

**TECHNIK** VF-Reifen für Anhänger

# Auf die weiche Tour

VF-Reifen an Traktoren werden immer beliebter, weil sie auch bei niedrigem Luftdruck viel Gewicht tragen. So schonen sie den Boden. Doch haben sie auch am Güllefass Sinn?

**PLATT:**

Hersteller wollen VF-Reifen auch für Anhänger wie Güllefässer an den Mann bringen. Zu Recht?



**C**hristoph Hante wollte eigentlich mehr Druck machen. Denn die Reifen an seinem Güllefass bereiteten dem Lohnunternehmer aus dem Münsterland Probleme.

Die Reifendruckregelanlage stellt er manchmal auf bis zu 0,8 bar herunter, wenn schwierige Einsatzbedingungen herrschen. Oft brach den Schlappen schon die Flanke, wenn das Profil erst zu 30 % verschlissen war. „Dann eben mehr Luftdruck, damit sie länger durchhalten“, so seine Schlussfolge-



rung - eigentlich. Doch dann ergriff er 2018 die Chance, auf VF-Reifen umzusteigen. Diese „Very high flexion“-Technologie (dt. sehr starke Krümmung) macht die Reifen belastbarer. Bei gleichem Druck tragen sie also mehr Gewicht als ein vergleichbarer Standardreifen. Dafür verbauen die Hersteller mehr, aber dünnere Karkassen.

Das macht die Reifen ein ganzes Stück teurer als ihre Nicht-VF-Pendants. Für Hante ist das aber irrelevant, weil die höhere Lebensdauer den Mehrpreis mehr als ausgleiche. Nach vier Jahren ist bislang erst einem Reifen die Flanke gebrochen - und das möglicherweise nur wegen eines Zusammenstoßes.

### ANDERE DINGE WICHTIGER?

Etwas distanzierter betrachtet das Thema Prof. Dr. Ludwig Volk, ehemals Agrartechniker an der Fachhochschule Südwestfalen und Experte für Reifen und Bodenschonung. Er sieht die Vorteile der VF-Reifen für Anhänger, hält andere Faktoren aber für noch wichtiger: „Flache Spuren erreicht man mit großen Reifen und Bodenkontakflächen bei tragfähigem Boden. Ein variabler Reifendruck ist empfehlenswert“, rät er.

Sollten Praktiker ein Preislimit bei der Anschaffung der Technik haben, sei das Geld da zunächst sinnvoller investiert. Eine Ausnahme sieht er, wenn Transport und Ausbringung getrennt sind. Dann könne man den extra niedrigen Druck der VF-Reifen im Feld für mehr Aufstandsfläche nutzen.

Hante kennt diesen Gedankengang bei knappem Budget von Berufskollegen - denkt aber genau umgekehrt dazu: „VF-Reifen sind zu teuer, um sie NICHT mit Reifendruckregelanlage zu fahren!“, sagt er. Auf der Straße muss der Druck wieder rauf auf 2,5 bis 3,5 bar, um Verschleiß zu vermeiden.

### FAHRER ENTSCHEIDEND

Professor und Praktiker sind aber in einem Punkt einer Meinung: Noch wichtiger als die Technik ist, dass der Fahrer das Thema Bodenschonung auf dem Schirm hat. „Er entscheidet über den Zeitpunkt und will

Ertrag, Bodenschutz und Dieseleffizienz“, so Volk. Hante stellt dafür eigens sicher, dass die Reifendrucke aller Räder auf jedem Traktor stets im Blickfeld des Fahrers angezeigt werden. „Sonst wissen die meisten Fahrer - genau wie ich - gar nicht, mit welchem Druck sie unterwegs sind“, hat er festgestellt.

Folgende VF-Reifen für landwirtschaftliche Anhänger sind derzeit am Markt:

- Alliance Agriflex 389+
- BKT V-Flexa
- Michelin TrailXbib



claus.mayer@dlv.de



**Lohner Hante:**  
„Die Mehrkosten sind irrelevant“.



**Prof. Dr. Volk:**  
„Andere Faktoren sind wichtiger.“

## Unser Fazit

Hand aufs Herz: Von den hohen Gewichten unserer Landmaschinen kommen wir auf absehbare Zeit nicht weg. Von unserem Boden übrigens auch nicht. Wenn wir ihn verdichten, ist er schwer wiederherzustellen. Deswegen brauchen wir überall mehr Aufstandsfläche - und dafür wiederum weniger Luft im Pneu.

Dass sich VF-Reifen trotz des Mehrpreises lohnen, belegt Praktiker Hante mit der höheren Lebensdauer bei ständigem Einsatz mit ultraniedrigem Druck. Wer also schon jetzt bewusst seinen Boden schont, wird mit VF-Reifen an den Hängern noch mehr herausholen.