

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 fürs Revier: Teil 5 – Verschränkungen & Hängerbetrieb.

Christian Karlberger

Offroad-Chefinstruktor der ÖAMTC-Fahrtechnik, Jäger und mehrmaliger Offroad-Staatsmeister

Gerade im Revier kann auch das Befahren von ungleichen Bodenverhältnissen, wie zum Beispiel das Durchqueren von Gräben usw., zur Herausforderung werden. Hierbei ist es oft unvermeidbar, dass beim Fahrzeug erhebliche Verschränkungen auftreten.

Verschränkungen

Vor dem Befahren von Verschränkungen deshalb unbedingt die Mitteldifferenzial- und auch die hintere Differenzialsperre einschalten und immer einen

Blick auf das linke Vorderrad werfen. Auch hier gilt wieder der allerwichtigste Grundsatz für das Geländefahren:

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

Eine exakte Spurwahl ist erforderlich, und der Fahrer muss über die genaue Kenntnis verfügen, wo sich die Räder auf welchem Punkt befinden. Daher sollte der Fahrer

bereits im Vorfeld wissen, wie sich die einzelnen Räder beim Durchfahren von Verschränkungen verhalten.

Ein harmonisches Fahren ist unerlässlich, sollte ein einzelnes Rad den Bodenkontakt verlieren. Müssen Spurrillen überquert werden, sollte dies nicht im rechten Winkel erfolgen. Diese sollten idealerweise leicht schräg durchfahren werden.

Ziehen eines Anhängers

Im Revierbetrieb ist oft der Einsatz eines Anhängers zur Fütte-

Bei Verschränkungen ist ein harmonisches Fahren unerlässlich, sollte ein einzelnes Rad einmal den Bodenkontakt verlieren



Fotos Mitsubishi Motors

rung, Wildbergung usw. unersetzbar. Hierfür wird eine Anhängerkupplung am Fahrzeug benötigt, die unter Umständen jedoch den Böschungswinkel des Fahrzeugs hinten extrem verschlechtern kann! Daher ist bei der Auswahl einer geeigneten Anhängerkupplung darauf zu achten, dass diese am Kraftfahrzeug so hoch wie möglich montiert wird beziehungsweise im Idealfall auch abnehmbar ist. Bei der Montage ist weiters zu beachten, dass das Stromkabel für die Dose von oben zugeführt wird und nicht frei am Unterboden des Fahrzeugs angebracht ist, da das Zuleitungskabel sonst beim Streifen im Gelände leicht verletzt werden kann und im schlechtesten Fall dadurch sogar Schäden am Fahrzeug selbst entstehen können, wie zum Beispiel ein Kurzschluss.

Der geländegängigste Anhängerbetrieb im schweren Gelände funktioniert nur mittels einer Ringkupplung, nicht mit einer Kugelkupplung, da diese nur einen begrenzten Winkel zwischen Auto und Anhänger zulässt. Für den Anhänger selbst gilt, dass dieser nicht breiter als das Zugfahrzeug sein sollte, mindestens ebenso viel Bodenfreiheit hat und einen eher geringen Überhang hinter der Anhängerachse aufweist. Ladegut muss am Anhänger verzurrbar sein, um im Gelände nicht plötzlich Gewichtsverlagerungen am Hänger zu verursachen, und es sollte deichsellastig platziert werden.

Ideal für den Hängerbetrieb im Gelände ist eine Ringkupplung



Fahrten mit dem Anhänger sollten sowohl bergauf als auch bergab immer in Falllinie erfolgen. Hier sollten die gleichen Anweisungen wie beim Bergauf- bzw. Bergab-Fahren befolgt werden (siehe dazu den 2. Teil im WEIDWERK, Ausgabe 6/2014).

Bei Fahrten mit beladenem Anhänger (zum Beispiel zu den Fütterungen), wenn der Untergrund keine optimale Traktion aufweist, rechtzeitig am Fahrzeug Ketten

anlegen. Sind Schrägfahrten nicht zu vermeiden, auch am talwärts befindlichen Anhängerrad eine Kette montieren. *Ende*

Anhänger sollten nicht breiter sein als das Zugfahrzeug und über ebenso viel Bodenfreiheit verfügen



Weitere Artikel zu dieser Serie finden Sie auf der Website WEIDWERK-Online: www.weidwerk.at



Anhängerkupplungen sollten am Fahrzeug so hoch wie möglich montiert werden

