

Gut im Gelände oder gut auf der Straße – beides geht nicht

im Gelände unterwegs sind; Allradfahrer, die es auf der Straße nie eilig haben, die immer besonnen und mit übermäßigem Sicherheitsabstand zum Vordermann fahren. Und die generell auf Geschwindigkeiten über 100 bis 120 km/h verzichten. Denn fährt man schneller, dann vergrößern sich die Bremsweg-Unterschiede zwischen Straßen- und Mischreifen nochmals. Hinzu kommt, daß der BF Goodrich auch

noch erschreckend aquaplaningempfindlich ist.

Daß all diese Straßen- und Sicherheits-Nachteile bei einem Mischreifen nicht zwingend als gegeben angesehen werden müssen, beweist vor allem der Goodyear Wrangler AT/R. Naturgemäß bremsst auch er deutlich schlechter als ein guter Straßenreifen wie der Pirelli Scorpion STR. Aber der Goodyear AT/R fällt hier wenigstens

nicht so dramatisch ab wie der BF Goodrich AT. Bei einer Vollbremsung auf nasser Fahrbahn aus Tempo 100 kommt der Goodyear AT gegenüber dem BF Goodrich AT fast fünf Meter früher zum Stehen. Das sind Welten.

Auf der anderen Seite zeigt unser Test, daß beim Goodyear im gleichen Maße auch der Geländegrip gegenüber dem BF Goodrich abnimmt wie die Straßenhaftung zunimmt. Beim Goodyear AT reicht es im Gelände für nie mehr als für das Mittelfeld, wenn es darum geht, einen Allradler auf losem Untergrund flottzumachen. Im Vergleich zum BF Goodrich All Terrain sackt er im Gelände ebenso ab wie dieser bei den Straßenprüfungen.

Auch dieses Ergebnis zeigt, was in Wahrheit Sache ist bei den Reifen für Geländewagen und SUV: Man muß sich eben vor dem Kauf entscheiden, auch bei Mischreifen – mehr Straßenhaftung oder mehr Geländegrip. Den Kompromiß zwischen Straßenhaftung und Geländegrip kann der Reifenhersteller zwar zwischen diesen beiden Polen verschieben. Aber wenn man die Straßenhaftung verbessert, nimmt man bei der Geländetauglichkeit wieder etwas weg.

Naturgemäß bringen die getesteten Straßen-Ganzjahresreifen noch weniger Geländegrip als die vier Mischprofile. Doch auch hier gibt es die gleichen Unterschiede wie schon bei den Mischreifen. So arbeitet sich der Straßen-Pirelli überraschenderweise kaum schlechter durch den matschigen Schlamm als der Misch-Goodyear, bremsst aber auf der Straße wesentlich besser als dieser. Auf feuchtem Grasboden kommt der Straßen-Pirelli sogar etwas besser voran als der grobere Goodyear.

Gerade auf matschigem Schlamm, dem für deutsche Wald- und Feldwege typischen Untergrund, sieht man am besten die großen Unterschiede zwischen den einzelnen Kategorien, aber auch zwischen den einzelnen Reifen. So bringt der Pirelli Scorpion STR als bester Straßenreifen hier satte 58 Prozent mehr Traktion als der völlig enttäuschende Michelin 4x4 Synchrone, der Straßen-Ganzjahresreifen des französischen Herstellers. Jedoch legt der BF Goodrich All Terrain als bester Mischreifen im Schlamm noch einmal weitere 52 Prozent gegenüber dem hier gar nicht schlechten Pirelli-Straßenreifen nach. Und vergleicht man den Michelin als schlechtesten mit ▶

So haben wir hier getestet

■ Mit einem Container voller Reifen und Meßinstrumenten flogen wir wieder über den Ozean, um den großen Reifentest durchzuführen. Unser Ziel: das mehrere Quadratkilometer große Goodyear-Testgelände bei San Angelo im US-Bundesstaat Texas. Die nächstgelegene Großstadt ist Dallas, aber doch so fern, daß man den dortigen Ablenkungsmöglichkeiten mangels Zeit widerstehen muß.

► Weil es in Texas oft wochenlang nicht regnet, helfen Sattelschleper



Nach jedem Testlauf wird der Boden per Traktor wieder präpariert



Korrektes Einhalten des Luftdrucks sichert vergleichbare Ergebnisse



Ist das Gras auf der Wiese zu trocken, hilft der dicke Tankklaster

per mit voluminösen Wassertank-Aufliegern bei der künstlichen Bewässerung.

► Zu den Versuchsfahrten wählten wir zwei Jeep Cherokee, die in den USA Liberty heißen, mit dem kräftigen 3,7-Liter-V6-Benzinmotor. Der wandlungsfähige Allradantrieb des antriebsstarken Jeep mit permanentem Allradantrieb und Abschaltmöglichkeit der Vorderachse macht die Bewertung der Unterschiede zwischen den Reifen leicht. Das robuste Fahrwerk steckte die Strapazen locker weg.

Aquaplaning



Aufschwimgeschwindigkeit in km/h



■ Grobes Profil mit tiefen Rillen allein reicht nicht, um das Aufschwimmen zu verhindern. Das zeigen Bridgestone und vor allem BF Goodrich. Es kommt auf geschickte Wasserableitung an. Das zeigen der General AT und der Straßen-Fulda.

Kurven-Aquaplaning



mittlere Restquerbeschl. in m/s²



■ Tückisch ist die Wasserpfütze in der Kurve, der Jeep will geradeaus weiterrutschen. Wieder liegen die Mischreifen von Bridgestone und BF Goodrich hier ganz hinten. Vorne sind ausnahmslos die Straßenreifen.

Handling naß



Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



■ Wie dem auf Nässe schwer berechenbaren BF Goodrich All Terrain wird der Wassercourts zum wahren Eiertanz. Sehr harmonisch und unproblematisch fahren sich dagegen der Straßen-Pirelli und der Straßen-Goodyear.