

Unten ohne: Je länger der Radstand, desto geringer ist die Bauchfreiheit. Hier passt gerade noch eine Hand unter den Schweller.

OFFROAD
SERIE

FAHRZEUG KENNENLERNEN

VORSICHT STATT NACHSICHT!

OFFROAD-EXPERTE MICHAEL ORTNER VON „4X4 EXPERIENCE“ VERRÄT, WIE SIE IHR FAHRZEUG VOR DER ERSTEN FAHRT INS REVIER KENNENLERNEN, DAMIT ES KEINE BÖSEN ÜBERRASCHUNGEN GIBT.

AUTOR & FOTOGRAF: MARKUS STIFTER

Bevor es zum ersten Mal raus ins Revier geht, sollte man sich einen Überblick über wichtige Kennzahlen verschaffen. In der Bedienungsanleitung finden sich Informationen über die Geländeeigenschaften des Fahrzeugs.

BODENFREIHEIT UND BÖSCHUNGSWINKEL

Sitzt das Auto auf, ist ein Weiterkommen kaum möglich – zumindest nicht, ohne Beschädigungen am Unterboden zu verursachen. „Die Bodenfreiheit ist entscheidend für die Geländegän-

gigkeit eines Fahrzeugs, deshalb wird diese zuerst bestimmt“, rät Offroadtrainer Michael Ortner.

In der Bedienungsanleitung unseres Testwagens (Subaru Forester), finden wir die Angabe: 22 Zentimeter. Doch es gilt vor allem, sich diese Zahl optisch zu verdeutlichen: „Am besten stellt man sich ein 0,3-Liter-Bierglas vor. Dies hat eine Höhe von rund 20 Zentimetern. Wer es ganz genau wissen möchte, setzt einen Zollstock an der niedrigsten Stelle des Fahrzeugs an. Ausgewachsene Geländewagen haben eine Bodenfreiheit von über 30 Zentimetern“, erklärt Michael. Der Böschungswinkel hingegen verrät, wann das Fahrzeug vorne oder hinten auf der Stoßstange

aufsitzt, wenn z.B. eine Böschung überwunden werden soll. „Man sollte sich die Problemzonen des Autos genau anschauen. Durch die EU-Richtlinie zum Fußgängerschutz wurden zusätzliche Kunststoffteile an den Stoßstangen angebracht, die bei Offroadfahrten stören und abbrechen können. Bereits vor dem Kauf sollte klar sein, wo das neue Auto eingesetzt werden soll. Steht der Geländeeinsatz im Vordergrund, sollten die Überstände vorne und hinten möglichst kurz sein“, erklärt Michael.

WO LIEGT DIE ABSCHLEPPÖSE?

„Sitzt das Fahrzeug bereits tief im Matsch oder ist es in einen Graben

gerutscht, ist es mühsam, die Abschleppöse dann zu suchen. Also vorher nachsehen! Da die meisten neuen Autos über keine festen Abschlepphaken verfügen, ist es wichtig zu wissen, hinter welcher Abdeckung sich die Einschraubmöglichkeit befindet. Die Einschrauböse liegt meist im Kofferraum beim Reserverad. Es ist durchaus sinnvoll, die Öse herauszunehmen und z. B. im Handschuhfach aufzubewahren, damit im Ernstfall nicht erst der ganze Kofferraum ausgeräumt werden muss, um an die Öse zu gelangen. Ein schmaler Schlitzschraubenzieher oder ein Taschenmesser ist beim Öffnen der Abdeckungen hilfreich“, weiß der erfahrene Offroader.

Experten-Tipp: Die Öse niemals zu fest einschrauben, da sie sich sonst beim Abschleppen festzieht und kaum noch herausgedreht werden kann. Deshalb: Immer eine Viertel Umdrehung lösen, bevor das Abschleppseil befestigt wird. Ein Abschleppseil, besser ein kinetischer Bergegurt, gehört selbstverständlich in jedes Jägerfahrzeug.

BAUCHFREIHEIT IST EINE FEINE SACHE

Wird ein Hügel oder eine Böschung überfahren und steht das Vorderrad bereits hinter dem Scheitelpunkt des Hindernisses, kann der „Bauch“ des Autos aufliegen. Es besteht dann auch die Gefahr, dass ein Rad in der Luft schwebt. Die komplette Antriebskraft würde auf dieses freie Rad übertragen werden, und das Auto säße fest oder könnte im schlimmsten Fall sogar umkippen.

„Bei Fahrzeugen mit kurzem Radstand ist die Bauchfreiheit größer, da die Vorder- und Hinterräder einen geringen Abstand zueinander haben. Durch höhere Reifen lässt sich die Bauch- und Bodenfreiheit um etwa drei bis vier Zentimeter erhöhen. Wer sein Fahrzeug höher legen lassen möchte, sollte dies genau planen (lassen), denn mit dem Austausch von Federn und Stoßdämpfern ist es selten getan“, weiß Michael aus Erfahrung.

GUTE REIFEN SOLLTEN GREIFEN

Nach einer kurzen Fahrt im Revier, sollten die Reifen gecheckt werden. Hat sich das Profil bereits auf sandigem oder schlammigem Untergrund gesetzt, sind die Reifen für die Fahrt im Revier nur bedingt geeignet. Winterreifen haben eine Profiltiefe von 1,0-1,5 Zentimeter und bieten mehr Grip als Sommerreifen. Spezielle Geländereifen mit AT- oder MT-Kennzeichnung bieten wesentlich bessere Geländeeigenschaften. „Der All-Terrain (AT) Reifen ist für den Einsatz im Jagdrevier die beste Wahl. Ein Mud-Terrainreifen (MT) eignet sich für den harten Geländeeinsatz. Sowohl bei AT- als auch bei MT-Reifen verdoppelt sich teilweise der Bremsweg. Auf der Straße ist das Fahrzeug instabiler und kann schneller aus der Kurve rutschen, da die Bodenhaftung auf Asphalt nicht ideal ist. Auch im Winter sind Geländereifen – entgegen der häufigen Annahme – nicht ideal. Denn nur feingliedriges Lamellenprofil mit weicher Gummimischung sorgt für optimale Wintertauglichkeit.“

„4X4 EXPERIENCE“



Foto: Markus Stifter

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

Weitere Informationen und die nächsten Termine für Fahrertrainings finden Sie im Internet oder direkt bei Michael Ortner von „4x4 Experience“. Auch individuelle Fahrtrainings im eigenen Revier sind in kleiner Gruppe z. B. für Jagdvereine und Hegegemeinschaften möglich.

MARKUS STIFTER

www.4x4-experience.de/
jagdforst.htm, ☎ 02205-89 95 18,
☎ 0171-144 38 84

➔ **Nächste Folge:** In der nächsten Folge erklärt Michael Ortner, wie Sie Ihr Auto fürs Revier flott machen.

➔ **Bei uns im Internet:** Unter der Quickfinder-Nr. 182370657 finden Sie auf www.jagderleben.de ein Clip zum Beitrag.



Augen auf: Das Profil von Sommerreifen setzt sich im Gelände schnell zu. Sie sind daher nur bedingt geeignet.



Die Bodenfreiheit ist im Gelände ein wichtiges Kriterium. Der Subaru Forester bietet ordentliche 22 Zentimeter.