

Ein Auto für alles

Ich sende Ihnen hiermit Bilder meines Suzuki Santana Samurai LWB Benziner. Das Fahrzeug ist mittlerweile über sechs Jahre in meinem Besitz und dient mir als „einzigstes“ Alltags-, Arbeits-, Trophy-, Trial-, Rock-Crawler-, Fernreise-, Einkaufs- und Spaß-Fahrzeug und als Renntreiber für die Enduro. Durch diverse Umbauten wie Feder auf Achse, größere Bereifung, Schnellwechsel-Seilwinde, kürzere Achsübersetzung, kürzere Verteilergetriebeübersetzung, Differentialsperre hinten, Optimierung der Achsversträrkung und diverse andere kleine „Verbesserungen“ sind selbst schwierigste Wegstrecken gut zu bewältigen. Ihr Magazin ist für mich zur Zeit das Optimum unter den Geländewagen-Zeitschriften, da sie nur wirklich offroad-fähige Fahrzeuge behandeln. Herzlichen Dank dafür!

Markus Hellbach

Sofort stillgelegt

Seit gestern halte ich die neue Ausgabe in den Händen, und wieder ist sie wirklich gut gelungen. Auch werde ich durch Ihren Tipp mit den Hankook MTs ewig in Ihrer Schuld stehen. Die Reifen sind eine Wucht und haben sich nicht mal auf dem ersten Schnee (war ja noch nicht so dramatisch) eine Blöße gegeben. Nur der Verschleiß ist ziemlich hoch.



Mit zahlreichen Änderungen optimiert: Der Suzuki Samurai von Markus Hellbach.

Aber zurück zum Heft, denn es gibt auch wieder den üblichen Schatten: Als US-Car und Pickup-Fan freut es mich natürlich, wenn ich etwas über CKs, Fs, RAMs und HUMVEEs zu lesen bekomme, aber lasst euch doch bitte nicht immer so an der Nase herumführen. Der Leser-Ford Superduty ist so nicht zulässig, ja sogar gefährlich! Und selbst wenn die Einträge in den Papieren sein sollten, würde solch ein Auto bei jeder normalen HU sofort stillgelegt werden. Solche Autos schaden eher der Szene, als dass sie der Abwechs-

lung dienen. Dass ihr solche Dinge überseht, zeigt nicht gerade großen Sachverstand...

René Kornreder

Antwort der Redaktion:

Der Ford ist tatsächlich ein etwas extremes Gerät. Wir haben ja zwischen den Zeilen anklingen lassen, dass die TÜV-Eintragungen schon sehr erstaunlich sind. Wir wollen als Offroader-Magazin aber nicht päpstlicher als der Papst sein und im vorausweisenden Gehorsam alles wegzensieren, was eventuell nicht zulässig ist. Es ist ja auch nicht unsere Aufgabe, das zu beurteilen. Sonst könnten wir am Ende zu jedem Foto-Termin einen TÜV-Prüfer mitnehmen, der erstmal checkt, ob das Auto StVZO-konform ist. Das kann ja nicht im Sinne unserer Leser sein.



Auch nicht mehr ganz serienmäßig: Der Toyota Hilux unseres Lesers Frank Fraune.

Einpresstiefenproblem

Wenn am Redaktionsauto (Hilux) die Reifen beim Einlenken schleifen, dann solltet ihr auf keinen Fall die Lenkung begrenzen. Der N-25 ist ohnehin schon kein Kleinwagen, und durch den Radstand hat er schon in engen Kehren zu kämpfen. Ich fahre auf der Staße ET+20-Felgen mit 265/75 R16 als AT und im Gelände ET+30-Felgen mit 265/75 R16 als MT. Ich kann auch ohne Probleme ET+20-Felgen mit 235/85 R16-Bereifung fahren. Der Reifenumfang ist fast der gleiche. Die sind ohne Tachoanpassung gerade noch vertretbar. Da schleift nix! Weniger Einpresstiefe als 20 mm sollte man nicht nehmen, denn sonst kommt die Außenflanke dem Rahmenausleger im A-Säulen-Bereich zu nahe.

Frank Fraune