

auto
motor
-sport

MAGAZIN



Kommando Hockenheim

Welche Autos die Sondereinheit GSG 9 einsetzt und wie die Fahrer ausgebildet werden.

Von Uwe Brodbeck

Wenn die Meute mit den schweren Wagen bei Nacht und Nebel auf verschlammten Pfaden durch die Wälder um Bonn tobt oder eine nächtliche Dienstfahrt mit mehreren Autos von Bonn nach Hamburg in knapp zwei Stunden und 30 Minuten absolviert wird, dann hält ein Schwabe aus Stuttgart – symbolisch gesehen – seine schützende Hand über die schnelle Truppe. Und der Anführer der Wilde Reiter GmbH sagt es klipp und klar: „Wir haben es Herrn Guido Moch zu verdanken, daß seit Bestehen der GSG 9 noch kein schwerer Unfall passiert ist.“

Wer da so lobend über den Leiter der Wagenerprobung bei Daimler-Benz spricht,



Legen viel Wert auf gutes Autofahren: GSG 9-Gründer Ulrich Wegener (rechts) und GSG 9-Chef Uwe Dee. In voller Aktion: ein GSG 9-Team bei Trainingsfahrten

heißt Ulrich Wegener, ist 53 Jahre alt und Kommandeur des 3600 Mann starken Bundesgrenzschutz-Kommandos West mit Sitz in Bonn.

Mochs Fahrschüler allerdings rekrutieren sich nicht aus jenem umfangreichen Kader. Wer nach den Anweisungen des Herrn Moch vorzugsweise im Hockenheimer Motodrom sein fahrerisches Können zu perfektionieren versucht, kommt ausschließlich von der Spezialeinheit GSG 9, die seit der spektakulären Befreiung der von Ter-

Fotos: Schulze-Vorberg

Spezialeinheit GSG 9

roristen gekaperten Lufthansa-Maschine im afrikanischen Mogadischu einen gewissen Bekanntheitsgrad genießt.

Jene inzwischen 200 Mann starke Truppe (GSG steht für Grenzschutzgruppe, die 9 ist schlicht die Weiternumerierung des damals acht Gruppen umfassenden Grenzschutz-Kommandos) kann nicht nur auf ein umfangreiches Waffenarsenal sowie auf ein ausgetüfteltes Zubehör-Sortiment zurückgreifen. Den GSG 9-Jungs mit dem Revolver im Halfter steht auch eine Mercedes-Flotte zur Verfügung.

„Wir haben Herrn Moch immer wieder erklärt, welche besonderen Aufgaben zu bewältigen sind und wie die Einsätze in der rauen Wirklichkeit ablaufen könnten. Er hat im Laufe der Jahre ein ganz auf die GSG 9 zugeschnittenes Trainingsprogramm entwickelt“, erzählt Mercedes 280 TE-Besitzer Ulrich Wegener und nennt die Verbindung zwischen Bonn und Stuttgart eine „wirklich gute Ehe“.

Kein Wunder: Seit 1974 bereits ist Moch als GSG 9-Fahrlehrer tätig, und auch die Personenwagen-Flotte im GSG 9-Hauptquartier in St. Augustin bei Bonn trägt mit einer BMW-Ausnahme den Stern auf dem Kühler.

Früher war dies anders. Als nach dem Überfall arabischer Terroristen auf die israelische Olympia-Mannschaft in München der damalige Bundesinnenminister Genscher seinem Verbindungsoffizier Wegener den Auftrag erteilte, eine notfalls auch mit unkonventionellen Mitteln arbeitende Spezialeinheit für solche Fälle zu gründen, standen der frischgebakkenen GSG 9 lediglich einige altersschwache Volkswagen zur Verfügung.

Da das recht mäßige Temperament der Wolfsburger Autos nicht gerade in Einklang mit

dem Auftrag der Truppe stand, im Notfall möglichst rasch ein bestimmtes Ziel zu erreichen, wurde der Wagenpool schließlich um mehrere Mercedes-Modelle vom Typ 280 SE angereichert. Inzwischen sind es 16 Autos, die meisten davon stammen aus neuerer S-Klasse-Produktion, einige bis zu zehn Jahre alte Exemplare gehen derzeit ihrer Pensionierung entgegen und werden durch neue Modelle ersetzt.

An Temperament fehlt es freilich immer noch. Die ab Werk mit Zusatzfedern bestückten Autos müssen im Einsatz fünf reichhaltig ausgerüstete GSG 9-Kämpfer aufnehmen, und entsprechend mühsam beschleunigen die voll beladenen Automatik-Versionen. So käme Wegener und seinem Nachfolger Uwe Dee, der seit dem steilen Karrieresprung des früheren Oberst Wegener im Ja-

nuar 1980 die Eliteeinheit leitete, die fünf Liter große Spitzenversion 500 SE gerade recht. Zum Leidwesen der GSG 9-Leute denkt man im Bundesfinanzministerium in dieser Beziehung ganz anders.

Die mäßige Leistung in Verbindung mit der hohen Zuladung ist allerdings der einzige Punkt, den der 1981 zum General beförderte Wegener an den schwäbischen Produkten zu kritisieren hat. „Es wurden viele Fabrikate von uns getestet, aber alles in allem hat Daimler

doch am besten abgeschnitten“, resümiert Wegener und ergänzt: „Die Stuttgarter sind uns auch in vielen Dingen entgegengekommen und haben die Autos nach unseren Wünschen verändert.“

Beispielsweise unterscheiden sich die GSG 9-Mercedes im Bereich der Türen recht grundlegend von den Serienversionen. Wo ansonsten eine schlichte Ablage die glatte Türfläche zierte, wölben sich in den in St. Augustin stationierten Wagen speziell angefertigte Türfüllun-

Während die GSG 9-Einsatzautos im Hockenheim Motodrom parken, üben die stets mit Pistolen und Revolvern bewaffneten Spezialisten mit präparierten Mercedes-Modellen optimales Kurvenfahren. Im Hauptquartier bei Bonn stehen die GSG 9-Autos wie bei der Feuerwehr stets alarmbereit (links unten)



gen exakt nach den Maßen einer Maschinenpistole. Dann haben die Autos noch jeweils drei Telefone samt Technik aufzunehmen, ein vorne im Bug eingebauter leistungsstarker Lautsprecher komplettiert die Ausrüstung.

Gepanzert wird nicht. „Wir sind schließlich die Jäger“, meint Ulrich Wegener, den es beim Gedanken an einen gepanzerten 280 SE schaudert: „Mit dem hohen Zusatzgewicht wäre so ein Auto viel zu schwach motorisiert.“

Da die im Vergleich zu einem Normalbürger superdurchtrainierten GSG 9-Angehörigen – Durchschnittsalter 24 Jahre – neben ihren Pflichtaufgaben wie überdurchschnittlich gutes Schießen, Fallschirmspringen und Tauchen auch überdurchschnittlich gut mit einem Auto umgehen sollten, trifft sich die

GSG 9-Gruppe mindestens einmal im Jahr mit der Moch-Truppe im Motodrom von Hockenheim.

„Natürlich kann nicht jeder dieser Leute ein Superfahrer sein“, meint Wegener, „aber eine gewisse Portion Fahrkönnen verlange ich.“ Entsprechend hart wird in Hockenheim gefahren. „Lieber hier einen Crash als nachher auf der Straße“, erläutert der in solchen Dingen schon vielfach abgeklärte Guido Moch und ermuntert die auch beim Driften stets mit Pistole oder Revolver bestückten Jungs aus Bonn zum „Herantasten an den Grenzbe- reich“.

Daß dieser immer mal wieder überschritten wird, stört niemand. Ein oder auch mal zwei Totalschäden pro Lehrgang sind die Regel und zeugen wenn nicht vom Fahrkönnen so doch

immerhin von der Einsatzbereitschaft der GSG 9-Leute. Geübt wird mit Werksautos aus Untertürkheim, die Mercedes-Flotte der Elitetruppe parkt derweil im Fahrerlager.

Daß die jugendlichen Helden insgesamt zu den besseren Autofahrern dieser Welt zählen, bekundet jedenfalls Chefausbilder Moch: „Das fahrerische Niveau ist höher als bei vergleichbaren Lehrgängen.“

Der technische Aufwand der Schwaben für das Aufpolieren der GSG 9-Fahrkünste ist beachtlich und bestätigt den alten Spruch: „Wenn der Daimler was macht, macht er es richtig.“

So sind die für spezielle Bremsprüfungen vorgesehenen Autos mit Elektronik geradezu vollge- stopft, ein Rechner ermittelt in Sekundenschnelle die Reak- tionszeit und das Bremsvermö-

gen, und eine computergesteu- erte Anlage zeigt dem Fahrer sein Tempo an. Aber auch für Fahrspaß ist bei aller Härte ge- sorgt.

Das ältlich wirkende Bremsprü- fungs-Gefährt beispielsweise, ein blauer 450 SE, beschleunigt dank eines nachträglich instal- lierten fünf Liter großen Trieb- werks ziemlich gut, auf der mit viel Wasser überspülten Kreis- prüfungsstrecke wartet ein prä- parierter 280 E mit weit aus der Karosserie ragenden Rennrei- fen vom Typ „Regenschauer“ auf seinen Einsatz, und Höhe- punkt des GSG 9-Treibens in Hockenheim ist schließlich die Fahrt im präparierten 500 SE.

„Mit solchen Autos wollen wir demonstrieren, was mit Hilfe der Renntechnik machbar ist“, sagt Moch und meint: „Die Jungs langen da ordentlich hin.“

Dies zeigt sich beim abschlie- ßenden Slalom-Fahren auf Zeit. Die Masse der im grünen Kampfanzug antretenden Wettbewerber fährt mit dem 320 PS starken und auf super- breiten Rennreifen rollenden 500 SE vor den Augen des per Hubschrauber eingeflogenen GSG 9-Gründers und jetzigen Befehlshabers des Bundes- grenzschutz-Kommandos West hervorragende Zeiten.

Der Eifer ist verständlich. „Wir lassen uns die Hockenheim-Er- gebnisse regelmäßig zur Über- prüfung geben“, sagt Wegener und ergänzt: „Wer zweimal bei solch einem Lehrgang unter dem Durchschnitt liegt, ist als Fahrer bei der GSG 9 nicht ge- eignet.“

Wie lange noch die ausschließ- lich zur Terroristenbekämp- fung gegründete Gruppe sich auch beim Autofahren Meriten erfährt, bleibt ungewiß. Ulrich Wegener hat da folgende Prog- nose: „Die Bedrohung durch solche Leute wird leider Gottes bleiben. Und solange wird es die GSG 9 geben, und solange werden wir unsere Leute auch in Hockenheim trainieren.“

