Wüste Geschichte – Teil 2

Ab in die Wüste! Classic Driver folgte dem Ruf von Mercedes-Benz Offroad und ist mit sechs Geländewagen zum Dünen-Fahrtraining in die Nord-Sahara aufgebrochen. Teil 2 einer Wüsten-Expedition. Fahren und Durchkommen im Tiefsand.

Das ewige Sandmeer rückt näher. Es wird Zeit für erste Instruktionen der Wüstenfahrschule. Unser Guide, Martin Breuninger vom Mercedes-Benz Offroad Team, meldet sich über den Bordfunk: „Kraft und Gefühl sind in den Dünen der Sahara gleichermaßen gefragt. Ausreichend Motorleistung habt ihr unter der Haube. Tatsächlich aber sind Motorkraft und Drehmoment sekundär. Viel wichtiger: Es kommt auf einen feinfühligen Gasfuß und eine vorausschauende Fahrweise an. Wer ein Automatikgetriebe und „Low Range“, also die Geländeuntersetzung an Bord hat, ist gut gewappnet.“

Denn in der Offroad-Stellung stehen im Vergleich zum Straßenbetrieb bei halber Geschwindigkeit die doppelte Kraft zur Verfügung. Und dank des Drehmomentwandlers der Fünfgangautomatik gibt es beim Anfahren nochmals das rund 1,8-fache an Kraft. Und das ist selbst bei einem ML oder G 270 CDI mehr, als die Reifen auf Sand oder im Schlamm übertragen können. Deshalb gilt: Vor Sandpassagen Low Range aktivieren und gefühlvoll im zweiten oder dritten Gang in die Passage rollen. Mit etwas Schwung, vor allen Dingen aber mit viel Traktion, geht es meist problemlos durch Tiefsand und über weiche Dünenkuppen. Was indes gar nicht geht: Im ersten Gang mit Vollgas aus dem Stand drauf los preschen. Dann steht das Ziel des wilden Ritts schon vorher fest: Mit durchdrehenden Reifen geht es auf der Stelle nur noch in Richtung Erdmittelpunkt. Das Erlebnis dieses physikalischen Gesetzes bekommen an diesem Tag im Feinsand alle Expeditonsteilnehmer zu spüren. Zeit für einen Drink. Wir steuern eine aus Palmwedeln gesteckte Behausung an – ein „Café de Dessert“. Hier gibt es frischen Thé de mente oder extra starken und süßen Kaffee.

Etliche Etappen, Dünenkäme und Bergungen später erreichen wir das Ziel unserer Tour: die Oase Ksar Ghilane mit unserem Hotel Pansea. Das bietet gegenüber dem Dar Cherait ein absolutes Kontrastprogramm. Statt einem Zimmer hat jeder Gast hier sein eigenes Zelt – das aber mit einigem Komfort: Es gibt je Zelt ein Badezimmer mit warmem Wasser aus der Leitung und elektrischem Licht. Außerdem kann das in Leinen geschlagene Zimmer beheizt werden. Das ist auch dringend erforderlich, denn während es in der Winterzeit tagsüber bis zu 20 Grad warm wird, gehen die Temperaturen nach Sonnenuntergang rapide zurück. Der Atem kondensiert, das Thermometer zeigt knapp über Null Grad. Am Himmel leuchten die Sterne. Heller als man es von Europa her kennt. Die Nacht ist kalt und klar. Nach dem Abendessen steige ich dennoch auf den steinernen Aussichtsturm inmitten der Hotelanlage. Ein seichter kalter Wind zieht über die Palmendächer. Ich schmecke feinen Sand zwischen den Zähnen. Eine Schleiereule fliegt lautlos herüber. Vom Haupthaus dringen letzte Stimmenfetzen durch die Nacht. Was wird der nächste Tag bringen?

Um 6.30 Uhr einen bilderbuchreifen Sonnenaufgang und dann ein richtig gutes Frühstück. Mit frisch gebrühtem Kaffee. Tiefschwarz und heiß. Herrlich. „An den nächsten beiden Tagen geht es nur ums Dünenfahren. Wir werden dabei die Autos tauschen, so dass jeder einmal jedes Fahrzeug und damit die unterschiedlichen Allradsysteme ausprobieren kann“, verspricht Martin Breuninger zum Auftakt. Langsam rollen wir aus der Oase in die freie Fläche. Schon hinter dem ersten Dünenfeld wartet eine Passage, die es in sich hat. Butterweicher Sand, der steil geschichtet zu einem Zwischenplateau führt. Dahinter eine weitere Steigung und eine gut zehn Meter tiefe Abfahrt zurück zum Fuß der Düne. Vorweg gibt Instruktor Martin die wichtigsten Anweisungen über Funk: „Denkt daran, niemals in den Dünen mit dem Fahrzeug zu springen – die Räder gehören stets auf den Boden. Vor allem, wenn es wie hier nach einer Sandkuppe viele Meter steil bergab geht. Geländewagen mit Frontmotor gehen bei Nichtbeachtung in eine ballistische Flugbahn über, prallen mit dem Bug auf und überschlagen sich in der Regel vorwärts; für alle Beteiligten und das betroffene Fahrzeug äußerst unschön.“

Und noch ein Tipp vom Profi: „Jede Düne vor dem Überfahren möglichst zu Fuß abgehen. Nur so kann man sicher wissen, was einen auf der anderen Seite erwartet. Denn die Zeit zum Reagieren ist im fahrenden Auto meist nur sehr kurz.“ Doch die wichtigste Aufgabe kommt erst noch: Die richtige Spur zu finden. Sind vorhandene Trassen tragfähig, kann man diese nutzen, um die Natur zu schonen und zusätzliche Fahrspuren im unberührten Sand zu vermeiden. Fehlen die tragfähigen Trassen, sollte man sich auf Spuren im tiefen Sand nicht verlassen. Denn wo bereits ein Fahrzeug fuhr, ist die dünne, von der nächtlichen Luftfeuchtigkeit verdichtete Oberfläche aufgebrochen und der darunter liegende Sand meist besonders tückisch.

Die nächste Lektion. Es klingt seltsam, aber Auffahrunfälle sind in der Wüste keine Seltenheit. „Wenigstens dann, wenn man in der Kolonne unterwegs ist und den Abstand unterschreitet, der immer ein oder zwei Dünen betragen sollte“, klärt unser Instruktor auf. Daher gilt: „Sind die Dünen hoch und uneinsichtig, sollte ein Beifahrer stets auf der Düne stehen bleiben und dem nachfolgenden Fahrer signalisieren, ob die Strecke frei von anderen Fahrzeugen ist. Gelegentlich sitzen nämlich vorausfahrende Autos in den Dünenabfahrten fest, insbesondere dann, wenn das erste Fahrzeug an der Spitze einer Kolonne schon wieder mit der nächsten Steigung kämpft. In solchen Situationen kommt es hinten schnell zum Stau. Und Stauende sind gefährlich. Das ist in der Sahara nicht anders.“

Der nächste Dünenkamm wartet. Schnell kommt das Kommando: „Ist der Hang gemeistert, runter vom Gas! Dadurch wird der Schwung genutzt und ein zu schnelles Überfahren vermieden. Keine Bange, das Auto kommt dennoch drüber“ beruhigt Martin die Besatzung des ML, der nur so heran zu fliegen scheint. „Bitte dran denken: Ihr seid kein Flugzeug!“ kommentiert er trocken den Parforce-Ritt.

Wer oben ist, will irgendwann auch wieder herunter. Und das möglichst ohne Schaden oder Überschlag. Diesmal kommen die Anweisungen von Co-Instruktor Charly: „Ein steiler Sandhang beziehungsweise eine Düne werden immer in der Falllinie und in „Low Range“ befahren. Der dritte – im Falle von extremen Gefällestrecken – der zweite Gang sind dafür meist die beste Wahl. Bitte im Gefälle stets so langsam fahren wie eben möglich. Optimal ist es, wenn das Auto gerade eben so über die Kuppe rutscht und man kurz anhalten kann, um sich den optimalen Weg für die Abfahrt in Ruhe suchen zu können.“ Fatal ist es hingegen auch nur in einer leichten Steigung zu halten. Die Schwerkraft ist dann kaum noch zu überwinden, der

Wagen gräbt sich enorm schnell ein. Nur der Weg zurück hilft aus dem Dilemma. Bitter, wenn man eine lange Passage bis kurz vor die Kuppe fehlerfrei gemeistert hat.

Eine Pflichtübung nicht nur für Mutige: Droht bergab das Heck des Fahrzeugs auszubrechen, gibt es nur eine Maßnahme aus der Misere – Beschleunigen! Andernfalls kann die Schräglage zu groß werden, so dass sich das Fahrzeug seitlich überschlägt. „Beherzt aufs Gas treten. Und danach sofort versuchen, das Auto wieder einzufangen. Dabei die Bremswirkung des weichen Sandes nutzen“ rät Martin. Im Prinzip also alles ganz einfach und letztlich reine Physik. Genauso wie die Sache mit dem Schüttwinkel von Sand – der verbietet nämlich ein Wenden im Hang. „Die steile Seite einer Düne hat ein maximales Gefälle von 38,5 Grad. Sicher zu fahren sind Schräglagen aber nur bis etwa 30 Grad. ML oder G kippen zwar erst bei 40 Grad – aber dieser statistische Wert ist im extremen Fahrbetrieb beim seitlichen Rutschen oder Einsinken in den weichen Untergrund schneller erreicht, als dem Fahrer lieb sein kann“, informiert Charly. Zudem hängt der Kippwinkel auch von der Art und Größe der Bereifung ab – genauso wie vom Schwerpunkt, der sich durch die Zuladung und vor allem durch Dachlasten ändert.

Die verschiedenen Geländewagen zeigen nach zwei Tagen Dünenfahren in der Sahara unterschiedliche Gesichter. Zunächst der große Mercedes-GL: Er ist das Wüstenschiff. Mit bulliger Kraft und enormer Bodenfreiheit kommt er nahezu überall durch. Dann der Mercedes-ML: Er liebt die sanfte Tour und präsentiert sich als Alleskönner. Er meistert lange Verbindungsstrecken genauso wie haarige Dünensektionen mit Gelassenheit und Sicherheit, verlangt vom Fahrer im extremen Tiefsand jedoch eine vorausschauende Fahrweise. Der klassische G hingegen verzeiht sogar Fahrfehler. Er ist für mich einmal mehr das Urgestein, ein Dinosaurier, der sich mit ungeheurer Kraft und dem Einsatz dreier Sperren nahezu in jeder noch so ausweglosen Situation selbst am Schopf aus dem sandigen Schlammassel zieht. Der Veteran hat in der Sahara seinen Kultstatus einmal mehr verteidigt. Die große Überraschung: der kompakte GLK. Mit dem 320er Motor ist er agil und wendig wie eine Wüstenspringmaus. „Servus, Sahara – Salam Aleikum Alltag!“ Nach einer Woche Tunesien bringe ich reichlich Erfahrungen und Sahara-Sand in meinen Stiefeln mit zurück nach Deutschland.

Wüste Geschichte – Teil 1:
Ab in die Wüste! Classic Driver folgte dem Ruf von Mercedes-Benz Offroad und ist mit sechs Geländewagen zum Dünen-Fahrtraining in die Nord-Sahara aufgebrochen. Ein im Vergleich zum kontinentalen grauen und verschneiten Dezember ungewöhnliches Kontrastprogramm: Sand, Sand, Sand
...zum Artikel

Text & Fotos: Mathias Paulokat

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/w%C3%BCste-geschichte-%E2%80%93-teil-2
© Classic Driver. All rights reserved.