

## Basisregels voor het terreinrijden

De samenstellers van dit boekje pretenderen niet alle kennis van het 4x4 rijden in huis te hebben. Het zijn gewoon 4x4 rijders, die door vele jaren off-roaden, ontelbare keren vastzitten en na het maken van de meest stomme fouten, een klein beetje ervaring hebben opgedaan die zij op hun beurt graag weer aan u doorgeven. Begin met het lezen van de eerste en de laatste pagina. “Voordat u het terrein in gaat” en “als u het terrein verlaat”. Dan zal de rest ook wel goed komen.

Je zal zien dat met een beetje basiskennis van het terreinrijden en enige oefening in het terrein, je de kneepjes van het 4x4 rijden zo door hebt.

Voorheen onneembare hindernissen worden kinderspel en een hele hoop lol.

Hanteer voor jezelf altijd de regels van de Groene Code die door de Federatie Nederlandse Terreinauto Clubs is opgesteld. Alleen door je aan deze regels te houden zal het terreinrijden in de toekomst mogelijk blijven.

Voor een ieder veel succes en 4x4 plezier toegewenst door de medewerkers van de Recreatievev.



## Voordat je het terrein in gaat.

Voordat je met je auto het terrein in gaat is het verstandig om bij enkele zaken stil te staan.

\*zorg ervoor dat voordat je het terrein in gaat, je auto afgetankt is en alle vloeistoffen op niveau zijn. (motorolie, cardanolie, remvloeistof, water en ruitenwisservloeistof) Zeker het niveau van de motorolie moet tot het bovenste streepje van de peilstok staan. Kijk verder of je V-snaren nog goed zijn en op de goede spanning staan.

\*Controleer of je accu goed vast zit, het terreinrijden kan een beetje hobbelig worden!

\*snoer al je bagage en bergingsmateriaal vast achter in de auto, dit wil je niet in je nek krijgen bij een heuse afdaling.

\*zorg dat je weet waar je sleepoog op de auto zit; als je dit in de blubber moet opzoeken word je niet blij.

\*controleer je banden op slijtage en scheurtjes. Zeker als je op rotsachtige bodem gaat rijden.

\*Zorg voor juiste kleren en schoeisel. Vergeet dus je laarzen en regenkleding niet!

\*Vergeet je schep, handschoenen en sleeplint/sleepkabel niet. Je gaat vastzitten!

\*zorg voor een goede brandblusser en EHBO kist.

\*Ook een snoeischaar of takkenzaag kan makkelijk zijn, je weet maar nooit of er iets in de weg hangt. Dit gereedschap is natuurlijk niet bedoeld om je eigen pad door de jungle te kappen!

\* schakel de vrijloopnaven in de lock stand.

\*Zorg voor voldoende proviand en drinken. Je weet niet hoelang je wegblijft. Vastzitten kan lang duren!

\*Raak vertrouwd met je 4-wiel systeem, zorg dat je weet hoe het werkt.

\*Laat je banden aflopen, door een lagere druk krijgt je band een groter oppervlak en vooral meer loopvlaklengte en daardoor meer grip op stenen en rotsgrond. Laat de band niet verder leeglopen dan 1,3 bar, anders bestaat de kans dat er zand tussen band en velg komt en de band van de velg afloopt. Maar pas op, de band wordt ook breder en de minder sterkte zijwand kan dan gemakkelijker door stenen doorgesneden worden. Bij iedere grondsoort past een ander type band. Banden origineel op de auto gemonteerd doen het meestal redelijk in zand, sneeuw en lichte modder. Voor zwaardere gronden en rotsen is een grover profiel wat meer geschikt.

\*Wat is de vrije ruimte onder je as, waar zit je differentieel, hoe zit je wielophanging in elkaar. Starre assen zijn te prefereren boven onafhankelijk geveerde assen. Ook al zijn deze laatste op de weg comfortabeler.

\*Zoek in je instructieboekje eens op wat de inloop- en uitloophoek van de auto is, deze zijn bepalend voor de hellingen die je op en af kunt.

Je ziet dat een verstraler of trekhaak dan al vlug de grond raakt. Je inloophoek is afhankelijk van de hoogte en lengte van de auto en de overhang voor en achter de assen. Een korte 4X4 is duidelijk in het voordeel.

\*Wat is je veeruitslag, dit bepaalt namelijk hoelang je al je vier de wielen aan de grond houdt. Sommige auto's zijn uitgerust met stabilisatiestangen die je voor zwaarder terreinrijden kunt wegnemen of ontgrendelen.

\*Belangrijk om te weten is wat de zijdelingse hellingshoek van de auto is. Een imperiaal met, of zelfs zonder lading, kan het zwaartepunt van de auto flink verhogen waardoor deze eerder omkiepert.

\*Controleer de veiligheidsgordels, en zorg dat eenieder in de auto ze tijdens het rijden in het terrein ook draagt. (Een ongeluk zit in een klein hoekje.)



## **In het terrein**

\*Rijd altijd kalm en beheerst. Kies de juiste versnelling. Observeer de weg voor je en controleer te voet het te rijden terrein als je de condities niet vertrouwt. Laat dit door de bijrijder doen, het is zijn/haar taak.

\*Rijd zoveel mogelijk met een laag koppel (weinig toeren) zo voorkom je wielspin.  
Een band die spint loopt vol met modder en heeft geen grip.

\*Zorg dat je in onbekend terrein altijd met meerdere auto's rijdt zodat je elkaar eventueel kunt bergen of in het uiterste geval met één auto hulp kan halen.

\*houd voldoende afstand in het terrein, je zult niet de eerste zijn die doorglijdt en op zijn voorganger botst.

\*haal bij een spinnend wiel je voet van het gas. De band lost zijn modder en krijgt zo weer grip.

\*Stuur lichtjes en laat de auto een klein beetje zijn eigen weg zoeken. (binnen de perken!.) Zorg dat je de duimen op het stuur

houdt en niet om het stuur. Mochten je voorwielen door spoorvorming een andere richting op willen dan beschadig je tenminste je duimen niet aan een draaiend stuur.

\*Doe een afdaling altijd in de eerste versnelling en rem af op je motor, eventueel iets bijremmen (tippen), maar voorkom slip. Dit maakt je stuurloos.

Bij slip gas bijgeven en sturen tot auto weer luistert.

\*Gebruik in geen geval je koppeling! De remmende werking op de motor valt dan weg en je zal in het gunstigste geval de berg afdenderen. (De haarspeldbocht zal je zeker missen!).

\*Gebruik in het terrein nooit je koppeling om meer toeren te maken. Je motorvermogen zal niet toenemen al doet het lawaai dat wel vermoeden. Laat je motor liever afslaan, je hebt de heuvel of modderpoel dan misschien niet overwonnen, maar tenminste wel je koppelingsplaten heel gehouden.

\*Mocht je blijven steken bij een beklimming van een heuvel, laat de motor afslaan en zet je voet op de rem. Zet de auto in zijn achteruit en laat de rem los, voet van de koppeling af en nadat je gecontroleerd hebt of de weg achter je vrij is start je de motor zonder de koppeling en het gaspedaal te gebruiken. Wel onderaan de heuvel de motor even uitzetten en weer opnieuw starten, aangezien de kans groot is dat de startmotor nog meeloopt op de starterkrans.

\*Ga een heuvel altijd in een rechte lijn omhoog en omlaag. Dit om kantelen van de auto te voorkomen. Bij dwars of diagonaal rijden op een hellend vlak, dien je zowel de bodemgesteldheid als de hellingshoek in de gaten te houden.

\*Korte greppels altijd een beetje diagonaal nemen. Bij te recht heeft de auto de neiging om zijn snuit in de grond te boren. Bij te schuin hangen er twee wielen in de lucht en is de aandrijving weg. Probeer hier tussen te zitten.

\*Bij diagonaal doorslippen, kan de voetrem als sper gebruikt worden.

\*Het is belangrijk te weten wat de maximale doorwaaddiepte van de auto is. Meestal bedraagt dit minder dan een halve meter. Zoek dat eens op in het instructieboekje. Soms dienen er waadpluggen gemonteerd te worden in koppelinghuis en distributiehuis. Sta zo min mogelijk stil in water daar er anders vocht in de cardanassen komt. (tijdens het rijden heerst daar overdruk.)

Rijd met een zekere snelheid door het water, en probeer een boeggolf te vormen. Rijd niet langzamer, maar ook zeker niet sneller dan de boeggolf. Het water kan dan bij de ontsteking komen waardoor de motor afslaat of zelfs in je luchtfilter wat een kostbare waterslag kan veroorzaken.

Het is **ALTIJD** belangrijk om eerst de diepte van het water te controleren. Niet alleen bij sloten en riviertjes, ook te diepe plassen in een route kunnen motorschade veroorzaken!



Het bergen van de auto.

En dan gebeurt het, je zit vast.



probeer eerst achteruit weg te komen.

Door steeds een stukje achteruit te rijden en dan weer vooruit kun je zelf ook een weg banen naar de vrijheid.

Beweeg je stuur heen en weer, de meeste banden hebben op de zijkant nokken zitten die nu meehelpen graven.

Trap de rem iets in of trek de handrem iets aan. (klein beetje.)

Dit zal een eventueel spinnend wiel afremmen. Bij auto's met electronic traction control hoeft dit niet en "denkt" de auto mee.

Zorg dat een eventueel midden dif, dif-locks/limited slip in je assen aan staan.

Je staat met de assen aan de grond, of erger je hangt op je buik.

Lift de auto met de krik of hi-jack en zorg voor stevigheid onder de wielen. Rijplaten zijn mooi, een plank, stenen, takken of je mooie automatten kunnen ook uitkomst bieden.

Zet de auto naast het spoor door je auto voor en achter op te liften met hi-jack en zijdelings te lossen.

Maak gebruik van een tweede auto met sleeplint/kabel of voorzien van een lier.

Lier jezelf met eigen lier los, gebruik als je de lierkabel om een boom vast maakt, ALTIJD een boomlint. Zijn er geen bomen o.i.d. in de buurt, dan wordt het of een grondanker slaan of het reservewiel diep ingraven om de lierkabel omheen te leggen.

Veiligheid bij het bergen van de auto.

\*Neem altijd voldoende veiligheid voor jezelf, je voertuig en anderen in acht bij het bergen van de auto.

\*Zorg eerst voor een goed plan en probeer de consequenties te voorspellen.

\*Zorg dat je deugdelijk materiaal gebruikt. Bij voorkeur een sleepkabel met rek en vastgemaakt aan beide trekogen zodat beide chassisbalken evenredig belast worden.

\*Nooit een kabel of lint spannen als er iemand naast staat.

\*Begin met korte rukjes te trekken en probeer aan te voelen hoeveel kracht nodig is om het voertuig los te slepen.

\*Laat de wielen van het te bergen voertuig langzaam meedraaien. Niet harder dan stationair! Je verneemt vanzelf wanneer je weer grip hebt.



## **Bij het verlaten van het terrein.**

\*Pomp je banden weer op druk, mocht dit niet in het terrein kunnen, doe dit dan bij de eerst gelegenheid. Rijd rustig. Een zachte band rijd je op de weg zo stuk en je auto rijdt bijzonder onstabiel.

Controleer je banden op beschadigingen en diepe insnijdingen door scherpe obstakels als stenen en rotsen. Mochten er echte insnijdingen in de band zitten, dan moet je deze band direct wisselen met de reserveband omdat de beschadigde band bij hoge snelheden kan klappen.

\*Maak nummerplaat en verlichting goed schoon, je gaat weer aan het verkeer deelnemen en oom agent kickt op dit soort zaken.

\*spoel of spuit de radiator goed schoon. Klei en modder worden door de warmte bikkelhard en bakken daardoor de hele radiator dicht, wat warmlopen van de motor zal veroorzaken. Vaak kan alleen een nieuwe radiator weer uitkomst brengen.

\*zorg dat je rondom goed zicht hebt.

\*controleer de remmende werking van de auto. Door vocht willen de remmen wel eens weigeren. Remmen iets laten slepen tijdens het rijden doet het water verdampen.

Je zal zien dat met een beetje basiskennis van het terreinrijden en enige oefening in het terrein, je de kneepjes van het 4x4 rijden zo door hebt.

Voorheen onneembare hindernissen worden kinderspel, of in ieder geval een hoop lol.

Voor eenieder veel 4x4 plezier toegewenst door alle medewerkers van de Recreatieve.

Uw Recreatieve instructieteam, Peter Mastenbroek en Anton Metselaar.



Gevalletje van waterschade?

Foto genomen op een route van de Recreatieve. Ondanks dat er gewaarschuwd werd dat de plas eerst op diepte gecontroleerd moest worden denken sommige mensen altijd nog: die waarschuwing geldt niet voor mij.

Veel plezier namens team Recreatieve