

STEIGUNGEN ÜBERWINDEN

DER BERG RUFT

OFFROAD
SERIE

Ob steile Hänge, Bergkuppen oder selbst Steigungen auf befestigten Waldwegen: Beim Bergauf- und Bergabfahren im Revier gibt es wichtige Regeln, die jeder Jäger kennen sollte. Offroadtrainer Michael Ortner von 4x4-Experience erklärt im fünften Teil unserer Serie, wie eine Steigung oder ein Gefälle richtig eingeschätzt und sicher gemeistert wird.

AUTOR & FOTOGRAF: MARKUS STIFTER

Schon früh morgens klingelt das Telefon. Ein Jagdfreund hat in einer Dickung Sauen bestätigt. In einer Stunde soll das Treiben losgehen. Treffpunkt ist an der Jagdhütte, doch diesmal muss ein Nebenweg benutzt werden. Die Forststraße ist durch einen umgestürzten Baum blockiert. Der Jagdfreund sagt schon am Telefon: „Pass bitte auf, da geht's steil hoch.“ Wenig später klingelt das Handy, es ist tatsächlich kein Hochkommen.

Offroad-Experte Michael Ortner kennt solche Situationen und weiß, dass selbst flache Hügel sowie Kuppen gefährlich sein können und das Fahrzeug zum Abrutschen oder Umkippen bringen können: „Man fährt einen Berg runter, wie man ihn hochfährt, lautet eine alte Fahrerregel“, erklärt Michael. Wichtig ist, einen Berg niemals zu schnell oder zu schwungvoll hochzufahren. Ein „zu langsam“ gibt es beim Bergauffahren nicht. Je nach Sitzhöhe und Länge der Motorhaube fehlt beim Hochfahren schon die Übersicht über das vor dem Fahrer liegende Terrain.

BERG VORAB ZU FUSS ERKUNDEN

In fremdem Terrain sollte ein Berg oder ein Hügel immer zuerst zu Fuß erkundet werden, um zu sehen, was sich hinter der Kuppe verbirgt. In kniffligen Situationen ist ein Beifahrer hilfreich, der den Fahrer einweisen kann.

Hinter der Bergkuppe könnten Spaziergänger oder ein anderes Fahrzeug entgegenkommen, die der Fahrer einfach nicht sehen kann. Geht es hinter der Kuppe steil hinab oder auf einen losen steinigen Untergrund, gilt es die Fahrweise entsprechend anzupassen.“

Wichtig ist es, die Grenzen des eigenen Fahrzeugs genau zu kennen. Verkehrsschilder mit der Angabe „X Prozent (%) Steigung oder Gefälle“ sind am Straßenrand häufig zu sehen. Doch oft entsteht dabei ein falscher Eindruck: „Der angegebene Prozentwert von beispielsweise 10 % entspricht nicht dem Steigungs-

winkel in Grad. 100 % Steigung entsprechen einem Winkel von 45 Grad. Eine solche Steigung kann nur mit einem Unimog oder einem Geländewagen gemeistert werden. Straßenfahrzeuge erreichen teilweise nur 25 Grad Steigfähigkeit. Dieser Wert ist in der Bedienungsanleitung zu finden oder kann beim Autohersteller erfragt werden.

Wird die Steigfähigkeit beim Bergauffahren überschritten, hebt sich das Fahrzeug vorne an, rutscht seitlich weg oder kippt im schlimmsten Fall sogar um. Eine Wurzel oder ein Stein können schon ausreichen, damit das Auto vorne „hochsteigt“, wenn der Steigungswinkel nicht beachtet wird.“

„4X4 EXPERIENCE“



Michael Ortner von „4x4 Experience“ und sein Land Rover Defender.

Das nächste **Jäger-Fahrertraining** findet vom **19. Mai bis 21. Mai 2017** im **Motorsportzentrum Jänschwalde (Brandenburg)** statt. Interessierte könne sich direkt bei Michael Ortner anmelden (siehe Infozeile). Auch individuelle Fahrtrainings für kleine Gruppen (z. B. für Jagdvereine) sind möglich. **MARKUS STIFTER**

📍 www.4x4-experience.de
☎ 022 05-89 95 18, ☎ 0171-144 38 84

Experten-Tipp: Sobald sich die Motorhaube nur leicht anhebt, muss das Fahrmanöver umgehend abgebrochen werden. Sofort Gas wegnehmen, Kupplung treten und den Antrieb nach vorne stoppen, dann langsam zurückfahren.

Wird die Steigfähigkeit beim Bergabfahren überschritten, bricht das Fahrzeug hinten aus, dreht sich und wird aus der Fahrspur gedrückt. Ein seitliches Umkippen lässt sich dann kaum noch verhindern. Dabei entstehen nicht selten Schäden in Höhe von mehreren Tausend Euro. Die Verletzungsgefahr beim Kippen ist zudem besonders hoch. Deshalb ist das vorherige Ablaufen einer unbekannteren Bergstrecke unvermeidbar!

ERSTER GANG UND UNTERSETZUNG

Beim Abgehen der Bergstrecke werden grobe Äste, Steine und sonstige Hindernisse aus dem Weg geräumt. Sind die Fahrspuren tief ausgefahren oder vom Regenwasser ausgespült, empfiehlt es sich, leicht versetzt zu fahren. Fahrzeuge mit geringer Bodenfreiheit liegen sonst auf. Außerdem könnten die Alufelgen beschädigt werden.

Falls vorhanden, werden Allradantrieb und Untersetzung zugeschaltet, dann langsam im ersten Gang angefahren. Automatikfahrzeuge sollten in die manuelle Fahrstufe 1 geschaltet werden. „Zuerst wird so langsam wie möglich angefahren, komme ich dann nicht weiter, kann es nochmal mit etwas mehr Schwung probiert werden. Wichtig ist, immer rund 30 Prozent Sicherheitsreserve zu haben. Kommt das Fahrzeug nicht mehr weiter, wird die Differenzialsperre aktiviert. Falls der Untergrund schlammig ist, hilft es immer, den Reifendruck durch Ablassen von Luft zu reduzieren.“

RÜCKWÄRTS FAHREN – ABER BITTE KONTROLLIERT!

Der Weg zurück sollte immer freigehalten werden. Bei schmalen Wegen oder steilen Böschungen links oder rechts muss immer ein Sicherheitspuffer vorhanden sein. Beim Rückwärtsfahren werden die Seitenspiegel so eingestellt, dass die Stoßstange und die Hinterreifen gut zu sehen sind. Das Fahrzeug langsam und kontrolliert in der Spur zurückfahren, die Untersetzung oder elektronische Bergabfahrhilfe auch „Downhill-Funktion“ genannt aktivieren, um die Motorbremswirkung zu

WEITER



1

1
Dank der eingebauten Technik meisterte der Volvo XC 60 viele Steigungen.

2
Der Testwagen Volvo XC 60 verfügte über eine elektronische Bergabfahrhilfe (Down-Hill-Funktion), die das Fahrzeug über die Elektronik und Motorsteuerung abbremste.

3
Beim Rückwärtsfahren steil Bergab gilt es, sanft und gleichmäßig zu Bremsen.

4
Bevor sich das Fahrzeug tiefer eingräbt, sollte kontrolliert zurückgefahren werden. Auf steinigem Untergründen können sowohl Alufelgen als auch die Karosserie Schäden nehmen. Einweisende Personen müssen sich vor



2



3



4

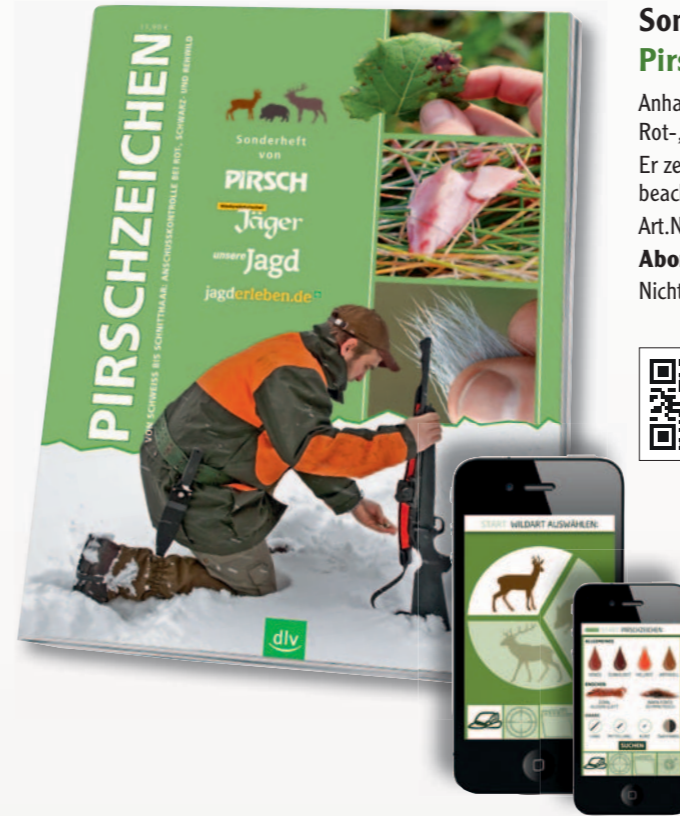
nutzen. Stehen diese Optionen nicht zur Verfügung, ist es wichtig permanent leichten Bremsdruck aufzubauen und nicht ruckartig zu bremsen, sonst könnte das Fahrzeug aus der Spur rutschen oder sich drehen. „Die meisten Fahrzeuge kippen beim Rückwärtsfahren um. Ist es beispielsweise auf der Fahrerseite ziemlich brenzlig, weil es dort einen steilen Abhang hinuntergeht, sollte sich der Blick auf die Beifahrerseite richten. Die Lenkbewegung folgt in der Regel der Blickrichtung, deshalb ist es besser, die „sichere“ Seite im Blick zu behalten, da sonst automatisch zu nah an den Abgrund herangesteuert wird. Dies gilt natürlich nur, wenn der Weg breit genug für das Fahrzeug ist. Im Zweifel lieber aussteigen, die Situation entspannt beurteilen oder einen Einweiser „anfordern“.

Sowohl beim Rückwärtsfahren am Hang oder bei der Abfahrt eines starken Gefälles sollte die ABS Funktion deaktiviert werden. Es könnte sonst zu stotterartigem Bremsen kommen, das Fahrzeug könnte ausbrechen oder seitlich wegrutschen.“

ENDE

➔ **Nächste Folge:** In der kommenden Ausgabe beschäftigen wir uns mit dem Thema Reifen.

➔ **Bei uns im Internet:** xxxx finden Sie unter www.jagderleben.de



Sonderheft Pirschzeichen

Anhand zahlreicher Detailbilder beschreibt Alexander Kelle die wichtigsten Pirschzeichen von Rot-, Schwarz- und Rehwild – von Schweiß über Knochensplitter und Organteile bis Schnitthaar. Er zeigt auf was – in Abhängigkeit vom jeweiligen Treffersitz – bei einer Nachsuche unbedingt beachtet werden muss.

Art.Nr.: 3592

**Abonnentenpreis: 9,50 €*
Nichtabonnenten: 11,90 €*
Art.Nr.: 3592**

Art.Nr.: 3592



App Pirschzeichen erkennen – entscheiden – handeln!

„Pirschzeichen“ ist die umfangreiche App mit zahlreichen Fotos von Schweiß, Schnitthaar, Knochensplittern mit konkreten Empfehlungen für die Nachsuche.

Weitere Funktionen:

- Exklusivem Treffersimulator für Schwarzwild, Rehwild und Rotwild
- Eigenes Anschussbuch mit Fotofunktion

mehr unter www.jagderleben.de/apps

App: 7,99 €



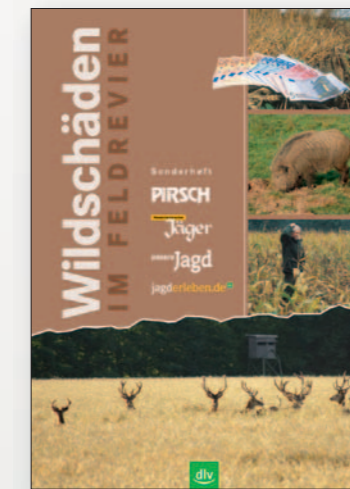
Sonderheft Jagdarten auf Schalenwild

Wann und wo lohnt sich die Pirsch, wann der Ansitz und wann eine Drückjagd? Diese Themen werden im Sonderheft „Jagdarten“ von Dr. Hans-Dieter Willkomm diskutiert und beantwortet.

Art.Nr.: 2006

**Abonnentenpreis: 9,50 €*
Nichtabonnenten: 11,90 €*
Art.Nr.: 2006**

Art.Nr.: 2006



Sonderheft Wildschäden im Feldrevier

In diesem Sonderheft geht es um die Grundsätze der Regulierung von Wildschäden im Feldrevier. Schadensaufnahme, Bewertung und Berechnung werden praxisnah dargestellt und schnelle Lösungsansätze für die häufigsten Problemfragen aufgezeigt.

Art.Nr.: 1253

**Abonnentenpreis: 9,50 €*
Nichtabonnenten: 11,90 €*
Art.Nr.: 1253**

Art.Nr.: 1253



NEU!



App Meine Jagd

- Abschüsse, Sichtungungen oder Fallwild mit Foto eintragen
- Revierkarte am Smartphone anlegen
- Anzeige des Jagdwetters für das Revier
- Erweiterbar für Jagdarten auf Fuchs, Blattjagd, Saujagd, Jagdrechner und viele mehr!

mehr unter www.jagderleben.de/apps

App: 3,99 €

ohne zusätzliche Nutzungsgebühren!

*zzgl. 3,95 € Versand im Inland (Ausland 4,95 €), ab 40,- € Bestellwert versandkostenfrei.

Praxis

Zu bestellen bei:
Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH · Leserservice
Lothstr. 29 · 80797 München · Tel. +49(0)89-12705-228 · Fax -586
E-Mail: frauke.weck@dlv.de · www.jagderleben.de/shop