

Nachdem wir wieder wohlbehalten zurück sind, ein kleines Resumee zur insgesamt gelungenen Veranstaltung.

Ich bin mit dem Team DAKTEC zusammen losgefahren, mit zwei South Racing CanAm X3 in Wertung und einem MAN Racetruck als Serviceauto. Jens und Mandy in einem Buggy, Matze Krüger von DAKTEK und ich im zweiten Buggy. Den Service haben Stefan, Tommy und Michl mit dem MAN erledigt.



Den MAN haben wir nur mitgenommen, weil Stefan und Michl damit auf der Dakar als schneller Service in Wertung starten und die ElChott als letzte Möglichkeit für einen Test nutzen wollten.

Ich kann vorab schonmal sagen: Kurzer Radstand, Reifendruckregelanlage und runde 800PS sind im Sand so gut wie nicht aufzuhalten. Auf Pisten übrigens auch nicht, die Kiste läuft immer und überall 140km/h und mehr.

Nach der Anreise über Genua und Schiff nach Tunis ging es dann zügig die 200km vom Hafen in La Goulette in Richtung Mahdia zum ersten Hotel. Morgens dann nochmal eine Überführungsetappe von 260km nach El Hamma zum Prolog und sofort im Anschluss start in die erste Etappe nach Douz.



In Mahdia hat es Katzen und Hunde geregnet, wir haben schon Allerschlimmstes gefürchtet. Regen hatten wir nicht bestellt.

Aber die 260km in Richtung Gebirge brachten dann die ersehnte Trockenheit.

Weil das Matzes und meine erste Rallye gemeinsam im Auto ist, wollten wir es im Prolog erstmal langsam angehen lassen.

Die meisten anderen haben es wohl noch vorsichtiger angehen lassen, wir haben den Prolog ziemlich unerwartet gewonnen.

Ein Mopedfahrer hat direkt alles gegeben, die Veranstaltung war für ihn mit dem Prolog und gebrochenem Schlüsselbein zu Ende.

Die Etappe nach Douz haben wir dann eröffnet, navigatorisch war das etwas unübersichtlich, das macht die Sache als erstes Fahrzeug nicht gerade einfacher. Erfolg war dann mit zwei um 23 Meter und 28 Meter verpassten "Hidden Waypoints" nur ein Platz drei der Tageswertung. Aber immerhin noch schnellster Buggy. Echter Nachteil des Buggys ist die Höchstgeschwindigkeit von dauerhaften 110km/h, da ist man auf schnellen Pisten gegen die Autos und Motorräder chancenlos. Fährt man dauerhaft schneller, steigt die Temperatur des Antriebsriemens in ungesunde Höhen, das wollten wir verhindern um nicht unnötig während der Etappe Riemen tauschen zu müssen. Das ist zwar in 5 Minuten erledigt, aber wenn man das vermeiden kann, sollte man das tun.

Unsere Rache folgte dann in der ersten sandigen Etappe. Das Dünenfeld in El Faouar, südlich des Chott el Jerid besteht aus einer mehrlartigen weichen Pampe.

Geendet hat das mit einem Etappensieg für uns, nur drei Buggys und ein Motorrad haben das Ziel im Camp Zmela überhaupt erreichen können. Davon auch nur unsere beiden South Racing Autos innerhalb der Maximalzeit und ohne Strafzeit.

Das war ein riesen Schritt in Richtung eines Podestplatzes, dafür sind wir ja schließlich her gefahren.

Aber abgerechnet wird immer am Schluß....

Der nächste Tag startete dann in Zmela, direkt wieder rein in die weichen Dünen rein aus denen wir am Vorabend kamen.

Die Motorradfahrer haben den Dünenteil kollektiv ausgelassen und sind auf kürzestem Weg auf die Piste Richtung Ksar Ghilane gefahren und sind dort ins Roadbook eingestiegen. Die resultierenden Strafzeiten haben sie billigend in Kauf genommen

Wir sind per Massenstart in die Dünen gestartet und haben sofort alle weiteren Fahrzeuge aus den Augen verloren. Das Auto hatte Anfahrschwierigkeiten und wir haben daraufhin noch bei unserem MAN gehalten. Kurze Zeit später sind wir dann richtig gestartet. Da von den Konkurrenten außer dem festgefahrenen Dakar-Land Rover keiner mehr zu sehen war, habe ich navigationsmäßig eine eigene Linie gewählt, mehr oder weniger Luftlinie zum ersten GPS Punkt mitten durch die hohen Dünen. Alle anderen haben einen Durchstieg weiter nördlich gewählt, der deutlich einfacher zu fahren ist.

Ergebnis der Aktion war, daß wir als Erste am Dünen-CP eingetrudelt sind. Supergeil - Taktik aufgegangen!

Leider die Rechnung ohne den Wirt gemacht, exakt einen Kilometer später bricht ein vorderer Querlenker, das linke Vorderrad steht schief, die Lenkung ist blockiert. Aber besser hier als auf einer schnellen Pistensektion. Das nächste Fahrzeug kommt erst 15

Minuten später an uns vorbei, die angebotene Hilfe müssen wir ausschlagen. Wir haben dann per Notruftaste am Explona-Trackingsystem den Berge-LKW angefordert.



Das hat uns leider insgesamt 14 Strafstunden beschert, die konnten wir bis zum Schluss nicht wieder rausfahren.

Aber der Service hat dann im Camp sicherheitshalber sämtliche Querlenker getauscht, unsere hatten wohl auf der letzten Dakar mehr Dresche bezogen als für das Material gut war. Der Haarris war vorher unter der Kunststoffbeschichtung trotz penibler Kontrolle nicht aufgefallen.

Während der Service sich zuerst um unsere beiden Autos kümmert, wird auch noch ein Toyota aus der Discovery-Class wieder in seine ursprüngliche Form zurückverwandelt. Die Dünen hatten dem Auto karosseriemäßig ziemlich zugesetzt. Ansonsten hätte vielleicht die Gefahr bestanden, daß unserer Servicecrew langweilig wird.

Ich habe derweil das Roadbook und die Route für den Folgetag vorbereitet. Die Anwesenheit von Fahrer und Beifahrer ist während des Service ausdrücklich unerwünscht.



Mit frisch repariertem Auto geht es am Folgetag in die längste Wertungsetappe, 305km mit Start und Ziel in Ksar Ghilane.

Eine reine Pistenetappe, wie zu erwarten für uns keine Siegmöglichkeit, aber das war jetzt nach der gestrigen Panne auch zweitrangig. Zumal diese Veranstaltung sowieso im Sand entschieden wird. Aber Spaß hat es gemacht!

Die Wertungsprüfungen 06 und 07 sind dann eher nach unserem Geschmack. Zum verlorenen See und am nächsten Tag wieder zurück.

In den Dünen sind wir navigationsmäßig und fahrtechnisch in unserem Element, Sieger war auf dem Hinweg ein Motorrad, gefolgt von unserem Teamkollegen Jens. Die beiden haben sich in den Dünen an unsere Fersen geheftet, taktisch sehr schlau.

Denn mit Startzeiten von einer Minute hinter uns, sind sie bei gleichzeitigem Zieleinlauf vor uns im Klassement.

Mit ungefähr 4 Stunden Fahrzeit für die Strecke Ksar Ghilane-Lost Lake waren wir gut dabei, erst ca. eine Stunde nach uns trudelten die nächsten Teilnehmer ein. Bis zum Abend hat es für einige dann gedauert. Die Zeit bis zum Eintreffen unserer Zelte mit einem lokal vom Veranstalter gemieteten Pickup haben wir dann in der warmen Quelle des Sees verbracht

Die Quelle hatten wir quasi für uns, bis auf drei Fahrzeuge war ja erstmal keiner da und die CP-Besatzung mußte ihrer Arbeit nachgehen.



Die Etappe vom See nach Douz sind Matze und ich dann in einer vom Veranstalter für unmöglich gehaltenen Zeit von unter 3 Stunden gefahren. Navigationsmäßig schwierig und mit einem schwer zu findenden und schwer zu fahrenden Dünendurchstieg konnten wir uns dann vom Feld wieder absetzen.

Ergebnis der beiden Dünentage: kein einziger verpasster Wegpunkt und unser zweiter Tagessieg.

Der zweite Teil des Berichtes kommt dann in den nächsten Tagen.