

# Sicher im Revier

Klar ist, ein gutes Geländefahrzeug macht noch keinen guten Geländefahrer. Auch lange Erfahrung im Straßenverkehr hilft im Gelände kaum. Hier sind die wichtigsten Grundsätze und Tipps für eine sichere Fahrt ins Gelände zusammengefasst. Fahrsicherheits-Training für das Revier: Teil 2 – Los geht's ins Gelände!

**Christian Karlberger**

Offroad-Chefinstruktor des ÖAMTC, Jäger und mehrmaliger Offroad-Staatsmeister

Die Fahrt wird nur dann begonnen, wenn man das Gelände kennt und die Streckenführung klar ist. Kritische Passagen, wie zum Beispiel nicht einsehbare Geländeformationen, sollten zuerst zu Fuß erkundet werden. Karten, Wegbeschreibungen und das Wissen um die Beschaffenheit des Untergrundes dienen als zusätzliche Hilfe. Stets ist die Bodenfreiheit zu prüfen, über Steine sollte man möglichst direkt darüber- oder sie umfahren. Und vor allem gilt: langsam fahren!

**Auf die richtige Sitzposition kommt es an: nahe am Lenkrad, Arme angewinkelt, Daumen aus dem Lenkrad hinausdrehen**

*Grundsatz im Gelände:  
Man fährt mit viel Gefühl,  
so langsam wie möglich und  
nur so schnell wie notwendig!*

Auch auf die richtige Sitzposition kommt es an. Man setzt sich nahe ans Lenkrad, um besonders an Steigungen und bei Gefällestrecken besser sehen zu können, was vor einem passiert. Dies erhöht die Reaktionsfähigkeit! Die Arme sind deutlich angewinkelt, um eine bessere Hebelwirkung zu erzielen. Die Hände liegen entspannt am Lenkrad und die Daumen drehen aus dem Lenkrad hinaus, auf den Lenkradkranz. Tut man das nicht, können Widerstände vor den Rädern das Lenkrad plötzlich herumschlagen, was zu bösen und sehr schmerzlichen Verletzungen führen kann. Geeignetes Schuhwerk bringt ebenso Vorteile. Leicht angewinkelte Beine führen dazu, dass man in der Steigphase die Pedale besser erreichen und bedienen kann. Der linke Fuß kommt auf die Fußstütze (oder den inneren Radkasten). Man muss sich fest abstützen, um den Körper im Sitz zu fixieren. Bei Steigungen oder im Gefälle ist die Kupplung zu vergessen. Sobald fester Untergrund verlassen wird, den Wählhebel auf 4WD (high oder low) legen.

### Steilhänge hinauf

Bevor man losfährt, muss die Strecke im Vorfeld zu Fuß erkundet werden. Man prüft genau, wie das Gelände hinter der Kuppe aussieht und ob von unten nicht erkennbare Stufen oder Löcher vorhanden sind. Grundsätzlich werden Steilhänge nur in direkter Falllinie angefahren, um so durch eine gleichmäßige Gewichtsverteilung eine optimale Traktion (Kraftübertragung der Räder auf den Boden) zu erzielen. Niemals sollte versucht werden, in Kehren den Hang hinaufzukommen! Wichtig ist, den Hang mit gerade gestellten Rädern anzupfeilen, denn jede Lenkkorrektur verringert Schwung und Traktion. Das Tempo spielt beim Bergauffahren auch eine wichtige Rolle. Dabei gilt: möglichst langsam fahren, ohne jedoch die Motordrehzahl in zu niedrige Bereiche sinken zu lassen. Bei Nässe oder rutschiger Fahrbahn ist etwas „Schwung“ ratsam. Wichtig: Leichter ist es, den Hang im 2. Gang in der Untersetzung zu befahren, der 1. Gang wird zum Hinunterfahren genutzt. Wenn es nicht unbedingt erforderlich ist, niemals direkt im Hang schalten, da durch das Treten der Kupplung die Motorbremse unterbrochen wird. Wenn sich das Fahrzeug nicht mehr vorwärts bewegt und man noch stehen bleiben kann, sollte



Foto Mitsubishi Motors

man dies auch tun. Von Vorteil ist es, wenn man sich die Strecke gut einprägt, falls man diese im Rückwärtsgang bewältigen muss.

### Steilhänge hinauffahren:

- Freilaufnaben sperren;
- Untersetzung, 2. oder 3. Gang;
- Differenzialsperren aktivieren;
- in direkter Falllinie auffahren.

Sollte am Steilhang der Motor absterben: Bremse stark betätigen, kuppeln und den Rückwärtsgang einlegen; während man die Bremse löst, in den eingelegten Gang hineinstarten, um sofort den Kraftschluss auf die Räder übertragen zu können.

Mit exakter Kenntnis der eigenen Fahrzeugtechnik (Traktionskontrolle, ABS) kann man Notsituationen vorbeugen (Betriebsanleitung daher genau studieren!).

### Steilhänge hinab

Vor der Bergabfahrt empfiehlt es sich ebenfalls, über die Kuppe hinwegzuschauen, also kurz aus dem Auto zu steigen und die Lage zu prüfen. Grabensohlen und Böschungen werden ebenfalls in der Falllinie durchfahren. Es ist wichtig, dass man das Gelände gut kennt, damit die Fahrt zum Vergnügen wird. Ein Hinweis noch, wenn es ganz steil wird: Vor der Abfahrt die Reifen so ausrichten, dass man geradeaus in Falllinie hinunterfahren kann. Der Hang wird generell im 1. Gang in Untersetzung hinuntergefahren. Bei nassem Terrain jedoch den 2. Gang einlegen, die Motorbremsewirkung kommt so am stärksten zur Geltung. Niemals die Kupplung treten oder in den Leerlauf schalten – bevor man den Motor abwürgt, das Bremspedal weniger stark betätigen.

### Steilhänge hinunterfahren:

- Untersetzung einlegen und im 1. Gang fahren;
- Differenzialsperren aktivieren;
- der Falllinie nachfahren;
- Füße weg von den Pedalen!

Auf viel befahrenen Wegen trifft man oft auf Spurrillen. Um ein



**Wenn es nicht unbedingt erforderlich ist, beim Bergauffahren niemals direkt im Hang schalten**

Aufsitzen auf der Kuppe zu vermeiden, wird eine der Spurrillen in die Mitte genommen. Das Fahrzeug sollte dabei immer in Bewegung bleiben, um die Masse des Geländewagens optimal einzusetzen. Dabei sind jedenfalls der maximale Überhang und der Rampenwinkel des Fahrzeugs zu beachten, um möglichen Schäden und natürlich auch einem Hängen-

bleiben im Gelände vorzubeugen.

*Es folgt Teil 3*

*– Fahren mit Hindernissen.*

**Termin**



**am 25. Oktober 2014**

in Zusammenarbeit mit



Mitsubishi in Stotzing.



**Ein Hang wird generell im 1. Gang in der Untersetzung hinuntergefahren – immer bremsbereit sein oder mitbremsen**