

Ein Saurer in der Wüste : Erg Oriental Rallye [Fortsetzung]

Autor(en): **Magg, Rudi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 67

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037578>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Ein Saurer in der Wüste - Erg Oriental Rallye

Nun will ich, nachdem ich in der letzten Gazette über die Umbauten für die Rallye Erg Oriental an meinem 6 DM berichtet habe, über die eigentliche Rallye berichten.

Die Idee der Teilnahme kam aus einem Freundeskreis von Pinzgauer- bzw. Haflingerfahrern, mit denen ich gemeinsam einige Alpenfahrten, vornehmlich im Piemont und den Seealpen unternommen hatte. Es sollte eine Teilnahme an der Wüsten-Rallye „Erg Oriental“ sein, die für Amateure jährlich im Herbst ausgeschrieben ist und in Tunesien stattfindet. Die Organisation hat über 25 jährige Veranstalter-Erfahrung, sodass wir uns hier in guten Händen fühlten. Als Teamleader wurde Lorenz Rohde aus Eberbach, am Rande des Odenwaldes, bestimmt. Er führt selbstständig eine Druckerei, ist aktiv in der dortigen Feuerwehr tätig und ein absolut angefressener Haflinger- und Pinzifan. Repariert wird prinzipiell alles selbst. Seit über 30 Jahren besitzt seine Familie schon einen Haflinger zur Bewirtschaftung eines eigenen Waldes.

Lorenz hatte also die Gesamtorganisation in die Hand genommen. Ich sollte zunächst den Service LKW fahren, hatte aber auch Blut geleckt und meinen LKW auf einen Amateur-Rallye-Standard gebracht. Die erste Rallye, die wir fuhren, war im Jahr 2006. Unser Team bestand aus Lorenz mit seinem Pinzi 6 x 6, Gregor aus Wien mit einem 6 x 6 K, Paul Kretz vom Attersee mit einem Pinzi 6 x 6 und Adi und Klinsig als eigentliches Service-, Film- und Küchenfahrzeug mit einem Pinzi 4 x 4.

Diese Rallye konnten wir mit dem 6 DM erfolgreich beenden. Lastwagenkonkurrenz hatten wir zwar praktisch keine, weil die angeblichen Konkurrenten, die ähnlich wie wir für die Rallye gemeldet waren, im Gegensatz zu uns dann doch nur reine Service LKW's waren. Sie waren nur aus einem Grund gemeldet, dass Sie während der Rallye ihren Klienten helfen durften, denn Hilfe während der Rallye durfte nur von anderen Teilnehmern kommen. So hatten wir uns dann einfach auf die PKW-Wertung eingeschossen und erreichten im PKW-Feld, bei dem mindestens 10 Fahrzeuge reine Prototypen für Paris - Dakar waren inkl. eines Buggy's, mit Andrea Mayer als Fahrer, dann am Ende den 17. Gesamtplatz von 39 Fahrzeugen. Die angekommenen Pinzis fuhren unter die ersten 10.

Mein Bericht befasst sich jedoch mehr mit der Rallye 2007, an der wir nach der Rückkehr von der Rallye 2006 gar nicht mehr teilnehmen wollten, uns dann doch wieder meldeten, weil der Veranstalter im Gegensatz zur Rallye 2006 eine ganz andere Route mit viel Dünen zugesagt hatte, wo sehr viele Hochgeschwindigkeitstappen auf Schotter-Sand-Piste waren.

Die Rallye ist immer auf 14 Tage ausgelegt. Man traf sich an einem Samstag im September oder Oktober jeweils in Genua an der Fähre nach Tunis, wo man nach einer Nacht auf See in Goletta, dem Hafen von Tunis ankam. Schon ein eigenartiges Gefühl, wenn man zum ersten Mal mit dem eigenen Fahrzeug auf einem fremden Kontinent ankommt und auch dort losfahren darf.

Gut vorbereitet kamen wir auch durch die Zollarie, die man nicht versteht. Funkgeräte hatte jeder, diese durften aber nicht eingeführt werden. Die Nummern der GPS-Geräte mussten registriert werden usw. Natürlich war mein LKW voll bepackt mit gebrauchten und fabrikneuen Pinzi-Ersatzteilen und Lebensmitteln für unser Team. Diesmal starteten wir wieder als „Team Sauer“ und zwar mit dem Pinzgauer 6 x 6 von Lorenz Rhode, mit dem letztjährigen Teamfahrer Gregor als Navigator und dem zweiten Pinzgauer vom Grazer Geländewagen Club, mit Peter als Fahrer und dem letztjährigen Servicefahrer und Koch Adi als Navigator. Ich hatte wieder Ersatzteile in grossen Mengen geladen, von Radantrieben über Stoßdämpfer, Spezialschrauben für Stoßdämpfer bis hin zum 5-Gang-Getriebe usw.

Die Rallyeteilnehmer wurden von einem Service LKW bekocht. Da wir aber uns lieber selbst verpflegen, hatte ich dann die Verpflegung mit frischen Lebensmitteln aus dem 6 DM heraus übernommen, die wir mitgenommen hatten.

In Tunesien wurde zunächst die erste Nacht im Hotel verbracht. Das Hotel Sultan in Hammamed hatte besten westlichen Standard. Wir konnten sogar nachts für 5 € die Stunde einen Wireless Netzzugang kaufen, um nochmals unseren Navi PC zu laden. Am folgenden Tag gab es einen Prolog, der eine kurze Rallyestrecke darstellte, allerdings erst nachdem wir 314 km in Richtung Süden gerasselt waren, in die unbesiedeltere Welt in Richtung Saha-

ra. Die Zeiten dieses Prologes wurden dann für die eigentliche Startreihenfolge hergenommen. Unser Platz war wieder im Mittelfeld. Da wir aber wieder keine echte Konkurrenz hatten, obwohl noch mehr LKW's gemeldet waren, verzichteten wir auf einen Start im Feld und fuhren als letzter los.

Nach dem Prolog folgte dann sofort der Start zur ersten Etappe von 82 km in Richtung Douz. „Hochgeschwindigkeit“ auf sandigen, steinigen Pisten war angesagt. Also nichts für die Pinzgauer. Eher schon für den Saurer, der mit bis zu 100 km/h durch den leichten Sand pflügte, während die Pinzis, sobald Sand auf der Piste lag, nicht über das Reduziergetriebe hinaus kamen, weil einfach zu wenig Kraft vorhanden war. Da war der 4x4 sogar bedeutend schneller, als die 6 x 6.



Es gab eine letzte Nacht im Hotel, allerdings schon von Kamelen für die Touristen umzingelt. Auch hier kann man schon die neuen, die Quads, mieten. Unsere Etappe führte nach 6 km Anfahrt in die Wüste, dann 114 km in Richtung Ain Essbat, eine kleine private Oase in der Nähe von Ksar Ghilane. Die Strecke führte traditionell am „Café“ vorbei, einem echten, etwas unwirtlichen Café schon mitten in der Wüste an einem Kreuzungspunkt zweier Pisten. Diese Strecke hatte es im letzten Jahr „in sich“. Sie führte neben der Strasse durch die „Schweinedünen“. Das sind kleinere Dünen zwischen 50 cm hoch und ca. 6 m. Das gemeine an ihnen sind die eingebauten Kamelgrasbuckel, die hart wie Beton sind und die oft einen halben Meter hohe Stufen bilden. Der Saurer fährt an sich prima drüber, allerdings sind die Schläge, wenn man zu schnell ist, sehr hart. Da ich ja keine Erfahrung hatte, was man darf, oder was man kann, fuhren wir den Speed der

PKW's. Die Schläge trafen uns wie mit dem Vorschlaghammer, wenn wir mit 40 oder 50 km/h eine solche harte Stufe trafen. Es ging aber prächtig und wir passierten einige grabende, sandblechverwendende Rallyepiloten ohne jedes Problem. Helfen wollten wir hier noch nicht, da die Zivilisation nicht weit entfernt war, und eigentlich nichts passieren konnte, dachten wir. Diese Etappe hatte eine Art Wendepunkt mit Zeitkontrolle. Kurz davor sind die Dünen etwas höher und ich probierte bewusst einmal die Düne, nicht wie im Lehrbuch genau senkrecht anzufahren, sondern leicht schräg, um einfach mal so ein Gefühl zu bekommen, was machen so die 10 t im Sand. Die schmierten sofort in Richtung nach unten ab und wir steckten mit den talseitigen Rädern voll im Sand. Da hatte ich mir vorgenommen, nicht zu probieren, ob es doch weiter geht, sondern fuhr sofort in der Ankunftsspur zurück. Das klappte auch hervorragend, nur mein Dimitri, der aufmerksame russische Beifahrer, sagte „STOPP“, stieg aus, griff in den Sand, „Schei...“ Er schaut unter die Vorderachse und entdeckte die umgekehrte Ölquelle in der Wüste.



Die Vorderachse hatte bei der brutalen Fahrweise die Gummianschläge komplett zerstört und dann die Ölwanne getroffen, die nun quer eingerissen war. Aus dem Riss lief das Motorenöl aus. Gott sei Dank hatte die Ölwanne einen richtigen Sumpf, der das Restöl schön gesammelt hatte, sodass der Motor noch immer seinen vollen Öldruck

bekam. Die Ölwanne ist aus Alu-Guss, was eben dazu führte, dass diese beim Kontakt mit der Vorderachse gerissen ist, eine Blechwanne wäre wohl nur eingebault gewesen. Vorteil des Alu-Gusses allerdings ist die bessere Wärmeabgabe.

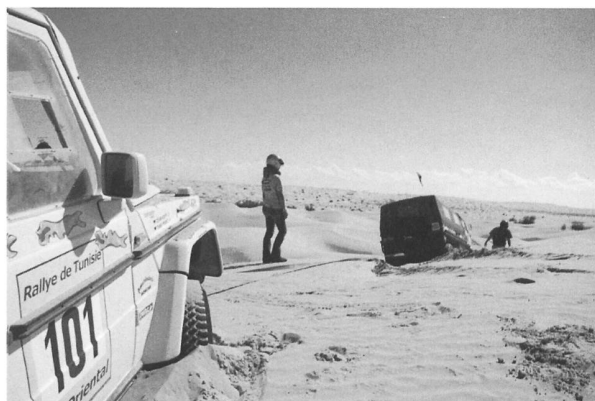
Was nun? Wir wollten gerade die Ölwanne komplett ausbauen, um sie zu reinigen, und dann mit meinem mitgebrachten Epoxy und Glasgewebe dichtlaminieren. Da kam der „Lumpensammler-LKW“ vorbei, um einen anderen Havaristen zu bergen. Er hielt bei uns an und man besprach unser Problem. Da bot er uns zur sofortigen Abdichtung, auch trotz Ölaustritt eine Epoxy-Knetmasse an. Diese „Wurst“ musste von Hand durchgeknetet werden, um die beiden Komponenten zu mischen und konnte dann auf die möglichst ölfreie Oberfläche aufgetragen werden. Wir reinigten unsere Klebestelle mit Aceton und Felgenreiniger so gut es ging und verklebten den Riss. Nach 20 Min war alles fest. Wir füllen Öl auf und es ging weiter.

In der Nacht allerdings trauten wir der Reparatur doch nicht so, also Ölwanne runter und von innen ebenfalls abdichten. Die aufgelösten Federanschlänge, wollte ich durch Holz ersetzen. Da machte mein ausgebildeter KFZ-Mechaniker Dimitri nicht mit. Er fand, es muss Metall sein. Lorenz trieb ein sehr dickwandiges 2 Zoll Wasserleitungsrohr auf, das wir dann mittels unseres „Schweißgerätes“, das unglaublicherweise aus den 24 V Batterien gespeist wird und vernünftig schweisst, angebracht haben.

Allerdings hielt diese Reparatur auch nicht all zu lange, dass Rohr wurde gequetscht, sodass wir einen Sperrholzklotz, der als Unterlegplatte für den Wagenheber gedacht war, zersägten und mit Sika auf die Anschlaggrundplatte klebten. Diese Reparatur hielt dann die ganze Rallye, auch wenn sich das Holz, scheinbar langsam auflöste. - Soweit zu der Rallye 2006.



Unsere nächsten Etappen 2007 führte in ein riesiges Dünenfeld, mit bis zu 30 m hohen Dünen, eine endlose bergige Landschaft. Zunächst war die Orientierung noch relativ einfach, denn das Roadbook hatte noch einige Hinweise, die stimmen und die Spuren der Motorräder und PKW's die vor uns gestartet waren, führten eingermassen alle in die gleiche Richtung. Der Sand wurde jedoch immer weicher und die Dünen grösser und steiler. Jetzt waren Spuren überall und nirgends. Für den Saurer war angesagt, möglichst immer in Bewegung zu bleiben und nur dort stehen zu bleiben, wo der Sand relativ hart und es möglichst gerade war oder besser noch leicht bergab ging. Jetzt hingen die Teilnehmer auch überall. Wir schafften uns Freunde, indem wir hoffnungslos versackte Teams befreiten. Den Luftdruck hatten wir schon auf 1,5 bar reduziert. Nach einer Befreiungsaktion rutschten wir seitlich von einem Dünenkamm ab und es ging unaufhaltsam nach unten, die Schräglage wurde immer bedrohlicher. Durch das Beifahrerfenster sah ich nur noch Sand. Die Türe berührt beim Aufmachen den Sand, allerdings ist es mir noch gelungen, beim Abrutschen die Schnauze leicht nach unten zu bringen. Die Kollegen, denen wir gerade geholfen hatten, kamen freiwillig mit ihren Sandschaufeln und wie durch ein Wunder bekamen wir den LKW in ca. 20 - 30 Min. (Zeit ist in der Wüste gar nichts) wieder flott.



Wir fanden auch den Kontrollpunkt, der kaum mehr anfahrbar war, alles war aufgewühlt und die Motorräder steckten rundrum reihenweise in den fahrbaren Spuren. Irgendwie ging es dann doch. Als wir aus dem Dünenband wieder raus waren, folgte eine extrem steinige Piste. Also beschlossen wir, wieder Luft in die Pneus rein zu blasen, was allerdings dauerte. Leider war die Steinpiste dann bald wieder vorbei und es ging in die unscheinbaren kleinen Dünen von Xar Ghilane. An der allerletzten möglichen Stelle versenken wir den Saurer so im Sand, dass wir ca. 3 Std. zu zweit benötigten, um den Saurer wieder auszugraben, dies bedeutete: graben, graben und nochmals graben. Zusätzlich liessen wir die Luft ab. Auch ein Reifen mit einem Sandblech bohrte sich weiter in den Boden, anstatt uns zu helfen. So lange der Saurer mit den Achsen und dem ganzen Antriebsstrang auflag, ging gar nichts mehr. Der Sand rann immer mehr nach und man merkte keinen Fortschritt, obwohl man grub und grub. Als wir endlich frei waren, erreichten wir in allerletzter Sekunde noch die Ziellinie vor dem Zeitlimit.





Unsere Team Saurer-Kollegen fuhren diesen Tag extrem gut. Lorenz war erster im Ziel und Peter war ebenfalls ganz weit vorne, trotz der mageren 90 PS für 2,8 t. Allerdings bekam Lorenz dann doch noch 2 Stunden Strafzeit, wegen eines Missverständnisses mit dem Veranstalter. Wir stellen fest, dass wir das komplette rechte Rücklicht, mit Steinschlagschutzlappen und einem Satz unserer Reifenfüllpistolen mit Schlauch im Sand vergraben hatten.

Für die Teilnehmer gab es in der schönen Oase einen Beduinenabend, der so manchem verdauungsmässig noch einige Zeit zu schaffen machte. Dank eigener Küche bleiben wir verschont.

Text Rudi Magg, Fotos: zVg Lorenz Rohde + Rudi Magg

Fortsetzung folgt



Mit der Veröffentlichung dieses Berichtes hoffe ich auf Hilfe von „Saurer Liebhabern“ und ich bitte darum.

Erstens möchte ich nach wie vor mein Getriebe und die Schaltbox reparieren. Ich hoffe, dass nur die Schaltbox defekt ist, das könnte man auf einem Prüfstand feststellen und da stellt sich die Frage, welcher Aufwand ist größer, ein Getriebe bei meinen 6 DM auszubauen und das defekte Getriebe da wieder mit der guten Schaltbox einzubauen und bei einem Defekt alles wieder zurückzubauen, oder aber in einer dafür eingerichteten Werkstatt auf einen Prüfstand zu gehen.

Wer kann die Schaltbox reparieren, die durch einen Kurzschluss im Kabel ihre Funktion aufgab?

Die Ersatzteilsuche ist ja äußerst schwierig. So suche ich noch immer den kleinen elektrischen Schaltknopf mit dem Hasen drauf. Bisher leider erfolglos.

Das Problem werden einige Saurer Liebhaber auch haben, nämlich dass die Abgaswerte nicht zertifiziert sind. Beim TÜV hier unterschreite ich weit die Grenzwerte von EURO 3. Ohne ein entsprechendes Gutachten geht aber gar nichts. Konsequenz: höhere Steuern und hohe Straßengebühren. Ich denke, das wäre eine Aufgabe für die Saurer Clubs, vielleicht in Zusammenarbeit mit der Motorenentwicklung Saurer noch zu solchen typenbezogenen Abgaszertifikaten zu kommen? Es betrifft ja viele noch nicht Oldtimer Fahrzeuge.

Wer mir helfen kann bitte unter maggr@speedwave.de oder 0049 171 3660 321 Danke!



FIVA ID nicht nötig für Veteraneneintrag

Seit einiger Zeit hält sich das Gerücht in der Schweizer Oldtimerszene, dass zukünftig eine FIVA ID (Fédération International des Véhicules Anciens) zum Erlangen des Veteranenstatus (Code 180) notwendig sei.

Abklärungen des SDHM (Schweiz. Dachverband historische Motorfahrzeuge) haben ergeben, dass dies im Herbst 2007 zwar ein Thema war. Die Konferenz der kantonalen Strassenverkehrsämter hat es jedoch abgelehnt, dieses Dokument für den Veteranenstatus vorzuschreiben oder die technische Prüfung damit zu ersetzen.

Die FIVA ID bestätigt wohl die Originalität eines Fahrzeuges nach historischen Gesichtspunkten, doch findet zu deren Erlangung weder eine sicherheitstechnische Prüfung des Fahrzeuges statt, noch sind die ausstellenden technischen Obmänner oder dieses Dokument amtlich. Einzig die kantonalen Strassenverkehrsämter und von ihnen benannte Kontrollstellen prüfen die Verkehrssicherheit und die Zulassungsfähigkeit der Fahrzeuge.

Der FIVA ID-Pass wird jedoch zum Teil von Veranstaltern von Oldtimer-Anlässen verlangt. In den Markenclubs gibt es Fachleute, welche die Fahrzeuge gemäss Richtlinien der FIVA kontrollieren und zusammen mit dem Fahrzeughalter mittels Unterschrift die Richtigkeit der Angaben bestätigen.

Mitteilung des SDHM/ASVE vom 30. Mai 2008