geländefahrzeug wird grundsätzlich mit Serienbereifung ausgeliefert. Ein Serienreifen will alle Bereiche abdecken, kann dies aber in der Regel nicht (Straße, Nässe, Schnee, Erde, Lehm, Gras, Schotter usw.). Das beste Geländefahrzeug ist demnach immer auch von einem guten Reifen, zugeschnitten auf das entsprechende Gelände, abhängig. Ein professioneller Geländereifen hat im Gelände mehr positive Aspekte als auf der Straße. Daher sollte jeder für seinen Einsatzzweck bzw. sein Revier den richtigen Reifen auswählen.

FOTO HANS-FRIEDEMANN ZEDKA



MT-Reifen (Mud Terrain) sind charakteristisch für einen 80 % Offroad- und 20 % Onroad-Einsatz ⁽¹⁾. Bei den MT-Reifen sind auch laufrichtungsbezogene Typen vorhanden, die den Vorteil haben, sich besser reinigen zu können ⁽²⁾.

Diese Reifen sind optimal für Revierfahrzeuge, die hauptsächlich mit schlammigen und weichen Böden zu-rechtkommen müssen und wenig auf der Straße eingesetzt werden. Ein Nachteil der MT-Reifen ist, dass diese im Winterbetrieb (z. B. Schnee, Eis) nicht genügend positive Fahreigenschaften aufbringen.

AT-Reifen (All Terrain) haben einen Einsatzbereich von 50 % Offroad und 50 % Onroad ⁽³⁾. Dieser Reifen zeichnet sich durch eine lange Lebensdauer aus, hat aber nur bedingte Schneefahreigenschaften. Dennoch ist er für viele Revierbenutzer ein idealer Kompromiss, wenn man im Revier widrigste Bodenverhältnisse vorfindet.

Für wirklich lange Onroad-Strecken zum Revier und nicht zu schlammige Passagen bei der Jagd, ist der abgebildete Reifen auf Bild ⁽⁴⁾ mit 60 % Onroad- und 40 % Offroad-Eigenschaften ein idealer Traktionspartner.

Wann immer die Traktion nicht mehr ausreicht, gibt es bei jedem Geländereifen die Möglichkeit, Luft abzulassen. Dadurch wird die Flanke des Reifens weich und ein Bauch entsteht, wodurch ein Walkeffekt auftritt ⁽⁵⁾. Das Profil öffnet sich durch den weicheren Gummi, und durch die Zentrifugalkraft wird die Selbstreinigung des Reifens um ein Vielfaches erhöht ⁽⁶⁾. Der Luftdruck kann, je nach Zuladung, bis auf 1 Bar abgesenkt werden und sollte erst beim Verlassen des Reviers wieder auf den vorgeschriebenen Luftdruck aufgefüllt werden. Als Faustregel gilt: Wenn man das Ventil mit einem stumpfen Gegenstand bis zum Anschlag drückt, wird pro Minute 1 Bar Luft abgelassen (Pkw- oder Pick-up-Reifen). Für die Wiederauffüllung eignen sich zum Beispiel Minikompressoren, die man an den Zigarettenanzünder anstecken kann, oder die nächste Tankstelle.

Professionelle Geländewagen verfügen beim Ersatzrad nicht über ein Notrad, sondern über einen vollwertigen Geländereifen. Die schnellste Variante eines professionellen Räderwechsels im Gelände wäre, eine Verschränkung anzufahren, damit das zu wechselnde Rad einen Luftstand erreicht und dieses so ohne Wagenheber gewechselt werden kann ⁽⁷⁾. Eine 2. Variante wäre mittels Air Jack, der das Fahrzeug durch Auspuffgase anhebt und das entsprechende Rad dadurch einen Luftstand erreicht ⁽⁸⁾. Der Air Jack ist so unter dem Fahrzeug zu platzieren, dass dieser weder mit scharfen Karosserieteilen noch mit dem Auspuff in Berührung kommt, da dieser ansonsten schnell beschädigt werden kann (Schutzmatten beige-packt).

Es folgt Teil 2:
Ketten im Sommerbetrieb.



Das beliebte WEIDWERK-Offroad-Training
gibt es heuer wieder am 24. Oktober 2015.



1 MT-Reifen
(Mud Terrain):
80 % Offroad,
20 % Onroad.

Luftdruck
bis 1 Bar
absenken:
Walkeffekt =
Profil reinigt
sich selbst.



2 Lauf-
richtungs-
bezogene MT-Reifen
(Mud Terrain):
80 % Offroad,
20 % Onroad.

Durch die Zen-
trifugalkraft bei
durchdrehenden
Rädern wird die
Selbstreinigung
des Reifens um
ein Vielfaches
erhöht.



3 AT-Reifen
(All Terrain):
50 % Offroad,
50 % Onroad.

Um die Räder zu
wechseln, braucht
man nicht
unbedingt einen
Wagenheber,
eine geeignete
Verschränkung
tut's auch.



4 Hochgeschwindig-
keitsreifen
für 4x4-Kfz:
60 % Onroad,
40 % Offroad.



Ein Air Jack hilft
vor allem dort, wo
im Gelände Serien-
wagenheber nicht
mehr funktionieren.
Er bläst sich mit der
Abgasluft auf und
ermöglicht vielseiti-
ge Anwendung:
zwischen Auto und
Air Jack die mit-
gelieferten Schutz-
matten legen.