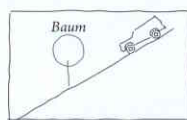




"Man muss es mal gemacht haben", sagt Manfred.



Vor mir geht es steil runter. Mein rechtes Bein ist wie einbetoniert, ich kann den Fuß nicht von der Bremse nehmen. Schließlich geht es sehr steil bergab! So steil, dass ich beim Anblick der Abfahrt direkt beschlos-

sen habe, dass ich da nicht runterfahre. Aber mitgehangen, mitgefangen (oder andersrum?). Manfred erklärt mir, dass ich einfach nur die Füße von Kupplung und Bremse nehmen muss und nur mit Motorbremse runterfahren soll. Meine Erfahrung mit der Motorbremse ist gleich null und entsprechend mein Vertrauen. Ich soll auch nicht panisch auf den Baum gucken, gegen den ich mich schon fahren bzw. rutschen sehe. Blickführung: Den Blick soll ich dahin lenken, wo ich hinfahren will. Dann lande ich angeblich auch da. Als ich schließlich den Fuß von der Bremse nehme - und auch lasse - ist es erstaunlich unspektakulär. Der Toyota fährt gleichmäßig ohne zu rutschen runter ... [Bild 1]



Ich nehme am "Geländefahrseminar für Einsteiger" teil. Ehrlich gesagt war das nicht meine Idee. Da geht es mir nicht anders als anderen Teilnehmern [Bild 3]. Anscheinend ist so ein Seminar eine beliebte Geschenkidee, vor allem von Frauen für ihre Männer. In meinem Fall ist das etwas anders. Mein Mann meint, Frau sollte auch in der Lage sein, Situationen im Gelände einzuschätzen und zu meistern. Bisher neige ich sehr dazu, in etwas schwierigen Situationen auf den Beifahrersitz zu wechseln und mich auf die Fahrkünste des anderen zu verlassen. In die habe ich auf jeden Fall ein viel größeres Vertrauen als in meine.

Das Seminar findet übers Wochenende statt, gestartet wird mit einem Frühstück am Samstagmorgen [Bild 2]. Der folgende zweistündige Theorieteil stößt bei uns Teilnehmern nicht auf Begeisterung, wollen wir bei diesem herrlichen Wetter doch alle lieber raus.

Die Begriffe habe ich schon oft gehört, aber als wir die Begriffe erklären sollen, wird mir vor allem klar, was ich alles nicht genau weiß ... langsam sehe ich klarer: permanenter Allradantrieb, zuschaltbarer Allradantrieb, Reduktion, Sperrdifferential, Traktion, Schlupf, Blattfederpakete, Schraubenfedern, Freilaufnaben, Verschränkung, Portalachse, Bodenfreiheit, Böschungswinkel, Bauchfreiheit, Wattiefe ...

Da ich im Gegensatz zu den anderen - in der Mehrzahl männlichen Teilnehmern - noch nie irgendetwas an irgendeinem Fahrzeug geschraubt habe, wäre es für mich hilfreich gewesen, wenn man mir das Ganze an unseren Fahrzeugen, die vor der Tür stehen, gezeigt hätte ...

Wir fahren raus zum Fahrgelände: 1 Defender, 1 Landcruiser, 1 Suzuki Grand Vitara, 1 BMW X3 und diverse Unimogs, die am "UNIMOG-Gelände-Training" teilnehmen. [Bild 4]



5



6

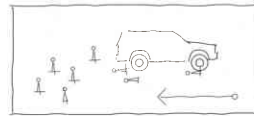


7



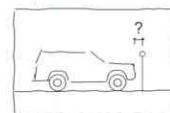
8

Die erste Übung lässt meine Laune und Motivation in den Keller sinken. Wir sollen rückwärts eine mit Pylonen abgesteckte Strecke durchfahren.

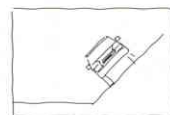


Ich bin mit dem - aus der Sicht einer überzeugten Smartfahrerin - Riesenteil noch nie rückwärtsgefahren. Ich fahre einige Pylone um. Ist überhaupt einer stehen geblieben? Manfred läuft hinter mir her und stellt alle wieder hin [Bild 5]. Probleme habe ich nicht nur damit rechts und links zu unterscheiden, sondern auch mit dem räumlichen Sehen. Beim Blick in die Spiegel sehe ich lauter blau-weiße Pylone. Keine Ahnung welchen ich links bzw. rechts lassen soll. Damit habe ich eine wichtige Lektion gelernt: Die Strecke vorher zu Fuß abgehen und sich die Situation ansehen! Meine Mitstreiterin Harriet hat genau das gemacht, die Pylone gezählt, sich an einer Seite orientiert und den Parcours mit Bravour gemeistert. Die zweite Sache, die ich gelernt habe: Nicht umdrehen, sondern über die Spiegel fahren! Ich habe mich natürlich umgedreht und dabei unbemerkt das Lenkrad mitgerissen. Grundvoraussetzung für das Fahren über die Spiegel, ist natürlich, dass ich diese richtig einstelle ...

Ich habe kaum Zeit die Blamage zu verdauen, es geht weiter. Ehrlich gesagt wäre es mir schon lieber, das Klischee "Frau kann nicht fahren" nicht so zu erfüllen.

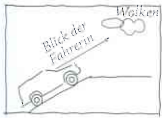


Nächste Übung: Nah an einen Stab heranfahren, diesen berühren, aber nicht umfahren. Auf dem Stab liegt eine Kugel. Mein Gedanke: Den Stab fahre ich um, die Kugel fällt auf die Motorhaube und hinterlässt eine Beule. Ganz so kommt es nicht, aber ich merke deutlich, dass ich die Abmessungen dieses Fahrzeugs (noch) nicht kenne. [Bild 6]



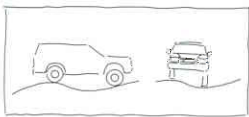
Zum Glück wird es jetzt etwas weniger aufregend. Wir fahren kleine Auf- und Abfahrten [Bild 7]. Dafür wird es nach dem Mittagessen hart: schräg fahren [Bild 8]. Sieht beim Zugucken und vor allem auch auf Fotos eher langweilig aus. Im Fahrzeug fühle ich mich der Panik nahe. Manfred empfiehlt, auf das Bauchgefühl zu hören - okay, dann muss ich aber noch daran arbeiten, dass mein Bauchgefühl nicht zu früh Alarm schlägt. Ich erfahre, dass nichts passieren kann, einfach in Fallrichtung lenken, wenn es unangenehm wird ...

Bei der nächsten Übung wird nicht nur mir bewusst, wo die Unterschiede zwischen SUV und Geländewagen liegen und wie unterschiedlich die Teilnehmerfahrzeuge sind. Über eine matschige Anfahrt mit ausgefahrenen Spurrillen geht es zu einer kleinen Auffahrt und oben weiter über eine ganz schön "hubbelige" Strecke.



Unbestraft ignoriere ich die Spurrillen, ich konzentriere mich auf die Auffahrt. Ich fahre die Auffahrt hoch - sieht lächerlich klein aus - beim Bergauffahren sehe ich allerdings nur Motorhaube und darüber blauen Himmel. Ansonsten sehe ich nichts! Ich kann jetzt gut nachvollziehen, was Manfred meinte, als er erklärte, dass es sinnvoll ist, oben jemanden hinzustellen, der dem Fahrer die Richtung weist. Oben angekommen beeindruckt mich die Hubbel nicht. [Bild 9-11]

Diese Übung stellt sich als harmlos raus - zumindest für mich. Ganz anders sieht das für den Grand Vitara aus.



Die Hubbel, die ich nicht Ernst genommen habe, werden für den Suzuki zu einem unüberwindbaren Hindernis. Das Fahrzeug setzt mit dem Seitenschweller auf. Fieses Geräusch. Es scheint aussichtslos zu sein, immer wieder setzt der Suzuki auf. Da hilft alles diagonal fahren nicht ... Wir bauen eine Brücke aus Steinen und es hilft: Der Suzuki kann aus seiner misslichen Lage befreit werden [Bild 12]. Im Anschluss sehe ich zu, wie mein Partner die Strecke mit dem Toyota fährt - jetzt weiß ich, was Verschränkung ist! Das Gelände "lese" ich jetzt anders.

Bodenunebenheiten, die ich vorher unbeeindruckt kaum wahrgenommen habe, sind für SUVs eine echte Herausforderung. Ich bin auch erstaunt über den Unterschied zwischen dem BMW X3 und dem Suzuki Grand Vitara. Für mich sahen die gleich aus (abgesehen von der Farbe, HAHA). Der Grand Vitara meistert eine ganze Reihe von Übungen, an denen der X3 hoffnungslos scheitert. Verschränkung - jetzt wo ich weiß, was das ist, muss ich dieses Wort oft benutzen - scheint für den X3 ein Fremdwort zu sein. Aber schick ist der X3 ...

Erster Tag geschafft. Ich habe viel gelernt. Vor allem, dass Fahrgelände nicht nur "Männerspielwiesen" sind, sondern Fahrseminare sich lohnen und dies nicht mein letztes sein wird.

Zweiter Tag. Meine Motivation ist eine ganz andere als gestern (gestern hatte ich ehrlich gesagt gar keine). Der Toyota ist mir aber immer noch nicht geheuer. Als Erstes wiederholen wir die Übungen vom Vortag. Fallen alle leicht - mit Ausnahme des Schrägfahrens. Mein Bauchgefühl warnt immer noch viel zu früh.

Eine Wasserdurchfahrt steht auf dem Programm. Wie immer wird die Strecke erst begutachtet und es mangelt nicht an Vorschlägen, wie die Übung gemeistert werden sollte [Bild 13]. Bei der Begehung der Ausfahrt aus dem Wasserloch rutsche ich aus. Aua! Man sollte nicht zu Fuß gehen, wo man fahren kann! Die Wasserdurchfahrt empfinde ich als sehr harmlos. [Bild 14-16]





13



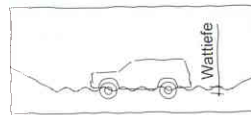
14



15



16



Nachdem ich gestern die Unterschiede zwischen einem SUV und einem Geländewagen ausgiebig beobachten durfte, fühle ich mich sowieso viel besser!

Die Anfahrt vor der Abfahrt zum Wasserloch habe ich gar nicht registriert. Soviel zum "Geländelese" - muss ich noch üben. Der X3 schafft die Anfahrt nicht. Als der X3 aufsetzt, sehe ich die leichten Unebenheiten im Boden auch. Alles eine Frage des Blickwinkels.

Vor dem Seminar war das neue Fahrwerk des Toyota für mich ein "orange Teil", das dafür sorgte, dass Einsteigen mühseliger ist. Jetzt bin ich ständig beeindruckt. Wie der Toyota über die Hubbel fährt und die Reifen einfach hoch und runter gehen - sieht super aus!

Jedes Fahrzeug hat seine Grenzen, man muss sie nur kennen. Bei dem armen Toyota liegen die Grenzen wohl eher bei der Fahrerin - das habe ich auch vor dem Seminar nie bezweifelt. (Allerdings kann auch eine grottenschlechte Einparkerin in der Kölner Innenstadt mit einem Smart ihr Ziel erreichen, das kann mit dem Toyota ganz anders aussehen, aber dafür gibt es bestimmt auch Seminare ...)



Nächste Übung: große Hangauffahrt [Bild 18 anderem]. Laut Manfred sind es ein bisschen mehr als 30°, für mich sieht das eher nach 45° aus

...

Manfred gibt uns wie vor jeder Übung viele Tipps: Gang vor der Auffahrt wählen, nicht im Hang kuppeln, Motor gezielt ausgehen lassen, Bremse, Kupplung, Rückwärtsgang einlegen, Fuß von der Kupplung, Fuß von der Bremse und im gleichen Moment kurz Zündung, dann kontrolliert und lenkbar runterfahren.

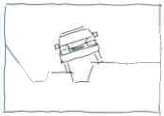
Schließlich weist er uns noch darauf hin, die Anfahrt nicht zu unterschätzen! Mein Blick und meine Gedanken sind zu fokussiert: "Da ist mein Hindernis!" Die Querrinne hätte ich fast übersehen - Diagonal durchfahren!

Bei dieser Übung werden wir uns der richtigen bzw. falschen Sitzposition bewusst. Nicht dass unsere Instruktoren uns die richtige Sitzposition nicht erläutert hätten, aber eigene Erfahrungen zu machen, fördert die Einsicht ungemein! Harriet sitzt eher entspannt zurückgelehnt im Suzuki. Als ihr am Hang der Motor ausgeht, wird sie vom Gurt so weit nach hinten gezogen, dass sie nicht mehr an den Zündschlüssel kommt, ohne sich abzuschneiden. Zur optimalen Sitzposition kann ich nur sagen: Ich bin zu klein oder das Auto ist zu groß. Die optimale Sitzposition ist nicht möglich, der Sitz lässt sich nicht weit genug nach vorne schieben ...

Der Motor geht aus, ich hänge am Hang. Unangenehm [Bild 17]. Nur mit ganz ausgestrecktem Bein komme ich an die Kupplung. Rückwärts zurück. Ich liebe rückwärtsfahren! Jetzt hätte ich gerne mehr Spiegel. Mehr Spiegel hätte ich auch vor dem Seminar gerne schon gehabt: Hat der Toyota einen Schminkspiegel? Nein, hat er nicht. Im Gegensatz zum VW-Bus (über den ich ohne Ende gemeckert habe, weil er GRÜN ist). Der Bus hat einen beleuch-

teten Spiegel in der Sonnenblende und als mein persönliches Highlight zwei Rückspiegel. Ein Spiegel kann also meinen Bedürfnissen entsprechend verstellt sein ;) Jetzt wünsche ich mir auch zwei Rückspiegel. Ich habe das Gefühl, mehr sehen zu müssen. "Man muss es gemacht haben" - wie wahr. Mein Blick auf manche Dinge hat sich sehr geändert!

Nach dem Mittagessen: Große Hangabfahrten - womit wir am Anfang wären [Bild 1 + 18].



Und zum Abschluss des Seminars: Vor mir liegt eine sehr matschige Strecke mit sehr ausgefahrenen tiefen Spurrillen. Was jetzt? Mit dem linken Reifen auf dem Rand neben der Piste und mit dem rechten Reifen un-

ten fahren - versetzt fahren nennt sich das [Bild 19]. Die Schräglage des Fahrzeugs finde ich immer noch unangenehm. Vor dem Ende der Strecke muss ich runter, der Höhenunterschied wird zu groß. Die Reifen rutschen in die ausgefahrenen Spuren und anschließend weiß ich, was mein tiefst liegendes Fahrzeugbauteil ist - Achsdifferential vorne und hinten. Ist nichts passiert. Der Matsch ist sehr weich und hat nachgegeben. Glück gehabt. Welches Bauteil die Bodenfreiheit bestimmt und wo dieses Teil sitzt, hätte ich allerdings vorher schon wissen sollen ... Da habe ich wohl zwischendurch nicht gut zugehört. Obwohl es nach Manfreds Erfahrung ja so ist: Frauen hören zu und fahren dann. Männer fahren erst ...

Fazit: Hat Spaß gemacht! [Bild 20]

Saskia Hirsch

Infos

Die Markom Geländefahrschule mit Sitz in Sinsheim bietet seit 1986 professionell Trainings an. Das Gelände nahe Asbach in einem alten Steinbruch bietet den Teilnehmern genügend Raum und Abwechslung. Ehemalige Kursteilnehmer nutzen dies auch zum "Freien Fahren" an Kurstagen. Die Angebotspalette von Markom ist riesig. Anfänger starten mit dem hier beschriebenen Gelände-Basis-Training.

Preis für 2-Tage: 299€

Die nächsten Termine:

28 + 29.06.2008

26 + 27.07.2008

23 + 24.08.2008

27 + 28.09.2008

Infos im Web:

www.gelaendefahrschule.de

