

Jahrestreffen Mercedes Geländewagenclub e. V. 2003

Der Förderverein Verkehrsversuchsanlage e. V. war in der Zeit 19.-22. Juni 2003 Ausrichter vom Jahrestreffen 2003 des Mercedes Geländewagenclub e.V. in Horstwalde. Durchschnittlich waren 90, am Samstag sogar bis zu 110 "G" - wie Geländewagen - zu Gast.

Der "G" wird seit über 20 Jahren bei DaimlerChrysler Graz (Österreich) gebaut. Aus einem spartanischen Geländefahrzeug für die Bundeswehr, dort als "Wolf" bekannt, entstand ein Hi-Tech-Fahrzeug. Der Urversion wurde in den Jahren mehrfach ein "Schafspelz" übergestülpt. Heute kann auf Wunsch extreme Geländegängigkeit gepaart mit dem Komfort einer Oberklasselimosine gekauft werden.

Im Einvernehmen und mit freundlicher Unterstützung der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) und der Bundesforstverwaltung sowie mit Genehmigung der zuständigen Landesforstbehörde konnte den Liebhabern des "G" auf den historischen Kfz-Erprobungsstrecken ein etwa 8 km langer und anspruchsvoller Kurs abgesteckt werden.

Off-Road-Fahrsicherheitstraining, freies Fahren und Geschicklichkeitsprüfungen auf zwei Trial-Kursen gehörten zum Programm in Horstwalde. Wer sein teures Auto nicht an die Grenzen der Belastbarkeit bringen wollte, der konnte im Land Brandenburg im Rahmen einer Orientierungsrallye markante Objekte suchen oder Ausführungen zu einem medizinischen Fernreiseseminar lauschen.

Die Veranstaltung war auch deshalb ein Erfolg, weil durch Umsicht und Rücksichtnahme keine Unfälle eintraten und keine Wild- und Baumschäden zu beklagen waren. Alleine die Streckenführung (Rundkurs, nur eine Kreuzung), festgelegt durch den Vorstand des G-Club, brachte vorsorglich Verkehrssicherheit. Eine nachträgliche Beseitigung der Fahrspuren durch die Geschäftsstelle vom Förderverein ist selbstverständlich. Einige Module, wie "Betonkuppe" sowie "Fester und Loser Geröllhang" waren integriert, sind jedoch hier nicht abgebildet. Insbesondere vor dem "Lösen Geröllhang" mit fußballgroßen Feldsteinen in einer etwa 32 %igen Steigung auf 40 m Länge wurde durch den Clubvorstand gewarnt, denn er ist ein "Alu-Felgenkiller" und beansprucht auch stark die Panzerung der Bodengruppe durch Steinschlag. Deshalb war dieses Modul optional und nicht Bestandteil vom Rundkurs. Hier einige Impressionen aus Horstwalde:

Bei Klick auf die Vorschaubilder werden vergrößerte Darstellungen (1600x1200 Pixel, 72 dpi, 350 – 700 KB) in einem neuen Browserfenster aufgerufen. Eine auf A4-Format optimierte Darstellung dieser Seite kann als PDF-Dokument (6 Seiten, 342 KB) herunter geladen werden.



Angereist wurde auch mit einzelnen M-Klassewagen, einem Unimog und selbst einem Actros-Lastzug mit drei "G" auf der Ladefläche. Ein etwas Gehbehinderter brachte sich diesen besonders geländegängigen "Rolli" mit.



"Hier wache ich!" Herrchen und Frauchen sind offenbar Fans der Wüste: Schanzzeug mit Sandblechen; Wassertank mit Schlauchleitung vom Dachträger herunter geführt.



Trial: Diese verflixte Holzkugel ruht ganz wackelig in der Papphülle und zeigt erbarmungslos eine Stockberührung mit einem Plumbs in den Fangfäden an. Oft war der Fahrfehler noch deutlicher angezeigt – der ganze Stock wurde wegrasiert.



Mehr Schein als Sein! Dieser holländische G-Bigfoot war an Sandhängen und zwischen den Wackersteinen im "Lösen Geröllhang" (hier nicht zu sehen) den Serienfahrzeugen mit normaler Geländebereifung unterlegen.



Wasserdurchfahrt bei 50 cm Füllstand. Die militärischen Versionen vom "G" vertragen bis zu 70 cm Wassertiefe. Beruhigend war für die Fahrer das Wissen um einen festen Betonboden im Trog.



Den Bergegurt benötigte niemand, hier nur eine Einsatzdemonstration. Wenn sich tatsächlich festgefahren wurde, dann nur in extremen Hanglagen mit Tiefsand und da half der Rückwärtsgang.



Die klassischen Module der Off-Road-Strecke: In den Steigungsbahnen (v.l.n.r.) 35 %, 30 %, 25 % und 20 %. Ganz außen, ohne Fahrzeug, die 15 %-Bahn, an diesen Tagen eine normale Straße für den rückfließenden Verkehr.



Schrägfahrt mit dem "G" bis 38 ° kein Problem. Sitzt der Fahrer unten, ist der subjektive Eindruck dramatischer, die Hangneigung wird überschätzt. Umgekehrt, wenn der Fahrer auf der Hangseite, d.h. oben sitzt, würden Fahrzeuge öfter auf die Seite gekippt werden.



Der lose Sandhang mit etwa 45 % Steigung war eine echte Herausforderung. Voraussetzung für ein "Gipfelglück" waren u.a. Geländebereifung mit etwas vermindertem Druck, erster Gang, allen Sperren aktiv (Verteilgetriebe und jeweils in den Achsgetrieben) und natürlich Drehmoment satt, z. B. 400 Nm (2,7 l Diesel, 115 KW/156 PS bei etwa 2200 U/min).



Die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Spenberg sorgten für Sicherstellung. Gott sei Dank hatte es in den Nächten etwas geregnet, so dass die regional typische Waldbrandgefahr gedämpft war. Haupttätigkeit: Streckenbeobachtung und Besetzung vom Waldbrandbeobachtungsturm auch als Funkrelaisstelle.



Auch die Verwindungsbahn sollte mit Respekt angegangen werden. Wird zu weit von der Mitte der Bahn seitlich abgewichen, kann die Amplitude zwischen den gegenläufigen Wellen vom Fahrwerk nicht mehr kompensiert werden.



Das "M" für die M-Klasse steht hier auch für "Mut". Für diese Strecke erscheint das Fahrzeug wenig geeignet.

Die Bodenfreiheit reichte nicht immer und mit stellenweise nur zwei Rädern mit Bodenkontakt fehlte auch öfter die volle Traktion.



Die Verwindungsbahn wurde für Nutzfahrzeuge konzipiert. Diese fahren entsprechend der Radgröße eine äußere Spur. Die gekreuzten Achsen zeigen hier aber bereits bei einer "inneren" Fahrt die enorme Verwindung an.



Bei professionellen Erprobungsfahrten wird auch so gefahren, dass alle Räder gerade noch Bodenkontakt haben.



Fachsimpelei zur Technik war nach Beobachtung des Autors genau so wichtig wie das Fahrtraining selbst. G-Besitzer seien untereinander sehr qualitäts-kritische Geister. Gegenüber Fahrzeugführern fremder Marken würde jedoch unisono behauptet, selbst das beste Auto der Welt zu fahren.



Daniela Baur vor ihrem modifizierten Rallye-G (z. B. Unimog-Achsen, Reifendruck-Regulierung während der Fahrt, einstellbare Hochleistungsstoßdämpfer usw.) wenige Tage vor dem Start zu Berlin – Breslau.



Mit dem Direktmarketing kann nicht früh genug begonnen werden! Wer so klein ist, darf schon mal respektlos auf einem Ausstellungsstück vom Ausrüster Platz nehmen.



Frühstück bis Mitternachtsimbiss: Das Catering übernahmen drei Tage Meister Gebhardt und seine Mitarbeiter aus dem benachbarten Baruth/Mark.

Text und Bilder: Dr. Klaus Urban

Mein besonderer Dank gilt Herrn Heinrich Wangler für die Überlassung des Steuers bei einer Probefahrt über alle Module und seinen wertvollen fahrtechnischen Hinweisen.