

WER KOMMT DURCH?

Offroader ist nicht gleich Offroader, das gilt auch für die Reifen. 20 AUTO-Leser haben die Unterschiede selbst erfahren



WAT-TIEFE

Sie gibt an, wie tief ein Gewässer sein darf, um es ohne Gefahr passieren zu können. Fehlt die Betriebsanleitung, gilt als Faustregel: Wasser bis zur Höhe der Achsen ist unkritisch.



Die Geschicktesten beim Offroad-Trial: Es siegte Michael Skeyde (2. v. l.) vor Uwe Sonntag (1. v. l.) und Anne-Kathrin Scheibe (3. v. r.)



Langsam rein und keine große Welle vor sich herschieben – AUTO-Leserin Anne-Kathrin Scheibe weiß Bescheid. Im kleinsten Gang und mit wenig Gas gleitet sie mit dem Hyundai in die matschbraune Brühe. 45 Zentimeter tief ist das Wasser – der Pegelmesser am Beckenrand zeigt's an. Zu tief für Santa Fé und Tucson mit 35 beziehungsweise 40 Zentimeter Wassertiefe, jedoch flach genug für den bulligen Terracan. Der durchquert selbst einen halben Meter tiefe Flußläufe, ohne darin baden zu gehen. Aber auch sonst hat Hyundais Dickschiff seinen kleineren Brüdern im Gelände einiges voraus: Mit stabilem Leiterraum, zuschaltbarem Allrad und Getriebeuntersetzung besitzt er technisch alle Zutaten eines klassischen Offroaders. Santa Fé und neuer Tucson gehören zur Gattung der sogenannten SUVs, deren eigentliches Revier asphaltierte Straßen sind. Dennoch schlugen auch sie sich auf den Waldpisten von Horstwalde wacker – so lange die geringere Bodenfreiheit oder die weniger große Achsversträngung nicht bremste. Keine Probleme gab's mit den Reifen. Hier hatte FormelAllrad-Partner Continental für jedes Terrain den passenden Gummi dabei. Nur die Sportreifen blieben ungenutzt – wer fährt im Wald schon über Tempo 200. *Andreas Leue*

DIE RICHTIGE REIFENWAHL



Für jeden Untergrund den richtigen Gummi: Die Bandbreite reicht vom grobstolligen MT(Mud Terrain)-Reifen für überwiegenden Geländeeinsatz (Mitte) bis zum ultrabreiten Hochgeschwindigkeitsreifen für die Autobahn (rechts). Von allem etwas können die so genannten AT(All Terrain)-Reifen. Bei Schnee und Eis helfen nur spezielle Winterreifen.



BÖSCHUNGSWINKEL

Je kürzer die Karosserieüberhänge, desto steiler dürfen die Hindernisse sein, die ohne Schaden an Front und Heck überklettert werden können. Gut zu sehen: Der Terracan hat vorn einen deutlich größeren Böschungswinkel.



KIPPWINKEL

Keine Bange, der Santa Fé fällt nicht um. Trotz hohem Schwerpunkt meistert er die 42 Grad schräge Betonwand besser als seine Piloten. Unser Gleichgewichtssinn signalisiert nämlich schon ab 30 Grad akute Kippgefahr.



RAMPENWINKEL

Er beschreibt die Bauchfreiheit beim Überfahren quer liegender Hindernisse wie diese Kuppe. Dabei gilt: Je länger der Abstand zwischen den Achsen, umso größer ist das Risiko, mit dem Wagenboden aufzusetzen.



VERSTRÄNKUNG

Je weiter die Räder ein- und ausfedern können, desto besser behält das Auto auch bei unterschiedlicher Achsversträngung Bodenkontakt – wichtig für gute Traktion.



BODENFREIHEIT

Sie gibt an, wie hoch Hindernisse auf ebener Fahrbahn sein dürfen, die ohne Kollision mit der Unterseite des Autos überfahren werden können. Achtung also bei tiefen Spurrinnen.