

Globedriver II - mobile Heimstatt für echte Off-Road-Fans

WOICK-GLOBEDRIVER II - G 460 MÄRZ 1988

Dieser Bericht erschien im Heft 1/1988 der AUTO-ZEITUNG. Da die Serienfertigung der Spezial-Achsen Anfang der 90er Jahre eingestellt wurde, ist es nicht mehr möglich, diese Anhänger (zu adäquaten Preisen) zu produzieren.

Viel Spaß beim Lesen und Träumen! Für Fragen einfach mailen an: woick@woick.de / Betreff: Globedriver II, Weiterleiten an Bernd Woick



Der Mercedes G und der Globedriver - ein Geländegespann für Fahrten durch dick und dünn.



Das feuerrote Spielmobil

Für Globetrotter, die sich nur weitab asphaltierter Wegstrecken in ihrem Element fühlen, eröffnet der Globedriver II neue Möglichkeiten. Wo normale Wohnwagen-Gespanne nicht mehr weiterkommen, geht der Spaß mit dem geländegängigen Anhänger der Stuttgarter Firma Woick nämlich erst richtig los.

Globetrotter sind ein besonderer Menschenschlag. Werden sie vom Fernweh gepackt, hält sie nichts mehr in den heimischen vier Wänden. Hinaus in die weite Welt mit großer Lust auf neue Abenteuer, - so heißt denn auch das Kredo hartgesottener Weltenbummler. Die Romantik knisternder Lagerfeuer ziehen sie jederzeit dem Service anonymer Hotelburgen vor. Dank des anhaltenden Booms moderner Geländewagen müssen die Globetrotter mittlerweile nicht



Der Globedriver-Innenraum besteht aus verrottungsfestem Material und läßt sich je nach Wunsch individuell ausstatten.



Bei ausgefahrenem Hubdach können auch übergroße Off-Roader aufrecht in dem rund vier Meter langen Geländeanhänger stehen.

Die Bewährungsproben in Urwald und Wüste hat er bestanden



Selbst noch so steile und verschlammte Gefällestrcken meistert der Globedriver spurtreu - eine geübte Fahrerhand vorausgesetzt!



Auf Erhebungen lasten jeweils 50% des Gesamtgewichts auf den beiden Achsen der Gelände-Tandem-Achskonstruktion.



Selbst wenn der Anhänger kippt, verhindert die Nato-Anhängerkupplung, daß die Zugmaschine mit ins Verderben gezogen wird.



Diplom-Ingenieur Bernd Woick, Spezialist für Auslandsaufenthalte, hat den Globedriver konzipiert und in Härte-tests erprobt.

mehr mit dem Daumen im Wind von Lagerfeuer zu Lagerfeuer reisen. Wer aber mit Gesinnungsgenossen auf die große Walz geht, stößt spätestens beim Übernachten an die Grenzen der Raumausnutzung. Zelten jedoch ist nicht das Ideal eines jeden Weltreisenden und obendrein nicht überall erlaubt und sicher. Die Inhaber kleiner Camping-LKW oder großer Kastenwagen mit Aufbauten hingegen müssen bei Schiffspassagen - beispielsweise von Frankreich nach Nordafrika - Fracht-

tarife entrichten, die sich allein für das Fahrzeug auf Summen bis 6000 Mark belaufen können. Mit dem Globedriver hat Dipl.-Ing. Bernd Woick, Chef der Stuttgarter Ausrüstungsgesellschaft für private und kommerzielle Auslandsaufenthalte, eine Alternative geschaffen, die mehrere Vorzüge vereint. Derzeit ist die Woick-Entwicklung aber ausschließlich auf die Mercedes-G-Modelle abonniert. Grund: Weil eine herkömmliche Kugel-Anhängerkupplung

den extremen Belastungen im Off-Road-Betrieb nicht gewachsen wäre, wird der Globedriver mit der „Nato-Kupplung“ an die Zugmaschine gehängt. Für den öffentlichen Straßenverkehr

Spezial-Tandem-Achse für Off-Road

gibt's gegenwärtig eben nur eine Genehmigung im Verbund mit dem Mercedes G. Im normalen Fahrbetrieb auf geteilter Fahrbahn benimmt sich der feuerrote Globedriver

II nicht anders als andere Anhänger. Sobald die befestigten Straßen verlassen werden, offenbaren sich indes die Vorteile der drehbaren Achse gegenüber regulären Tandem-Achsen, die sich nur für den Betrieb auf ebenem Boden eignen. Bei zügiger Gangart auf welligem Boden schwanken die Achslasten dann zwischen 0 und 100% des Gesamtgewichts, was sich in Nickenbewegungen der Zugmaschine äußert. Dabei können Anhängerkupplung und Deichsel zerstört werden. Nicht so

beim Globedriver/Mercedes G-Gespans, das die gleiche Strecke erstaunlich ruhig absolviert. Das ist der Verdienst der drehbaren Lagerung des Achskörpers mit gegenseitiger Anlenkung durch eine Gelenkstrebe. Diese Konstruktion verteilt beim Überqueren von Fahrbahnerhebungen jeweils 50% des Gesamtgewichts auf jede Achse. Das eindrucklichste Erlebnis mit dem Globedriver an der Hinterhand hat man aber an Steigungen und Gefällen mit glitschigem

Boden. Selbst in Geländepassagen, die zu Fuß kaum zu bewältigen sind, bleibt das kantige Anhängsel brav im Trott. So ist eher das fahrerische Können erschöpft, bevor das Gelände-Gespans die Segel streicht.

Verrottungsfester Kunststoff-Aufbau

Gerade auf derartigem Terrain erklärt sich auch, warum Dipl.-Ing. Bernd Woick den Mercedes G als optimale Globedriver-Zugmaschine wählte: Mit den

TECHNISCHE DATEN				
Die Motoren des Mercedes G				
	250 GD	300 GD	230 GE	280 GE
Hubraum effektiv	2497 cm ³	2996 cm ³	2299 cm ³	2746 cm ³
Max. Leistung	62 kW/84 PS	65 kW/88 PS	92 kW/125 PS 90 kW/122 PS*	110 kW/150 PS
bei	4600/min	4400/min	5000/min 4000/min*	5250/min
Max. Drehmoment	154 Nm	172 Nm	192 Nm/188 Nm*	226 Nm
bei	2200-2800/min	2400/min	4000/min 4000/min*	4250/min
Leergewicht ¹⁾	1930 kg	1935 kg	1880 kg	1945 kg
zul. Gesamtgew. ¹⁾	2600 kg	2600 kg	2600 kg	2600 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	2600/750 kg	2600/750 kg	2600/750 kg	2600/750 kg
Höchstgeschw.	125 km/h	127 km/h	143 km/h	155 km/h
Verbrauch	12,5 l/100 km D.	13,2 l/100 km D.	14,7 l/100 km S. 14,7 l/100 km S.-Blfr. *	17,6 l/100 km N.
Preis ²⁾	59 109,—	57 798,—	55 974,— 58 231,—*	62 016,—

Woick Globedriver II		
Abmessungen	Länge	4050 mm
	Breite	1690 mm
	Höhe ³⁾	1960 mm
	Stehhöhe ³⁾	2200 mm
	Bodenfreiheit	300 mm
	Spurweite	1425 mm
Aufbau	Leergewicht	1000 kg
	zul. Gesamtgewicht	1600 kg
Fahrgestell	Rampenw. u. Deichsel	25 Grad
	Rampenwinkel hinten	39 Grad
Preis/Hersteller	Radgröße	5 1/2 JK x 16
	Refengröße	215 R 16 XC
Basispreis Globedriver II		ca. 40 000 Mark
Bernd Woick GmbH, Spaichinger Str. 35, 7000 Stuttgart 75		

¹⁾ Kat-Version ²⁾ Stationswagen kurz ³⁾ Dach geschlossen ⁴⁾ Dach geöffnet

hundertprozentigen Sperren im Vorder- und Hinterachsdifferential besitzt der G-Benz Traktionsreserven auf nahezu allen Bodenverhältnissen (siehe Test Mercedes 230 GE Kat in Heft 25/87). Der Stuttgarter Unternehmer schwört überdies auf automatische Getriebe, weil deren Schaltvorgänge nie den Kraftfluss unterbrechen. Gerade mit der zusätzlichen Last des rund eine Tonne schweren Globedivers wäre ein Schaltvorgang an einer Extrem-Steigung fatal. Neben seinen guten Fahreigenschaften hat der Globedriver II noch allerhand zu bieten, zu vorderst den verrottungsfesten Aufbau, für den 25mm starkte GFK-PVC-Schaum-Verbundplatten und Edelstahl-Außenkanten verwendet werden. Da kann kein Rost ansetzen. Im Innenraum wird Aluminium-Cobond-Material verarbeitet. In der Standardausführung verfügt der Globedriver II über eine Sitz- und Liegefläche von mehr als 3 Quadratmetern, einen Küchenblock mit Kühlbox, einen Gaskocher mit Spüle und eine Naßzelle mit Duschwanne, Waschbe-

cken und Toilette. Auf winterlichen Ausflügen sorgt eine thermostatgesteuerte Diesel-Heizung mit eigenem 25-Liter-Tank für Wärme, die Trinkwasseranlage besteht aus einem 80-Liter-Reservoir, einer Filteranlage und einer speicherfähigen Hochdruckpumpe. Die Stromversorgung übernimmt eine Solaranlage mit drei Paneelen, einer Pufferbatterie und einem Solarregler. Weitergehenden Ausstattungswünschen steht Hersteller Woick aufgeschlossen gegenüber; er rüstet den Globedriver auf Wunsch sogar mit CD-Player, Klimador Video-Anlage aus. Nach der Ausstattung richtet sich dann auch der Preis. Mindestens 40.000 Mark sind für den leeren Tandem-Achser auf jeden Fall fällig. Angesichts der überragenden Fahreigenschaften im Gelände, der widerstandsfähigen Werkstoffe und der hohen Verarbeitungsqualität ein akzeptabler Preis. Dafür liefert der Hersteller Woick aber deutlich mehr, als nur ein feuerrotes Gelände-Spielmobil.
Claus-Martin Friese.