

SANDKAST



» Vorbei sind die Zeiten, da man nur die Wahl zwischen einem Sandblech aus Aluminium oder einem aus Stahl hatte. Mittlerweile sind die Anfahrhilfen nicht nur in den unterschiedlichsten Materialien, sondern auch in verschiedenen Formen, Größen, Gewichten und sogar Farben zu bekommen.

Doch was nimmt man mit auf Tour? Lieber ein klassisches Sandblech, eines von den modernen Sandboards oder etwas

Flexibles aus Gummi? Die Auswahl ist riesengroß. Kein Wunder also, wenn man schnell ins Grübeln kommt und sich fragt, was man denn nun am besten in den Offroader packen oder an der Seite oder dem Dachträger befestigen soll.

Um die richtige Traktionshilfe zu finden, spielen ein paar Faktoren eine Rolle: Wo soll die Reise hingehen? Wie ist die Bodenbeschaffenheit? Müssen Gräben überbrückt werden? Sollen längere Spu-

ren gelegt werden? Und nicht zuletzt geht es auch ums Geld. Denn so groß heute die Bandbreite an Materialien und Formen der verschiedenen Produkte ist, so groß ist auch die Spannweite der Preise. Von rund 100 bis knapp 500 Euro für das Paar Bergehilfen ist alles vertreten.

Ein guter Grund für uns, einen großen Sandblech-Test durchzuführen und zu klären, ob man mit einem günstigen Kunststoff-Sandboard genauso gut ausge-

ENSPIELE

Die Wüsten dieser Welt gelten vielen Geländewagenfahrern als Sandkasten für große Kinder. So sind auch die Spielzeuge etwas größer geworden. Was aber tun, wenn der Allradler im Sand steckenbleibt? Wir haben 25 unterschiedliche Anfahrhilfen getestet, die das Weiterkommen erleichtern sollen.



rüstet ist wie mit einem teuren Exemplar. Und ob Kunststoff gegenüber Alu oder Stahl echte Vorteile hat oder eben nicht.

Sandbleche sind nicht mehr nur aus Metall und in der klassischen Form erhältlich, was die Kaufentscheidung erschwert

Außerdem haben wir ein paar flexible Anfahrhilfen getestet, um zu ergünden, ob sie eine Alternative sein können.

Bei unserem Test hatten wir Unterstützung von Volker Müller, Inhaber der Geländefahrschule Markom. Da er neben

Geländewagen-Trainings auch spezielle Sandfahrkurse durchführt, weiß er nicht nur, worauf man beim Fahren im Sand

achten muss. Er hat auch Zugang zu einem Fahrgelände, auf dem wir unseren Test unter realistischen Bedingungen durchführen konnten.

Dabei stellte sich schnell heraus, dass weder große Namen noch gebräuchliche Konstruktionen Garant für sicheres Vorwärtskommen sind. Gut, wenn man das schon vor dem Kauf weiß. <<

Text: Michael Scheler

Fotos: Katrin und Michael Scheler

ARB TRED PRO



Unser Testsieger, das ARB Tred Pro, wird von der Firma Tred exklusiv für ARB gefertigt. Es besteht aus einem patentierten Komposit-Werkstoff und Fiberglas-verstärkten Traktionszähne. Das garantiert zum einen eine hohe Belastbarkeit, die das Board bei unserem Brückentest ein-drucksvoll unter Beweis stellte. Zum anderen sorgen die verstärkten Zähne für Traktion und geringere Abnutzung. Unser einziger – zugegeben magerer – Kritikpunkt sind die seitlichen Griffe. Sie sind nicht wie bei verschiedenen anderen Boards wie ein Griff gestaltet, durch den man hindurchgreifen kann, sondern massiv. Beide Boards gleichzeitig in einer Hand zu tragen, wird daher etwas schwierig. Beim geringen Gewicht von vier Kilo ist das jedoch ein vernachlässigbarer Aspekt.



BUSHRANGER X-TRAX II

Die Idee, eine flexible Anfahrhilfe aus Gummi zu konstruieren, ist nicht schlecht: So gibt es nichts, das hochschlagen und Schaden am heiligen Blech verursachen kann. Außerdem passt sich die Anfahrhilfe an den Untergrund an. Nichts steht hoch oder kann brechen. Die X-Trax kommen außerdem in einer Klett-Tasche, die dem Transport dient. Darin sind auch gleich Anwendungstipps aufgedruckt. Das bietet kein anderes Board oder Blech im Test. In der Praxis erweist sich die Idee der flexiblen Matte jedoch nur bedingt als tauglich. Während wir bei unserem ersten Versuch sehr problemlos aus dem Sand kamen, rollte sich die Gummimatte beim zweiten Versuch unter dem Reifen weg und grub sich in den Sand. Hinzu kommt ein eher schwieriges Handling beim aus- und unter den Reifen legen sowie das recht hohe Gewicht.

DAK-TRAX UND HEBE KUNSTSTOFF-SANDBLECH

Das Dak-Trax von Daktec und das Hebe-Sandboard, das über Genesis vertrieben wird, sind in Farbe, Form und Gewicht identisch. Matthias Krüger von Daktec bestätigte uns auf Nachfrage jedoch, dass es sich beim Dak-Trax nicht um ein Board von Hebe handelt. Das lässt letztlich nur den Schluss zu, dass man es in China wohl nicht so genau nimmt, wem man was unter welchem Namen verkauft. Trotz unterschiedlicher Bezeichnungen ist es daher nicht verwunderlich, dass beide Boards im Test die gleichen Ergebnisse erzielten. Da auch die Preise auf dem gleichen Niveau liegen, bleibt es somit der persönlichen Vorliebe überlassen, bei welchem der beiden Lieferanten man sein Häkchen auf dem Bestellformular setzt.



GENIGRIP-ANFAHRHILFE

Die Genigrip-Anfahrhilfe brachte Volker Müller zum Test mit. Er verwendet sie schon seit längerem und bietet sie auch zum Kauf an. Genigrip ist ein Schweizer Produkt und nicht nur für den Einsatz im Sand geeignet. Auch auf Eis soll die Anfahrhilfe gute Dienste leisten. Sieht man die massiven Schrauben, die durch das eigens für den Hersteller gefertigte, stabile Polyethylen geschraubt sind, kann man sich gut vorstellen, dass sie sich bei Belastung tief in den gefrorenen Untergrund bohren dürften. Während die Boards beim Sand-Test gut abschnitten, mussten sie beim Preis und bei der Handhabung Punkte lassen. Ein Vorteil ist jedoch die Möglichkeit, beliebig viele Elemente fest miteinander verbinden zu können. Damit sie sich nach der Benutzung wieder im Fahrzeug verstauen lassen, ohne den Innenraum zu verschmutzen, kann man eine passende Tasche als Extra kaufen.



GFK SANDBOARDS AKKAKUS UND WOMO

Die GFK-Boards von Sandbleche.de hinterlassen einen leicht gemischten Eindruck. Zum einen sind sie mit ihrer Granulat-Beschichtung super-griffig, durch das Grundmaterial super-flexibel und in der kurzen Version auch noch super-leicht. Zum anderen kommt aber bei der Oberfläche schnell das Gefühl auf, ein Schleifbrett mit Körnung null in der Hand zu haben. Ohne Handschuhe geht hier gar nichts. Das macht leider nicht nur die Handhabung, sondern auch die Aufbewahrung etwas schwierig. Im Fahrzeug will man sie so kaum haben, und für die Aufbewahrung außen am Fahrzeug sollten sie über Löcher verfügen, mit denen man sie zum Beispiel an Airlineschienen befestigen könnte. Kay Kratochwil, Erfinder und Hersteller der GFK-Boards, teilte uns jedoch mit, dass er die passenden Löcher bei Bestellung jederzeit anbringt, wenn man ihm das gewünschte Lochmaß und die Abstände mitteilt. Laut seiner Aussage reichen zwei Löcher aus, um die Boards sicher zu befestigen. Außerdem ist ab sofort eine Tasche (inklusive Handschuhe) erhältlich, in der die Boards aufbewahrt und im Fahrzeuginneren transportiert werden können. Ein weiterer Pluspunkt ist, dass man die Boards jederzeit einschicken kann, um sie kostenfrei neu mit Granulat beschichten zu lassen. Das ist echter Kundenservice.

GFK WAFFLEBOARDS

Keine Frage, die Waffel-„Bleche“ sind unhandlich und sehen, außen am Offroader transportiert, eher nach einer Fahrt zur Kellerschacht-Baustelle aus, denn nach Abenteuer und fremden Ländern. Dennoch: Wer etwas sucht, womit man nicht nur gut aus dem Sand kommen, sondern ab und zu auch eine Brücke bauen kann, ist mit den Waffleboards sehr gut bedient. Sie sind zwar etwas schwierig in der Handhabung, und man sollte sie wegen der Quarzsand-Beschichtung nicht ohne Handschuhe benutzen, aber sie erfüllen ihren Zweck besser als ein klassisches Sandblech. Bei unserem Test am Kieshang ließen sie zwar an einer Kante ein klein wenig Material im Untergrund, aber nach der Brücken-Überfahrt, bei der sie sich leicht durchbogen, federten sie wieder in ihre ursprüngliche Form zurück.



GMB PIONIERBLECH H1300, H1500 UND RALLYE HR1300

Wenn schon Aluminium, dann von GMB. Durch die breiten Sicken sind sie nicht nur stabiler als das klassische Sandblech, sondern im Untergrund auch etwas griffiger. Oben sorgen dann die kleinen eingestanzten Dome für etwas mehr Grip der Reifen. Allerdings drehte auch hier ein Reifen beim Test im Sandloch durch. Dafür werden die GMB-Bleche beim Brückenbau nur von den Unikos mit den Relleum-Schienen geschlagen, die aber wesentlich kürzer sind. Im Gegensatz zu den Waffleboards biegen sich die GMBs beim Überfahren nur ganz leicht durch. Wählt man die 1300er-Bleche, passen sie auch außen an die Seite eines Defenders. Wem das blanke Alu nicht gefällt, kann sie auf Anfrage auch in Schwarz eloxiert ordern, was jedoch nach dem ersten Einsatz nicht mehr ganz makellos aussehen dürfte.





GRIP & GO SANDTRACKS

Die Grip & Go waren eine echte Überraschung im Test. Während man ihnen vom ersten Eindruck her nicht wirklich etwas zutraut, haben sie sich im Test tadellos bewährt und erreichten einen respektablen Platz. Besonders gefallen hat uns die wirklich lange Fangleine. Sie besteht zwar nur aus einem einfachen Nylonseil und kommt nicht so edel daher wie die Fangleinen der teuren Boards, aber sie reicht von den Vorderrädern problemlos bis ans Heck eines 110er-Defender. Damit kann man sie auch anbringen, wenn man die Sandtracks vorn benötigt, und kann sicher sein, dass sie nicht verloren gehen. Bei der Befestigung von Boards am Fahrzeug ist jedoch generell Vorsicht geboten: Das Board kann zum Geschoss werden, wenn es sich angeleint verfängt, verhakt und mit einem Ruck freikommt.

IRONMAN TOTAL TRACTION BY TRED

Auch die Australier mit dem Faible für Grün setzten beim Total Traction ganz auf die Erfahrung von außen. Wie auch das ARB Tred Pro wird das Total Traction von Tred gefertigt, hat aber eine andere Form als die beiden Tred-Boards. Qualitativ liegt das Ironman-Modell gleichauf mit dem Tred GT. So ist es nicht verwunderlich, dass beide Boards nach den Brücken-Belastungstest ähnliche Materialverformungen aufwiesen. Zufall ist jedoch, dass wir für den Test beide Bretter in Grün bekamen. Während das Ironman-Board logischerweise nur in Grün erhältlich ist, kann das Tred GT auch in anderen Farben geordert werden.



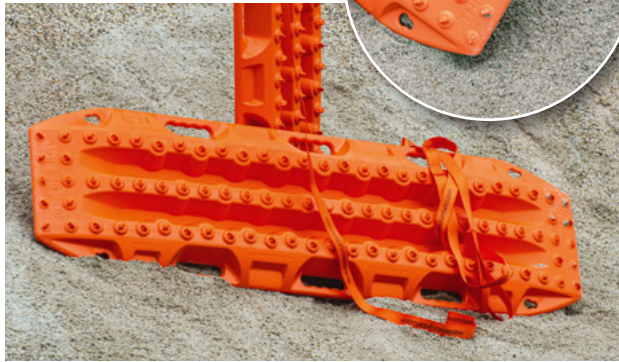
MAXTRAX EXTREME

Wäre da nicht dieser horrende Preis, könnte das Maxtrax Extreme dem ARB Tred Pro den Rang abjagen – wenn auch nur knapp. 500 Euro sind schon eine stolze Summe. Das sind immerhin knapp 200 Euro mehr als beim Testsieger, der schon nicht wirklich günstig ist. Gut, Qualität hat ihren Preis, doch große Unterschiede, die diese Differenz rechtfertigen, konnten wir im Test nicht feststellen. Auch die Materialangaben der Hersteller gleichen sich – zumindest für den Nicht-Kunststoff-Experten. So kommt der „Rolls-Royce“ von Maxtrax mit nur zwei Punkten weniger auf den zweiten Platz. Bei Qualität und Stabilität nehmen sich das Extreme und das Tred Pro nicht viel. Beide sind grundsolide und dürften auch im harten Einsatz lange halten. So erreichen beide in fast allen Kategorien die gleiche Punktzahl. Den einzigen Punkt, den das Maxtrax mehr holt, gewinnt es wegen der besseren Griffe, die das Handling leichter machen.



4x4 ACTION TESTSIEGER

Produkt	ARB Tred Pro	Bushranger X-Trax II	Dak-Trax	Genigrip-Anfahrhilfe	GFK Sandboards Akkakus	GFK Sandboards WoMo
Material	Komposit-Werkstoff mit Fiberglas-verstärkten Zähnen	Gummi	Kunststoff	Polyethylen, Chrom-Nickel-Stahl, Stahl verzinkt	GFK mit Granulat-Beschichtung	GFK mit Granulat-Beschichtung
Länge	1.160 mm	1.400 mm	1.220 mm	1.500 mm	1.180 mm	950 mm
Breite	330 mm	300 mm	360 mm	165 mm	300 mm	300 mm
Gewicht pro Stück	4,0 kg	7,6 kg	3,1 kg	4,5 kg	3,2 kg	2,5 kg
Gurt oder Leine dabei	ja	nein	nein	nein	ja	ja
Preis/Paar	EUR 304,03	EUR 286,22	EUR 139,-	EUR 440,-	EUR 196,-	EUR 172,-
Sonstiges		inklusive Tasche mit aufgedruckten Recovery-Tipps	inklusive Klettgurte für einfacheren Transport	Länge geklappt 750 Millimeter, auch in anderen Abmessungen, sowie auf Wunsch mit Tasche und Verbindungs-Clip erhältlich	Löcher zur Anbringung am Fahrzeug möglich, kostenlose Nachbeschichtung mit Granulat bei Abnutzung, Aufbewahrungstasche optional erhältlich	Löcher zur Anbringung am Fahrzeug möglich, kostenlose Nachbeschichtung mit Granulat bei Abnutzung, Aufbewahrungstasche optional erhältlich
Testexemplar von	Taubenreuther	Taubenreuther	Daktec	Markom	Sandbleche.de	Sandbleche.de
Webseite	www.offroad24.de	www.offroad24.de	www.daktec.de	gelaendefahrschule.de	www.sandbleche.de	www.sandbleche.de



MAXTRAX MK II

Das MK II von Maxtrax erreicht im Test zwar die gleiche Punktzahl wie das Maxtrax Extreme, allerdings darf man sich nicht täuschen lassen: Ihre Punkte holen die beiden Boards in unterschiedlichen Bereichen. Während das MK II beim Preis aufholt, verliert es vor allem beim Verschleiß. Hier zeigt sich, warum die verstärkten Zähne beim Extreme- und beim ARB-Board sinnvoll sind. Auch wenn nach dem Test der Abrieb an den Zähnen des MK II nur gering war, so war er doch sichtbar. Daher dürfte das Board im harten Einsatz wohl nicht ganz so lange halten wie das Maxtrax Extreme. Braucht man es nur gelegentlich, sollte es aber ausreichen.

MAXIMUM TRACTION



Waren die Grip & Go Sandtracks schon eine Überraschung, so hat uns das Maximum Traction wirklich total erstaunt. Eigentlich hatten wir beim günstigsten Board im Test erwartet, dass wir es schon nach dem ersten Durchgang aussortieren können – weit gefehlt. Schon im Sandloch machten die Maximum Traction eine gute Figur. Kompletzt verwundert waren wir nach dem Brücken-Belastungstest. Das Board war im Anschluss nur leicht durchgebogen, und es fanden sich trotz intensiver Suche keine Verformungen oder Schäden an Material. Einzig bei unserem Test im Kieshang verformten sich zwei Zähne etwas. Aber Kies ist eben auch fies. Das Maximum Traction ist unser Preistipp, da es nicht nur günstig, sondern auch relativ robust ist.



MILITÄR-SANDBLECH

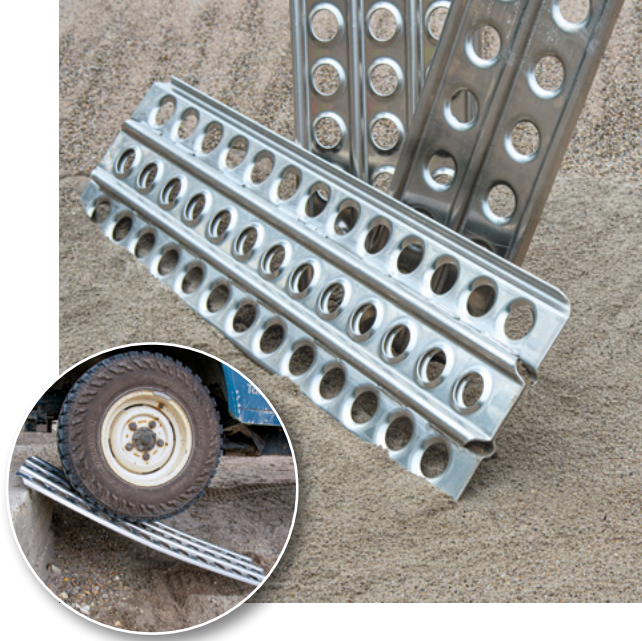
Natürlich gehörte auch das klassische Militär-Luftlandblech aus Stahl mit in den Test – allerdings ohne die seitlichen Haken und auf ein handhabbares Maß gekürzt. Vergleicht man das Gewicht des Stahlblechs mit dem Alublech, kommt man fast auf den doppelten Wert. Das bringt nicht nur unnötige Kilos auf die Achsen, sondern es ist auch alles andere als ein Vergnügen, das Teil bei sengender Sonne in der Wüste unter den Reifen zu wuchten. Das Original-Luftlandblech schneidet bei unserem Test in allen Disziplinen eher mäßig ab und landet am Ende auf dem letzten Platz. Dafür lässt sich das Stahlblech aber immerhin in Wagenfarbe lackieren. So kann man wenigstens vor der Eisdiele für einen coolen Look sorgen.



GFK Waffleboards	GMB Pionierblech H1300	GMB Pionierblech H1500	GMB Pionierblech Rallye HR1300	Grip & Go Sandtracks	HEBE Kunststoff-Sandblech	Ironman Total Traction
GFK mit Quarzsand-Beschichtung	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Kunststoff	Kunststoff	Kunststoff
1.220 mm	1.300 mm	1.470 mm	1.300 mm	1.320 mm (3x440 mm)	1.210 mm	1.190 mm
270 mm	450 mm	450 mm	310 mm	240 mm	350 mm	310 mm
7,0 kg	7,0 kg	7,8 kg	4,8 kg	6,9 kg	3,1 kg	3,0 kg
nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja
EUR 185,-	EUR 290,-	EUR 330,-	EUR 218,-	EUR 150,-	EUR 149,-	EUR 440,-
				inklusive Tasche	inklusive Klettgurte für einfacheren Transport	
Nakatanenga	GMB Mount	GMB Mount	GMB Mount	Frontrunner	Genesis	Genesis
www.nakatanenga.de	shop.gmb-mount.de	shop.gmb-mount.de	shop.gmb-mount.de	frontrunneroutfitters.com	shop.genesis-import.de	shop.genesis-import.de

NAKATANENGA SANDBLECH STANDARD, ALLROUND UND HEAVY DUTY

Das Standard-Sandblech von Nakatanenga repräsentierte in unserem Test das klassische Alu-Sandblech. Mit dem Allround bietet der Offroad-Zubehör-Spezialist aus Neumarkt zusätzlich ein verkürztes und schmäleres Exemplar an, mit dem Heavy Duty eine verstärkte Version. Während sich das Standardblech beim Brückentest komplett durchbog, hielt das Heavy Duty dem Gewicht des Defender problemlos stand. Das Blech blieb im Anschluss nur ganz leicht gebogen. Der in der Mitte der Unterseite aufgeschweißte Sandblechstreifen bewährt sich also. Nachteil des Heavy Duty ist jedoch das Gewicht. Um zwei Bleche gleichzeitig zu tragen, empfiehlt sich daher die Sandblech-Tragehilfe (siehe Seite 47), die Nakatanenga entworfen hat.



SAND TRAX MATTE

Die Sand Trax Matte verfolgt das gleiche Konzept wie die Bushranger X-Trax. Sie besteht aus Gummistreifen, die auf ein drei Millimeter starkes Stahlkabel aufgezogen sind. Die Enden des Kabels sind mit Seilklemmen verbunden. Auf das Kabel gesteckte Kunststoff-Röhrchen sorgen für Abstand zwischen den Gummistreifen. Die Streifen selbst scheinen aus einem Material zu bestehen, wie es für Förderbänder verwendet wird. Dadurch wirkt die Matte ein wenig, als sei sie der Ideenwerkstatt eines ambitionierten Hobbybastlers entsprungen. Dennoch macht sie ihren Job ordentlich. Sie ist jedoch recht schwer und – genau wie die X-Trax – nicht ganz einfach unter den Reifen zu legen. Außerdem fehlen eine Tasche oder ein Gurt, um sie aufgerollt zu fixieren. Daher rollt sie sich beim Transport schnell mal ungewollt auf.

TRED GT UND HD

Die beiden Tred-Boards unterscheiden sich vor allem durch ihre Stabilität. Ein wenig Abrieb an den Noppen zeigten beide Boards aber gleichermaßen. Während das rote HD den Brückentest ohne Schäden am Material wegsteckte, waren beim grünen GT anschließend Verformungen im Kunststoff sichtbar. Es besteht aus einem anderen Material. Beim Sandtest gab es jedoch keine nennenswerten Unterschiede zwischen den beiden. Wer die Sandbretter nicht übermäßig beansprucht, dürfte mit dem etwas günstigeren und geringfügig leichteren GT also durchaus klarkommen.



4x4 ACTION
PREIS-TIPP

Produkt	Maximum Traction	Maxtrax Xtreme	Maxtrax MK II	Militär Sandblech	Nakatanenga Sandblech Standard	Nakatanenga Sandblech Allround
Material	Kunststoff	UV-stabilisiertes, verstärktes Nylon mit verstärkten Zähnen	UV-stabilisiertes, verstärktes Nylon	Stahl	Aluminium	Aluminium
Länge	1.070 mm	1.150 mm	1.150 mm	1.000 mm	1.500 mm	1.100 mm
Breite	310 mm	330 mm	330 mm	390 mm	440 mm	330 mm
Gewicht pro Stück	2,4 kg	4,5 kg	3,4 kg	7,0 kg	6,9 kg	3,9 kg
Gurt oder Leine dabei	nein	ja	ja	nein	nein	nein
Preis/Paar	EUR 99,-	EUR 499,-	EUR 299,-	EUR 240,-	EUR 238,-	EUR 178,-
Sonstiges				auf Anfrage auch in 1.500 Millimeter erhältlich		
Testexemplar von	Nakatanenga	Frontrunner	Bergetools	Markom	Nakatanenga	Nakatanenga
Webseite	www.nakatanenga.de	frontrunneroutfitters.com	www.bergetools.com	gelaendefahrschule.de	www.nakatanenga.de	www.nakatanenga.de

UNIKO 6IN1

Die Uniko 6in1 ist die einzige Anfahrhilfe im Test, die unterwegs einen echten Mehrfachnutzen bietet: Die vier Segmente können zu einem Nivellierkeil von acht oder zwölf Zentimeter Höhe zusammengefaltet werden. So lassen sich zum Beispiel problemlos Höhenunterschiede am Standplatz des Allrad-Reise-mobils ausgleichen. Außerdem lässt sich die Uniko als Keil gegen Wegrollen, als Trittstufe, Hocker oder als Unterbauklötz bei Reparaturen nutzen. Da sie mit bis zu 3,5 Tonnen belastbar ist, eignet sie sich auch für den Einsatz im Reise-LKW. Als Anfahrhilfe erfüllt sie problemlos ihren Job. Ihre einzigen Schwachpunkte sind das hohe Gewicht und die Unhandlichkeit. Und zum Brückenbau taugt sie natürlich auch nicht.



UNIKO 6IN1 MIT VERSTÄRKUNG

Ist die Uniko-Faltrampe schon ziemlich universell einsetzbar (aber eben nicht zum Brückenbau geeignet), wird sie mit den seitlich angesetzten Aluprofilen zum stabilen Sandboard, das wirklich was aushält. Unser Defender fuhr bei den Brücken-Belastungstests die versteifte Rampe komplett hoch – ohne dass sich irgendetwas verbogen hätte. Da ein Segment dabei frei bleibt, lässt es sich zum Beispiel auch in einem Sandloch unter den Reifen schieben, ohne dass der Rest des Boards steil nach oben weg steht und sich an der Stoßstange verfangen kann. Die Unikos mit den Profilen sind zwar etwas kurz, um damit breitere Gräben zu überbrücken, doch dafür sind sie super-stabil und bestens geeignet, um steile Absätze zu überwinden.



BLECH-HISTORIE

1941 wurde in Marston in North Carolina, USA, ein speziell geformtes Blech zum schnellen Bau von Landebahnen für Militärflugzeuge entwickelt: das Luftlandeblech. Im Zweiten Weltkrieg wurde es von den Amerikanern in großer Stückzahl produziert und eingesetzt. Deshalb ist es in den USA auch unter dem Namen Marston Matting geläufig. Das Originalblech verfügt seitlich über Haken, die die einzelnen Bleche miteinander fest verbinden. So lässt sich schnell eine mehr oder weniger ebene Fläche schaffen, auf der man mit schwerem Gerät rangieren oder mit einem Flugzeug landen kann, ohne dass die Räder einsinken und nach kurzer Zeit Schlammgruben entstehen.

Später fand dieses Blech, das über die typischen Reihen großer Löcher und die versteifenden Sicken verfügt (die ersten Versionen wiesen diese noch nicht auf), seinen Weg in die Fahrzeugbergung. Für die Nutzung der sehr langen Originalbleche als Bergehilfe wurden sie auf ein handlicheres Maß gekürzt und die seitlichen Haken entfernt. Begriffe für dieses Stück Blech oder auch Aluminium gibt es mittlerweile viele. So wird es als Marston Mat, Airfield Mat, Landing Mat oder PSP für Pierced Steel Planking bezeichnet, ist aber auch unter Sand Ladder, also Sandleiter, oder eben Sandblech bekannt. Die für den Offroad-Einsatz gedachten Bleche werden heute ohne störende Haken und in praktikabler Länge gefertigt. Während manche Hersteller an der klassischen Version festhalten, haben andere Veränderungen vorgenommen, die das Sandblech für den Einsatz unter einem Geländewagen geeigneter machen sollen.

	Nakatanenga Sandblech Heavy Duty	Sand Trax Matte	Tred GT	Tred HD	Uniko 6in1	Uniko 6in1 mit Offroadprofilen
	Aluminium	Gummistreifen, Stahlkabel	Polypropylen	Nylon	Polyamid mit 30% Glasfaseranteil	Polyamid mit 30% Glasfaseranteil, Riffelblech aus Aluminium
	1.500 mm	1.500 mm	1.090 mm	1.090 mm	1.300 mm	1.300 mm
	440 mm	220 mm	310 mm	310 mm	260 mm	265 mm
	9,8 kg	7,64 kg	3,2 kg	3,5 kg	6,6 kg	9,4 kg
	nein	nein	ja	ja	nein	nein
	EUR 398,-	EUR 118,-	EUR 219,-	EUR 259,-	EUR 195,-	EUR 335,-
					auch als Ausgleichskeil nutzbar, inklusive Tasche	Tasche optional erhältlich
	Nakatanenga	Fronrunner	Bergetools	Bergetools	Relleumdesign	Relleumdesign
	www.nakatanenga.de	fronrunneroutfitters.com	www.bergetools.com	www.bergetools.com	www.relleum.design	www.relleum.design

TESTERGEBNIS

Modell	Preis-Leistungs-Verhältnis	Gewicht	Verarbeitung und Stabilität	Brückenbau fähig	Verformung und Schäden nach Brücke	Grip Sand	Grip Reifen	Handling	Verschleiß	Gesamt-Punkte (max. 45)
ARB Tred Pro	3	4	5	1	5	4	4	4	5	35
Maxtrax Extreme	1	3	5	1	5	4	4	5	5	33
Maxtrax MK II	3	4	4	1	5	4	4	5	3	33
Uniko 6 in 1 mit Verstärkung	2	1	4	5	5	5	5	2	4	33
GFK Waffleboards	5	2	3	5	5	3	5	2	2	32
GMB Pionierblech H1300	3	2	5	5	5	2	2	3	5	32
GMB Pionierblech Rallye HR1300	4	3	4	5	5	2	2	3	4	32
Maximum Traction	5	5	4	1	3	3	4	5	2	32
GMB Pionierblech H1500	2	1	5	5	5	2	2	3	5	30
Tred HD	3	4	4	1	3	4	4	4	3	30
GFK Sandboards WoMo	5	5	4	1	0	4	4	3	3	29
Ironman Total Traction	4	4	3	1	3	4	4	4	2	29
Tred GT	4	4	3	1	3	4	4	4	2	29
GFK Sandboards Akkakus	5	4	4	1	0	4	4	3	3	28
Dak-Trax	5	4	3	1	1	3	4	4	2	27
Grip & Go Sandtracks	5	2	4	0	0	4	4	4	4	27
HEBE Kunststoff-Sandblech	5	4	3	1	1	3	4	4	2	27
Uniko 6 in 1	5	2	4	0	0	5	5	2	4	27
Genigrip	1	3	4	0	0	5	5	2	4	24
Nakatanenga Sandblech Allround	5	4	3	1	1	2	2	4	2	24
Nakatanenga Sandblech Heavy Duty	1	1	4	5	3	2	2	2	4	24
Sand Trax Matte	5	1	2	0	0	4	4	2	4	22
Bushranger X-Trax II	3	1	4	0	0	2	4	2	4	20
Nakatanenga Sandblech Standard	4	2	3	1	1	2	2	3	2	20
Militär-Sandblech	4	2	2	1	1	2	2	2	2	18

SO HABEN WIR GETESTET

Neben Gewicht und Preis spielte auch das Handling der Boards und Bleche eine Rolle. Alle Testkandidaten mussten sich zunächst im Sandloch beweisen. Dazu haben wir unser Testfahrzeug im Sand festgefahren und unser Hindernis nach jedem Durchgang wieder neu angelegt. Bewertet wurde der Grip auf der Reifen- und auf der Sandseite. Bis auf die flexiblen Anfahrhilfen mussten alle Boards im Anschluss unseren Brückenbautest absolvie-

ren. Um hier gleiche Voraussetzungen zu schaffen, haben wir die Sandbleche auf der einen Seite auf einen Betonsockel gelegt und sind mit dem Vorderrad hinaufgefahren. Dass die Kunststoff-Boards dabei keine wirkliche Brücke bilden können, war von vornherein klar. Die stabileren Testkandidaten eignen sich jedoch im Falle eines Falles durchaus, um einen Graben oder einen Absatz zu entschärfen. Sie verbiegen sich zwar, bestanden unsere Prüfung aber ohne

größere Schäden. Mit den Sandblechen, die auch wirklich zum Brückenbau geeignet und lang genug sind, haben wir dann noch einen Graben überquert, was bei allen problemlos funktionierte. Zum Abschluss legten wir mit mehreren verschiedenen Brettern eine Spur in einem Kieshang. Hier mussten alle Boards wirklich leiden. Sie mussten dabei beweisen, wie stabil sie unter Extrembelastung tatsächlich sind.

FAZIT**25 SANDBLECHE IM TEST**

Unser Test hat auf der einen Seite einige Annahmen bestätigt, auf der anderen Seite für echte Überraschungen gesorgt. Dass das klassische **Luftlandeblech** als Anfahrhilfe nicht wirklich die erste Wahl ist, war zu erwarten. Schließlich wurde es dafür nicht gebaut.

Auch für den Brückenbau eignen sich nur verstärkte Ausführungen wie das **Nakatanenga Heavy Duty** oder Bleche mit verbesserten Abkantungen, die das Material stabiler machen, wie die **GMB-Bleche**. Durch die eingestanzten kleineren Dome bieten die

GMB-Bleche auch mehr Grip, der jedoch trotzdem hinter dem zurückbleibt, was die Kollegen aus den unterschiedlichen Kunststoff-Materialien bieten.

Daher gehen nicht nur die ersten beiden Plätze an moderne Sandboards. Will man nicht auf die Möglichkeit eine Brücke zu bauen verzichten, lässt sich sogar das mit Kunststoff-Boards bewerkstelligen, wie die **GFK-Waffleboards** eindrucksvoll beweisen. Setzt man auf eine Kombination aus Kunststoff und Alu, lässt sich auch die flexible **Uniko 6in1** zum Brückenbau verwenden, allerdings dürfen hier die Gräben nicht besonders

breit sein. Um Absätze zu überwinden, sind sie jedoch bestens geeignet.

Überrascht hat uns vor allem das günstigste Board im Test. Wir hatten erwartet, es komplett zu zerstören, doch wir wurden eindrucksvoll eines Besseren belehrt. Daher ist das **Maximum Traction**, trotz etwas Abrieb an den Zähnen, unser Preistipp. Klar ist aber auch, dass jemand, der häufig in den Sandwüsten dieser Welt unterwegs ist, andere Ansprüche an das Board stellt als jemand, der es nur als Backup für gelegentliche Offroad-Touren dabei haben will.

NÜTZLICHES ZUBEHÖR**RELLEUMDESIGN
MAXTRAX-HALTERUNG**

Da die Maxtrax-Boards nicht ganz günstig sind, sollte man sie gut sichern, wenn man sie außen am Fahrzeug transportiert. Relleumdesign hat dazu einen abschließbaren Halter aus Edelstahl entwickelt. Er verfügt über sechs Bohrungen zur Befestigung an Zurrschienen mit 25-Millimeter-Zurrschienenraster und zwei Bohrungen zum Abschließen der Boards mit einem größeren Bügelschloss. Innen aufgebrachte Moosgummistreifen sorgen dafür, dass nichts schabt. Da der Halter ursprünglich für die einfachen Maxtrax-Boards entwickelt wurde, passte das Paar Maxtrax Extreme bislang nur sehr knapp hinein, da sie durch die verstärkten Zähne etwas höher ausfallen. Dirk Müller-Paul, Inhaber von Relleumdesign, fertigt die Halterung auf Anfrage künftig aber auch passend für die teurere Maxtrax-Variante, damit sie gut gesichert transportiert werden kann. Der Halter ist für 19 Euro pro Stück unter www.relleum.design zu bekommen.

**NAKATANENGA TRAGEGURTE FÜR SANDBLECHE**

Ein paar Sandbleche bei Hitze eine längere Strecke durch den Wüstensand zu schleppen, kann ganz schön schweißtreibend werden. Daher hat Nakatanenga eine praktische Tragehilfe entwickelt, mit der sich das Stück Blech einfach schultern lässt. Am Trageriemen ist außerdem eine kleine Tasche angebracht, in der sich zwei Gurte befinden, die an der Anfahrhilfe angebracht werden können. So lässt sich das Board schnell wiederfinden, wenn es nach der Fahrzeugbergung im Sand oder Schlamm vergraben ist. Am Gurt kann man es auch gleich herausziehen. Der Trageriemen ist für 35 Euro zu haben und kann unter www.nakatanenga.de bestellt werden.