



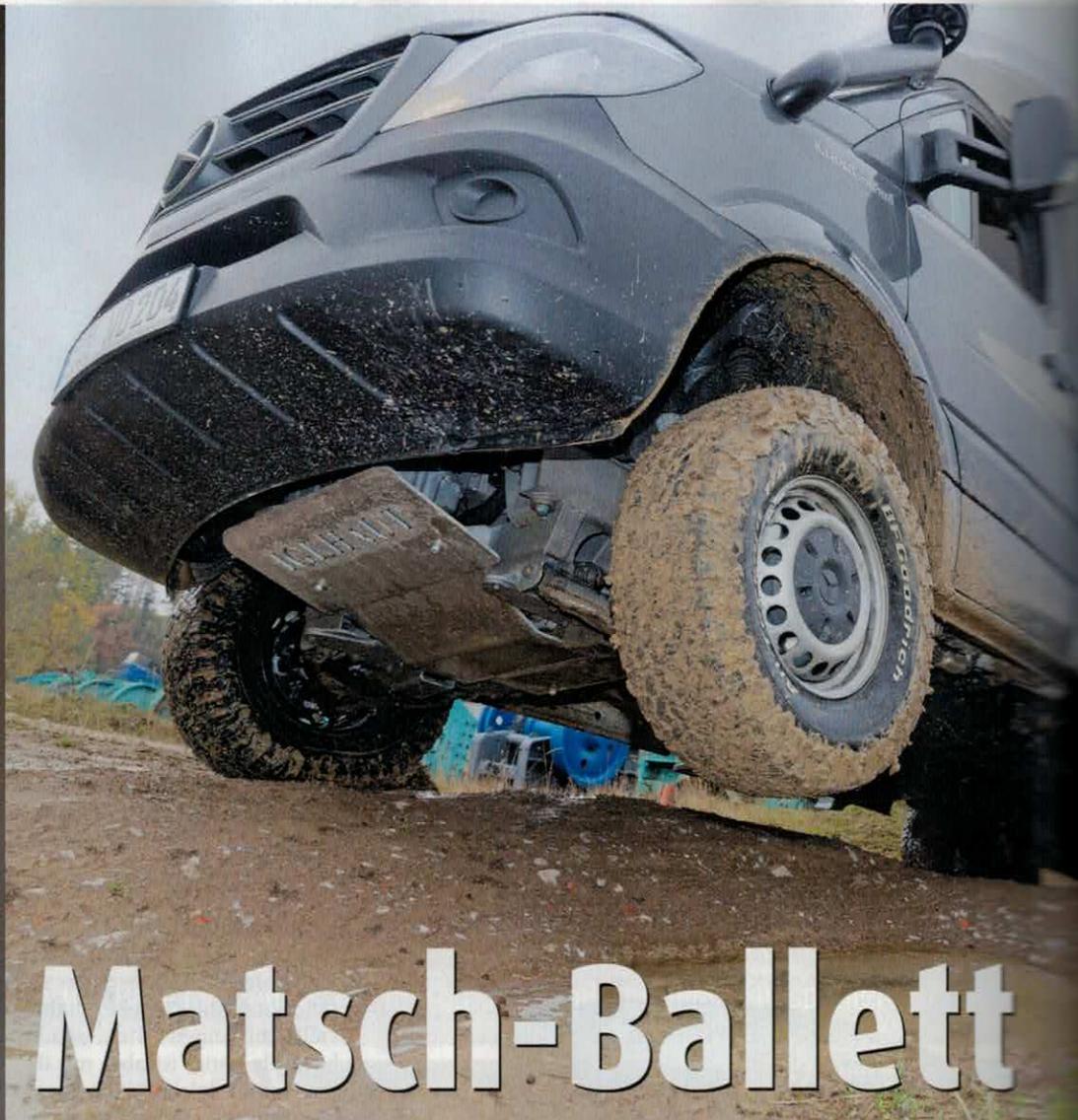
Gar nicht so einfach: eine ausgewählte Bergaufstrecke sicher meistern.



Hilfe vom Instruktor: Wie setzt man Sperren und Untersetzung richtig ein?



Und Spaß macht's auch: Wenn's spritzt und schmatzt, muss der Fahrer grinsen.



# Matsch-Ballett

Zu lernen, wie man ein Allrad-Reisemobil sicher durch unwegsames Gelände tänzeln lässt, war das Ziel der **LESER-OFFROAD-FAHRSCHULE**. Wichtigste Erkenntnis: Es geht vor allem um überlegtes Handeln, Kontrolle und Gefühl.

**W**er die Geländefahrschule mit einem Rallye-Training verwechselt hatte, war vielleicht zunächst ein wenig enttäuscht. Nirgendwo qualmte, quietschte oder spritzte es – der Praxisteil begann mit einer unspektakulären Fahrt durch einen Pylonenparcours. Was vorwärts als leichte Übung erschien, entpuppte sich im Rückwärtsgang als unerwartet tückenreich. Sich ohne Bordsteinkante in den Rückspiegeln nur an den kleinen Hütchen zu orientieren, ist gar nicht so einfach – die erste Lektion lautete: Orientieren im Gelände, Strecke lesen und einprägen.

Die fünf Leser, die unter rund 60 Bewerbern ausgewählt wurden, begannen zu begreifen, dass es Instruktor Volker Müller von der Geländefahrschule Markom nicht um das



Die fünf ausgewählten Leser (v. l. n. r.) Bernd Hiltmann, Christine Findling-Singer, Jörg Detering, Wilfried Schairer und Aaron Müksch, dahinter Instruktor Volker Müller und Markus Braun vom Hymer-Center Sulzemoos.

möglichst schnelle, sondern vor allem sichere und material-schonende Fahren im Gelände ging. Voraussetzung dafür ist zu wissen, wo die Möglichkeiten und Grenzen der eingesetzten Fahrzeugtechnik liegen.

Der Theorieteil am Vorabend legte dafür die Grundlage. Unterstellungsgetriebe, Böschungswinkel, Differenzialsperre – während manchen erwachsenen Teilnehmer bald der Kopf rauchte, zeigte der 10-jährige Aaron Müksch mit klugen Rückfragen, warum er für die Leser-Aktion ausgewählt wurde. Den praktischen Teil musste er – mangels Füh-



**Christine Findling-Singer,**  
Leserin aus Kassel

*„Ich hatte vorher keine Ahnung von der Allradtechnik. Jetzt kenne ich die wichtigsten Teile und weiß, wie man sie*

*anwendet. Dank der guten Anleitung habe ich mich dann sogar getraut, auch die schwierigen Passagen zu fahren.“*

erschein - freilich noch seinem Vater überlassen.

Die nächste Übung führte einen ausgewaschenen Schotterweg bergauf. Obwohl gar nicht so steil, ließ sich auf dem unebenen Untergrund gut erfahren, wie trotz Allradantrieb an bestimmten Stellen einzelne Räder begannen durchzudrehen. Durch gezielten Einsatz der Differenzialsperren im Zusammenspiel mit der Untersetzung lernten die Teilnehmer die Bergstrecke - aufwärts wie abwärts - kontrolliert und ohne Ausbrechen zu meistern.

**Die Übungsfahrzeuge**, drei integrierte aus der ML-T- und Van-S-Baureihe mit perma-

nentem Iglhaut-Allradantrieb vom Hymer-Center Sulzemoos, beeindruckten die Offroad-Fahrschüler immer mehr. „Ich hätte nicht gedacht, dass man mit einem ansonsten ganz normalen Wohnmobil solche Offroad-Strecken fahren kann“, äußerte sich Wilfried Schairer aus Balingen anerkennend, der als Hobby-Holzfäller oft mit einem hochgeländegängigen Unimog unterwegs ist.

Auch im Hinblick auf das nächste Lernmodul, einen dammartigen Hügel mit tiefen Spurrillen und steiler Auf- und Abfahrt. Schnell wurde deutlich, welchen Einfluss der Radstand und Hecküberhang der drei unterschiedlich »

## ■ GELÄNDEFAHRSCHULE MARKOM

**Das Fahren abseits der Straße** stellt besondere Herausforderungen an die Fahrzeugtechnik - aber auch an den Fahrer. Den Umgang mit der Allradtechnik, aber auch viele allgemeine Tricks und Kniffe zum Fahren im Gelände lernt der Offroad-Neuling am besten bei einem speziellen Fahrtraining, wie es etwa von der Geländefahrschule Markom angeboten wird. Besonderheit hier: Es gibt nicht nur Trainings für Geländewagen, sondern auch gezielt zusammengestellte Kurse für 4x4-Lkw und auch für Allrad-Reisemobile sowie Workshops mit weiterführenden Themen, wie etwa dem Bergen eines festgefahrener Fahrzeugs. Weitere Infos: [www.gelaendefahrschule.de](http://www.gelaendefahrschule.de)



**Volker Müller,**  
Geschäftsführer  
und Instruktor  
der Gelände-  
fahrschule, er-  
klärt mit Enga-  
gement, worauf  
es ankommt.

# KnausTabbert

Wir bewegen

## WIR SUCHEN ERFOLGSGARANTEN (M/W)

### In den Bereichen:

- ▶ VERTRIEB / AUSSENDIENST
- ▶ FERTIGUNGSLEITER VORFERTIGUNG
- ▶ REFA- & PROJEKTINGENIEURE

Gerne mit internationaler Erfahrung, beeindruckender Ausdauer und unbändigem Enthusiasmus. Entwickeln Sie bei uns Ideen zu Innovationen. **Gestalten Sie mit uns die Zukunft einer ganzen Branche.**

### Wer wir sind & was wir bieten:

**Knaus Tabbert steht für Innovation.** Wir haben den Mut neue Wege zu suchen und die Kraft sie zu gehen. Wir sind die Begründer einer neuen Ära des Caravanings und der perfekte Arbeitgeber für alle, die nicht nur Mitarbeiter sein wollen, sondern Vorreiter.

### Wie Sie uns finden:

Nutzen Sie unser Onlineportal und senden Sie uns Ihre aussagekräftige Bewerbung inklusive Gehaltsvorstellung und frühestmöglichem Eintrittstermin. Oder informieren Sie sich unter der Telefonnummer **+49 (0)8583-21673**.

Knaus Tabbert GmbH | Helmut-Knaus-Straße 1 | 94118 Jandelsbrunn

[www.knaustabbert.de/bewerbung](http://www.knaustabbert.de/bewerbung)





Gefühl gefragt: Dosierter Bremsseinsatz bergab auf rutschigem Untergrund.



Aaron Mücksch, Leser aus Freiburg

„Ich fand das Fahrtraining toll, auch wenn ich nur mitfahren durfte. Und jetzt weiß ich auch, wann man welche Differenzialsperre am besten einsetzen sollte.“



In Schräglage fahren erzeugt ein mulmiges Gefühl, zumal wenn das Mobil ein „Beinchen hebt“.

langen Hymer-Modelle in kniffligen Passagen hat – und wie man dennoch weiterkommen kann, etwa durch spurversetztes Fahren oder Unterbauen der Räder mit Steinen.

Noch mulmiger wurde es den Fahrern bei der anschließenden Schrägfahrtstrecke, wo das Fahrzeug bei bis zu 25

Grad Schräglage scheinbar umzukippen drohte. Auch dafür galt es ein Gefühl zu entwickeln und geeignete Fahrweisen und Hilfsmaßnahmen wie selektives Absenken des Reifendrucks kennenzulernen.

Fast schon tänzerische Leichtigkeit entwickelten die immer mutiger und sicherer

werdenden Teilnehmer beim finalen Abschnitt, der Verschränkungsstrecke. Durch den anspruchsvollen Parcours mit wechselseitigen spitzen Buckeln und tiefen Kuhlen lotsten sie die Iglhaut-Hymer mit gezieltem Gas- und Bremsseinsatz – wobei das abwechselnde Heben der Beinchen zunehmend an Ballett erinnerte.

„Neben dem Spaß, den es machte, hilft mir das Training vor allem auch besser einschätzen zu können, was welche Allradtechnik bringt und was ich mir für mein nächstes Reisemobil wünsche“ zieht auch Jörg Detering aus Rhede ein positives Fazit der Aktion.

.....Jürgen Barfuß

## FAHRZEUGTECHNIK VON HYMER UND IGLHAUT

**Hymer und Iglhaut** – eine Verbindung, die passt. Mit dem Start der ML-T-Baureihe auf Basis Mercedes Sprinter vor rund zwei Jahren startete Hymer auch damit, den zuschaltbaren Werksallrad anzubieten. Der taugt gut für Schlechtwegestrecken, stößt aber in schwererem Gelände an seine Grenzen und ist zudem nur für manche Sprinter-Konfigurationen verfügbar. Das brachte den renommierten Offroad-Ausrüster Iglhaut ins Spiel. Dessen permanentes Allradsystem hat bereits serienmäßig eine Untersetzung, kann mit bis zu drei Differenzialsperren ausgerüstet werden und wird kombiniert mit einer Höherlegung um 120 mm. Das System lässt sich mit allen Radständen und auch mit der komfortablen Siebengang-



Neueste Version: 200 mm Höherlegung mit Reifenformat 37" x 12,50 R 18.



Drei Hymer-Übungsfahrzeuge, alle mit Iglhaut-Allrad ausgerüstet.

Automatik des Sprinter kombinieren. Weiteres Offroad-Zubehör wie Geländebereifung, Luftansaugschlauch und Unterbodenschutzplatten sind hier aus einer Hand verfügbar. Mit dieser Technik lassen sich alle Hymer-Teilintegrierten der ML-T- und Van-S-Baureihe ausrüsten, ebenso die ML-I-Integrierten und auch der neue Hymer-Car Grand Canyon S – der erste Hymer-Campingbus auf Sprinter-Basis. Während der Werksallrad für rund 10 000 bis 15 000 Euro erhältlich ist, muss man für die deutlich aufwendigere Iglhaut-Technik gut das Doppelte anlegen. Zentraler Ansprechpartner für die Hymer-Iglhaut-Kombination ist das Hymer-Center in Sulzemoos.



Bernd Hiltmann, Leser aus Chemnitz

„Mich hat beeindruckt, wie viel man mit so einem Allrad-Reisemobil machen kann. Und ich habe gelernt, dass es mit einem langsamen, kontrollierten Fahrstil besser geht.“

**Offroad-Fahren lernen** gelingt am besten im praktischen Training unter Anleitung eines Instructors. Denn neben aller Theorie gilt es, auch ein Gefühl für das Geländefahren zu entwickeln. Doch ein paar hilfreiche Hinweise und Tricks können nie schaden und auch in kniffligen Situationen mit einem „normalen“ Reisemobil weiterhelfen.

- Auch beim Offroad-Fahren ist die richtige Sitzposition sehr wichtig: Sitz und Lenkrad so einstellen, dass man die Pedale durchtreten kann und die Ellenbogen fast einen 90-Grad-Winkel bilden, wenn man das Lenkrad in Drei-Uhr-neun-Uhr-Stellung greift.
- Um die Hinterräder besser im Auge behalten zu können, sollte man die Spiegel so einstellen, dass die untere Sichtkante vor der Hinterachse beginnt. Auf der Straße wieder zurückstellen!
- Die gezielte Verteilung und Sicherung des Gepäcks ist auch beim Offroad-Fahren relevant. Ein hoher Schwerpunkt und vagabundierendes Ladegut erhöhen die Gefahr des seitlichen Umkippen.
- Das richtige Einschätzen einer schwierigen Strecke ist essentiell. Deshalb besser vorher zu Fuß abgehen, kritische Stellen genau anschauen, Fahrtaktik überlegen und markante Punkte merken.



Wenn das Fahrzeug aufzusetzen droht, ist Handarbeit gefordert: Untergelegte Steine können dabei helfen.

- Langer Radstand und Hecküberhang sind meist die limitierenden Faktoren beim Offroad-Fahren mit Reisemobilen. Bei tiefen Fahrinnen hilft spurversetztes Fahren, bei Kuppen oder Kuhlen auch diagonales Anfahren oder Unterbauen mit Steinen oder Holz.
- Offroad-Technik des Fahrzeugs gezielt einsetzen und nicht gleich das „ganze Pulver verschießen“. Allrad, Untersperre und Mittensperre sind eine gute Grundeinstellung auf losem Untergrund. Hinterachssperre nur bei Bedarf, Vorderachssperre als Nothilfe.
- Droht das Fahrzeug ins Rutschen zu geraten, nur noch ganz behutsam bremsen. Räder, die blockieren, lassen sich nicht lenken. Bergab kleinsten Gang einlegen und aufs Lenken konzentrieren.
- Generell gilt: Langsam und kontrolliert fahren. In kritischen Passagen aber nie die Bewegung verlieren und am Gas bleiben.

Durchdrehende Räder helfen auch im Gelände nicht weiter. Es entstehen feine Längsrisse, die zu erhöhtem Reifenverschleiß führen.



Ein Video über das Gelände-Training finden Sie im *promobil*-E-Magazin oder unter [promobil.de/offroad-fahrschule](http://promobil.de/offroad-fahrschule)

# Camperland Bong

dreimal im Rheinland!

## HOBBY OPTIMA DE LUXE CAMPERLAND EDITION

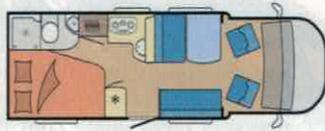
Jetzt mit echten Preisvorteilen! **Modell 2017**, Fiat Ducato 2,3 I-130 Multijet II, inklusive HOBBY komplett-Vollausstattung sowie TV-Halterung für Flachbildschirm, LED-Flachbildschirm 22" mit 5fach Tuner, vollautomatische SAT Antenne Kathrein CAP 750, Stahlfelgen 16", Bettverbreiterung (nur T65 GE), Aussendesign **CAMPERLAND EDITION**, u.v.m., bei Camperland Bong!

**SIE SPAREN  
7.480,- €uro**



Abbildung beispielhaft

HOBBY OPTIMA DE LUXE  
T65 FL CAMPERLAND EDITION



LISTENPREIS 64.920,00 €  
Grundpreis inkl. Fracht, Brief und o.a. Ausstattung  
HAUSPREIS 57.590,00 €  
ERSPARNIS 7.330,00 €

HOBBY OPTIMA DE LUXE  
T65 GE CAMPERLAND EDITION



LISTENPREIS 66.470,00 €  
Grundpreis inkl. Fracht, Brief und o.a. Ausstattung  
HAUSPREIS 58.990,00 €  
ERSPARNIS 7.480,00 €

**AUSSTATTUNG IM WERT VON 12.500,- €URO BEREITS INKLUSIVE**

**Hobby**  
GEBAUT FÜRS LEBEN  
EXKLUSIV aus Leidenschaft!

mehr Informationen finden Sie auf  
[www.camperland-bong.de](http://www.camperland-bong.de)

Camperland J.Bong Vertriebs GmbH

Heerstraßenbenden 15-19 · 53359 Rheinbach · Tel: 0 22 26 / 90 98 200  
Vorgebirgsstraße 7 · 50389 Wesseling (Köln) · Tel: 0 22 36 / 94 70 03  
Heinrich-Hertz-Straße 22 · 50170 Kerpen-Sindorf · Tel: 0 22 73 / 99 97 30