



Wo Allradfahrzeuge das Laufen lernen

Ein Unimog der neuesten Generation auf dem „Festen Geröllhang“ von Horstwalde.

Nur auf dem Computer lassen sich neue Fahrzeuge nicht entwickeln. Zeitraffende Erprobung auf Prüfständen und im Fahrversuch sind nach wie vor notwendig. Fahrzeughersteller nutzen die Verkehrs-Versuchsanlage in Horstwalde, welche von einem gemeinnützigen Förderverein instandgehalten und vermarktet wird. Auch der VBIW ist Mitglied des Fördervereins und unterstützt dessen Ziele.

Von Dr. Klaus Urban und Rudolf Miethig

Horstwalde (Baruth/Mark). 1938 hatte hier die Wehrmacht eine bis dahin einmalige Geländeerprobungs-Anlage für Rad- und Kettentechnik in die Sanddünen gesetzt. Geländefahrzeuge konnten so unter reproduzierbaren Bedingungen erprobt werden. Dazu wurden Steigungs- und Verwindungsbahnen, Kletterstufen, diverse Geröllhänge sowie Wasser- und Schlammfahrten eingebaut. Ab 1950 gab es wieder erste Werks-erprobungen von Geländewagen, und von 1957 bis 1990 betrieb die Nationale Volksarmee das Versuchsgelände, wobei auch die Fahrzeugbauer aus Zittau (Robur) und Ludwigsfelde (W50/L60) ihre geländegängigen Fahrzeuge hier erproben durften. Nach der Wiedervereinigung übernahm die Bundesanstalt für Material-

forschung und -prüfung (BAM) das Territorium und errichtete dort ihr Testgelände Technische Sicherheit. In dessen südlichem Teil liegt die besagte Anlage. Der Förderverein der Verkehrs-Versuchsanlage Horstwalde e. V. (FKVV) ist Mieter bei der BAM und vermarktet und unterhält diese zur Freude der Unteren Denkmalschutzbehörde und zum Nutzen von Fahrzeugherstellern sowie deren Zulieferern. Das Denkmal lebt, es dient der Entwicklung von Fahrzeugen. Der Versuchsbetrieb an durchschnittlich 120 bis 150 Tagen sowie Wind und Wetter mit unzähligen Frost-Tau-Zyklen hinterlassen naturgemäß ihre Spuren. Ein Modul der Anlage, der „Feste Geröllhang“ mit bis zu 35 Prozent Steigung, musste saniert werden – denkmalge-

recht. Auf ihm wird das Zusammenspiel im System Reifen-Rad-Welle-Getriebe-Motor untersucht. Und genau hier liegt auch die Ursache für den Sanierungsfall. Durch den sehr rauen und zudem welligen Belag aus Felsbrocken wird das Abrollen der Räder empfindlich gestört. Das Fahrzeug schaukelt, es resultieren starke Lastwechsel an den Rädern. Zudem erfolgen die Versuchsfahrten teilweise mit gesperrtem Differenzial. Dadurch beginnen die Räder beim Auftreffen auf dem festen Untergrund regelrecht zu mahlen. Die Bau-Dokumentation aus 1938 lag nicht vor, so musste der grundsätzliche Aufbau der Fahrbahn ermittelt, die Güte des Vergussbetons bestimmt und das Deckgestein mineralogisch charakterisiert werden. Es stellte sich heraus, dass die Porphyrsteine aus dem Steinbruch von Löbejün (Saalekreis in Sachsen-Anhalt) stammten. Von dort konnte der Förderverein das Material erneut beschaffen. Ende Februar 2016, gleich nach der Frostperiode, wurden die neuen Porphyrbrocken in Beton gesetzt und konnten so noch rechtzeitig vor den ersten Versuchsfahrten abbinden. Eine bisher einmalige Sanierung in der Vereinsgeschichte.

W+M

Foto: Mercedes-Benz Special Trucks