

Gas-Antrieb im Offroad-Betrieb

Beitrag von „TeeRex“ vom 15. April 2010 um 21:59

Ich muss doch noch mal 'ne blöde Anfängerfrage loswerden: Wie sieht es aus, wenn eine Gasanlage verbaut ist? Besser alles auf Sprit fahren oder ist das egal?

Danke für eure Hinweise.

Beitrag von „juma“ vom 15. April 2010 um 22:06

Servus,

da das eine interessante Frage ist, die nicht in einem allzuschnell vergessenen Thread schlummern soll, habe ich daraus mal ein Thema gemacht. 🤔

Ich habe aber keine Ahnung von der Fragestellung... 🤔

Beitrag von „Arndt“ vom 15. April 2010 um 22:07

[Zitat von TeeRex](#)

Ich muss doch noch mal 'ne blöde Anfängerfrage loswerden: Wie sieht es aus, wenn eine Gasanlage verbaut ist? Besser alles auf Sprit fahren oder ist das egal?

Den Fall hatten wir meines Wissens nach noch nicht. Mit Sprit funktioniert es aber wunderbar. 🤔

Beitrag von „TeeRex“ vom 15. April 2010 um 22:21

Wahrscheinlich kommt es im Offroad-Betrieb darauf an, dass der Schwerpunkt möglichst niedrig ist (obwohl einige Genossen dabei auch mit richtig schwerem Gerät auf dem Dach unterwegs sind). Bei einem Gastank in der Mulde sähe es wohl ganz günstig aus. Ein Gastank im Kofferraum (längs oder quer verbaut) verlegt den Schwerpunkt doch schon deutlich nach oben. Hinzu kommen die Impulse, wenn die Flüssigkeit im Tank hin und her schwallt. Rein gefühlsmäßig tendiere ich zum reinen Benzinbetrieb.

Oder war jemand schon mal mit Gas im Gelände?

Beitrag von „FWB Group“ vom 15. April 2010 um 22:22

Quatsch!

Das haben wir alles schon schön im Jeep Forum geklärt.

Jeder Benzin - Motor ist ein Gasmotor!

Im Gegenteil!

Betrachtet bitte den Gewichtsnachteil!

Beim Trail ist Gewicht ausschlaggebend.

Bei der Geschicklichkeit eher unwichtig! (da macht das einfach nur Spaß und bei Protos noch viel mehr!)

Bei den normalen Wettkämpfen im Privatbereich eher unwichtig!

Selbst auf der Rennstrecke kein Problem!

Bin selber seit 20 Jahren mit Gas im Gelände!

Beitrag von „juma“ vom 15. April 2010 um 22:25

Servus,

[Zitat von FWB Group](#)

[...]

Bin selber seit 20 Jahren mit Gas im Gelände!

OK, halten wir fest, dass es kein Problem ist und der geneigte Gas-Nutzer auch nichts zu beachten hat 😊

Beitrag von „TeeRex“ vom 15. April 2010 um 22:28

[Zitat von FWB Group](#)

Betrachtet bitte den Gewichtsnachteil!

Das verstehe ich jetzt aber nicht, Frank. So eine Gasanlage wiegt doch schon mal ein paar Kilo. Ist denn ein voller Gastank leichter als ein voller Benzintank (bei identischer Reichweite wohlgermerkt, also nicht Äpfel mit Birnen vergleichen).

Mit gespanntem Gruß.

Beitrag von „juma“ vom 15. April 2010 um 22:31

Servus,

[Zitat von TeeRex](#)

Das verstehe ich jetzt aber nicht, Frank. So eine Gasanlage wiegt doch schon mal ein paar Kilo. [...]

ich denke, das dürfte insgesamt beim Gewicht des Dicken nicht ins Gewicht fallen (tolle Wortwahl)...das Mehr oder weniger macht den Kohl nicht besonders fett...dann lieber den ganzen Müll, den man sonst so im Auto ständig herumgondelt, weglassen... 😊

Beitrag von „TeeRex“ vom 15. April 2010 um 22:34

Ist denn jemand im Knüllwald dabei, der auf Gas fährt? Ich meine, dann könnten wir das ja mal austesten... 😄

Beitrag von „juma“ vom 15. April 2010 um 22:38

Servus,

Zitat von TeeRex

Ist denn jemand im Knüllwald dabei, der auf Gas fährt? Ich meine, dann könnten wir das ja mal austesten... 😄

nach Blick über die TN-Liste fällt mir keiner auf, der Gas fährt. Kann mich natürlich auch täuschen...will dir die Hoffnung nicht nehmen 😄

Beitrag von „JH-W12“ vom 16. April 2010 um 09:00

Hallo Juma.

[ot]

Zitat von juma

ich denke, das dürfte insgesamt beim Gewicht des Dicken nicht ins Gewicht fallen (tolle Wortwahl)...das Mehr oder weniger macht den Kohl nicht besonders fett...dann lieber den ganzen Müll, den man sonst so im Auto ständig herumgondelt, weglassen...🙄

Meinst Du damit das man lieber volltanken sollte und im Gegenzug die Holde zu Hause läßt? 🙄
[/ot]

Mal ernsthaft, ich denke auch das das zusätzliche Gewicht durch den Einbau einer Gasanlage die Fahreigenschaften im Gelände nicht nennenswert verändert. Einzig sollte man vielleicht berücksichtigen, daß sämtliche gasführenden Schläuche und Verbinder mal so richtig durchgerüttelt werden könnten. Aber das sollte bei fachmännischem Einbau ja auch kein Problem darstellen.

Beitrag von „FWB Group“ vom 16. April 2010 um 10:43

Zitat von TeeRex

Das verstehe ich jetzt aber nicht, Frank. So eine Gasanlage wiegt doch schon mal ein paar Kilo. Ist denn ein voller Gastank leichter als ein voller Benzintank (bei identischer Reichweite wohl gemerkt, also nicht Äpfel mit Birnen vergleichen).

Mit gespanntem Gruß.

Hi!

Es gibt keine blöden Fragen!

Die Fragestellung Gewicht hat mit Äpfeln und Birnen nicht im geringsten zu tun.
Bitte die Postings richtig lesen! Die Frage ist wichtig, daher heute auch etwas ausführlicher!

Durch das verbauen einer Gasanlage erhöht sich grundsätzlich das Leer-Gewicht.
Somit ist der Wagen mit Gasumbau gegenüber dem normalen Benziner gewichtstechnisch im Nachteil!

Selbst wenn der Benzintank dann meist nicht randvoll gefüllt ist, ist dem so.

Da aber die Möglichkeit besteht, beide Tanks richtig voll zu machen, geht die DEKRA davon aus, das eine Leergewichtserhöhung notwendig ist.

Das wird auch in die Papiere eingetragen.

Fassen wir also zusammen!

Im Gelände als Privateinsatz haben wir einen Gewichts-nachteil gegenüber dem reinen Benziner.
Das Leer-Gewicht wäre zum Beispiel ein ausschlaggebendes Kriterium beim Trail (zum Beispiel 4 Stunden Geländerundstrecke, gewonnen hat, wer in der verbleibenden Zeit die meisten Runden hat).

Im professionellen Sparteinsatz wird bei umgebauten Fahrzeugen der alte Benzintank durch

einen kleineren, nur 10 Liter fassenden ausgetauscht, um den Gewichtsnachteil zu egalisieren. Das ist nicht nur beim 4 x 4 Einsatz, sondern auch auf der Rundstrecke und auch bei Bootsrennen so.

Beim normalen Geschicklichkeitstest (wir fahren gemütlich ohne Zeitvorgabe durch Tore, die mit aufliegenden Kugeln versehen sind. Letztere dürfen beim passieren der Tore nicht runterfallen) spielt das zusätzliche Gewicht keine Rolle.

Die Rohrleitungen sind grundsätzlich alle mit Dehnungsringen versehen. Das Verwinden eines Fahrzeuges im harten Geländeeinsatz ist somit kein Problem. Die Dehnungsringe sind eigentlich dafür gedacht Schwingungen und Temperaturdifferenzen im normalen Betrieb problemlos auszugleichen.

Abschließen!

Ich wollte im Knüllwald dabei sein, bin aber bereits durch eine andere Veranstaltung verhindert.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 16. April 2010 um 18:12

Hallo,

der Silberne hatte Gasbefüllung und hat auf dem Etna weder geschwächelt, noch ist er in die Luft geflogen.

Das ist übrigens keine Flugasche vom Ausbruch, sondern normale Wolkenbildung auf 1500m Höhe.

Beitrag von „FWB Group“ vom 17. April 2010 um 20:38

Das ist ja schon mal gut!

Ne Spaß beiseite, eher die Normalität!