

# Nervenkitzel auf der Steigungsstrecke

Mercedes stellt die neueste Version seines Unimogs auf dem legendären Testgelände in Horstwalde vor

Von Jutta Abromeit

Vorborgen im Wald des Baruther Urstromtals stellt der Autobauer Mercedes auf dem legendären Testgelände Horstwalde sein jüngstes „Universal-Motorgerät“ vor, den Unimog, zugelassen nach EU-Abgas-Norm VI. Neben deutschen Fahrern und Service-Leuten konnten jetzt auch Mercedes-Männer aus Irland, Dänemark, Finnland, Spanien und Großbritannien, das Fahrzeug ausprobieren – es ging über die noch immer weltweit spitzennmäßig steilen Steigungsbahnen, über Schlamm-, Verwringungs- und Geröllstrecke.

Daimler-Sprecher Jürgen Barth gehört zu den Organisatoren der Veranstaltung, die der Autohersteller „Exploring tomorrow“ nennt. Für die Rundkurse teilt er Fahrergruppen ein. Teils heftiger Regen sorgt auf Sand- und Waldböden für zusätzlichen Nervenkitzel. Zur Einweisung gibt er den Männern Sätze mit wie „Asphalt hat Vorfahrt vor Waldwegen“. Doch asphaltiert ist nicht sehr viel auf den kilometerlangen Parcours – halb meterhohe Treppen, gepflasterte Schüttelstrecken, Verwringungsbahn und sandige Anstiege, die manches hochbeinige Fahrzeug fast kippen lassen. Das alles macht das Fahren im neuen Unimog äußerst spannend.

Der 63-jährige Heinz Thiemeyer gehört zu den alten Hasen im Metier, ihn kann kein noch so heulendes Durchdrehen der Reifen, keine noch so heikle Schräglage erschüttern. 43 Jahre war er Servicegebietsleiter für den Unimog, unter anderem in Thailand und Saudiarabien. Zweimal kippte er mit einem Fahrzeug um, „aber es kann nichts passieren“, meint er. Und er sagt mit einer Steilwand aus Sand vor der Nase: „Das Auto kann jeder fahren mit ein bisschen Übung, sonst könnten wir es doch nicht so gut verkaufen.“ Gerade rutscht das tonnen schwere Gefährt unter ihm etliche Meter zurück. Ein dritter, ein vierter Anlauf, dann zieht sich der Allrad über die Kuppe. Thiemeyer schwärmt von dem Gelände: „Solch eine Strecke wie die hier, die findet man fast nirgends. Überall sonst steht doch inzwischen der Naturschutz im Weg.“

Auch sein Kollege Matthias Klenert aus dem Mercedes-Werk in Wörth ist begeistert, auch für ihn ist der hiesige Waldparcours eine Premiere. Neben ihm auf dem Fahrersitz: Christian Laustsen vom Mercedes-Service in Dänemark. Er ist sauer auf einheimische Aufbau-Hersteller: „Dem Unimog fehlt nichts, der ist perfekt, der kann alles. Aber wenn die Anschlüsse nicht passen oder wenn die Aufbauten Korrosionsprobleme kriegen mit dem Salzwas-



Die Steigungsbahnen sind das Herzstück der 1938 gebauten Fahrbahn- und Kraftfahrzeug-Versuchsanlage in Horstwalde und immer wieder beliebt fürs Präsentieren von Fahrzeugen.



Matthias Klenert (l.) von Mercedes in Wörth erklärt dem dänischen Mercedes-Service-Mann Christian Laustsen die neue Unimog-Technik.

ser in unseren Küstenbereichen...“. Doch erstmal zeigt ihm Klenert, wie er im Sand von Horstwalde zwischen Automatik- und Manualbetrieb umschalten muss. „Jetzt mit zwei Sekunden tippen und dann very fast“, sagt er. Ganz langsam ins Wasser, am tiefsten Punkt des langen Beckens beschleunigen. Es klappt, mit einer

riesigen Bugwelle steigt das hochbeinige Fahrzeug aus den Fluten. Der Unimog ist der Erfolgsgeländelaster aus dem Haus Mercedes-Benz. Davon gibt es zwei Grundvarianten: Zum einen die Geräteträger mit großer Frontscheibe, die zu tausenden in Kommunen und Service-Gesellschaften als Schneepflug, Kehrmaschine oder Streu-



Am Ende der Test-Parcours, die im wahrsten Sinne des Wortes über Stock und Stein führt, geht es mit gekonntem Bremsen die Steigungsbahnen hinunter und zurück ins Fahrerlager.

fahrzeug im Einsatz sind. Zum anderen nutzen Feuerwehren, Forstbetriebe, Energieunternehmen, Technisches Hilfswerk oder Militär die hochgeländegängigen Modelle. Letztere in neuester Ausführung sind die, die in Horstwalde präsentiert werden. Der Hersteller wirbt mit branchenüblichem Vokabular für sein neues Produkt:

„Neuer Motorenantrieb erweitert Einsatzmöglichkeiten“, „neue Reifendruck-Regelanlage“, „kürzere Schaltzeiten“ oder „neues Mittelmotorkonzept“. Und es wird mehr Platz im Fahrerhaus angepresen. Was diese Fahrzeug-Reihe jedoch vor allem ausmacht, ist die Geländegängigkeit. Deshalb ist es weltweit unter Extrembedingungen

im Einsatz, ob in Sand- oder Eiswüsten, bei großen Feuern, im Tagebau oder in der Landwirtschaft. Das hat dieses Fahrzeug mit einem in der Region produzierten Lkw gemeinsam, der weltweit ähnlich vielfältig einsetzbar war und ist und ebenfalls in Horstwalde getestet wurde: dem W50 aus Ludwigsfelde.

## Geschichtsträchtige Versuchsanlage

In Horstwalde werden seit den 1920er Jahren Autos getestet

**Horstwalde** – Das Fahrzeugtestgelände in Horstwalde hat eine inzwischen fast 100-jährige Geschichte, stets verbunden mit Fahrzeugentwicklungen. 1917 wurde dort eine Versuchsstelle für Förderbahn- und Kraftwagenbetrieb errichtet.

Bereits 1871 hatte das preußische Kriegsministerium seinen Schießplatz in den Kummersdorfer Forst verlegt. Ende der 1920er Jahre baute man die Kraftfahrversuchsstelle „Verskraft“ in Kummersdorf auf mit Teststrecken, Prüfständen und Werkstätten. Getestet wurden dort Motorräder, Pkws, Lkws, Spezialfahrzeuge und Panzer. Von 1938 bis 1945 wurde das Gelände vergrößert, man bezog die Schlägerberge mit ein, um Voll-, Halbketten- und Allradfahrzeuge zu testen. Zu dieser Zeit entstanden auch die Module, die den Ruf des Testgeländes heute noch ausmachen: die Kletterhindernisse, Watbecken, Verwringungsbahnen und die legen-

dären Steigungsbahnen mit bis zu 65 Prozent Steigung, also 65 Höhenmeter Unterschied auf 100 Metern waagrecht Gelände.

Ab 1949 wurde das Areal als militärisches Fahrschulgelände genutzt. In den Jahren zwischen 1957 und 1989 erfolgte der Ausbau des Geländes für Tests sowohl für die NVA als auch für die Fahrzeugindustrie. Vor allem die vielen Varianten des W50 aus Ludwigsfelde mussten dort im Baruther Urstromtal ihre Feuer- taufe bestehen. Neben Büro- und Verwaltungsge-

bäuden sowie einem Betriebshof mit Werkstatt und einem Ausstellungszentrum wurden Betonflächen für Fahrversuche gebaut. Die Off-Road-Strecken wurden zu einem Fahrpolygon verbunden. Dieser Parcours enthielt Prüfeinrichtungen wie lose und feste Geröllhänge oder eine Schlamm- und eine Wasserdurchfahrt.

1991 wurde das Gelände Bundes Eigentum. Für die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) wurde es zum wichtigsten Freiversuchsgelände Deutschlands.

Damit konnten aufwendige Transporte zwischen Niedersachsen und Berlin eingespart werden, zudem musste die Avus am Grunewald deutlich seltener wegen Versuchssprengungen gesperrt werden.

Der Kreis Teltow-Fläming verfolgte über seine Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft bis 2006 das Ziel, bei Horstwalde die erste firmenunabhängige Fahrbahn-, Kraftfahrzeug- und Verkehrsversuchsanlage (FKVV) Deutschlands zu bauen. Das mit 100 Millionen Euro avisierte Großprojekt sollte auch einen bis 250 km/h ausgelegten Hochgeschwindigkeitsmodul bekommen. Doch das fand letztlich nicht die nötige Resonanz bei Herstellern. Man meinte, in absehbarer Zeit würden Computersimulationen Freilandtests ersetzen. Den Förderverein gleichen Namens gibt es noch immer, er hat seinen Sitz am Fuß der Steigungsbahnen. ja



Die Daten der imposanten Steigungsbahnen.



Spielend meistern die Allradfahrzeuge die Wasserstrecke. FOTOS: ABROMEIT