

Hier, wie versprochen, der zweite Teil des Berichtes.

Nachdem wir als erstes Fahrzeug auf dem Rückweg vom verlorenen See aus den Dünen kommen, treffen nach uns Reiner Fink mit seiner BMW sowie die Holländischen Polaris Treiber Will Wouters und Rob van Hoorn am Checkpoint 1 ein. Da ist uns eigentlich klar, daß wir zwar gut dabei sind, aber der folgende Pistenteil wird den derzeitigen ersten Platz wahrscheinlich noch gefährden. Motorräder sind auf Pisten einfach immer schneller und die Dakar erfahrenen Holländer gasen auf Pisten erfahrungsgemäß immer mächtig an. 15km nach dem CP, an einer Ecke des eingezäunten "Park Jebil" ist dann das Roadbook etwas verwirrend: ein Kompasskurs kombiniert mit einem Roadbookbild, das wir beide nicht verstehen. Nach ein paar Sekunden Denkpause im stehenden Fahrzeug entscheiden wir uns dann die Stelle nochmal langsam anzufahren und fahren richtig, das nächste Roadbookbild passt wieder.



Im Ziel sind wir dann völlig erstaunt, daß trotz der Sucherei keiner vor uns ist. Reiner Fink hat an der BMW einen Antriebsschaden, die Holländer haben sich verfahren - Glück für uns!

Die Liaison bringt uns dann über Asphaltstraßen nach Douz wo der Service schon auf uns wartet.

Die Servicefreie Nacht der Marathonetappe haben viele Serviceteams offensichtlich genutzt um unseren Service LKW samt Personal auf Partytauglichkeit zu testen. Kaum ist die Katze aus dem Haus, schon tanzen die Mäuse auf dem Tisch.

Bilder des Geschehens wurden mir zugespield, die müssen leider den beteiligten Feiernden vorbehalten bleiben.....



Ich kann aber mit Bestimmtheit sagen, daß unsere Mechaniker als Gastgeber die Sache offensichtlich am besten überstanden haben.

Die beiden CanAm werden schnell und professionell durchgeguckt, Schäden gibt es quasi keine. Jens hat eine vordere Antriebswelle verbogen, die hat einen Schlag von bestimmt 15mm. Keine Ahnung wie man sowas schafft!

Als dann die BMW von Reiner auf dem Balai ins Ziel kommt, wird dort erstmal zerlegt. Schadensbild: Die Schiebeverzahnung hinten am Endantrieb hat Zahnausfall. Weil ich selbst genau so eine Rallye BMW fahre, hört man auf meinen Rat und schweiß das Ganze nicht zusammen. Vielmehr startet unser sächsischer Tommy eine echte "Russenreparatur". Die Verzahnung wird mit Schutzgas aufgeschweißt und mit der Flex die Zahnflanken neu modelliert. Unglaublicherweise hält das bis zum Zieleinlauf.



Der nächste Tag bringt eine Pistenetappe von Douz aus südlich um das Chott el Jerid über die Starwars Kulissen in Nefta nach Tozeur. Start ist in El Faouar, dort wo die schwere Dünenetappe vor ein paar Tagen nach Camp Zmela auch gestartet ist.

Wir fürchten Schlimmes, der Veranstalter hat aber in der Fahrerbesprechung nur von ein paar Sandverwehungen gesprochen, nicht von Dünen. Das sollte sich auch als richtig herausstellen.

Allerdings sind die kleinen wenig befahrenen Pisten extrem verweht, die Navigation gestaltet sich schwierig. Immer wieder überholt uns nach diversen Suchaktionen der Rainer Autenrieth, damals Organisator der Tuareg-Rallye. Ihm habe ich noch im Ziel das Prädikat "Pistentrüffelschwein" verliehen. Die beiden sind unschlagbar gut was das Auffinden von fahrbaren Pisten angeht. Das habe ich so noch nie erlebt. Das sollte dem Team am Ende auch die gute Gesamtplatzierung bescheren.

Wir haben uns aber auch gut durchgeschlagen und sind zeitig in Sichtweite des Checkpoints kurz vor Nefta.

Ernüchterung macht sich breit. Wir stehen 100 Meter entfernt vom CP vor einer tiefen salzigen Wasserdurchfahrt. Wir befinden uns schließlich in den Ausläufern des Chott.

Nachdem mich Matze wüst beschimpft hat, was ich mir da zusammen navigiert habe, stecken wir zusammen die Köpfe ins Roadbook und beschließen wir sind goldrichtig gefahren.

"Die Rallye ist hier und jetzt für mich zu Ende, da fahre ich keinesfalls durch" Tönt es vom Fahrersitz.

Aber so schnell werfen wir die Flinte nicht ins Korn. Einen Kilometer weiter rechts gibt es eine trockene Stelle und wir erreichen den CP von der verkehrten Seite. Aber wir bekommen den Stempel, alles gut.

Andere Fahrzeuge fahren durch die Salzpanne und sind dadurch vor uns. Pech, aber besser so als Salzsäuren am Auto.

Die Holländer und das dritte CanAm sind nun vor uns. Rainer holen wir schnell wieder ein, nur die Holländer wehren sich hartnäckig. Kurz hinter Nefta kommt es zu einem spektakulären Überholmanöver. Einmalig in meiner langen Rennkarriere.....

Will Wouters steht mitten auf der Piste in einer grasenden Kamelherde und kommt nicht weiter. Nachdem wir uns von unserem Lachflash erholt haben, umfährt Matze den bizarren Stau und bringt uns als erstes Fahrzeug ins Ziel.

Durch die unglaublich gute Navigation hat Rainer mit seiner Frau einen versteckten Wegpunkt angesteuert den wir verpasst haben. Diese 10 Minuten Strafzeit bescheren uns den zweiten Platz, aber sei es drum, den Tagessieg haben sich die beiden redlich verdient.

Im Hotel in Tozeur stellt sich der Parkplatz als ziemlich kuschelig klein heraus. Wir stehen direkt neben den Holländern, die lachen immer noch über die Kamelüberholmanöver und laden uns auf ein kaltes Bier ein.

Ansonsten "business as usual", Service, Roadbook vorbereiten, Abendessen und früh ins Bett.

Der Plan geht nur zu drei Vierteln auf. Reiner Fink ist froh, daß Tommys Reparatur ihn ins Etappenziel gebracht hat, ein kleiner Umtrunk wird angezettelt.

Die Konkurrenz durch technisches K.O. ausschalten zu wollen hat aber nicht geklappt. Wir starten morgens zwar nicht ausgeschlafen, aber ausgeruht und nüchtern in die letzte Etappe.

Angesichts der jetzigen Platzierung ist einfach nur ankommen gefragt. Zwei Stunden zum zweiten Platz und vier Stunden Luft nach hinten zum Viertplatzierten sagt die Starterliste.

Also rollen wir im absoluten Rentnerstil über die topfebenen Bretterpisten von Tozeur in Richtung El Hamma. Da es in den letzten Wochen öfter geregnet hat, sind Teile der Piste weggeschwemmt, dafür sind im Roadbook verzeichnete Auswaschungen von den Einheimischen bereits mit der Planierdraht gefüllt worden. Die Roadbookänderungen sind leider extrem spärlich ausgefallen, schnell fahren wäre da echt gefährlich. Auf dem Weg steht rechts am Rand das CanAm des Zweitplatzierten. Er signalisiert: "Alles gut" und wir fahren vorbei. Eine Chance, den zweiten Platz geschenkt zu bekommen? Nein, Rainer hat Kühlprobleme, kippt Wasser nach und kommt in der Sollzeit ins Ziel. Wäre auch zu ärgerlich für die beiden gewesen, 50km vor dem Ziel auszusteigen. Das wünscht man niemandem.

Die Taktik, einfach nur auf Ankommen zu fahren, hatten wohl mehrere Teilnehmer. Einzig unsere holländischen Freunde mit dem Polaris und die Franzosen mit dem heckgetriebenen V8-Buggy gasen richtig an. Die Kiste läuft deutlich über 200km/h auf Pisten, wenn der Fahrer sich traut. Hat er aber nicht und fährt mit 20 Sekunden Rückstand auf Will und Rob ins Ziel. Jens und Mandy kommen mit dem zweiten South

Wir kommen als dritte an und werden standesgemäß mit der karierten Flagge abgewunken.

Racing CanAm als vierte an, sind aber sowieso uneinholbar vorne in der Gesamtwertung.



Wir verladen direkt vor Ort beide Autos auf die Anhänger, die Überführung auf eigener Achse nach Hammamet wollen wir uns sparen. Autobahn mit dem Side by Side ist kein wirklicher Spaß.

Insgesamt war das eine gelungene Veranstaltung, die Gesamtwertung hängt Abends in der Hotel Lobby. Man könnte den Eindruck gewinnen, daß das eine reine Buggy-und Motorradveranstaltung war. Das stimmt in meinen Augen so nicht, die Autos waren auch immer mal wieder vorne dabei. Diesmal war allerdings niemand bei den Autofahrern dabei, dessen Metiers Dünen und weicher Sand sind.

Für Matze und mich war das die erste Rallye zusammen im Auto und der erste Einsatz mit einem Side by Side im Sand. Das kannten wir beide bisher nur aus dem klassischen Geländewagen. Aber wie es aussieht, haben wir uns nicht allzu blöd angestellt. Die Panne in den Dünen kostet uns zwar den Gesamtsieg, aber immerhin geht der souverän an unsere Teamkollegen.

Es hat sich wieder einmal gezeigt, daß in diesem Sport die Navigation die Hälfte des Erfolges ausmacht. Die fahrerische Komponente ist genau so wichtig, unfallfrei und ohne zu schippen durchzufahren zu können war nicht vielen Teilnehmern vergönnt.

In der Wüste sind diejenigen Autofahrer weit im Vorteil, die erfolgreich auf dem Motorrad Rallyes bestritten haben. Die Linienwahl im Sand und der Überblick über die gesamte Landschaft liegt denen förmlich im Blut. Stephane Peterhansel, Jutta Kleinschmidt, Cyril Despres, Nani Roma und viele mehr führen uns das immer wieder vor Augen. Die reinen Lenkradartisten aus der WRC haben da so gut wie immer das Nachsehen.

Ohne unsere Servicecrew, Stefan und Michl von South Racing mit ihrem Racetruck und Matzes langjährigem "Chef de Malheur" Tommy aus dem DAKTEK Team wäre die Veranstaltung mit Sicherheit nicht so entspannt für uns gewesen. Mechaniker die ihren Job - und das ist weit weit mehr als nur zu schrauben - verstehen, sind das unverzichtbare weitere Drittel des Erfolges. Rennauto, Fahrer/Beifahrer und Servicecrew sind untrennbar zu gleichen Teilen mit dem Erfolg oder Misserfolg verbunden.

Rallye ElChott 2021		Gesamtwertung											
St-Nr	Fahrer / Beifahrer	Fahrzeug	KL	WP1	WP2	WP3	WP4	WP5	WP6	WP7	WP8	GES	
1	104	Jens Weigert	CAN AM Maveric X3	T3	2:50:18	9:40:37	6:12:00	6:29:25	3:24:12	3:10:38	4:13:28	2:26:45	38:27:21
2	116	Rainer Auenthieth	CAN AM Maveric X3	T3	2:34:48	10:18:14	5:34:02	7:05:55	3:51:48	3:28:57	4:12:28	3:44:35	40:48:47
3	119	Matthias Krüger	CAN AM Maveric X3	T3	2:33:07	8:09:52	15:15:05	5:43:54	3:19:22	2:43:45	4:14:24	2:26:09	44:25:39
4	40	Rainer Fink	BMW R 800 G/S	E1	3:26:56	12:12:14	8:51:08	5:44:18	3:17:15	9:03:30	5:08:48	2:37:18	50:21:25
5	116	Wil Wouters	Polaris RZR 1000	T3	2:55:42	21:57:14	6:13:18	5:30:20	5:37:16	3:10:48	4:07:32	2:16:02	51:48:12
6	35	Boris Stöbber	KTM EXC 900 Rally	E1	2:42:30	18:59:18	6:46:08	5:32:28	4:11:34	3:47:26	4:58:48	2:38:08	52:34:20
7	41	Thomas Ulrich	KTM 450 Rally	E1	2:40:14	22:12:14	8:51:04	5:35:14	4:08:12	4:13:31	4:32:12	2:32:57	54:45:38
8	24	Rüdiger Malach	KTM EXC-F350	E1	2:48:56	21:57:14	6:50:53	6:16:04	4:29:26	4:45:43	4:40:07	2:36:12	56:24:38
9	961	Andreas Lennartz	Mercedes Benz U4000	T4	2:35:59	21:12:14	7:35:06	6:51:44	6:00:36	6:08:30	6:16:12	2:49:40	59:30:01
10	263	Hubert Platz	Demler-Steyer-Push 280G	CS	3:08:26	21:08:14	9:12:40	7:43:49	5:59:49	6:03:07	6:31:58	2:55:03	62:43:06
11	410	Ronald Bromans	Toyota LandCruiser HDJ	T1	2:27:55	21:12:14	21:35:08	5:22:10	4:18:04	4:46:10	5:37:38	2:24:01	67:43:18
12	31	Michael Carcasov	KTM LC4	E1	4:00:22	22:12:14	10:57:20	6:37:40	6:21:56	4:54:27	12:20:12	2:52:14	70:16:28
13	116	Lanka Kalasova	Polaris RZR Turbo S	T3	2:48:30	20:32:14	6:08:04	6:46:09	15:56:52	19:13:30	4:19:22	2:24:26	78:12:07
14	162	Reinhold Schlicker	Polaris RZR 1000 Turbo	T3	3:27:53	21:12:14	21:35:08	7:37:56	4:32:02	10:13:30	8:05:56	3:06:30	79:51:09
15	262	Sebastian Barzick	VAZ 2121 4 Niva	CS	3:30:08	21:08:14	16:19:20	14:46:30	7:26:52	6:43:24	6:39:20	3:19:34	79:51:22
16	36	Peter Ziegler	KTM Adventure R	E1	4:12:52	21:12:14	21:35:08	6:37:44	6:20:56	4:53:30	12:21:12	2:51:14	80:04:48
17	38	Martin Kall	Husqvarna FR 450 Rally	E1	13:33:26	22:12:14	21:35:08	7:01:02	3:46:15	5:34:52	5:45:05	2:42:20	82:10:20
18	415	Ali Ghaleb	Ladover Defender	T1	2:19:28	21:12:14	14:35:06	6:43:57	17:56:52	19:13:30	5:21:31	2:29:00	89:51:38
19	366	Wolfgang Lemke	MB G500	T2	2:44:27	21:47:14	10:43:43	7:36:30	6:21:10	8:43:30	20:11:12	15:44:35	93:52:21
20	416	Thiny Bunei-Gourdy	VOUQUET WB 1125	T1	3:05:40	21:12:14	21:35:08	6:19:24	17:56:52	19:13:30	5:32:09	2:19:28	97:11:23

Was sich bei der sehr schnellen Navigation im Buggy als sehr hilfreich herausgestellt hat, waren die neuen Tripmaster von Sabertrip. Die Dinger sind von der Bedienung und der Zuverlässigkeit her ein absoluter Quantensprung gegenüber allem was ich bisher benutzt habe. Mein bisheriger Lieblingstripmaster, der Easytrip ist jetzt auf Platz zwei in der Liste gerutscht. Der konsequente Verzicht auf Geräte mit Touchscreen hat sich ebenfalls wieder einmal mehr bewährt. Weniger ist da oft mehr. Überladene Cockpits mit viel Elektronik sorgen oft mehr für Verwirrung als daß sie helfen.

Wir haben diese vierzigste ElChott wirklich genossen. Top Hotels mit ausreichend bewachten Flächen für den Service, die Mischung aus Sand-und Pistenetappen und die beiden Etappen mit Außencamps statt Hotel machen diese Veranstaltung zu etwas wirklich Besonderem.

Vielen Dank an dieser Stelle an Jörg und Conny Schumann als Veranstalter.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich natürlich die langjährig erprobte Orga Crew die wieder mal einen hervorragenden Job abgeliefert hat.

Besonderer Dank geht an die Besatzung des Berge-LKW Sonja und Karsten. Wo die beiden überall hin kommen um Teilnehmer aus den Dünen zu pflücken ist schon wirklich bemerkenswert.

Wenn die Teilnehmerzahlen wieder weiter steigen, ist das eine absolute Top Veranstaltung die in der Sahara ihresgleichen sucht.

Also: Auf gehts, nächstes Mal alle mitmachen!!!

Viele Grüße, euer RallyeCopilot, H.-C. Maurer