

Wir sind wieder im Lande!

Leider früher als gedacht, aber die Technik hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Am Anfang läuft alles nach Plan, wir fahren pünktlich in Essen vom Hof und erreichen Tortona in Italien.



Die technische Abnahme mit einem Dakar-fertigen Auto ist eher Formsache. Einzig die nicht vorhandenen Signalraketen werden beanstandet, die bekommen wir aber noch organisiert.

Ein Blick auf die Beifahrerseite, hier überwacht der zweite Copilot alles was wichtig ist. Von Reifendrücken und Reifentemperaturen über sämtliche Flüssigkeiten bis hin zu Ladedruck und Turboladerdrehzahl



Ich navigiere die Fuhre und sitze leicht hinter den beiden anderen etwas höher genau in der Mitte.



An Navigationsequipment sind zwei Sabertrip Tripmaster und ein Garmin 276CX an Bord. Mehr braucht es nicht.



Die erste Etappe führt uns vom Hafen in Tunis nach Mahdia, 250km weiter südlich an der Küste. Ein unspektakulärer Autobahn- und Landstraßenritt, aber die Landschaft ist schön und die Autobahnmaut günstig.

Das Zugfahrzeug, ein Mercedes 6x6 SK ist mit 35 Tonnen Zuggewicht und nur gut 400PS V8 Diesel keine wirkliche Rakete. Trotzdem sind wir nicht die letzten im Camp, wir haben einfach weniger rumgetrödelt als viele andere.

Abends laden wir noch ab und bereiten ein paar Kleinigkeiten für den nächsten Tag vor.

Am Morgen warten noch 250km Überführung auf eigener Achse auf uns. Mittags dann der Prolog auf kleinen winkligen Pisten. Wir laufen nach 5km auf einen anderen Teilnehmer auf, der uns trotz lauter Hupe nicht vorbeilassen will. Also hinterhergeeiert und am Ende zweite geworden.

Die darauf folgende Etappe nach Tozeur haben wir trotzdem gewonnen, alles gut fahrbare Pisten und von der Navigation her nicht sonderlich schwierig. Gut, um uns im Auto zusammenzufinden und untereinander abzustimmen. Für mich sind sowohl der LKW wie auch das Team neu. Aber augenscheinlich passt alles ziemlich gut.

Der dritte Tag bringt eine Etappe von Tozeur rund um das Chott El Djerid über Pisten mit dicken Steinen und Kamelgras.

Bis drei Viertel der Etappe lagen wir in Führung. Etwas genervt von dem Gerüttel und Höchstgeschwindigkeiten von nur 140km/h fahren wir trotzdem schneller als die Motorräder. Wenn

auch nicht viel, denn ich habe ein oder zwei kleine Haker in der Navigation. Aber soweit läuft noch alles gut.

Das letzte Viertel führt dann über uralte Pisten mit extrem weichen Sandverwehungen und entgegen der Windrichtung. Das heißt: Immer gegen die steile und Weiche Seite der Düne fahren. Das ist mit dem LKW kein Vergnügen weil man immer nur frontal gegen die Kante fahren darf. Die Piste ist immer nur für kurze Zeit sichtbar und verschwindet wieder und wieder unter meterhohen, butterweichen Sandhaufen. (Dünen mag ich dazu nicht sagen....)

In der Regel haben wir laut Tripmaster zwischen zwei GPS-Punkten doppelt so viele Kilometer gefahren wie im Roadbook stehen. Durch die Größe des LKW und die engen steilen Sandhaufen kurbelt sich der Fahrer einen Wolf. An eine einigermaßen gerade Linie wie mit dem Motorrad, Side by Side oder PKW ist nicht zu denken, wir wollen den LKW auf keinen Fall wegen einer Unachtsamkeit umwerfen.

Eine Unachtsamkeit ereilt uns dann trotzdem, die Kombination aus zu viel Reifendruck und falscher Einschätzung des Untergrundes zwingt uns zum Halt.



Ich laufe vor um den Untergrund zu sondieren und stehe direkt bis zum Knie im weichen Sand.

Es ist klar, daß wir da rückwärts und aus eigener Kraft raus müssen.

Kein anderer Teilnehmer könnte uns auch nur ansatzweise ziehen

Am Trackingsystem den Knopf für technische Hilfe zu drücken und den Bergetruck anzufordern erscheint uns viel zu mimimi.

Mit Sicherheit hat der auch was Besseres zu tun als ein paar Leuten die zu faul zum schippen sind zu helfen....



Schon zweieinhalb Stunden später ist die Fuhre wieder flott. Gefühlt haben wir zwei das Volumen und Gewicht von zwei Sattelzügen weggeschippt.

Trotz des massiven Zeitverlustes sind am Ende nur vier Motorräder und ein Side by Side vor uns.

Einige Teilnehmer haben das Dünenfeld gar nicht erst erreicht, sie hatten die Maximalzeit von drei Stunden zum Erreichen des ersten Stempelpunktes überschritten. Wir sind nach 1 Stunde 25 Minuten dort. Also nochmal schwer Glück gehabt und beenden den Tag als fünfte der Tageswertung.

Abends noch ein kurzer Service, am Auto ist bis auf ein defektes Fangseil der Motorhaube alles in bester Ordnung.

Am nächsten Tag rollen wir frohen Mutes zum Start. 50km Piste warten auf uns, gefolgt von der ersten richtigen Dünenetappe.

Wir lassen Reifendruck ab um auf der Piste etwas mehr Grip zu haben.

Hinten links streikt die Reifendruckregelanlage, der Druck will nicht aus dem Reifen und das Ventil klingt trotz Helm auf dem Kopf komisch.

Also aussteigen und gucken was los ist. Öl auf dem Reifen!!!!



Leider ist schnell klar wo das her kommt, nämlich aus dem Ablassventil der Syegon-Anlage



Wir fahren zurück ins Camp um uns die Sache nochmal genauer anzuschauen.

Auf den letzten 40km haben wir durch einen defekten Dichtring im Radvorgelege einen ganzen Liter Öl in den Reifen gepumpt.

Beim Ablassen ist das Öl dann durch das Ablassventil ins Freie gekommen und hat sich auf der Reifenflanke verteilt.



Nach reiflicher Überlegung und der Befragung etlicher Fachleute beschließen wir, nicht in die Etappe zu starten.

Zu groß ist das Risiko mit Achsschaden in den Dünen liegenzubleiben. Einen nicht rollfähigen LKW bekommt man unter keinen Umständen mehr aus den Dünen gezogen. Es hilft nur eine Reparatur vor Ort.

Leider haben wir den entsprechenden Spezialdichtring nicht dabei, laut BigShock Racing ist dieser Schaden noch nie aufgetreten. Aber irgendwann ist immer das erste Mal.

Verärgert und demotiviert verladen wir in Douz den LKW und beschließen frühzeitig die Heimreise anzutreten.



Veranstalter Jörg Schumann sagt uns zu, die Fähre für uns umzubuchen oder es zumindest zu probieren. Wegen des Gruppentickets der Rallye kein ganz einfaches Unterfangen.

Wir rollen auf Verdacht schon mal nach Tunis um zur Not selbst noch etwas im Fährbüro organisieren zu können.

Wir tanken noch ein letztes Mal voll, knapp 0,60€ Spritpreis sind ein Argument nochmal 2000 Liter mitzunehmen.



Der Jörg wäre nicht der Jörg, wenn er die Umbuchung nicht ernsthaft versuchen würde. Lange Rede, kurzer Sinn: Es kommt eine SMS, wir sollen einen Tag später um 10 Uhr im Hafen sein, die Ticketnummern bekommen wir noch.

Der Check In funktioniert problemlos, 24 Stunden später sind wir in Genua.

Unser Fazit der ElChott:

Eine sehr schöne Veranstaltung mit sehr vielen Rennkilometern und anspruchsvollen Strecken.

Es ist sehr schade, daß das Teilnehmerfeld mittlerweile so klein geworden ist, die Veranstaltung ist wirklich toll.

Wir planen nächstes Jahr wiederzukommen, vielleicht bekommen wir ja selbst noch einige Teilnehmer rekrutiert.

Verdient haben es die Veranstalter jedenfalls.

Mit sandigen Grüßen, Euer H.-C.