

3600 Kilometer, zwei Zeitzonen und extra viel Sand

Libyen, Pyrenäen, zuletzt Tunesien – seit 20 Jahren bewegen die Mitglieder des G-Club Aachen ihre Geländewagen abseits der Straßen in Europa und Nordafrika

VON THOMAS VOGEL

Aachen/Sahara. Das G ist der stabilste Buchstabe von allen. Davon ist Ralf Woopen fest überzeugt. Er muss es sein, denn viel hängt von ihm und dem Mercedes „G“ ab. Woopen ist der einzige Berufs-Mechaniker in einem Team, das sich über Wochen Kilometer für Kilometer mit seinen Fahrzeugen durch den Wüstensand der Sahara frisst. Sterben die G's, schwebt auch das Team in Gefahr. Weil Woopen G-verrückt ist, ist Woopen im G-Club. Und das ist gut so. Denn sollte es unterwegs in Tunesien zum Ernstfall kommen, schraubt er nicht mit zwei, sondern mit vielen Händen an den Autos. Gelegenheiten, dass zu beweisen, sollten kommen.

„Die Hinfahrt war katastrophal.“ Der Dachdeckermeister und G-Club-Mitglied Jörg Steiner schüttelt den Kopf. Der Gotthard-Pass wegen Schnee gesperrt, auf der Autobahn ellenlanger Stau – und zur Krönung platzt einem der acht mitgereisten G's kurz hinter der italienischen Grenze eine Bremsleitung. „Dann eruiert du die Möglichkeiten, die du hast. Und die sind begrenzt“, stellt Ralf Woopen fest. In solchen Momenten ist Schmerzfreiheit angesagt. Die Männer schneiden kurzerhand ein Stück Bremsleitung heraus und bauen mit dem zweiten Stück aus einem anderen Wagen einen Blindstopfen. Nicht, um die Hinterradbremse wieder in Gang zu setzen, sondern um sie lahmzulegen. „Das ist aber kein Himmelfahrtskommando. Der Allrad bremsst hinten automatisch mit“, beruhigt Ralf.

Das Gerät ist ein Spielzeug für große Jungs und Mädels, die gerne im Dreck spielen. Und mehr: All-

Fähre beladen ist, sagt Willi. Hier und da falle eben schon mal ein Kühlschränk herunter.

Seit 20 Jahren existiert der Aachener G-Club mittlerweile. Eine feste Satzung gibt es nicht, Posten sind nicht zu verteilen. Dennoch bewegen die Mitglieder ihre Autos regelmäßig gemeinsam im Gelände. Ohne großartig vorwärts zu kommen, zumindest bei ihren Wüstenreisen. „Im Sand machst du, wenn's gut läuft, 30 Kilometer am Tag. Das können aber gerne auch nur sechs Kilometer sein“, erklärt Jörg Steiner. „Der Sand ist teilweise so weich, dass Du richtig mit Knallgas fahren musst, um über eine Düne zu kommen.“

Wenn es dunkel und kalt wird in der Sahara, verkriechen sich die Männer auf ihre Autodächer. Im darauf montierten Aufklapp-Zelt liegt der Abenteurer weich und

„Im Sand machst du, wenn's gut läuft, 30 Kilometer am Tag.“

JÖRG STEINER
G-CLUB AACHEN

VIDEO

Der harte Kern des G-Club Aachen, etwa 20 Leute, haben ihre Autos ein paar Wochen vor dem Tunesien-Trip in einem Steinbruch bei Krauthausen warmgefahren. Beim Trial – Geschicklichkeitsfahrten im Gelände als Wettbewerb – haben sie das Jubiläum, zwei Jahrzehnte Gemeinschaft, gefeiert.



Video im Internet:
www.az-web.de
www.an-online.de

tagsfahrzeug, Lastesel, Kranken-transport- und Rettungswagen. Einsatzleitwagen, Funkstreifenwagen, Militärfahrzeug und nicht zuletzt Prestige-Objekt. „G“, so hat Mercedes seine kompromisslosesten Geländewagen getauft. Ihre Wiege liegt abseits der Straße. Und obwohl der „G“ die Kinderstube längst verlassen hat – seit 1979 wird er fast unverändert gebaut – wühlt er sich noch immer scheinbar spielend durch schweres Gelände.

In Genua verschwindet der Tross im Bauch einer großen Fähre. Eine Prozedur, bei der automobilen Kulturen aufeinanderprallen und die Club-Veteran Willi in seinen 25 Jahren Afrika-Erfahrung gut kennengelernt hat. „Da versuchen Leute mit Autos in die Fähre zu kommen – Kühlschränke, Fahrräder, Mofas, alles draufgeschmalt, ohne Dachträger.“ Um 17 Uhr soll das Schiff ablegen, meistens aber wird es 21 Uhr, bis die

warm, dank einer richtigen Matratze. Die Alternative, ein kleines Zelt am Boden, bietet weit weniger Komfort und Schutz vor Schlangen oder Skorpionen etwa. Die größte Gefahr in gewissen Regionen aber geht von Menschen aus. Eine Spazierfahrt ist in entlegenen Ecken Nordafrikas nicht zu erwarten. Die Männer passieren eine Stelle, an der am gleichen Tag sechs Polizisten von Aufständischen erschossen wurden. Das Nachtlager schlagen sie nur in Senken zwischen Dünen auf – um nicht von Weitem bereits sichtbar zu sein. Die Gefahr, entführt zu werden, ist in Teilen des Landes durchaus real. Für das Hinterland besteht eine Reisewarnung. In bestimmte Zonen darf man nur mit Führer hinein, in andere überhaupt nicht.

Solide, nicht billig

Sich auf die Fahrzeuge verlassen zu können, ist in einer solchen Umgebung essenziell. Und der G ist nach Meinung der Clubmitglieder dafür prädestiniert. In der Offroadszene hat er viele Fans, die nicht selten zahlungskräftig sind. Unabdingbar, sofern es ein neues Modell sein soll. Die Preise starten bei gut 50 000 Euro. Zum Vergleich: Ein Landrover Defender, ebenfalls gefragter Geländewagen-Klassiker, kostet in der Grundversion etwas mehr als die Hälfte eines Basis-G. „Aber“, interveniert Jörg Steiner, „eine Steckachse zum Beispiel hat beim G einen Durchmesser von 36 Millimeter. Die eines Landrover kommt gerade mal auf gut die Hälfte.“ Ein Pfund, mit dem sich in der Wüste, abseits der Zivilisation, hervorragend wuchern lässt, wie das Beispiel einer holländischen Offroadgruppe zeigt. Die hatten die G-Fahrer auf der Fähre nach Afrika kennengelernt. Mit einem Subaru und zwei Landrover Defendern wollten sie die Wüste bezwingen. Beim Wiedersehen auf der Rückfahrt haben die Deutschen vom Erfolg der Niederländer gehört: Der Subaru ist trotz Allrad keine Düne hochgekommen. Einer der Landrover steht jetzt noch in Tunesien. Er hatte am



Die Karawane zieht weiter, die Gs halten durch: Zumindest die meisten kommen ohne Blessuren über die Dünen. Von Pannen bleibt die Truppe aber nicht verschont. Bei Reparaturen in der Wüste ist Geschick und Improvisationstalent gefragt. Fotos: G-Club Aachen (3), Thomas Vogel (1)

ersten Tag in der Wüste schon schlapp gemacht.

Die optimalen Wüsten-Gs sind nicht die jungen Baujahre, sondern Autos aus den 80er und 90er Jahren. Dort sind noch Motoren mit einfacherer Elektronik verbaut, die Wagen sind in der Wüste eher wieder flottzukriegen. Ab 4000 Euro finden sich Fahrzeuge, mit denen man im G-Club Aachen mitmachen kann. „Die sollten noch Geländereifen bekommen, längere Federn für mehr Bodenfrei-

heit, und dann kann man fahren“, sagt Clubmember Norbert. Natürlich sind aber auch die Wüsten-G's nicht frei von Schwachstellen.

Einer der Wagen steht. Er hat mitten in der Wüste den kompletten Auspuff verloren. Und wieder: Schmerzfreiheit. Ralf Woopen greift sich, was er findet. Das Auto muss fahren. Sein Flickzeug erinnert an die Fernsehserie Mc Gyver: Draht, Lochband, Schlauchschelle, Hering und ein Stück Federstahl vom Zelt. „Mit einer Akkubohrmaschine habe ich ein Loch in den Auspuff gebohrt, den Federstahl durchgezogen und ihn mit dem Rest fixiert“, erklärt Ralf. Es hat gehalten, den kompletten Trip über. Frauen sind bei den Reisen in die Wüste unterrepräsentiert. „Zu viel Zeit im Sand“, sagt Heike Woopen. Die nächste Tour im März geht nach Marokko. Da werden die Frauen

mitfahren, weil weniger Wüste auf dem Programm steht. Heike besitzt selbst einen G. „Dicke Bertha“ ist sein – oder besser gesagt ihr Name. Im Club weiß jeder, wer gemeint ist, wenn der Name fällt. Genau wie bei „Heinrich“, dem Wagen ihres Mannes Ralf. 2003 hat Ralf ihn entdeckt und sich gleich verliebt. Trotz seines Zustandes: „Der sah aus, der arme Kerl. Das Stoffdach war kaputt und der Innenraum voll Wasser gelaufen.“ Er war auf dem Schrottplatz im Einsatz, wurde genutzt, um Autowracks hin- und her zu schieben. „Dementsprechend wurde nicht pfleglich damit umgegangen.“ Der gelernte Mechaniker hat „Heinrich“ komplett auseinandergenommen und renoviert. Ein halbes Jahr hat ihn die Aktion gekostet.

Und das für einen Wagen, dessen Alltagswert relativ ist. „Rein von der Wirtschaftlichkeit betrachtet ist so ein Wagen völliger

Schwachsinn. Das ist eine vier-eckige Kiste mit einem Windwiderstand wie eine Ikea-Küche“, erklärt Ralf. Auf der Straße sind die kleineren Motorvarianten behäbig. Aber: man sitzt höher und überblickt alles.

Die Sahara-Expedition des Aachener G-Club endet um zwei Uhr in der Nacht, als nach 14 Tagen wieder Heimatasphalt unter den grobstolligen Laufflächen der Reifen vorbeizieht. Die Rückreise hat lange gedauert, ist aber ohne Zwischenfälle verlaufen. In allen Ritten hängt noch feiner Sand. Einige Gs werden nun Wochen oder sogar Monate kaum bewegt werden. Ihre Besitzer steigen in Alltagsautos um. Andere Wüstenfahrer werfen sich mit ihren Geländewagen direkt wieder in den Berufsverkehr. Spätestens im März aber wird sich der G-Club Aachen wieder versammeln, um das Abenteuer Marokko in Angriff zu nehmen.

GEHÖRT ZUSAMMEN



► Ohne funktionstüchtige Navigationstechnik ist der Wüste kaum zu entkommen.



► Heike und Ralf Woopen mit ihren Mercedes G „Dicke Bertha“ aus 1998 (l.) und „Heinrich“, aus 1986.

