



Ein Tag mit den Rangern von POLARIS

Salz tragen, Hochstandbau, Waldarbeit, Notzeitfütterung, Wildbergung – kein Problem, solange es Forststrassen gibt. Wenn die enden, wird die Jagd manchmal zum Knochenjob.



Von Simon Hausknost

Unaufhaltsames Arbeitstier

Mit kipp- und verlängerbarer Ladefläche, Lastenwinde, Arbeitsscheinwerfer und Frontseilwinde sind Berge- und Transportfahrten mit den Ranger-Modellen in so gut wie jedem Gelände möglich. Ob mit Diesel-Power oder Elektroantrieb, die wendigen UTVs definieren Grenzen völlig neu.

Unter Jägern gibt es wohl wenige, die sich dem speziellen Reiz von Geländefahrzeugen völlig entziehen können. Ein mehr oder weniger hochbeiniges Allradgefährt in naturnaher Farbgebung gehört dazu wie Büchse, Rucksack und Hut. In vielen Revieren käme man ohne Geländewagen wohl ebenfalls zurecht und Allrad oder gar Untersetzung bleiben meist ungenutzt. Aber allein das Gefühl „ich könnte“ beruhigt und rechtfertigt die Anschaffung des teuren Vehikels. Wenn die Topografie faltiger wird und die Höhenschichtlinien immer näher zusammenrücken, steigen meist auch die Anforderungen an das Jagdfahrzeug, vor allem im Winter und bei nasser Witterung. Dann endet das Habitat der SUVs und der Lebensraum von Jimny, Taiga und Co beginnt. In der rauen Landschaft der ernsthaften Offroader strauchelt zwar das Fahrkönnen gelegentlich früher als das Gerät technisch an sein Limit stößt, aber irgendwann ist auch für diese harten Gesellen Schluss. Ab da heißt es gehen und schleppen. Was aber, wenn das Futter zur hochgelegenen Fütterung muss, Werkzeug und Material im unzugänglichsten Revierteil gebraucht werden? Dann gibt es entweder den Hubschrauber – oder UTVs!

Das Utility-Terrain-Vehicle

Die limitierenden Faktoren herkömmlicher Geländefahrzeuge – auch in der kernigen Fraktion – sind im Regelfall Bodenfreiheit, Gewicht, Fahrzeugabmessungen, Bereifung und Wendekreis. Wenn es zu steil, uneben, rutschig und eng wird, reicht schon einer der genannten Faktoren, um die Fuhre zum Stehen zu bringen. Da nützen auch reichlich PS unter der Haube nicht viel. Folglich muss das hier noch einsetzbare Fahrzeug schmal und wendig, leicht, grob bereift und mit unbeirrbarem Vortriebswillen auf allen Rädern ausgestattet sein. Um bei jedem Wetter und auch im Winter damit vernünftig unterwegs sein zu können, wäre eine beheizbare Kabine auch nicht schlecht, und natürlich braucht es eine Ladefläche, auf der zumindest eine Euro-Palette Platz hat. Sie haben ein Bild vor Augen? So ein „Allrad-Golfcart auf Steroiden“ haben Sie doch schon irgendwo gesehen? Auf der diesjährigen Messe Hohe Jagd in Salzburg waren es wieder einmal die Ranger-Modelle von POLARIS, die am Stand der Firma Vonblon viel Aufmerksamkeit der Besucher auf sich zogen. Der Vorarlberger Geländefahrzeug-Spezialist importiert, verkauft und serviciert die ultimativen, in Europa produzierten Offroad-Kraxler seit 30 Jahren, mittlerweile auch mit einer Niederlassung im niederösterreichischen Alpenvorland. Lukas Vonblon erzählte nicht nur interessante Details zu den Fahrzeugen, sondern vereinbarte auch gerne einen Reviertest unter realen Bedingungen.

Arbeitstag im Bergrevier

Pünktlich um 8 Uhr morgens trifft sich die Jägerrunde, um alle Reviereinrichtungen vor Saisonbeginn noch einmal unter die Lupe zu nehmen. Etliche der annähernd

Technische Daten:



POLARIS Ranger Diesel HD EPS

Kubota 3-Zylinder-Dieselmotor, 898 ccm³, flüssigkeitsgeköhlt

4 hydraulische Scheibenbremsen

autom. PVT-Getriebe R/N/L/H, Kardanwelle

Maße (LxBxH) 305 x 158 x 196 cm

Abmessungen Ladefläche (LxBxH) 93,3 x 137,8 x 31,75 cm

Tragkraft Ladefläche 435 kg

Achs-Aufhängung vo./hi. Dual-A-Arms mit Stabilisator, 27,9 cm Federweg

Preis ab € 19.656,- (exkl. MwSt.)



POLARIS Ranger Kinetic (Elektro)

Elektromotor mit 190 Nm Drehmoment und 110 PS (Spitzenleistung)

4 hydraulische Scheibenbremsen, vorne mit doppelt gelagerten Bremssätteln

Lithium-Ionen-Akku mit 29,8 kWh und einer Reichweite von bis zu 130 km (Modell Ultimate)

Fahrzeugabmessung (LxBxH) 305 x 158 x 198 cm

Abmessungen Ladefläche (LxBxH) 93,3 x 137,8 x 31,75 cm

Bodenfreiheit 35,5 cm

Tragkraft Ladefläche 567 kg

Aufhängung vorne Dual A-Arm, 25,4 cm Federweg, hinten Dual A-Arm, Einzelradaufhängung (IRS), 25,4 cm Federweg

Preis ab € 29.105,- (exkl. MwSt.)

vierzig Hochstände und Leitersitze befinden sich an schwer bis gar nicht zufahrbaren Stellen, weshalb das Angebot, zwei Polaris Ranger-Modelle als Lastesel für Ketten-sägen, Hoch-Entaster, Motorsensen und sonstiges Gerät benützen zu dürfen, mehr als gelegen kommt. Vonblon lässt einen schwarzen Diesel-Ranger mit Kubota 3-Zylinder-Aggregat und das Elektro-Spitzenmodell Kinetic in Weiß – beides „Traktoren“ mit 60 km/h-Zulassung – vom Anhänger rollen, und nach kurzer Erklärung und Beladung der Fahrzeuge geht es schon den Berg hinauf.

Wie erwartet, macht sich der 900 cm³-Diesel akustisch ganz schön bemerkbar und vermittelt kernige Arbeitsfreude. Das stufenlose Automatikgetriebe passt die Übersetzung je nach Motordrehzahl per Fliehkraftsteuerung an, die die Anpresskraft auf den Antriebsriemen regelt. Somit sei es lediglich wichtig, bei diesen Getrieben den passenden Fahrmodus zu wählen, um unnötigen Riemen-schlupf und Verschleiß zu vermeiden, stellt Lukas klar. Es stehen grundsätzlich Hinter- und Allradantrieb in den Stufen „High“ und „Low“ zur Verfügung, ein „Turf“-Modus mit geöffnetem Sperrdifferenzial für Straßenfahrten und ein bedarfsgesteuertes Allradsystem, das per Knopfdruck zugeschaltet werden kann. Dieses überwacht die Traktion an den Hinterrädern und sobald hier Schlupf entsteht, wird je nach Bedarf automatisch das Vorderachsgetriebe ein- beziehungsweise ausgekuppelt. Der große Vorteil an diesem System ist die Beibehaltung der Lenkbarkeit sowie des Wenderadius. Die Bergabfahrhilfe ADC (Active Descent Control) verteilt die Motorbremswirkung auf alle vier Räder, was ebenfalls zu Sicherheit und Kontrolle im schweren Gelände beiträgt.

Als wir von der Forststraße endlich auf einen relativ schmalen, ehemaligen Rückeweg abbiegen, steigen Vorfreude und Spannung – der Bereich, wo herkömmlichen Geländefahrzeugen die Kondition und ihren Besitzern der fahrerische und finanzielle Mut abhandenkommt, rückt näher. Immer steiler geht es bergauf, steiniger Untergrund und letzte Schneeflecken im Schatten wechseln einander ab. Es wird Zeit, in den unteretzten „Low“-Modus zu wechseln, um den Antriebsriemen zu schonen. „Aber den Allrad brauchen wir noch nicht“, lässt Lukas Vonblon uns staunen. An einem Schlag etwa fünfzig Meter links taucht ein Hochstand im Bergwald auf, an dem wir einige Leitersprossen ersetzen müssen. Auch die Schussschneise gehört ausgeschnitten, weshalb wir den Ranger abstellen und uns zum Abladen des Werkzeugs bereit machen. „Allrad rein und einfach hinfahren, da schleppen wir nichts zu Fuß“, stellt der Offroad-Fachmann fest und dirigiert uns zwischen engstehenden Bäumen durch Mulden und über Steine und Wurzelwerk.

Keine Spuren im Wald

Das leichte Fahrzeug hinterlässt dabei so gut wie keine Spuren im Waldboden, was das Umweltgewissen erleichtert. In Anbetracht der Vielzahl an Reviereinrichtungen, die noch auf dem Programm stehen, wissen wir das Arbei-



Im Cockpit

Bequeme Sitze, eine gute Heizung, ausreichend Staufächer und perfekte Rundumsicht machen das härteste Gelände zum Vergnügen.

ten direkt von der Ladefläche aus zu schätzen. Je unwegsamer es wird, desto mehr leuchtet der Nutzen dieses Arbeitsgerätes ein – ganz abgesehen von der Freude am Geländefahren. Es ist ein strahlend schöner Tag, weshalb wir mit hochgeklappter Frontscheibe fahren und die glasklare Bergluft genießen.

„Viele Polaris Ranger sind auch bei der Bergrettung im Einsatz, denn mit einem Quad könnten die Retter zwar durchaus zum Verletzten gelangen, diesen aber dann nicht bergen. Deswegen bauen wir auch Spezialaufbauten mit Rettungsmodulen auf der Ladefläche, oft mit Raupenantrieb“, erklärt Lukas Vonblon ein weiteres Einsatzgebiet solcher Fahrzeuge. In einem Teil des Reviers, wo Steilhänge, Felsblöcke und enger Baumbestand uns an der Möglichkeit motorisierter Fortbewegung ernsthaft zweifeln lassen, übernimmt der Experte das Steuer. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass unsere „Schneid“ hier endet, keineswegs aber die Fahrt. Was fotografisch leider kaum wiedergegeben werden kann, sieht in natura spektakulär aus: extreme Schrägfahrten, maximale Verschränkungen der Einzelradaufhängung, zentimetergenaues Manövrieren zwischen Felsen und Wurzelstöcken. Die perfekte Rundumsicht in dem kompakten Fahrzeug ermöglicht im Zusammenspiel mit einem Wendekreis von nur vier Metern, Servolenkung, der Bodenfreiheit von satten 33 Zentimetern und der Fahrzeugbreite von lediglich 159 Zentimetern das Befahren von Passagen, die eigentlich nicht einmal als Wanderweg zu bezeichnen sind.

Spielend reichen die 25 PS des Dreizylinders aus, drei Personen und allerhand Werkzeug und Geräte über Stock und Stein zu transportieren, der Dieselverbrauch lässt sich nach unserem Offroadtag aus einem 20 Liter-Kanister ergänzen. Mit dem Mittagessen naht der Zeitpunkt des Fahrzeugtausches, denn während wir die Qualitäten des Verbrenners getestet haben, war ein zweiter Trupp mit dem elektrisch betriebenen Kinetic unterwegs, der mit umgerechnet 110 Strom-PS und 190 Newtonmeter Drehmoment einiges an Dynamik verspricht.

Leiser Kraftprotz

In Aussehen, Abmessungen und Innenraumgestaltung dem Diesel-Ranger sehr ähnlich, macht jedoch bereits der erste Tritt aufs „Gas“-Pedal klar: Jetzt geht die Post ab! Keine Vibrationen und lautloser Schub aus dem Stand, an den man sich erstmal gewöhnen muss. Mahnt einen die Drehzahl des Kubota-Dieselmotors bei höheren Geschwindigkeiten zur Mäßigung, scheint es hier kein Limit zu geben. Wir brettern die Schotterstraße bergauf und haben das angenehme Gefühl, Tiere und Menschen in dieser herrlichen Landschaft mit unserer Anwesenheit kaum zu behelligen. Eine maximale Reichweite von 72 Kilometern in der Premium-Ausstattung und 130 mit Doppelakku in der Ultimate-Konfiguration machen auch den Strom-Ranger zu einer leistungsstarken Option für heimische Reviere mit Anbindung an ein Stromnetz. Bei mindestens gleich guten Geländeeigenschaften ist vor allem seine Lautlosigkeit ein Pluspunkt, der besonders in Gams- und Rotwildrevieren überzeugen könnte. Der höhere Anschaffungspreis wird von geringen Wartungskosten gemildert, da weder Öl- noch Filterwechsel anfallen und Elektromotoren wenig störungsanfällig sind. Unternehmen profitieren zudem von attraktiven Abschreibungsmöglichkeiten für den elektrischen Traktor. Für die Dieselvariante spricht neben dem geringeren Grundpreis sicher die Tatsache, dass mit ein bis zwei Kanistern Treibstoff auf der Ladefläche sehr lange und unabhängig gefahren werden kann und ein Auftanken innerhalb weniger Minuten erledigt ist.

Fazit

Geländegängigkeit, Funktionen, Verarbeitung und Vielseitigkeit der getesteten Ranger-Modelle sind absolut überzeugend, die schiere Grenzenlosigkeit im unwegsamen Gelände begeistert restlos. Eine mögliche Kaufentscheidung hängt also von ein paar grundsätzlichen Überlegungen ab:

1. Kann/Muss/Will ich die Fähigkeiten eines solchen Fahrzeuges nützen? Was für manche Hüttenwirte, alpine Forstbetriebe oder Inhaber von Gebirgsjagden mit einem klaren „Ja“ zu beantworten ist, mag für andere ein Kampf zwischen „Jein“ und „Will haben“ sein.
2. Was man mit dem UTV erledigen kann, muss man seinem Alltagsfahrzeug nicht zumuten, was eventuell dessen Lebensdauer verlängert und Reparaturkosten spart.
3. Kann/Will/Soll ich mir ein UTV leisten? Vom Einstiegsmodell um rund 13.000 Euro bis zum vollausgestatteten Edel-Ranger jenseits der 40.000er-Marke reicht die Palette bei Polaris. Wer nur selten ganz nach oben muss oder ein UTV erstmal ausprobieren möchte, kann seinen Wunsch-Ranger auch mieten. Infos unter www.vonblon.cc oder bei Lukas Vonblon unter 0676/967 97 87.

