

MEHR BISS

General Tire stellt gleich zwei neue Reifen für Offroader vor: einen gemäßigten AT-Reifen für den Allround-Einsatz und einen waschechten MT, der aber nicht so heißt.



» Die General-Tire-Modelle Grabber AT und AT² sind gute Bekannte: Beide Reifen sind bewährte Allrounder für Straße und Gelände, wobei der AT² die ältere Entwicklung ist und der AT die neuere – die Nomenklatur ist etwas verwirrend. Nun hat die amerikanische Marke, die seit 30 Jahren zur deutschen Continental-Gruppe gehört (auch die Entwicklung findet in Deutschland statt!) beide Reifen durch ein neues Modell ersetzt: den AT³.

Der brandneue AT-Reifen, der gerade auf den Markt kommt, sieht optisch dem AT² ähnlicher. Er wirkt wieder etwas rustikaler und „offroadiger“ als der AT. Damit dürfte er dem Geschmack vieler Kunden entgegenkommen. In seinen Eigenschaften soll er die Stärken beider Vorgänger bestmöglich vereinen: die etwas besseren Geländeeigenschaften des AT² und die Vorteile des AT auf der Straße.

Der Neue ist vor allem noch leiser geworden – was auch notwendig war, um die verschärften Zulassungsvorschriften zu erfüllen. Er liegt im Normtest um 2 dB unter dem AT, was sich nach nicht viel anhört, aber eine ganze Menge ist: 3 dB mehr entspricht subjektiv einer Verdoppelung der Lautstärke. In der Praxis läuft der AT³ auf der Straße nun genauso leise wie ein reiner Straßenreifen.



Erster Test: Bei unserer Testfahrt in der Nähe von Valencia konnten die Reifen auf dem harten, trockenen Boden nicht alles zeigen, was sie können.

GENERAL TIRE **GRABBER AT³**

Mehr Grip auf Schnee und im weichen Boden: Schmale Einschnitte sorgen für eine Lamellenbildung.

Rund rollen: Die einzelnen Profilblöcke besitzen beim Abrollen eine große Überschneidung. So wird der Reifen vor allem leiser.



Schutz für die Flanken: Die seitlich herumgezogenen Stege sollen Steine und Äste ableiten.

Kleine Lamellen: Die so genannten Deflection Ribs sollen ebenfalls spitze Gegenstände von der Reifenflanke fernhalten.

Dafür ist vor allem die Profilgestaltung verantwortlich: Sie ist so optimiert, dass der Reifen nicht einen Profilblock nach dem anderen auf den Asphalt knallt, sondern möglichst rund und weich abrollt. Dazu besitzen die Profilblöcke beim Abrollen eine große Überschneidung.

Gleichzeitig hat der AT³ einen vernünftigen Biss im Offroad-Einsatz. Als Kompromisslösung kann er nicht so traktionsstark wie ein reiner MT-Reifen sein, aber die Profiltiefe von rund 13 Millimetern, der erhöhte Negativprofilanteil, die vielen Kanten im Profil und die Lamellen sorgen dafür, dass er sich auch abseits der Straße ordentlich schlägt.

Hier ist der neue X³ ganz in seinem Element: Der neue Gummi fürs Grobe ersetzt den bisherigen Grabber MT, heißt aber nicht mehr MT. Damit soll betont werden, dass er nicht nur im Schlamm (MT = Mud Terrain), sondern auch in erdigem und felsigem Gelände maximale Leistung liefert. Die 3 im Reifennamen steht für Mud, Dirt und Rocks.

Laut Hersteller besitzt der Reifen ein Einsatzprofil von 80 Prozent Gelände und 20 Prozent Straße. Damit ist das Konzept klar auf Offroad gebürstet. Die Profilblöcke sind im Vergleich zum AT³ wesentlich größer, die „Luft“ dazwischen deutlich



Soll im Modder, aber auch auf Fels und anderen Untergründen maximale Traktion liefern: Der neue Grabber X³, der nicht mehr MT heißt.

weiter, was für eine gute Selbstreinigung sorgt. Der X³ besitzt eine extrem robuste Gummimischung und darunter nun auch eine dreilagige Karkasse, die ihn besonders widerstandsfähig macht. Seitlich zeigt er eine auffällige „Zahnung“: Die herumgezogenen Blöcke und Lamellen schützen die Reifenflanken vor spitzen Steinen und ähnlichen Reifenkillern.

Dadurch, dass man die Profilblöcke mit schmalen Einschnitten versehen hat, entsteht eine leichte Lamellenwirkung, die den Grip auf Schnee erhöht. Bisher hat der X³ keine M+S-Kennzeichnung, weil sie (noch) nicht zusammen mit einer POR-Markierung (Professional Off Road) vergeben werden darf. Das wird sich aber voraussichtlich im nächsten Jahr ändern. Der AT³ dagegen besitzt eine M+S-Kennzeichnung und hat im Vergleich zum AT auf Schnee auch mehr Grip. Er kann als Ganzjahresreifen gefahren werden, auch wenn er mit einem reinen Winterreifen nicht mithalten kann.

Beide neuen Reifen werden in zahlreichen Dimensionen verfügbar sein: 19 Größen zwischen 15 und 19 Zoll beim X³, 44 Größen von 15 bis 20 Zoll beim AT³. Darunter sind auch die typischen 16-Zoll-Offroadformate 235/85, 265/70 und 285/75 und etliche LT-Versionen (Light Truck), die verstärkt und im Detail modifiziert sind. Der Riese im Programm ist der X³ in der amerikanischen 37-Zoll-Dimension mit einem Außendurchmesser von 95 Zentimetern. Damit dürfte der General-Tire-Slogan „Anywhere is possible“ dann wirklich zutreffen. <<

Text: Hans J. Wieland

Fotos: Wieland, General Tire

GENERAL TIRE GRABBER X³

Extrem hoher Negativprofilanteil: Durch viel Luft zwischen den Blöcken verbessert sich die Selbstreinigung des Reifens.

So viele Kanten wie möglich: Die Profilblöcke besitzen eine komplexe Form, um viele verschiedene Angriffswinkel zu bieten.



Feine Schnitte: Neu in der MT-Klasse von General Tire sind die Lamellen-Einschnitte. Sie machen den Grabber X³ wintertauglicher.

Flankenschutz: Wie der AT³ besitzt auch der X³ seitlich herumgezogene Profilblöcke und kleinere Ableitungs-Lamellen. Beides ist hier etwas stärker ausgeführt.

„EINEN MEHRWERT FÜR DEN KUNDEN“

Matthias Urbanek arbeitet bei Continental an der Entwicklung von Offroad-Reifen.

4x4action: Herr Urbanek, Reifen sind rund und schwarz und aus Gummi. Und das schon seit über 100 Jahren. Wie viel Verbesserungspotenzial steckt da überhaupt noch drin?

Urbanek: Wir arbeiten kontinuierlich daran, dieses schwarze Produkt immer noch ein Stückchen besser zu machen. Man sollte meinen, dass die Grenze irgendwann erreicht ist, aber zum Glück finden wir immer wieder Möglichkeiten, das Level noch ein Stück höher zu setzen.

Wie geht das?

Was uns sehr hilft, sind die modernen Simulationsmöglichkeiten im Computer. Damit müssen wir nicht mehr einen echten Reifen testen, der ja erstmal physikalisch vorhanden sein muss, sondern können virtuell entwickeln. Dabei können wir die verschiedensten Parameter kombinieren und damit Optimierungsmöglichkeiten finden. Diese verschiedenen Varianten werden dann in kleinen Stückzahlen „geschnitzt“, um sie dann zu testen, bevor wir in die Haupterprobung gehen.

Wenn man den neuen Grabber AT³ mit dem Vorgänger vergleicht, dann ist er in einigen Bereichen um fünf bis zehn Prozent besser. Das hört sich nicht nach viel an.

Man muss das in der Summe sehen: Wenn man einen Parameter um fünf Prozent verbessert und die anderen gleich lässt, ist es tatsächlich nicht viel. Wenn man aber mehrere Parameter gleichzeitig um fünf oder zehn Prozent verbessern kann, ohne andere Parameter zu verschlechtern, dann ist das durchaus eine klare Weiterentwicklung.

Ein AT-Reifen ist ja immer ein Kompromiss. Was ist denn aus Ihrer Sicht ein guter Kompromiss und was ein schlechter?

(überlegt lange) Ein schlechter Kom-



Offroad-Reifen-Entwickler: Matthias Urbanek kennt seinen Reifen bis zur letzten Profilirille.

promiss ist einer, bei dem man einzelne Parameter vernachlässigt oder völlig aufgibt. Ein guter Kompromiss ist, wenn man das Produkt so ausbalanciert, dass es für den Kunden einen Mehrwert bietet – in allen relevanten Belangen. Ein Reifen sollte die besten charakterlichen Eigenschaften in seinem Segment haben. Beim AT³ haben wir meiner Meinung nach einen sehr guten Kompromiss zwischen Offroad und Onroad gefunden.

Der neue Grabber X³ ist ein waschechter MT, also ein Mud-Terrain-Reifen, heißt aber nicht mehr MT. Warum?

Wir wollten damit vor allem zum Ausdruck bringen, dass der X³ eine neue Generation verkörpert und in allen drei essenziellen Offroad-Kategorien eine extreme Performance liefert, also auf Dirt, Mud und Rock.

In welchen Bereichen ist er besser als der Vorgänger?

Die Profilgeometrie ist besser, mit einem sehr homogenen Footprint. Das heißt, der Auflagedruck des Reifens auf dem Untergrund ist sehr gleichmäßig. Das bringt mehrere Vorteile mit sich, wie zum Beispiel eine bessere Kraftübertragung und eine erhöhte Laufruhe auf der Straße. Durch die Einschnitte in den Profilblöcken erreichen wir zudem eine Lamellenwirkung, die die Performance auf feuchten und losen Untergründen sowie im Winter verbessert.

Darüber hinaus haben wir viel Aufwand in die Optimierung des Schulter- und Seitenwandbereichs investiert, um die Offroad-Performance zu steigern und auch um die Optik aggressiver zu gestalten. <<