

# Hellgeth . . . . .

# geht wie Hölle



Schaltzentrale: Neben den Rallye-typischen Instrumenten (Tripmaster & Co.) dominiert der Bildschirm des bordeigenen Rechenzentrums das Armaturenbrett. Hier laufen alle Infos zusammen – und von hier aus kann jede Menge verstellt werden.



**Die Sensation war perfekt: Ein Truck schlägt bei der Rallye Dresden–Breslau alle. Dieser Unimog ist eine reinrassige Renn-Rakete unter dem biedereren Blech des Gaggenauer Alleskönners. Ein Renn-Wolf im Kommunal-Schafspelz. Wir haben dem Hellgeth-Hammer mal unters Blech geschaut.**

Das graue Krabbeltier brabbelt im sechsten Gang untertourig durch den Steinbruch im Thüringer Wald. Das Gaspedal tiefer gedrückt, reagiert der Unimog für einen kurzen Moment unwillig. Doch bei knapp 1.000 Touren gibt es einen gewaltigen Tritt ins Kreuz, presst mich noch enger in die ohnehin sehr knapp bemessene Sitzschale. Gerade hat der erste der beiden Turbolader zugebissen. Jetzt kennt die Fuhrer nur noch eine Richtung: vorwärts. Der Schub ist gewaltig. Ansatzlos schaltet der zweite Lader zu. Waaaahnsinn! Jürgen Hellgeth grinst mich vom für ihn ungewohnten Beifahrersitz aus an. Üblicherweise hockt er hier hinterm Volant des hochbeinigen

Spitzenathleten. Der Einladung der Hellgeth-Brüder zu einem Besuch samt Probefahrt hierher ins bayerisch-thüringische Grenzgebiet bin ich mit feuchten Handflächen gefolgt. Wie viele Rallyefans jetzt wohl gerne mit mir tauschen würden?

Ich will das Geheimnis dieses Siegertyps mit der unscheinbaren mausgrauen Lackierung lüften. Kommt der markante Pfeifton wirklich vom Lader? Oder doch von einer Gasturbine, die manch erstaunter Beobachter (und Hörer) an der Rallyestrecke unter den seltsamen orangefarbenen Ansaugstutzen vermutet? Die Frage nach der Leistung des 5,9-Liter-Sechszylinderdiesels bleibt unbeantwortet. „Keine Ahnung, wirklich. Wir waren mit dem Ding noch nicht auf dem Leistungsprüfstand“, so Jürgen

Hellgeth. Wir einigen uns auf eine Leistungsangabe à la Rolls Royce: völlig ausreichend!

Das Krafterz auf Basis eines OM 366 LA ist weit nach hinten gerutscht. Mittelmotoranordnung. Im frei gewordenen Motorraum stapeln sich diverse Kühler: für Ladeluft, Motorkühlmittel, Hydrauliköl, Stoßdämpfer-Wasser ... Die komplexe Kühlanlage arbeitet hydrostatisch mit bedarfsgeregelter Lüfterdrehzahl und einer vom Motor über Elastikwelle angetriebenen Verstellpumpe. Die Fördermenge wird thermostatisch geregelt. Zusätzlich wird der Motor durch einen weit öffnenden Tunnel unter dem Fahrerhaus noch direkt vom Fahrtwind angeströmt. Hinter der Kabine mit innen liegendem Käfig und GFK-Türen samt Macrolon-Scheiben gibt das entfernte Seitenblech den Blick auf jede Menge

Temperaturen mittels Sensoren – Technik zum Zungeschnalzen! Die Verarbeitung dieser Daten und damit die Regelung der Lader und der Einspritzmenge geschieht voll elektronisch. Die Sensorik sitzt in einer spritzwasser- und staubdichten Klarsichtbox. Ein weiterer fetter Kühler sorgt in der Schaltbox für angenehmes Klima. Die Hellgeths haben dazu ein Getriebe des Typs UG 3/65 mit acht Gängen verstärkt und eben mit dieser zusätzlichen Kühlung versehen. Eine Sintermetall-Spezialkupplung mit Leistungsaufnahme bis zu 1.700 Nm Drehmoment entlässt die Pferde auf die Rennbahn. Damit aus dem gestreckten Galopp keine unkontrollierten Rodeo-Bocksprünge werden, haben sich Jürgen und Andreas Hellgeth ein weiteres technisches Leckerli einfallen lassen: ein Sahn-Fahrwerk mit eigen-entwickelten Schraubenfedern, vergrößerten Federwegen und hydraulischen Endanschlägen. Stoßdämpfer ebenfalls aus der hauseigenen Entwicklungsabteilung mit externem Ausgleichsbehälter, in Zug- und Druckstufe (High und Low Speed) separat ver-

Flugshow: 1.700 Newtonmeter sorgen für mächtig Dampf! Spitze in der Breslau-Übersetzung bei 140 km/h.

Luft-Nummern: Reifen auf geschraubten Felgen mit Notlaufsystem, Kühler-Batterie unter der Haube und Lufttutze für Ansaugluft – auf der rechten Seite übrigens nur als Dummy.



stellbar und mit einem separaten Kreislauf einzeln wassergekühlt.

Die schwarzen Gummi-Mark-Branden Michelin im Format 405/70R20 XM 47 werden durch geschraubte, teilbare Hutchinson-Aluminiumfelgen fixiert. Die Räder sind mit dem Notlaufsystem mit Bead Lock ausgerüstet, einem Spreizring innerhalb der Felge, der das Abspringen bei niedrigen Drücken verhindert. Selbstverständlich ist eine elektronisch geregelte Reifendruckregelanlage verbaut. Bei ihr können voreingestellte Drücke per Tastendruck während der Fahrt eingeregelt werden.

So viel Elektronik? Wo ist das Herzstück? Die Schaltzentrale?

Die sitzt, optisch erkennbar in Form eines großen ifm-Monitors, mittig im Armaturenräger. Und wenn wir schon beim Verstellen sind: Hier befinden sich neben Armaturen zur elektronischen Überwachung von sicherheitsrelevanten Parametern und Temperaturen verschiedener Aggregate auch die Knöpfe für die Verstellung der Bremsbalance.

Die benötige ich nicht, als ich – inzwischen mit etwas mehr Mut unterwegs – die 4,6 Tonnen auf Basis des Unimog 437/435 über alle vier Räder driften lasse. Absolut gutmütig ist das Fahrverhalten. Auch bei Luftsprüngen, wenn das

zeugen. Unser Rallye-Mog ist ein Sonder-Kfz, ein rollender Versuchsträger und deshalb zugelassen.“ Und der geht, wie der Name schon sagt, wie Hölle. Ein echter Hellgeth!

Fahrwerk Sekundenbruchteile nach der Landung wieder für konstante Bodenhaftung sorgt. Mir brennt noch eine Frage auf der Zunge: Wie bekommt ein solches Fahrzeug eine Straßenzulassung? Andreas Hellgeth klärt mich auf: „Wir sind ein anerkannter Betrieb für den Bau von Spezialfahr-

zeugen. Unser Rallye-Mog ist ein Sonder-Kfz, ein rollender Versuchsträger und deshalb zugelassen.“ Und der geht, wie der Name schon sagt, wie Hölle. Ein echter Hellgeth!



Pump me up: Das ist doch keine Mercedes-Einspritzpumpe! Nein, die am Hellgeth-Mog kommt von MAN und ist natürlich „überarbeitet“. Verstärkt: die Dämpfer-Aufnahmen (li.).



Kraftzentrale: Hinter den Luftkesseln und den beiden Intercoolern verstecken sich die Turbos, im Schaukasten die Sensorik für die Verstellelektronik. Rechts daneben ein weiterer Kühler für die wassergekühlte Dämpfung.



Luft-Wasser-Wärmetauschern, Erfassung der Laderdrehzahlen, Ladedrucke, Abgasdrücke und Abgas-