



FRANKONIA

REVIER- FAHRZEUG

Was muss ich beachten?



Die kleine Jägerfitel



VORWORT

Jeder Jäger wünscht sich ein Revierfahrzeug, mit dem er direkt bis zur Kirmung fahren oder das erlegte Stück aus der feuchten Wiese bergen kann. Die Alternative sind oft weite Wege zu Fuß.

Trotzdem muss es nicht gleich eine G-Klasse sein. Mit Allrad und den richtigen Reifen kommst du in 90% der heimischen Reviere überall durch. Heutzutage gibt es viele Gebrauchte, die einem nicht gleich die Schweißtropfen auf die Stirn treiben, sobald ein Ast den Lack signiert.

Wenn du mit der Anschaffung eines Allradlers liebäugelst, gilt es dennoch einige Punkte zu beachten: Soll es dein Erst- oder Zweitwagen sein? Wie weit hast du es ins Revier? Was darf er kosten? Wieviel Platz brauchst du? Welche Zusatzausstattung ist wichtig?

In dieser Jägerfibel erfährst du, auf was es bei einem Revierfahrzeug ankommt.

INHALTSVERZEICHNIS

Reviermuli oder Allzweckgefährt?	4	Rampenwinkel	48
Größe	8	Kippwinkel	50
Zustand	12	Wattiefe	52
Elektro, Hybrid oder Verbrenner?	14	Reifen	54
Allrad	18	SUV-Reifen	57
Manuell zuschaltbarer		All-Terrain-Reifen	59
Allradantrieb	23	Mud-Terrain-Reifen	61
Permanenter		Anhängerbetrieb	62
Allradantrieb	27	Zusatzausstattung	64
Automatisch gesteuerter		Unterfahrerschutz	65
Allradantrieb	29	Seilwinde	67
Differenzialsperren	32	Licht	73
Zentraldifferenzialsperre ..	35	Kofferraumwanne	75
Vorderachssperre/		Heckträger	77
Hinterachssperre	37	Hundebox	79
Untersetzung	40	Schonbezüge	81
Bodenfreiheit	42	Fazit	82
Böschungswinkel	46	Entscheidungshilfe:	
		Was spricht für	84

REVIERMULI ODER ALLZWECK- GEFÄHRT?

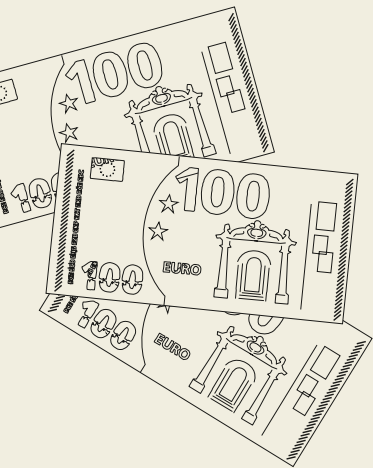
Ein Auto für alles?

Bei der Anschaffung eines Revierfahrzeugs lautet die Gretchenfrage: Darf es ein reines Revierfahrzeug sein, das sonst keine weitere Aufgaben zu erfüllen hat, weil ein zweites „ziviles“ Auto zur Verfügung steht? Oder muss der Allradler zugleich ein Allrounder sein, mit dem es in den Urlaub geht und die Kinder täglich zum Kindergarten gefahren werden?

Den ganzen Krempel
im Auto lassen

Der Vorteil bei zwei Autos: Du kannst nach dem Ansitz deinen ganzen Krempel einfach im Auto lassen – bis auf Waffen und Munition – und musst am nächsten Tag nicht wieder alles von neuem packen. Steigt jedoch deiner Familie bei der Abfahrt in der Früh' eine würzige Geruchsmelange aus Aufbrücheimer und Buchenholzteer in die Nase, bringt das besonders Morgenmuffel richtig in Wallung.





Zwei Autos sind teurer im Unterhalt

Zwei Autos sind natürlich aufwändiger in den Grundkosten: Zweimal Steuer und Versicherung, zweimal Service und Reparaturen. Aber dafür auch zweimal Fahrgelegenheit und für jede Situation das passende Gefährt.

Pro und Contra als Entscheidungshilfe

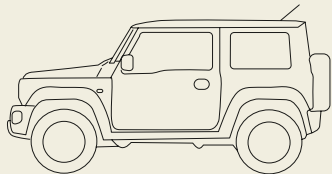
Also was jetzt: Ein reines Revierfahrzeug als Zweitwagen oder ein Familienauto als einziger fahrbarer Untersatz? Auf Seite 84/85 findest du eine Entscheidungshilfe.

Der Idealfall: Ein eigenes Revierfahrzeug

In dieser kleinen Jägerfibel gehen wir von dem günstigen Fall aus, dass du dir ein separates Revierfahrzeug zulegen möchtest.

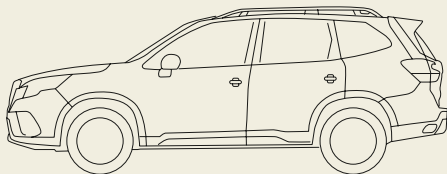
GRÖÖE

Bei Dreifürern wird's eng

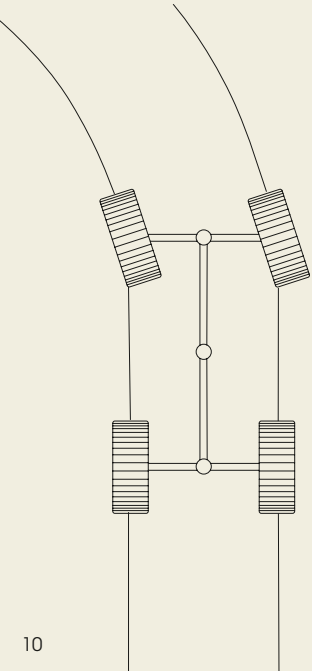


Besonders mit einem Jagdhund im Kofferraum erfordert das Einladen bei einem Dreifürer ein gutes Maß an Tetris-Erfahrung. Ohne Ausbau der Rückbank kommst du da nicht weit. Der bei Jägern verbreitete Suzuki Jimny wird aktuell eh nur als 2-Sitzer angeboten, mit der Einstufung als Nutzfahrzeug. Mit seinem ebenen Ladeboden und 863 Liter Ladevolumen ein ideales Revierfahrzeug.

Wenn möglich ein Fünffürer



Besitzt das Auto eine Rückbank, solltest du versuchen, einen Fünffürer zu bekommen. Jäger haben immer viel „Gepäck“ dabei. Und das stapelt sich auch auf dem Rücksitz. Der Zugriff dorthin ist einfacher, wenn der Wagen Fondtüren besitzt und man nicht erst die Vordersitze wegklappen muss, um an Gewehr, Rucksack und all die anderen wichtigen Dinge für die erfolgreiche Jagdausübung heranzukommen. Mit Rücksitz kannst du auf der Drückjagd auch mal ein paar Jagdkollegen mitnehmen. Unter den Fünffürern ist der Subaru Forester sehr beliebt.



Großer Rampenwinkel bei kleinen Geländewagen

Ein weiterer Vorteil kleiner Geländewagen ist der größere Rampenwinkel. Das bedeutet, dass ein Auto mit kurzem Radstand über steilere Kuppen fahren kann, ohne mit dem Unterboden aufzusitzen. Eine hohe Bodenfreiheit verbessert diesen Wert noch weiter.

Kleiner Wendekreis bei kurzem Radstand

Der kurze Radstand sorgt außerdem für einen kleinen Wendekreis. Gerade im Revier musst du häufig auf einem engen Waldweg wenden, da kann das ewige Rangieren schon lästig sein.

Schwer ist nicht immer besser

Mit der Größe des Autos erhöht sich auch dessen Gewicht. Ein Nachteil auf morastigen, schlammigen Untergründen. Ein Vorteil, wenn du Zugkraft benötigst, zum Beispiel weil du eine Kanzel auf dem Anhänger transportieren möchtest.

ZUSTAND



Gebrauchsspuren beruhigen die Nerven

So ein echter Reviermuli darf durchaus ein älteres Semester sein. Ein Arbeitstier, das beim jahrelangen Laden, Wühlen und Ziehen deutliche Narben davongetragen hat. Das beruhigt die Nerven: Denn schließlich kannst du davon ausgehen, dass es nicht die letzte Delle und Schramme sein wird.

Verkehrstauglichkeit ist Pflicht

Die rote Linie verläuft jedoch bei der Verkehrstauglichkeit. Die wenigsten Jäger haben das Glück, direkt im Revier zu wohnen. Du musst also mit deiner Kutsche erstmal bis zum Jagdgebiet kommen. Wenn der Weg zum TÜV für dich jedesmal wie der Gang nach Canossa ist, bringt dich das mittelfristig auch nicht weiter.

Innen hui und außen pfui

Ein guter Gebraucher ist sicher eine gute Wahl. Die Betonung liegt aber auf „gut“, besonders in technischer Hinsicht.

ELEKTRO, HYBRID ODER VERBRENNER ?

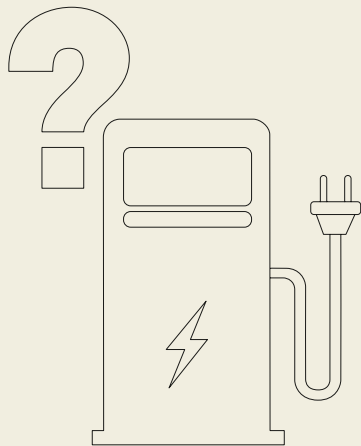
**Keine Neuzulassung
von Verbrennern ab
2035**

Der Markt der SUVs wird bereits ordentlich von Elektrovarianten aufgemischt. Subaru bringt Anfang 2023 mit dem Solterra einen kompakten Crossover auf den Markt. Auch bei den echten Offroadern gibt es die ersten Vorstöße: Das 2022 gestartete Defender-Cover Ineos Grenadier soll einen etwas kleineren elektrischen Ableger bekommen.

**Elektro im Revier bringt
Vorteile**

Ein kompaktes Arbeitstier mit Elektroantrieb könnte den Zeitgeist treffen, denn er bringt durchaus einige Vorteile mit sich: Du kannst dich leise im Revier fortbewegen und verfügst auch bei geringen Drehzahlen über ein maximales Drehmoment. Und natürlich fährst du emissionsfrei, was deine Haltung als Naturschützer untermauert.





Geringe Reichweite, wenig Ladesäulen

Größtes Manko der E-Autos ist immer noch ihre geringe Reichweite in Kombination mit der schlechten Ladestation-Infrastruktur in Deutschland. Deshalb sollte dein Revier nicht allzu weit von deinem Wohnort entfernt liegen.

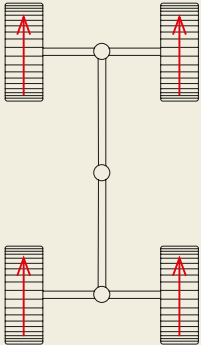
Hybrid als Kompromiss

Musst du länger ins Revier fahren, könntest du über einen Hybrid-Antrieb nachdenken: Er kombiniert die Vorteile des Elektroantriebs mit der höheren Reichweite eines Verbrennermotors.

Gebrauchte Verbrenner sind günstiger

Wenn du keinen reinrassigen Offroader benötigst und dir ein normaler Allradler ausreicht, findest du inzwischen bei E-Autos und Hybriden schon recht günstige Gebrauchtwagenangebote. Bei größeren Geländewagen dürften gebrauchte Verbrenner noch lange Zeit deutlich günstiger sein.

ALLRAD



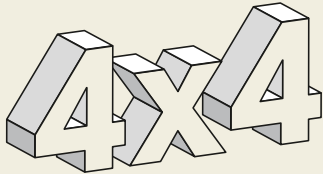
Allrad muss sein

Allrad bedeutet zunächst, dass alle vier Räder angetrieben werden. Für Revierfahrzeuge, mit denen du auch abseits befestigter Forststraßen fahren möchtest, ein Muss. Sonst bringt dich schon ein kleiner Anstieg auf einer nassen Wiese zum Verzweifeln.

Zwei Kategorien beim Allradantrieb

Allrad ist jedoch nicht gleich Allrad. Man unterscheidet zunächst zwei Kategorien:

1. Klassischer, getriebebasierter Allradantrieb
2. Elektronisch gesteuerter, zumeist kupplungsbasierter Allradantrieb



Elektronisch gesteuerter Allrad ist Teil von Assistenzsystemen

Die elektronisch gesteuerten Systeme findest du in den meisten SUVs. Sie werden inzwischen aber auch bei vielen PKW-Modellen verbaut und sind dort Teil der Fahrerassistenzsysteme. Es findet zunehmend eine Vermischung zwischen Allradantrieb und anderen Helferlein wie Traktionskontrollen und Sperren statt.

Sicheres und dynamisches Fahrerlebnis

Was die Bezeichnung angeht, kocht hier jeder Hersteller sein eigenes Süppchen: xDrive (BMW), 4MATIC (Mercedes), 4MOTION (VW), Quattro (Audi) etc. Da sich nur die wenigsten Fahrer dieser Premiummarken durch Schlamm und Dreck wühlen, haben diese Systeme eigentlich eine andere Zielsetzung: Sie sollen ein sicheres und dynamisches Fahrerlebnis vermitteln.



**Drei verschiedene
Antriebsarten**

Trotz aller Namenskreativität der Autohersteller erfinden auch sie das Rad nicht neu: Alle diese Systeme basieren auf einer der folgenden Allradantriebsarten:

1. Manuell zuschaltbar
2. Permanent
3. Automatisch gesteuert

**Im Normalbetrieb nur
2WD**

MANUELL ZUSCHALTBARER ALLRADANTRIEB

Fahrzeuge mit diesem Antriebstyp werden nur mit einer Achse angetrieben, in der Regel über einen Heckantrieb. Den Allrad legst du erst bei Bedarf ein, zum Beispiel wenn du auf einen unbefestigten Waldweg abbiegst, auf dem es etwas feuchter sein könnte. Bei Trockenheit kommst du mit guten Reifen auch ohne Allrad fast überall durch.

i

Bekannte Modelle mit manuell zuschaltbarem Allradantrieb:

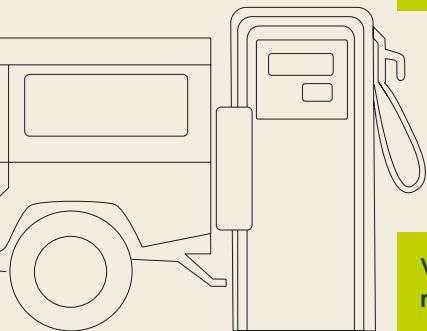
**Jeep Wrangler,
Toyota Land Cruiser,
Land Rover
(Serien I, II, III),
Suzuki Jimny,
VW Iltis.**

**Nicht vergessen:
Allrad nur im Gelände**

Wenn du den Allrad über einen Hebel oder elektronisch zuschaltest, werden Vorder- und Hinterachse starr verbunden. Das entspricht dem gesperrten Zentraldifferenzial bei einem permanenten Allradler. Deshalb darfst du nicht vergessen, den Allradantrieb nach Rückkehr auf die Straße wieder auszuschalten. Sonst führt das zu hohem Verschleiß und gegebenenfalls zu Schäden.

**Vorteil: geringer
Spritverbrauch**

Vorteil dieses Systems ist der geringere Spritverbrauch, weil du eben nicht ständig alle vier Räder antreiben musst. Außerdem ist es in der Anschaffung günstiger. Nachteil ist, dass dir zum Beispiel bei Schnee auf der Straße die Vorteile eines Allradantriebs nicht permanent zur Verfügung stehen.



**Ohne Differentialsperre
nützt auch ein Allrad
nichts**

**Vier mal Antrieb, vier
mal Durst**

PERMANENTER ALLRADANTRIEB

Wie der Name schon sagt, musst du bei dieser Technik nichts zu- oder abschalten. Es werden immer alle vier Räder angetrieben. Ein Zentraldifferential sorgt für den notwendigen Drehzahlausgleich zwischen der Vorder- und Hinterachse. Im Revier kannst du dieses Differential auch sperren. Dadurch verbinden sich beide Achsen starr miteinander. Das ist besonders im Revier wichtig, denn sonst wäre Schluss, wenn auch nur ein Rad durchdrehen würde. Ist das Zentraldifferential allerdings gesperrt, geben dir die Räder der anderen Achse weiter Vortrieb.

Ständig Vierradantrieb zu haben ist eine feine Sache. Allerdings kommt dich dieser Luxus teuer zu stehen, denn der permanente Antrieb hat auch permanent Durst. Und die aktuell explodierenden Energiekosten machen den Tank-

i

Bekannte Modelle mit permanentem Allradantrieb:

**Mercedes G-Klasse,
Land Rover Defender,
Lada Niva 4x4.**

Die Kontrolle übernimmt das Auto

stellenbesuch zum schmerzhaften Pflichtprogramm. Auch bei den Anschaffungskosten reißt der permanente Allradantrieb ein größeres Loch in dein Portemonnaie.

AUTOMATISCH GESTEUERTER ALLRADANTRIEB

Hier übernimmt die Fahrzeugelektronik die Kontrolle. Es gibt Systeme, die einen permanenten Allradantrieb bieten und nur die Kraftverteilung steuern. Und es gibt Systeme, die den Allrad nur bei Bedarf zuschalten.

Moderne Systeme kombinieren mehrere Assistenzsysteme

Je moderner das System, desto weniger lassen sich andere Assistenten, wie die Differenzialsperre oder Traktionskontrolle, davon trennen. Aktuelle Systeme vereinen alles.

i

Bekannte Modelle mit automatisch gesteuertem Allradantrieb:

**BMW X5,
Mercedes GLE,
Subaru Forester.**

Reparaturen nur in Fachwerkstatt

Das hat allerdings den Nachteil, dass diese Technik sehr komplex ist. Reparaturen im „Outback“ sind fast nicht möglich: Komplizierte Allradantriebe müssen mit entsprechenden Geräten angelernt und kalibriert werden. Nicht bei jedem Hinterhofschrauber findet sich diese Hightech-Ausrüstung zwischen Wagenheber und Ölkanne.

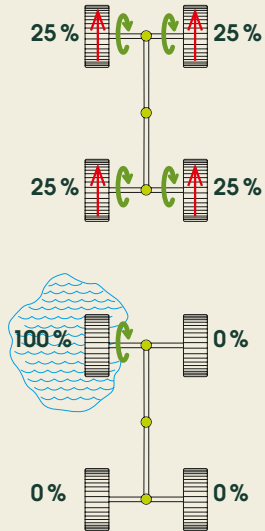
Unkomplizierte Technik verspricht Langlebigkeit

Und selbst Hand anlegen kannst du völlig vergessen. Damit hast du auch gleich den großen Vorteil der traditionellen Systeme: unkomplizierte Technik, Langlebigkeit und Unempfindlichkeit.

Elektronische Steuerung schlägt sich gut

Nichtsdestotrotz machen die elektronisch gesteuerten Allradantriebe in der Praxis ihren Job echt gut. Zudem punkten sie mit einem geringeren Treibstoffverbrauch. Der Antrieb wird ja nur bei Bedarf und dann punktgenau eingesetzt.

DIFFERENZIALSPERREN



**Differenzial: Drehzahl-
unterschied in Kurven
ausgleichen**

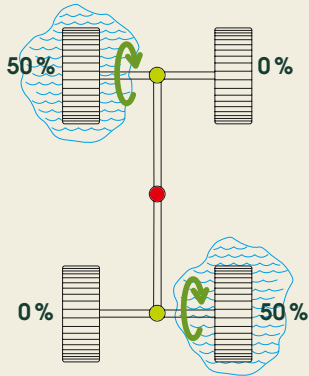
Das Differenzial hat die Aufgabe, zwei Räder so anzutreiben, dass sie in Kurven unterschiedlich schnell, aber mit gleicher Vortriebskraft drehen können. Bei Allradfahrzeugen sorgt das Zentraldifferenzial zusätzlich für den Ausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse.

**Ohne Differenzial geht
es nicht**

Ohne Differenzial wären die Räder über die Achse starr miteinander verbunden. Die Folge wäre, dass in Kurven das innere Rad anfangen würde durchzudrehen und zu hoppeln, weil es sich zu schnell dreht. Ohne Differenzial geht es also nicht.

**Differenzialsperrung lässt
Räder gleich schnell
drehen**

Doch auch mit gibt es ein Problem: Wenn ein Rad die Bodenhaftung verliert, bewegen sich auch alle anderen Räder nicht mehr. Der Wagen bleibt stehen. Im Revier ist das schnell passiert. Um das zu verhindern, gibt es 100%-Differenzialsperrungen. Sie sorgen bei Geländewagen dafür, dass sich die Antriebsräder immer gleich schnell drehen, komme was wolle.



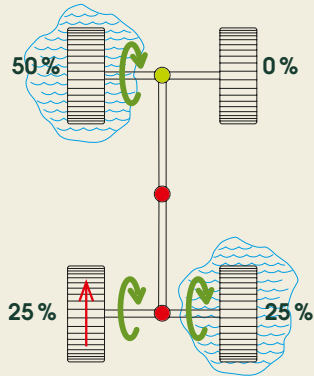
Sperrung des Zentraldifferenzials ist das Mindeste

Zuschaltung des Allrads sorgt für starre Verbindung der Achsen

ZENTRALDIFFERENZIALSPERRE

Bei Fahrzeugen mit permanentem Allradantrieb werden stets alle Räder mit Leistung versorgt, was ein Zentraldifferenzial zum Ausgleich der Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse notwendig macht. Eine Sperrmöglichkeit dieses Differenzials ist das Mindeste für einen Geländewagen. Denn nur dann bleibt der Wagen nicht stehen, wenn ein Rad durchdreht. Der Land Rover Defender und der Lada Niva haben eine zuschaltbare Zentraldifferenzialsperrung von Werk aus eingebaut.

Bei Fahrzeugen mit einem zuschaltbaren Allradantrieb werden Vorder- und Hinterachse starr miteinander verbunden, was einem gesperrten Zentraldifferenzial entspricht. Deshalb haben Modelle wie der Toyota Land Cruiser oder der Suzuki Jimmy auch keine Zentraldifferenzialsperrung.



Vorder- und Hinterrad dreht durch: Auto bleibt stehen

Achssperre hilft weiter

Sperrung der Vorderachse erschwert die Lenkung

VORDERACHSSPERRE/HINTERACHSSPERRE

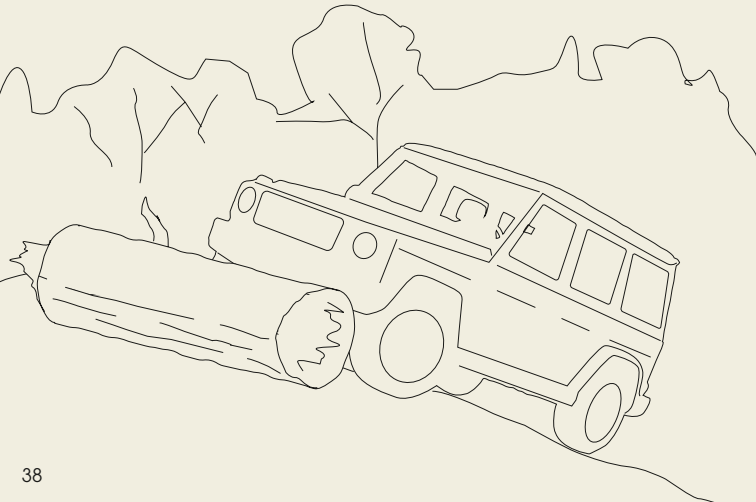
Nun kann es dir selbst bei gesperrter Mittelachse immer noch passieren, dass dein Fahrzeug liegenbleibt: Nämlich dann, wenn sowohl an der Vorderachse als auch an der Hinterachse ein Rad durchdreht. Das kann im Schlamm der Fall sein oder durch eine starke Verschränkung im Gelände.

Jetzt benötigst du eine Achssperre. Sie sorgt dafür, dass an beiden Rädern einer Achse die gleiche Kraft ankommt. Dreht dann also beispielsweise das rechte Hinterrad durch, dreht sich das linke Hinterrad weiter. Den neuen Land Rover Defender zum Beispiel gibt es wahlweise auch mit Hinterachssperre ab Werk.

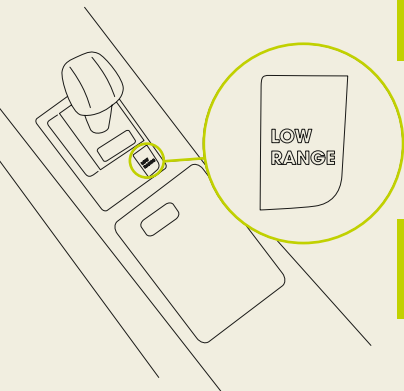
Sollte allerdings der unglückliche Fall eintreten, dass beide Hinterräder die Bodenhaftung verlieren und noch eines der Vorderachse, hilft dir nur noch eine Vorderachssperre weiter. Sie macht das gleiche wie die Sperre an der Hinterachse, nur eben vorne.

Ultima Ratio: 3 Sperren

Über drei zuschaltbare Sperren – Zentraldifferenzialsperre, Hinterachsdifferenzialsperre und Vorderachsdifferenzialsperre – verfügt zum Beispiel die Mercedes G-Klasse. Damit können dich nur noch auf dem Weg liegende Baumstämme aufhalten. Obwohl: Seilwinden siehe Kapitel „Zusatzausstattung“.



UNTERSETZUNG



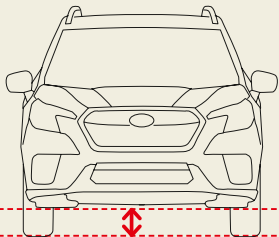
So langsam wie möglich, so schnell wie nötig

Viele Geländewagen haben die Möglichkeit, eine Untersetzung zu aktivieren. Dies geschieht über einen Hebel oder elektronisch per Knopfdruck. Bei der Untersetzung handelt es sich um ein Zweiganggetriebe, das alle Gänge des Getriebes noch einmal unterteilt. Das ermöglicht dir, im Schritttempo zu fahren und dabei die Kraft des Motors besser zu nutzen. Besonders bei steilen oder unebenen Passagen eine große Hilfe.

Moderne SUVs oft ohne Untersetzung

Bei modernen SUVs fehlt diese Untersetzung häufig. Sie wird dort durch einen sehr kurzen ersten Gang oder elektronische Hilfssysteme teilweise ausgeglichen.

BODENFREIHEIT



Bodenfreiheit ist wichtig

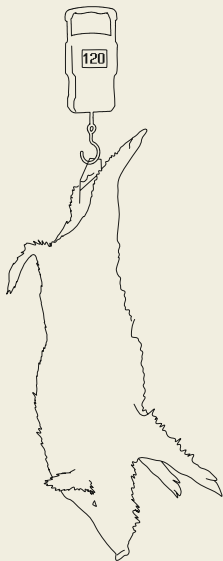
Die Bodenfreiheit beschreibt den Abstand zwischen Fahrzeug-Unterboden und Straße. Dieser Freiraum ist für dich besonders wichtig. Generell ermöglicht dir eine große Bodenfreiheit das Überfahren von Gegenständen, wie Steinen, Baumstümpfen und Ästen.

Tiefe Spurrillen sind gefährlich

Auf Feldwegen mit tiefen Spurrillen hat schon so mancher Jäger mit seinem PKW aufgesetzt. Schlepper haben nun mal etwas mehr Luft nach oben. Apropos Schlepper: Durch das Montieren von größeren Reifen, sofern fahrzeugseitig erlaubt, kannst du deine Bodenfreiheit erhöhen.

Mindestens 20 cm Platz nach unten

Damit ein Fahrzeug die Bezeichnung „Geländewagen“ verdient, muss es laut ADAC über eine Bodenfreiheit von mindestens 20 cm verfügen. Gängig sind Werte von 21 cm bis 27 cm. Gemessen wird dieser Wert am tiefsten Punkt der



Vorsicht beim Einfedern

Karosserie. Denke aber daran, dass Teile der Radaufhängung in der Praxis meistens tiefer liegen.

Auch das Fahrwerk nimmt Einfluss auf die tatsächliche Bodenfreiheit: Bei Autos mit Einzelradaufhängung verändert sich die Bodenfreiheit mit dem Einfederungszustand der Räder. Wenn du also den 120-kg-Keiler im Kofferraum hast und noch drei Jagdkollegen, die beim Bergen geholfen haben, liegt dein Muli tiefer. Auch ohne Zuladung kann im Gelände das Einfedern eines Rades die Bodenfreiheit verringern.

Je größer die Bodenfreiheit, desto schlechter die Kurvenlage

Bei Autos mit Starrachse bleibt der Abstand zur Straße hingegen gleich, dafür fahren sich diese Puristen nicht so komfortabel. Egal ob Starrachse oder Einzelradaufhängung: Eine hohe Bodenfreiheit wirkt sich immer negativ auf das Fahrverhalten aus, vor allem in schnellen Kurven.

BÖSCHUNGSWINKEL

Nicht aufsetzen an Böschungen

Im Revier mangelt es nicht an Gräben, Hängen und Hügeln. Deshalb ist der Böschungswinkel deines Gefährts für dich ebenfalls relevant: Der Böschungswinkel ist die maximale Steigung, die aus der Ebene angefahren werden kann, ohne dass überhängende Karosserieteile aufsetzen.

Mindestanforderung für Geländewagen

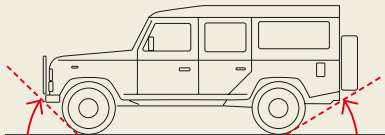
Als Minimalanforderung für einen Geländewagen gilt:

Vorne: > 25 Grad

Hinten: > 20 Grad

Heckträger berücksichtigen

Im Idealfall sind die Böschungswinkel bei deinem Fahrzeug vorne und hinten identisch. Sonst kann es passieren, dass du am Fuße eines steilen Abhangs vorne zwar sauber die Kante meisterst, sich hinten aber die Anhängerkupplung eingräbt. Wir Jäger kennen dieses Problem mit montierten Heckträgern ...



RAMPENWINKEL

Fast oben, dann aufgesetzt

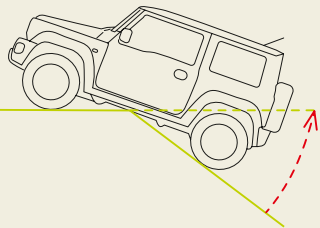
Endlich bist du oben am Berg angekommen und deine Haube hat schon den „Break-even“ geschafft, da hörst du ein lautes Kratzen und dann geht nichts mehr: Du hast mit der Wagenmitte aufgesetzt. Verantwortlich für dieses Malheur ist der Rampenwinkel.

Kuppen sind ganz gefährlich

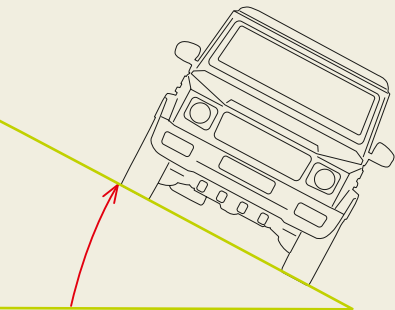
Er bezeichnet den Winkel, den eine Rampe haben darf, damit ein Fahrzeug auf eine oberhalb befindliche waagrechte Ebene fahren kann, ohne aufzusetzen. Geht es auf der anderen Seite gleich wieder runter, wird's noch kritischer.

Die „Kleinen“ sind im Vorteil

Wie schon weiter oben erwähnt, wird der Rampenwinkel umso größer, je geringer der Radstand und je höher die Bodenfreiheit ist. Kurz gesagt: Die Jimnys und Pandas haben hier die Nase vorn. Ein Geländewagen sollte mindestens einen Rampenwinkel von 20 Grad besitzen.



KIPPWINKEL



Vorsicht beim Ausweichen

Die Rolle seitlich machst du im Revier selten auf abschüssigen Flächen. Schon eher passiert dir das beim Ausweichen von Hindernissen auf dem Waldweg. Beispiel: Es liegt ein stärkerer Ast auf dem Weg, den du umfahren möchtest. Du fährst am Wegesrand gefährlich nah an den Wassergraben und das Auto gerät in Schiefelage.

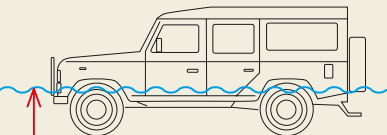
Wenn man glaubt es geht nicht mehr...

Der Kippwinkel gibt an, wie schräg es sein darf, bevor dein Auto sich bedächtig auf dem Seitenspiegel ablegt. Gefühlt glaubt man als Fahrer zum Glück immer früher umzukippen, als es tatsächlich passiert.

„Schmal und hoch“ kippt schneller

Grundsätzlich gilt: Je schmaler die Spurweite und je höher der Schwerpunkt, desto früher macht dein fahrbarer Untersatz die Eskimorolle. Als Anhaltspunkt: Bei einer Mercedes G-Klasse liegt der Kippwinkel bei 38 Grad. Als Fahrer fühlst du dich aber schon bei 10 Grad unwohl.

WATTIEFE



Niemals in unbekanntes Gewässer fahren

In den meisten Revieren spielt die Wattiefe keine Rolle. In unseren Gefilden sind Furten selten, die Deutschen arbeiten lieber mit Brücken. Und auch sonst wirst du kaum in die Verlegenheit kommen, durch tieferes Gewässer fahren zu müssen. Das solltest du auch tunlichst vermeiden, um dein Auto nicht ungewollt zu versenken.

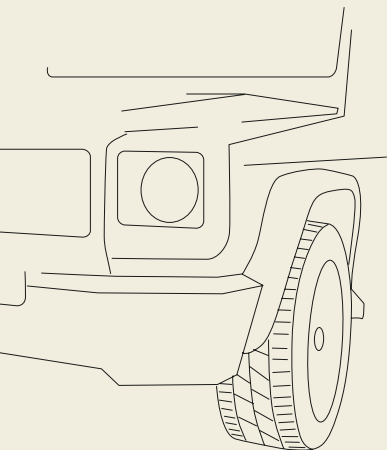
Motorelektronik verträgt kein Wasser

Um die Wattiefe zu erhöhen, sind manche Geländewagen mit Schnorcheln für die Luftansaugung versehen, entscheidend ist aber die Motorelektronik. Bist du allerdings schon so tief eingetaucht, hast du ganz andere Probleme.

Wattiefe bis zu 90 cm

Um dir eine kurze Vorstellung zu geben, wie tief das Wasser für dich sein darf: Mit einem normalen PKW kannst du in der Regel Gewässer bis 40 cm Tiefe durchfahren. Bei Geländewagen reicht die Wattiefe von 35 cm beim Dacia Duster bis zu 90 cm beim luftgefederten Range Rover.

REIFEN

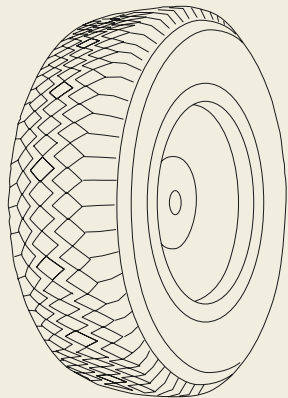


Bei Sommerreifen ist schnell Schluss

Neben dem Allradantrieb spielt die Art des Reifens die größte Rolle. Das ist ungefähr so, wie die Geschossauswahl bei deinem Kaliber. Wichtig im Revier ist, dass der Reifen ausreichend Traktion hat, um die Motorkraft auf den Waldweg zu bringen. Ein Sommerreifen funktioniert gerade noch bei trockenem Wetter. Sobald Schlamm und Dreck das flache Profil zusetzen und den Pneu zu einem profillosen Slick verwandeln, ist Ende Gelände.

Winterreifen im Sommer mit hohem Abrieb

Mit einem Winterreifen bist du da schon besser bedient, allerdings haben diese im Sommer auf der Straße einen hohen Abrieb. Es gibt also bessere Lösungen:



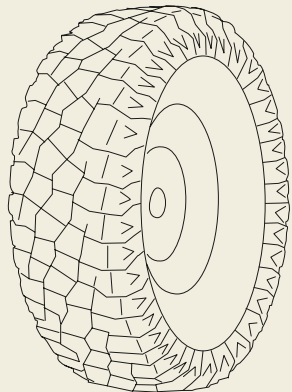
**Straßenpneus für
Allradler**

**Geringer Roll-
widerstand, geringer
Spritverbrauch**

SUV-REIFEN / HIGHWAY-TERRAIN-REIFEN / 4X4 STRASSENREIFEN

Diese Reifen sind für SUVs und sonstige Allradfahrzeuge konzipiert, die überwiegend auf der Straße bewegt werden. Sie sind mit Standard-PKW-Reifen zu vergleichen, verrichten aber auch in leichtem Gelände ihre Dienste.

Im Vergleich zu All-Terrains oder Mud-Terrains verfügen sie über ein weniger ausgeprägtes Profil, flexiblere Flanken und einen geringeren Rollwiderstand. Dadurch ist auch der Spritverbrauch niedriger. Du erkennst diese Reifenart an der Kennzeichnung H/T (Highway Terrain).



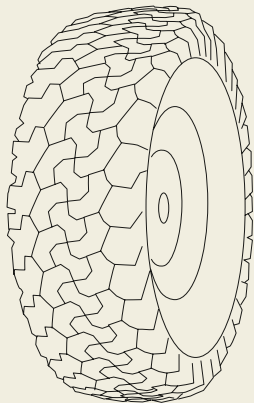
Ordentlich Traction im Gelände

ALL-TERRAIN-REIFEN / 4X4 MISCHREIFEN

Für dich als Jäger eignen sich All-Terrain-Reifen schon besser. Sie sind für den Einsatz auf der Straße und im Gelände vorgesehen. Auf trockener Straße lassen sie sich gut fahren, bei nasser oder verschneiter Fahrbahn zeigen sie schon deutliche Schwächen. Im Revier packen sie dafür gut an und geben ordentlich Traction auch abseits der Wege.

Tiefes Profil mit hoher Selbstreinigungskraft

Die All-Terrains verfügen über eine sehr offene Profilstruktur, die sich schnell selbst reinigt. Das Design ist kantig mit verstärkten Flanken, die vor Beschädigung durch Steine oder Wurzeln schützen. Du erkennst diese Reifenart an der Kennzeichnung A/T (All Terrain), aber auch daran, dass du an der Tankstelle mit Namen begrüßt wirst.



Spezialist für das Grobe

MUD-TERRAIN-REIFEN / 4X4 GELÄNDEREIFEN

Mit diesen Reifen kommst du wirklich überall durch. Dafür sorgen breite Profilstollen, ein hoher Profilinegativanteil (50%), eine hohe Profiltiefe sowie eine verstärkte Struktur und verstärkte Flanken. Wenn du mit deinem Buschläufer fast ausschließlich im Revier herumkurvst, kannst du getrost diese Grobians aufziehen.

Laut und durstig

Allerdings sollte dein Revier wohnortsnah liegen, denn auf Asphalt machen diese Gummis keinen Spaß. Die Abrollgeräusche sind sehr laut und an der Tankstelle bekommst du Treuepunkte. Du erkennst diese Reifenart an der Kennzeichnung M/T (Mud Terrain).

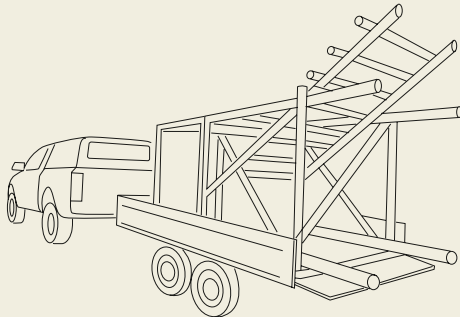
ANHÄNGERBETRIEB

**Ohne Anhängerkupp-
lung geht es nicht**

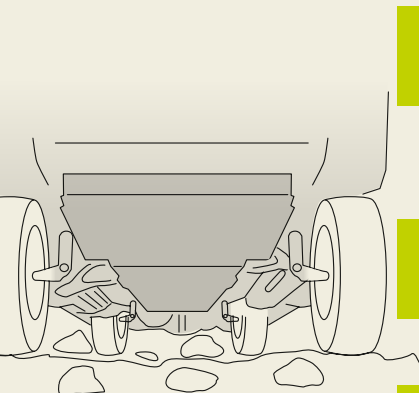
Eine Anhängerkupplung ist Pflicht. Die brauchst du ständig, unter anderem für die Montage eines Heckträgers, mit dem du dein erlegtes Wild in die Wildkammer bringst.

**Anhänger für Revier-
arbeiten**

Und natürlich benötigst du die Anhängerkupplung für die Nutzung eines Hängers. Auch wenn du selbst keinen besitzt, gibt es immer die Möglichkeit sich einen auszuleihen. Einen Anhänger brauchst du zum Beispiel für den Transport von Anzeleinrichtungen, von Revierwerkzeug, von Kirmaterial oder der Wildstrecke nach der Drückjagd.



ZUSATZAUSSTATTUNG



Was nicht passt, wird
passend gemacht

Kein Revierfahrzeug kommt so von der Stange, wie du es für deinen individuellen Einsatzzweck benötigst. Jetzt kommt das Kfz-Zubehör ins Spiel. Davon brauchst du sicher nicht alles, aber manches erleichtert dir dein Jägerleben.

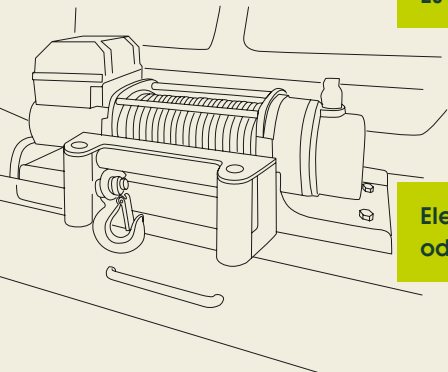
Unterbodenschutz =
Konservierung

UNTERFAHRSCHUTZ

Die Begriffe „Unterfahrschutz“ und „Unterbodenschutz“ werden gerne durcheinandergebracht. Unter einem Unterbodenschutz versteht man die Konservierung des Unterbodens gegen Rost und Steinschlag.

Unterfahrschutz =
mechanischer Schutz

Bei einem Unterfahrschutz handelt es sich dagegen um einen mechanischen Schutz des Unterbodens. Durch das Anbringen einer oder mehrerer Metallplatten aus Aluminium oder Stahl werden empfindliche Teile am Unterboden geschützt – wie zum Beispiel das Verteilergetriebe oder der Tank.



Es geht auch ohne

Bei halbwegs vorausschauender Fahrweise benötigst du keinen Unterfahrschutz. Er gibt dir allerdings Sicherheit bei felsigem Gelände oder beim Überfahren von Ästen. Besonders, wenn sich die Äste verhalten wie Panzer-Igel.

Elektrisch, mechanisch oder hydraulisch

SEILWINDE

Eine Seilwinde kann elektrisch, mechanisch oder hydraulisch angetrieben sein. Die elektrische Seilwinde zieht ihre Energie aus dem Bordnetz, die mechanische wird über den Motor angetrieben und die hydraulische über eine vom Motor angetriebene Hydraulikpumpe.

Winden nur selten im Einsatz

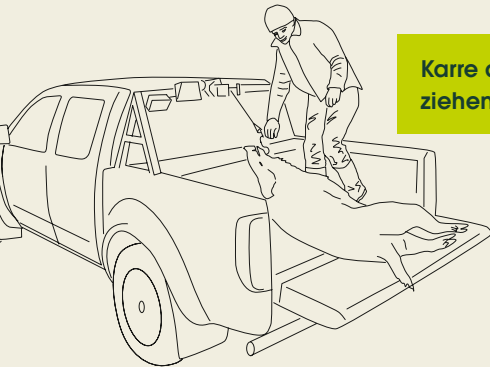
Am häufigsten werden elektrische Seilwinden eingesetzt. Immer wieder sieht man Winden an Jagdfahrzeugen, doch wirklich im Einsatz sind die wenigsten.

Bergen von Wild

Was gibt es für Einsatzzwecke? Denkbar auf der Jagd ist das Bergen schweren Wildes, doch dazu musst du erst einmal nah genug an das Stück heranfahren können. Praktisch kann eine Seilwinde auf einem Pickup sein, um das Wild über eine Rampe auf die Ladefläche zu ziehen.

Karre aus dem Dreck ziehen

Der klassische Offroad-Einsatz einer Seilwinde besteht darin, die „Karre aus dem Dreck zu ziehen“. Wenn du dich im Schlamm festgefahren hast, kannst du dich durch Befestigung des Seils an einem Baum selbst wieder herausziehen. Natürlich kannst du auch anderen Jagdkollegen helfen, die in solch eine missliche Lage geraten sind. Dazu muss die Seilwinde aber die entsprechende Zugkraft besitzen.






Mobile Winden für flexiblen Einsatz

In der Regel werden Seilwinden über eine spezielle Windenstoßstange am Fahrzeug montiert. Es gibt aber auch mobile Winden, die bei Bedarf an der Anhängerkupplung befestigt werden.

Einsatzbereit nur bei regelmäßiger Wartung

Bevor du dich für eine Seilwinde entscheidest, solltest du daran denken, dass diese auch regelmäßig gewartet werden muss, wenn sie im entscheidenden Moment funktionieren soll.

A line drawing of a forest path. A car is parked on the path, and a hunter is kneeling next to it, holding a rifle. The car has several small lights on its roof. The path is surrounded by trees and bushes.

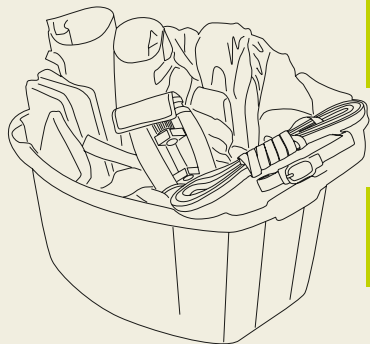
Licht kannst du nie genug haben

Zusatscheinwerfer als Arbeitsleuchte

LICHT

Egal ob Morgen-, Abend- oder Nachtansitz – als Jäger bist du immer irgendwie in der Dunkelheit unterwegs. Bei der nächtlichen Fahrt auf schlechten Wegen brauchst du eine ordentliche Ausleuchtung. Auch beim Aufbrechen an der Jagdhütte hilft dir ein oder mehrere Zusatzscheinwerfer am Auto. Licht kannst du nie genug haben.

Du musst nur darauf achten, sie richtig anzukleppen. Dein neues Flutlicht darf nicht mit dem Fernlicht gekoppelt sein, sondern muss als Arbeitsleuchte separat zuschaltbar sein. Sonst gibt's Ärger beim TÜV.



Keine Platzverschwendung durch passgenaues Inlay

Flexibler Einsatz von Wildwannen

KOFFERRAUMWANNE

Die meisten Autohersteller bieten für ihre Fahrzeugmodelle jeweils eine entsprechende Kofferraumwanne an. Dabei handelt es sich um ein passgenaues Inlay aus Kunststoff, das in den leeren Kofferraum eingesetzt wird. Darin kannst du ohne Bedenken den Benzinkanister für die Motorsäge oder das erlegte Stück Wild transportieren.

Der einzige Nachteil ist, dass sich alle anderen Gepäckstücke im Kofferraum dann ebenfalls in dieser Wanne befinden. Dieses Manko hast du bei einer Wildwanne nicht.

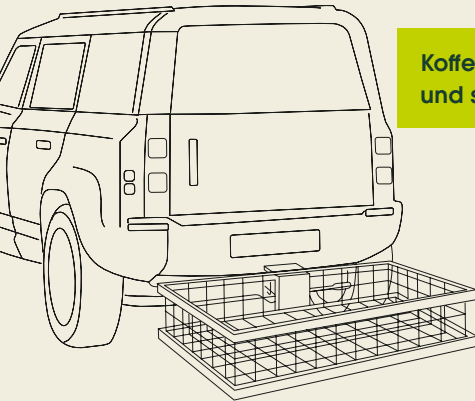
HECKTRÄGER

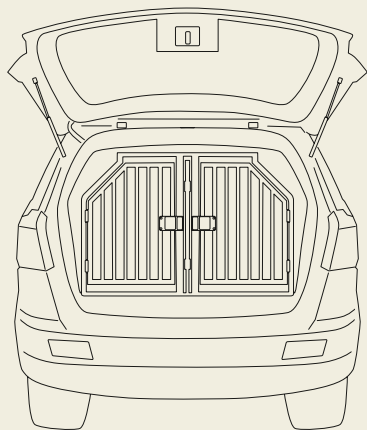
Befestigung auf der Anhängerkupplung

Eine weitere Alternative zur Kofferraumwanne und zur Wildwanne ist der Heckträger. Dabei handelt es sich um einen Drahtkorb, der auf der Anhängerkupplung befestigt wird.

Kofferraum bleibt frei und sauber

Sein Vorteil ist, dass der Kofferraum frei und sauber bleibt, weil das erlegte Wild außerhalb des Fahrzeugs transportiert wird. Das ist besonders bei Tieren praktisch, die man aus hygienischen Gründen nicht unbedingt im Innenraum haben möchte, wie zum Beispiel Füchse.





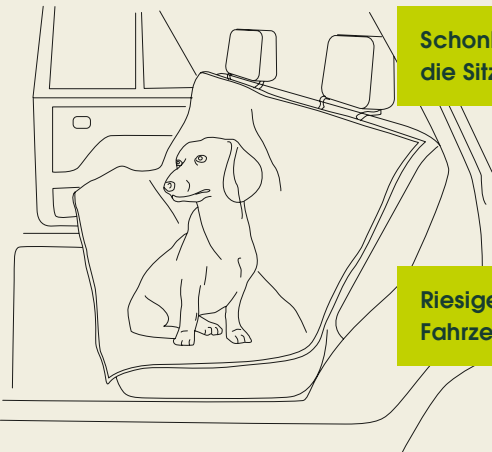
Hund gilt im Auto als Ladung

Aluboxen sind sicher und halten das Auto sauber

HUNDEBOX

Im rechtlichen Sinne gilt der Hund im Auto als Ladung, die während der Fahrt ordnungsgemäß gesichert sein muss. Angeschliffen auf dem Beifahrersitz oder auf der Rückbank wäre eine Möglichkeit, aber eher ungewöhnlich. Meistens lungert Waldi irgendwo im Innenraum herum, im besten Fall im Heck, abgetrennt durch ein Hundeschutzgitter.

Wesentlich praktischer und rechtskonform sind Hundeböden, die für die jeweiligen Fahrzeugmodelle passgenau erhältlich sind. Die meisten Böden sind aus Aluminium gefertigt und damit stabil und pflegeleicht. Unterm Strich sparen sie Platz und lassen den Wiederverkaufswert des Automobils nichts ins Uferlose sinken.



Schonbezüge halten die Sitze sauber

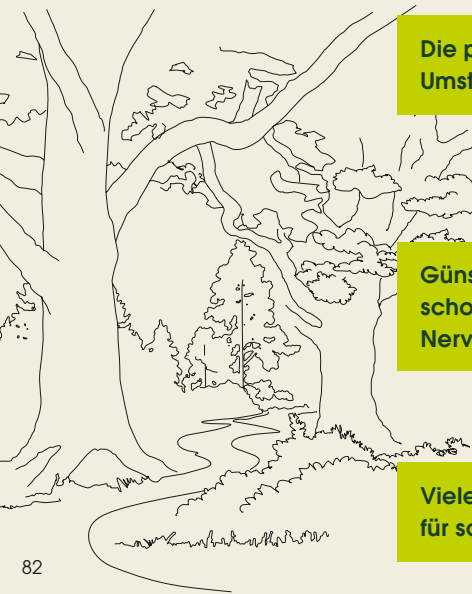
Riesige Auswahl beim Fahrzeugzubehör

SCHONBEZÜGE

Eine harzige Jacke bei der Revierarbeit, Schweiß an der Hose nach dem Aufbrechen, der Hund auf dem Rücksitz – im Revier wird das Auto nicht nur von außen dreckig. Mit Schonbezügen bleiben deine Sitzpolster sauber. Besonders wichtig, wenn der Wagen auch zu familiären Zwecken eingesetzt werden soll. Dann kannst du die Bezüge einfach schnell abziehen und sparst dir eine zeitraubende Grundreinigung.

Das war nur eine kleine Auswahl an Zusatzausstattungen. Der Fahrzeugzubehör-Markt ist riesig und sicher findest du immer wieder ein interessantes Helferlein für des Deutschen liebstes Kind.

FAZIT



**Die persönlichen
Umstände entscheiden**

Letztlich ist es eine Frage der Revierverhältnisse, der persönlichen Lebensverhältnisse und des Geschmacks, wie du dich als Jäger bei der Autowahl entscheidest. Was den Einsatz im Revier betrifft, sind ein paar Grundbedingungen, wie Allrad, Bodenfreiheit und Reifenprofil, unumgänglich, wenn das Gefährt praxistauglich sein soll.

**Günstiger Gebraucher
schont Geldbeutel und
Nerven**

Berücksichtigen solltest du auch, dass ein Revierfahrzeug deutlich stärker strapaziert wird: Äste, Dornen und Steine hinterlassen nun mal ihre Spuren. Deshalb kann ein günstiger Gebraucher fürs Revier eine gute Idee sein. Dann tut es nicht so weh, wenn Wald und Feld ihre Spuren in Lack und Chassis gravieren.

**Viele gute Lösungen
für schlechte Wege**

Eines ist sicher: Im Revier gibt es viele schlechte Wege, aber durch die heutige Technik glücklicherweise für Jäger auch viele Lösungen, um gut voranzukommen.

ENTSCHEIDUNGSHILFE: WAS SPRICHT FÜR EIN ...

Reines Revierfahrzeug (Zweitwagen)

Beispiel: gebrauchter Suzuki Jimny, Lada Niva

Jagdausrüstung kann im Auto bleiben
(außer Waffen und Munition)

Keine regelmäßige Reinigung notwendig

Kein Ärger bei Kratzern und Dellen

Grobstollige Bereifung möglich

Gute Offroadeigenschaften

Zeitliche Unabhängigkeit von familiären Terminen

Nimbus eines Jagdpraktikers

Familienauto (Einzelwagen)

Beispiel: Subaru Forester, BMW X3

Ein Auto günstiger als zwei
(Steuer, Versicherung)

Nur ein Stellplatz notwendig

Technische Assistenzsysteme

Größeres Platzangebot

Höherer Fahrkomfort

Garantieanspruch

Geringerer Spritverbrauch durch neuere Technik



Folge dem Autor (@waldpoet):



LinkedIn®

© Simon Abeln, 2022

waldpoet.de

Alle Jägerfibeln findest du hier:

frankonia.de/jaegerfibel

Diese Jägerfibel wurde unter größter Sorgfalt erarbeitet. Der Waldpoet als Autor und Frankonia als Distributor übernehmen jedoch keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche für Schäden jeder Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und/oder unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

