

marathonrally.com
DESERTS ARE EVERYWHERE

News Aktuell News Archiv Newsletter

Übersicht.

Sie befinden sich in den marathonrally.com News Einzelartikeln. Um zur Übersicht zurückzugelangen, klicken Sie bitte unter dem Artikel auf den gewünschten Link.

► **Grand Erg SERIE: Premiere: Die Rally aus der Sicht eines Rookies (3)**







Eine Premiere bei marathonrally.com: Eine Serie. Rally-Rookie (aber kein Wüstenneuling) Franz Brenken beschreibt seine erste Rallyeteilnahme bei der vor wenigen Wochen beendeten "Marathonrally Grand Erg" in Tunesien. Brenken hat viel zu erzählen - und das in einer interessant-amüsanten Form, so das wir uns entschlossen haben, nichts wegzulassen und seinen Bericht in kleinen Teilen als Serie zu veröffentlichen. Nebenbei verkürzen wir so ein wenig die Wartezeit auf die Dresden-Breslau 2007.

Hier nun Teil 3 des Rallyberichts von Franz Brenken (es handelt sich hierbei um die Geschichte und Meinung eines Teilnehmers und stellt daher nicht zwingend die Meinung der Redaktion dar. Aus diesem Grund sind die entsprechenden Passagen in kursiv gehalten):

Etappe 3) Douz - Ksar Ghilane - Douz

Der nächste Tag: Es erwartete uns ein 173 Kilometer langer Rundkurs (davon 167 Kilometer Speziale) von Douz nach Ksar Ghilane und ca 20 Kilometer nord-östlich versetzt wieder zurück (Streckenverteilung: 20% Piste, 40% Offroad, 40% Dünen). Hierzu sei angemerkt, dass noch vor 5 Jahren die Hälfte dieser Strecke, nämlich entweder Douz - Ksar Ghilane oder eben anders herum, die sogenannte Königsetappe darstellte - bei der Grand Erg heisst diese doppelte Strecke "Warmfahren".

Das Ganze war mit zwei Besonderheiten gespickt: Zum einen gab es einen "Point of no return", der bis zu einer bestimmten Uhrzeit erreicht sein musste. Nach dieser Zeit durchkommende Teams wurden von der Orga "eingesammelt" und fuhren gemeinsam nach Douz zurück. Hiermit sollte vermieden werden, dass Teilnehmer nach Einbruch der Dunkelheit unterwegs sind. Die zweite Besonderheit: Da diese Etappe Teil 1 einer "Marathon-Etappe" war, herrschte am Abend Parc-Fermè, sprich strenges Serviceverbot. Dieses sollte uns später noch etwas zu denken geben...

Nach dem Start südlich von Douz führte die Rallystrecke dankenswerterweise nicht über die Piste Richtung Cafe "Port du Desert", sondern es ging über kleine Pfade durch die Kamelgraslandschaft. Es war herrlich zu fahren, endlich konnten wir etwas Speed machen und lernten das neue Fahrwerk besser kennen.

Schon bald ging es in erste Dünenfelder, die fahrerisch weniger eine Herausforderung waren als viel mehr navigatorisch. Aber Andi machte einen tollen Job, und während ich mir einbildete, irgendwie permanent nach links zu driften und folglich immer etwas nach rechts gegensteuerte, fuhren wir tatsächlich beständig gen Ost-Südost. Meinen armen Beifahrer brachte ich mit meinen rechtsausbrüchen etwas zur Verzweiflung - konnte er doch den tatsächlichen Kurs auf dem GPS verfolgen.

Fortsetzung siehe nächste Seite



Irgendwann wechselten wir auf eine breite Piste, die wir länger mit Highspeed fahren konnten - bzw mit dem, was ich mir als Highspeed zutraute. Später kamen wir wieder in die Dünen, dieses mal etwas höher, aber noch gut befahrbar. Hier befand sich auch die DK, die zugleich der Point-of-no-Return war. Wir waren 40 Minuten vor der Zeit und fuhren zuversichtlich weiter. Es ging weiter in die Dünen - und hier kam der Punkt, wo ich meinen Beifahrer mit meinem Rechtsdrill vollends zur Verzweigung brachte. Es ist mir nach wie vor unerklärlich, warum ich mir einbildete, dass wir ständig nach Links fuhren - bis zu dem Moment war ich mir sicher, ein ausgezeichnetes Orientierungsvermögen zu haben.

Mittlerweile völlig verunsichert durch die Korrekturen des Copiloten und plötzlich in einem Dünenfeld und auf einem Kurs, wo es keine rettenden Spuren zum Folgen gab, kam zu allem Übel auch noch hinzu, dass wir gegen die Dünen fahren mussten. Aber alles Grübeln half nichts - wir mussten da durch und weiter. Die anderen waren etwas weiter rechts gefahren - natürlich hatte ich somit meinen Beifahrer in Verdacht, dass wir uns verfranzt hatten. Verfranzt hatte sich aber nur einer, nämlich ich (und das glücklicherweise nur im Geiste), denn tatsächlich waren wir gut auf Kurs, wenn auch in sehr unangenehmen Dünen.

Das wir richtig waren zeigte uns die Parallelfahrt mit dem Schweizer Toyota des Teams Steiner/Weyermann. Irgendwann konnten sie uns aber entkommen - sie waren für mich zu schnell, um dranzubleiben. Es hatte sich nämlich ein seltsames Geräusch beim Hochfahren der Dünenkämme eingestellt: Die Kupplung fing an zu rutschen. Da ich aufgrund nicht weiter erwähnenswerter Erlebnisse bei privat geführten Touren im tunesischen Sand im Jahr zuvor noch die Geräusche diverser Brüche von Kardanwelle und Steckachse im Ohr hatte und mir noch nicht ganz klar war, dass wir hier - selbst wenn wir liegenbleiben sollten - dank des Besenwagens sowie vieler zur Verfügung stehender Ersatzteile trotzdem am nächsten Tag wieder startbereit wären, drosselte ich etwas das Tempo und erhöhte damit den Druck auf die Nerven meines ohnehin schon geplagten Beifahrers - wir erinnern uns an den Rechtsdrill...

Es kam, wie es kommen musste: Das Auto und die Kupplung hielt zwar durch, aber die nächsten beiden DKs hatten knapp vor unserer Nase geschlossen. Da gabs auch nichts zu beschönigen: Zu spät war zu spät - und weitere 2x4 Strafstunden waren eingesackt. Hierdurch allerdings war mein Ehrgeiz geweckt: Hatten wir doch spätestens jetzt erkannt, dass das Erreichen eines Point-of-no-Return nicht zugleich bedeutete, danach in ein gemütliches Dünengebummel verfallen zu dürfen, so wurde uns ebenso klar, dass wir einen fatalen Anfängerfehler begangen hatten: Auf den Bordkarten waren die Öffnungszeiten der einzelnen Kontrollstellen sowie die einzuhaltende Maximalzeit explizit vermerkt - nur war jeglicher Platz auf der Bordkarte ausser der Felder für Zeit - und Stempelintragungen für uns bis dahin nicht existent (wohl beim ersten Briefing auf der Fähr nicht richtig aufgepasst).

Also: Der geweckte Ehrgeiz, gepaart mit einer etwas angespannten Stimmung im Auto (wie stand in irgendeinem schlauen Rally-Ratgeber zu lesen: Fahre nie eine Rally mit jemandem, mit dem Du nach einer Rally noch kommunizieren willst...) sorgte dafür, dass ich endlich das tat, wofür wir ein Jahr lang gearbeitet hatten: Ich gab Gas und fuhr (endlich) Rally! Ach tat das gut, seinen Frust endlich mal legal am Gaspedal auslassen zu dürfen, ohne sich das Vorhandensein einer gewissen Flensburger Kartei vor Augen zu halten. So sausten wir dem Ziel entgegen, auf wieder kleinen engen Pfaden durchs Kamelgras. Und dann sahen wir die Überraschung, von der der Veranstalter zuvor geschrieben hatte: Zieleinlauf war im Kamel-Stadion vor den Toren von Douz. Also eine letzte Runde Rundkurs-Drift hingelegt, Bordkarte hingehalten und ... gerade noch rechtzeitig in der Zeit für die letzte Kontrollstelle des Tages. Diesen Stempel konnte uns keiner mehr nehmen.

Nun galt es für mich, weniger ein Auge auf die bereitstehenden Freigetranke und die Köstlichkeiten vom Grill zu werfen, sondern erst einmal zu schauen, was mit der Kupplung ist. Aber: Es war Parc-Fermé, folglich durfte ich zwar in Anwesenheit des technischen Kommissars einen Versuch der Schnell-Diagnose starten, weitere Untersuchungen jedoch hätten Strafzeiten wegen Parc-Fermé-Verstoss mit sich gebracht. Es galt nun abzuwägen: Kupplung ersetzen, am nächsten Tag sorgenfrei fahren und Strafzeit kassieren, oder nur den Anfahrversuch machen, alles lassen wie es ist und am nächsten Tag ein komisches Gefühl haben. Also rein in die Kiste, Handbremse gezogen und mit Vollgas die Kupplung kommen lassen: Auto stand wie gewünscht, kein Rutschen, kein Heulen. Somit fiel die Entscheidung, die Finger vom Auto zu lassen. Landrover reparieren sich bekannterweise bei artgerechter Haltung gerne von alleine - hier hat sich dieses wieder gezeigt.

Somit konnten wir uns endlich dem widmen, was die Cateringmannschaft für uns alle vorbereitet hatte. Der Abend klang dann mit der obligatorisch straffen Fahrerbesprechung aus. Wir gingen früh schlafen, denn am nächsten Tag wartete Teil 2 der Marathonetappe auf uns.

Bis zum kommenden Donnerstag gibt es jeden Tag eine weitere Episode unserer Serie "Premiere: Die Rally aus der Sicht eines Rookies". Bleiben Sie dran!

Lesen Sie Teil 1) - [[HIER KLICKEN](#)]
Lesen Sie Teil 2) - [[HIER KLICKEN](#)]

Bildergalerie zu Teil 3) - [[HIER KLICKEN](#)]->[HIER KLICKEN](#)]

Artikel vom 25.06.2007, Artikel: marathonrally.com/hs/jr/F. Brenken