

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer

**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer

**Band:** - (2008)

**Heft:** 69

**Artikel:** Ein Saurer in der Wüste : Erg Oriental Rallye [Fortsetzung und Schluss]

**Autor:** Magg, Rudi

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037585>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Der nächste Rallyetag ging von Ain Essbat nach El Borma, Start war nach 10 km Überfahrung über 198 km „Hochgeschwindigkeit“. Es sollte ein ganz wichtiger Tag werden. Bald nach dem Start überholten wir den späteren Gesamtsieger, einen relativ serienmässigen Hummer, der das linke Hinterrad mit der kompletten Radaufhängung bei einem Pistensprung einfach verloren hatte. Sein Service-LKW war schon auf dem Weg zu ihm. Wie er es allerdings geschafft hatte, durch die Dünen dann noch zu allen Durchgangs-Zeitkontrollen zu kommen und alle Stempel zu haben, das bleibt wohl immer sein Geheimnis.

Wir näherten uns einem mächtigen Dünengürtel, den wir überqueren mussten, in Richtung Flugfeld. Ganz am Anfang schon eine (DK) Durchgangskontrolle. Von hier aus hatten wir einen guten Überblick auf den „Hang“. Überall wurde gegraben. Fahrzeuge steckten fest und wir sahen beinahe die ganze Rallyeflotte so vor uns. Da entdeckten wir auch unsere ersten Teamkollegen Peter und Adi, wie sie sich ganz oben auf dem Gürtel schon tapfer durch den Sand wühlten. Weiter oben, schon am Ende der Sicht sahen wir in den Dünen einen kleinen orangen Fleck. Es war die „Kinderfahrradfahne“, die unser Team auf dem Dach befestigt hatte und eben verhindern sollte, dass das Fahrzeug im Dünental übersehen wurde. Hier war das Ding Gold wert und wir sahen, dass sich die Fahne nicht bewegte. Also nichts wie die Dünen hoch in Richtung Pinzgauer, wo der zweite Pinzi inzwischen auch schon angekommen war.



## Ein Saurer in der Wüste - Erg Oriental Rallye

Fortsetzung und Schluss von Gazette 67



Wir hatten einen unglaublichen Run, denn wir blieben nicht hängen, wühlten uns an zig G's, Rovers, Nissans und Mitsubishi vorbei. Wir konnten Lorenz immer noch nicht sehen, fühlten aber, dass der direkte Weg auch für uns zu gefährlich sein könnte und umgingen einen der Steckengebliebenen ca. 60 m weiter oberhalb, wo wir dann wieder etwas festeren Sand unter den Reifen hatten.

An Abschleppen war hier überhaupt nicht zu denken, auch nicht mit den elastischen Bergegurten. Da half nur die 6,5 t Seilwinde, die wie beim Original, auch bei uns nach vorne oder nach hinten verwendet werden konnte. Die 35 m Seil verlängern wir mit all unseren Gurten. Es gelang uns, Lorenz quasi durch den Dünenkamm rauszuziehen. Das ging etwa so: Zunächst sah ich ja nur das orange Flägglein, dann dehnten sich die Bergegurte endlos. Wir mussten immer wieder die Gurten herausnehmen und an unserer Drahtseil umhängen. Dann bewegte sich die Dünne auf einmal, die Winsch schnaubte und der Pinzi von Lorenz brach aus dem Sand.

Trotz dieser Bergungsaktion waren wir mit dem LKW nun Erste, als wir weiterfuhren. Unsere beiden Pinzis wollten auch gleich nachkommen, halfen aber noch den anderen, sodass wir am nächsten DK, dem Flugplatz, als erstes Fahrzeug ankamen und selbst die Verantwortlichen der DK noch nicht da waren. Wir dachten schon, dass wir uns verfahren hatten, da kam der nächste Teilnehmer und wir protokollierten uns unsere Position und Zeit gegenseitig, bevor wir weiterfuhren. Über Funk wussten wir, die Pinzis kamen mit Abstand. Die 40 km vor El Borma waren dann wieder Piste, d.h. wir konnten wieder mit Hoch-

geschwindigkeit fahren. Man muss sich eine solche Piste so vorstellen, dass Sand und Steine mit einem Grader in Bundesstrassenbreite verschoben werden. Am Rand sind dann die Steine, wie der Schnee vom Schneepflug weggeräumt. Der Sand weht dann immer wieder die Piste und manchmal auch kleinere oder grössere Löcher zu. So passierte, was passieren musste. Wiederum ein Donnerschlag und der Saurer hüpfte noch viele Meter vor sich hin. Wir waren mit knapp 100 km in ein Riesenloch gefahren, das vom Flugsand unsichtbar zugeweht war. Fazit: Wiederum hatte die Ölwanne einen Riss und das Motoröl lief aus.

Normalerweise darf man einen Fehler nur einmal machen. Wir brachten es fertig, ihn zweimal zu machen. Wir hatten die Ölwanne das letzte Mal sauber repariert und die serienmässigen Anschläge durch massive, mindestens 5-fach verstärkte Anschläge ersetzt, doch jetzt bricht der Gummiklotz einfach auseinander und alles ist wieder kaputt. Die Reparatur kannten wir und erledigten sie in weichem Abendlicht. Unsere Pinzi Teamkollegen waren inzwischen auch da. Ein Radantrieb von Lorenz sifft. Das Problem war, an diesem Abend war „parc fermé“, d. h. an den Fahrzeugen durfte nichts repariert werden. Nur Luft, Öl und Wasser durfte nachgefüllt werden. Die Pinzis hatten wieder einige Platten eingefahren, so beschlossen wir mit dem Saurer, mangels echter Konkurrenz, nicht in das bewachte Abstellgelände zu fahren, sondern wir fuhren direkt in die Oase, eine private Dattelfarm, wo wir arbeiten durften und die Reifenreparaturen vornehmen konnten. Wie immer kochte ich für unser Team. Heute gab es Filet Stroganoff mit Kartoffelstock. Von der Rallye Küche hatte ich mir dazu Zwiebeln ausgeliehen. Das machte den Küchenchef „Mehlohr“ so neugierig, dass er sich bei uns zum Abendessen einlud. Von da an hatten wir ihn jeden Abend zu Gast. Bis tief in die Nacht war vom Team jeder so mit seinen Aufgaben beschäftigt. Gregor sass am Laptop und lud über Map Source die verschiedenen Garmin Geräte. Ein anderer wieder musste für das Team zur Fahrerbesprechung und ich hatte mir auch noch eine heftige Grippe eingefangen.

Die nächste Etappe war ein Rundkurs über Pisten und durch Dünen in Richtung Süden, über eine Länge von 286 km. Es wurde leider kein guter Tag für die Pinzis. Aufgelöste Verteilerfinger, wie immer einige Platten und Lorenz hatte ein ganz grosses Problem. Zunächst stimmte einfach die Spur nicht mehr und es ging merklich langsamer vorwärts. Dann löste sich eine Hohlschraube des Vergasers und Benzin wurde in Massen über den heißen Motor gepumpt. Wie durch ein Wunder fackelte der Pinzi nicht ab. An einem Vergaser hatten sich alle Vergaserschrauben verabschiedet. Wir konnten uns dank unserem Ersatzteilfundus abends selber helfen. Ein Auspuff war undicht und wurde repariert. Nachts um 0.30 stellte Dimitri im Sand freihändig die Spur vom Pinzi ein. Die Nachkontrolle bei Tag dann brachte anstatt 2-4 mm Vorspur, 6 mm.

Nach einem weiteren Rundkurs und einem Ruhetag, den wir zum Spielen in den Dünen nutzten, ging es wieder rallyemässig nach Norden nach Xar Ghilane, der bekannten Oase mit Pool unter den Palmen. Endlich schafften Peter Pessl und Adi (Adam) Barger, unsere Team Saurer Kollegen mit ihrem Pinzi 6 x 6 einen Tagessieg, gegen all die Profis, Halbprofis und PS Schleudern usw. Wir waren alle mächtig stolz. Bei Lorenz riss jedoch das Pech nicht ab. Ein mahlendes Geräusch in der Vorderachse, diese war dann rechts auf einmal antriebslos. Mit eingelegter Sperre wurde dann das linke Vorderrad doch noch angetrieben, so dass er nur 6x5 unterwegs war, womit er im Sand jedoch fast nicht mehr vorwärts kam. Wir hängten den Pinzi im Camp an unseren Heckkran, den wir zum Abschleppen und für solche Fälle gebaut hatten und schauten uns das Problem an. Die beiden Piloten waren fix und fertig. So machten sich Dimitri und Peter unglaublich schnell daran, das Vorgelege der Portalachse auszubauen. Sie stellten fest, dass die Steckachse im Differenzial rundgedreht war, außerdem war sie verbogen. Eine Reserve-Steckachse hatten wir dabei, leider nicht aber die Innenhülse. So blieb uns nichts anderes übrig, als alles Störende auszubauen und mit dem verbogenen Achskörper die letzten beiden Etappen fertig zu fahren, wobei das Rad am Tank schliff.

Wir wurden zum „Camion Balai“ befördert, weil der Originalbesenwagen noch mit Bergen der Fahrzeuge die Nacht und den nächsten Tag beschäftigt war. So ist es Vorschrift, Leuchtraketen mit dabei zu haben. Wenn man im Outback hängen bleibt, dann kann man nachts zur vollen Stunde eine Rakete abschießen. Der Standort wird von den Helfern eingepeilt und am nächsten Tag dann wird gesucht. Nachts ist es absolut hoffnungslos. Man muss dann bei seinem Fahrzeug bleiben. Dies hatte ein Mopedfahrer nicht gemacht. Die Bergemannschaft fand das Moped am nächsten Tag, aber keinen Fahrer. Da wird dann das Militär mit dazu eingeschaltet, die notfalls ein Gebiet sogar zu Fuss abgehen um zu suchen. Unser Mopedfahrer wurde am Abend des zweiten Tages ganz in der Nähe einer befahrenen Route völlig erschöpft gefunden.



Die letzte Etappe war dann traditionell kurz vor Hamamet über ca. 30 km am Strand entlang. Es war gar keine so leichte Aufgabe, wie es zunächst schien, da

der Sand je näher man am Wasser ist, um so härter wurde und man kann dann schneller fahren konnte. Fatalerweise zieht es einen jedoch immer in Richtung Wasser und wehe, man unterschätzt eine Welle, die zu weit geht, dann ist man plötzlich in ganz weichem Sand. Lorenz kam nur noch mit Mühe voran, so dass wir ihn den letzten Teil der Strecke mit dem Saurer abschleppten. Seine Speed stieg dann von ca. 40 km/h auf immerhin 55 km/h!



Die Preisverteilung war im Hotel, mit viel Drumherum. Die Pinzis hätten dieses Jahr sogar den Gesamtsieg schaffen können, trotz der bisher beschriebenen Handycaps, aber eine Juryentscheidung, weil Lorenz 100 m an einer nicht bezeichneten DK vorbeigefahren war, gab ihm dafür 9 Stunden Strafzeit. So wurden unsere Pinzis leider nur 3. und 7. Der Saurer, mangels echter Konkurrenz, wurde problemlos Erster. Meinen Lorbeerkrantz, den die Klassensieger bekamen, übergab ich sofort mit viel Beifall aller Teilnehmer an Lorenz.



Wie würde sich der Saurer gegen die heutige Rallye Konkurrenz bewähren? Einmal, denke ich, ist selten ein LKW so „rabischt“ wie russischer Beifahrer Dimitri immer sagte und der weiss, wovon er redet. Er arbeitet als LKW-Monteur bei Mercedes. Problematisch kann die fehlende Portalachse sein und noch mehr das immense Gewicht der „rabischten“ Achsen. Diese Massen, wenn sie in Bewegung sind, entwickeln einfach unvorstellbare Kräfte. Auch haben wir mit unseren grösseren Reifen die Lenkstange, nicht Spurstange verbogen. Absolut problemlos ist jedoch der Motor, der nie zu warm wurde. Sein Klang allein beruhigt schon.

Auch heute noch ist der Saurer den modernen Fahrzeugen überlegen: im Getriebe, das ja von FBW kommt und in Armeekreisen nicht unbedingt beliebt ist. Ich hatte die enge Gangabstufung und die - wenn's sein musste - lastunterbrechungsfreien Schaltungen sehr genossen, ebenso wie die Wandlerüberbrückungskupplung, die einem das Gefühl gab, dass das Getriebe thermisch nicht überfordert wird und eben der Wandler an sich.

Kurz vor der zweiten Rallye hat mein Getriebe auf einer Fahrt zum Unimog Jahrestreffen hinter München plötzlich blockiert und es ging dann nur noch der 5. Gang. Alle anderen Gänge funktionierten nicht mehr. Dank Wandler bin ich problemlos nach Hause gekommen. Die Armee verkauft wohl an zivile Kunden Fahrzeuge, denkt aber nicht daran auch Ersatzteile zu verkaufen. So musste ich schweren Herzens, kurzfristig einen weiteren „Unfaller“ als Organspender kaufen. Nach dem Umbau des Getriebes stimmten die Schaltungen schon im Stand immer noch nicht und wir suchten weiter und kamen nach Austausch des hinteren Kabelbaumes bald darauf, dass im vorderen Strang etwas nicht in Ordnung war. Und siehe da, bei den Schweissarbeiten um den Kühlerausschnitt in der Karosserie hat ein Kabel leider zu warm bekommen und die Isolierung war dahin. Der daraus resultierende Kurzschluss, machte wohl auch einen solchen in der Steuerbox. Nachdem wir diese ausgetauscht hatten, schaltete unserer 6DM wieder wie Butter. Nun wissen wir leider nicht, ob das Getriebe sogar noch ganz und nur die Schaltbox defekt war. Bis heute habe ich keine Hilfe gefunden bei der Reparatur oder auch nur bei der Überprüfung meines ersten Getriebes, obwohl ich hilfesuchend auf dem Saurertreffen 07 in Niederbipp einige Kontakte geknüpft hatte. Leider bekam ich später keine Antwort mehr auf meine Anfragen. Ja selbst einfachste Teile, wie der kleine Kunststoffknopf mit dem Hasen drauf, mit dem man jeweils den +-Gang zuschaltet, habe ich bis heute nicht kaufen können. Ich kann doch nicht wegen eines solchen Knopfes noch einen weiteren Organträger dazukaufen! Diesen Kauf hatte ich allerdings nicht bereut. So haben wir damit unseren Rallye-Saurer mit einem Doppelstossdämpfersystem unter Verwendung weitgehender Originalteile gebaut, ebenso die Federn verstärkt und unzählige Schrauben, die nach der Rallye gefehlt haben, wieder ersetzen können.

Als nächste Massnahme wollen wir das Hinterachsen-Mittelteil wegen der Sperre ausbauen und beim Rallyesaurer vorne einbauen, so dass wir dann 100 % vorne und hinten sperren können. Das, hoffen wir, bringt im weichen Sand und Schlamm nochmals Traktion. So ist man mit einem solchen Fahrzeug immer am Denken, umbauen und „verbessern“, zumal ich ja sonst bei den Fahrzeugen darauf achte, sie möglichst original zu haben.

Ein weiterer Ansporn, auch zukünftig so etwas zu unternehmen, ist die bedingungslose Kameradschaft unter Freunden, die sich wegen der Sache zusammen gefunden haben. So geht es im Mai 2008 schon weiter. Diesmal nehmen wir an der Superkarpata, einer 8-tägigen Rallye in Rumänien, quer durch die Karpaten, teil, diesmal im Team mit je 3 Pinzgauern 6x6. Hoffentlich kommt der 6DM dann bald wieder zum Einsatz, entweder in Libyen, Tunesien oder vielleicht im kommenden Jahr bei der Rallye Berlin Breslau.

Rudi Magg

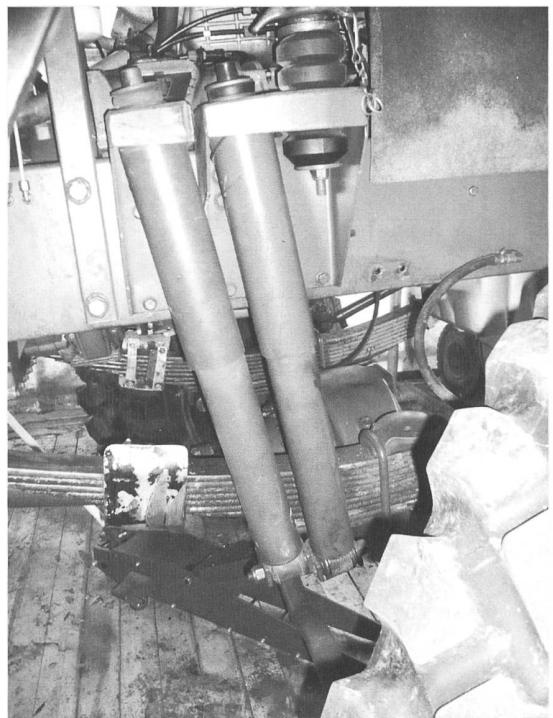
#### PS.

Nach dem letzten Artikel hatte ich einige Rückmeldungen. Die Schaltbox ist jetzt beim FBW-Museum abgegeben, in der Hoffnung, sie finden jemanden, der diese repariert. Nun müsste nur noch das Getriebe auf einen Prüfstand. Vielleicht war ja nur die Schaltbox defekt?

Einen kompletten Knopf mit Schalter für den Halbgang (der gelbe Knopf mit dem Hasen drauf) habe ich auch beim FBW-Museum erwerben können, leider sind die Teile dieses Nachbaus, obwohl sie gleich aussehen, wie das Original, dennoch nicht kompatibel.



*u.r: der Originalanschlag der Achsen,  
u.l: die Version 1, ein Massiv-Gummiklotz, die sofort wieder platzte  
dann die neueste Version der Anschläge unten mit Gummi belegt und oben POM Kunststoff*



*Doppelstossdämpferanlage: vorne der Original-dämpfer mit Halterung, hinten der zweite Dämpfer aus meinem „Ersatzteilträger“ mit den geänderten Aufnahmen für den Dämpfer*