



## OFFROAD-TIPPS VOM ENTHUSIASTEN



Als wahrer Offroad-Enthusiast ist Dennis lange mit seiner Frau Barbara in einem Geländewagen mit Dachzelt getourt. Kürzlich hat er sich einen geländegängigen Lkw ausgebaut – kurz, klein und handlich: „Knuffi“. Darüber hinaus leitet Dennis auch Fahr- und Spaßkurse für Vans in einem Offroad-Park.

Dennis, ich habe dir meine Albanien-Geschichte erzählt, als ich mich auf der steilen Schotterpiste in eine wirklich doofe Situation gebracht habe ... Ich schicke den beiden Motorradjungs, die mir geholfen haben, fast täglich gedanklich Danke-Bussis ... Es würde mich brennend interessieren, was ein richtiger Offroader in solch einer Situation gemacht hätte. Ich stand ja vor der Entscheidung, ob die Strecke für meinen Kasten überhaupt machbar sei – ohne Allrad, Unterbodenschutz, Höherlegung. An welchem Punkt sollte man abwinken und einen Weg für das eigene Fahrzeug als nicht machbar erkennen? Natürlich ist das im Nachhinein einfach gesagt, aber grundsätzlich gilt beim Befahren unbekannter Pisten die Regel: erst laufen, dann fahren. Wenn eine Piste schwieriger und anspruchsvoller wird, sollte man das Fahrzeug abstellen, solange es noch geht, und sie erst einmal zu Fuß erkunden. Meist merkt man dann schnell, ob man sich ein Befahren zutraut oder nicht.

**Besonders wenn man mit einem zweiradgetriebenen Fahrzeug unterwegs ist, ist zudem das Wetter ein entscheidender Faktor. Ist es trocken, kann man vieles fahren. Sobald es aber ein wenig feucht wird, kommt man ohne Allrad schon bei geringen Steigungen und kleinen Hindernissen aufgrund mangelnder Traktion an seine Grenzen. Auf das eigene Bauchgefühl hören hilft auch. Sich mit der Materie auseinandersetzen, ist ebenfalls nicht zu unterschätzen. Oft sehen Dinge deutlich harmloser aus, als sie eigentlich sind – oder umgekehrt. Etwas Recherche und das Lesen eines 4x4-Ratgebers kann bereits helfen, um das vor einem liegende Terrain besser einschätzen zu können. Und natürlich hilft es, die eigenen Fähigkeiten und das eigene Fahrzeug und seine Offroad-Möglichkeiten kennenzulernen, bevor es ernst wird. Dazu empfehle ich eine Laborsituation, zum Beispiel in einem der vielen Offroad-Parks in Deutschland. Seit letztem Jahr bietet die Busbastler-**

Akademie regelmäßig Offroad-Workshops an, die sich explizit an Vanfahrer mit und ohne Allradantrieb richten. Es ist die ideale Möglichkeit herauszufinden, was geht und was nicht.



Mehr zu den Busbastlern siehe Seite 34 und:

[www.busbastler.de](http://www.busbastler.de)

Wenn du in Albanien dabei gewesen wärst: Der Pfad wurde völlig abrupt steil und schmal und es kam keine Umkehrmöglichkeit. Intuitiv bin ich aufs Gas gestiegen, um nicht stehen zu bleiben, weil ich Angst hatte, dann nicht mehr loszukommen. Was hättest du mir in dieser Situation geraten? Für Offroad gilt zuerst immer: Vorsicht und Umsicht – besonders für Reisefahrzeuge. Deine Befürchtung, nach dem Stehenbleiben nicht mehr vorwärts losfahren zu können, war sicher richtig. Doch man muss immer auch bedenken: Wie geht es weiter? Kann ich die mit Geschwindigkeit zu überbrückende Stelle überblicken? Ist es nur ein kurzes Stück, das es zu überwinden gilt, oder der ganze vor mir liegende Weg? Deshalb ist es besser, nachzusehen und die Situation einzuschätzen. Wenn ich auf einem langen Weg lande, der so anspruchsvoll ist, dass ich nach einem Stopp nicht mehr anfahren kann, sollte ich ihn auch nicht befahren. Der Weg zurück geht in der Regel immer, sofern ich mein eigenes Ego so weit im Griff habe mir einzugeste-



hen, dass es besser ist umzudrehen. Damit haben wir Männer in der Regel größere Probleme als Frauen ;-)  
Ist man offroad auf schmalen Pisten und im Gebirge unterwegs, sollte man auch schnell die Angst vor langen Rückwärtspassagen verlieren., denn oft muss man weit zurücksetzen bis zu einer Wendemöglichkeit.

Da hast du sicher Recht! Ich weiß, dass ich beim nächsten Mal ganz sicher nicht mehr so unbedarft in eine solche Piste einbiegen werde – und auf jeden Fall deutlich früher umkehren! Wenn man nun aber auf Schotter rückwärts ins Rutschen kommt: Kann man dagegen irgendetwas tun? Rutschen gehört wohl mit zu den unangenehmsten Dingen, die einem beim Fahren passieren können, ob auf der Straße oder offroad. Rutschen ist deshalb so gefährlich, weil mit der Traktion der Reifen auch die gesamte Kontrolle über das Fahrzeug verloren geht. Deshalb funktioniert es auch nicht mehr, das Fahrzeug durch Blockieren der Reifen zum Stehen zu



bringen; und ebenso wenig reagiert das Auto auf Lenkbewegungen.

Die von dir beschriebene Situation ist fast schon ein Klassiker beim Offroadfahren, der aber, bevor es zu spät ist, vermieden werden kann: Ich komme vorwärts einen schottrigen Anstieg nicht hinauf, würge den Motor ab und gerate beim Versuch, das Fahrzeug rückwärts wieder hinabzurollen, ins Rutschen.

In der Offroad-Fahrschule lernt man, dass sich Bremsen und Lenken bergab fatal auswirken können. Effektive Kontrolle über ein Fahrzeug behalte ich nur dann, wenn die Bremswirkung über den Motor erzeugt wird. Denn nur wenn die Motorbremse das Abbremsen übernimmt, blockieren die Reifen nicht und bleiben steuerbar.

Stehe ich, wie oben beschrieben, an einem längeren Hang und muss ihn rückwärts wieder hinunter, kann ich wie folgt vorgehen: Bremse treten – Auto ausmachen (sofern noch nicht abgewürgt) – Rückwärtsgang einlegen – von der Kupplung gehen – den Motor ohne Kupplungstritt starten, während ich von der Bremse gehe; dazu sollte das Fahrzeug aber in der Falllinie stehen, nicht schräg am Hang. Wenn ich dann mit aufheulendem Motor bergabrolle, kann ich durch sanftes Bremsen zusätzlich versuchen, das Fahrzeug weiter abzubremsen. So vermeide ich das Blockieren der Reifen und behalte die Kontrolle über das Fahrzeug. Ein Verfahren, das aller-

dings geübt werden sollte, am besten unter Anleitung.

Ich stand aber mit meinem linken Vorderrad in der Luft; zudem hatte ich keinerlei Werkzeug dabei ...

Wenn bei einem Frontriebler eines der Vorderräder in der Luft ist, fehlt der gesamte Vortrieb – das ist einfache Physik: Die Kraft verhält sich wie fließendes Wasser: Sie sucht den einfachsten Weg. Schwebt ein Reifen über dem Boden, so wird die Kraft des antreibenden Motors nur zu diesem Reifen „fließen“ und es durchdrehen lassen. Das zweite Rad, das eigentlich die Kraft bräuchte, um das Fahrzeug aus der Situation zu befreien, geht leer aus. Hier hilft nur eines: das Fahrzeug wieder mit beiden angetriebenen Reifen auf den Boden bringen – oder den Boden zum Reifen. Meist ist man in einer solchen Situation am anderen Ende des Fahrzeugs in ein Loch oder einen Graben geraten, der das Fahrzeug zum Kippen veranlasste (bei dir war das ja auch der Fall). Mit dem Wagenheber kann man an dieser Stelle das Abkippen rückgängig machen und dann das Rad unterfüttern, bis wieder alle vier Räder Bodenkontakt haben. Dabei können Auffahrkeile sicher eine Hilfe sein, ebenso Äste, große Steine und alles, was mit der Schaufel ins Loch unter dem Reifen geworfen werden kann.

Hattest du auch schon so ein unangenehmes Erlebnis? Und Angst dabei?

Aber klar. Wer offroad unterwegs ist, kommt früher oder später in unangenehme Situationen. Mir hat geholfen, dass ich diese Situation bereits wissentlich herbeigeführt hatte, bevor es wirklich ernst wurde. So konnte ich das richtige Handeln in verschiedenen Situationen unter Anleitung einüben. Ein Beispiel, ebenfalls in Albanien: Wir waren allein mit unserem Jeep in einem Flussbett unterwegs. Einem breiten, steinigem, im Sommer nahezu ausgetrockneten Flussbett. In der Nacht zuvor gab es ein starkes Unwetter, das viel losen Sand in das Flussbett spülte und es feuchter machte als üblich. Auf dem Weg durch das Geröll übersahen wir eine besonders feuchte Stelle mit losem Sand und versanken sofort bis zum Rahmen im Schlick. Alle Reifen drehten ohne Traktion durch und wir saßen vollständig auf.

Die Situation war doof. Weit und breit war niemand, und in einem Flussbett bleibt man auch im Sommer nicht so gerne länger als nötig. Es dauerte mehrere Stunden, bis wir mit Schaufel, Sandblechen und Wagenheber den Jeep Schritt für Schritt befreien konnten. Angst um das Auto oder uns hatte ich allerdings während der ganzen Zeit nicht. Die Situation war doof, aber nicht gefährlich, und wir hatten alles dabei, was nötig war, um uns aus der Situation zu befreien.

Wirklichbrenzliche Situationen konnten wir bisher immer dadurch meistern, dass wir sie rechtzeitig erkannten, richtig reagierten und so nicht wirklich schlimm werden ließen. Oft kamen wir auch an Punkte, die wir nach Analyse der Situation aktiv vermieden, weil das Gefühl, es probieren zu müssen, nicht gut war.

Wie gehst du damit um, wenn du mal richtig Angst hast?

Wenn man richtig Angst bekommt und merkt, dass Panik aufsteigt, sollte man vor allem eines tun: nichts. Angst habe ich ja davor, dass etwas Schlimmes bevorsteht. Sollte ich also richtig Angst bekommen bei den nächsten vor mir liegenden Metern, bleibe ich lieber stehen. Sollte ich dadurch in eine doofe Situation geraten wie bei dir auf der Piste, auf der ich womöglich nicht mehr anfahren kann, dann nehme ich diese in Kauf, vermeide aber eine weit brenzlichere Situation. Nach ein paar Minuten Ruhe gelingt dann auch sicher eine klarere Analyse der Situation. Auf keinen Fall sollte man mit Angst und Panik im Kopf weitere Entscheidungen treffen. Diese sind in der Regel nicht gut.

Ich danke dir sehr, Dennis! Deine Ratschläge werde ich fest in meinem Kopf verankern und beim nächsten Mal sicher sehr viel besser reagieren!

Mehr zu Dennis Kroeschells Overlander-(Jeep-)Ausbauten und den Reisen mit Barbara im Offroad-Lkw findest du hier:  [www.overtheland.de](http://www.overtheland.de)