

**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 (4)**







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 4 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 4) Douz - Bir Aouine**

*Um 6:00 Uhr wurde das Serviceverbot aufgehoben. Wir machten die üblichen Checks, stellten erstaunt fest dass wieder kein Öl fehlte und auch von unten alles trocken war und kamen dem Tip unseres Konkurrenten Thomas Krumej nach, den (bescheuerten) Wading-Plug aus dem Kupplungsgehäuse zu drehen. Wie - ich hatte tatsächlich so etwas an meinem Auto?? Ein Jahr zuvor hatte ich mir extra diese Stöpsel gekauft, um sie im Schlamm wenn notwendig herein zudrehen. Ich wusste dass sie originalverpackt daheim im Regal lagen - und lernte, dass zumindest der TD5 diesen Stöpsel ab Werk drin hat. Also gut, das Teil herausgedreht (danke Peter für den geopfert Schlüssel). Es kam etwas schmierige Pampe raus - aber das wars dann auch. Im Nachhinein erklärte sich den Spezialisten auch so das Rutschen der Kupplung. Offensichtlich ist der Simmerring zwischen Motor und Kupplung nicht ganz dicht - und so konnte etwas Öl ins Kupplungsgehäuse gelangen. Dieses Öl konnte nun abfließen und es kam Luft an die Kupplung. Von nun an hatte ich keine Probleme mehr mit der Kupplung.*

*Aber zurück zum Ernst des Tages: Start war einige Kilometer östlich von Douz neben der Strasse nach Matmata. Trotz der eingeheimsten Strafzeiten hatten wir den Tag zuvor auf Platz 10 beendet und durften folglich als zehnte Starten. Vor uns lagen 224 Kilometer, davon 176 Kilometer Speziale (25% Dünen, 15% Offroad, 20% Navigation und 40% Highspeed). Etwas demoralisierend war die Ansage eines Presseteams (nicht marathonrally.com) direkt vor dem Start, die meinten, sie wären nur ein paar Kilometer in die Speziale gefahren und dann umgedreht, weils so schlecht fahrbar sei - na bravo.*

*Aber auch hier half kein Jammern, wollten wir doch endlich weiter nach vorne und ich mein Versprechen gegenüber Andreas einlösen, heute mal richtig Gas zu geben. Also gings los - erst ein paar wirklich unangenehme kleine Pfade (weil mit steinharten Dünen zugeweht), dann aber plötzlich ein trockenes Flussbett. Und hier gab ich Gas - nach kurzer Zeit überholten wir das erste Fahrzeug, wenige Kilometer weiter sogar eine Gruppe aus drei Konkurrenten.*

Fortsetzung siehe nächste Seite





Wir stempelten zwischendurch ordnungsgemäss an einer gut versteckten DK unsere Karte ab und flogen weiter. Der Untergrund bestand aus lockerem Kies, war relativ eben, allerdings lagen manchmal grössere Steine im Weg. Irgendwie hatte ich den Eindruck, das Auto würde den Boden kaum berühren - je schneller, desto schwebender.



Bald hatten wir auf die Spitzengruppe aufgeholt - grad zu Beginn eines viele Kilometer langen Dünenfeldes mit immer höheren Dünen. Diese Gruppe bestand aus fünf Fahrzeugen, die sich wie an einer Perlenkette durch die Dünen kämpften. Irgendwie konnten wir schneller - aber es gab keine Gelegenheit zum Überholen. Erst als sich vor uns ein Konkurrent zu weit links hielt und in weichen Sand fuhr, konnten wir an ein paar Autos vorbeiziehen. Danach ergab sich dann auch die vermeintlich Gelegenheit, 30 Meter neben der eigentlichen zugewehrten Linie den Rest zu überholen bzw uns etwas weiter westlich haltend eine eigene Spur zu suchen. Zwischendurch gab es kurze Zweikämpfe mit aufholenden Fahrzeugen, aber alles sehr fair und friedlich.



Endlich näherten wir uns den Dünen nördlich von Ksar Ghilane - und hier entbrannte ein erbitterter Kampf zwischen Uli Müller, G, Peter Hochsieder und uns. Hatten wir es tatsächlich so weit nach vorn geschafft? (Uli Müller war am Morgen als Erster auf die Speziale gestartet), wo waren die anderen? Egal - es galt volle Konzentration auf das, was vor uns lag und neben uns fuhr. Es war fantastisch - mal schoss einer hoch über uns über einen Dünenkamm und scherte kurz vor uns ein, mal fuhr man fast auf Tuchfühlung nebeneinander - dann stoben alle drei in unterschiedliche Richtung um eine

Dünenspitze.

Irgendwie hatten wir es alle Drei geschafft, die Autos nicht gegeneinander zu lehnen - und wer letztlich von uns wirklich zuerst die Ziellinie vor der Zwangsmittagspause in der Oase durchquerte, vermochte ich nicht zu sagen. Die Technik jedoch offenbarte, dass Uli Müller vor uns und Peter Hochsieder hinter uns war. Jedenfalls war es ein toller Kampf, an den wir noch lange und gerne zurückdenken werden.

Die vorgeschriebene Pausenzeit in der Oase (eine Stunde) nutzten wir, um unsere durch gnadenlosen Übermut noch in der Oase abgefahrene Reifenfüllanlage zu flicken (zu nah an einem Baum vorbeigefahren) und einen Kaffee zu trinken.

Dann gings weiter: Neustart war südlich der Oase, und von nun an nur noch Piste bis Bir Aouine. Kurz dachten wir an die Pajeros, die auf diesen Strecken in ihrem Element waren, aber dann war schon der Moment des Starts und die Konzentration galt der Strecke. Wie war das schön: Unendliche Weite nach den Dünen vom Vormittag, kilometerlang Highspeed, allerdings dann auch wieder grosse Herausforderungen an den Beifahrer, den richtigen Abzweig in der Vielzahl der abgehenden Pisten zu finden.

Bereits kurz nach dem Start konnten wir Ulli Müller überholen, der sich - wie wir später erfuhren - auf einen Kamelgrashügel festgefahren hatte. Allerdings waren wir zuvor so dicht an im dran, dass wir nur noch links an ihm vorbeischiessen konnten und dann im Staub durch den Rückspiegel nichts mehr gesehen haben. Also hiess es von nun an: Wir sind vorne - und da wollten wir möglichst lange bleiben.

Das Auto lief hervorragend, keine ungewöhnlichen Geräusche oder sonst etwas. Irgendwann allerdings weckte uns eine Bodenwelle und wir flogen durch ein uraltes Gehölz. Was es war, kann ich nicht sagen, aber es war recht hart. Wenige Momente später sah ich auf der Druckanzeige für die Vorderräder, dass der Druck runter war. Mist - hatten wir einen Platten bekommen? Schnell angehalten und nachgeschaut: Nein, es war nur der Schlauch der Füllanlage (wieder) abgerissen. Also alle Schläuche schnell abgeklemmt, Reifendruck stimmt offensichtlich noch, und weiter gings.

Der nächste Stop war für die Lokalisierung eines plötzlichen Schepperns am Dach: Unsere Funkantenne hatte sich selbständig gemacht und klemmte am Flansch des Überrollkäfigs. Nun aber sollte nichts mehr dazwischenkommen, es ging nur noch geradeaus. Gottseidank stand an einer Kuppe ein Presseteam - die haben uns wahrscheinlich das Auto gerettet. Wären sie nicht da gestanden, wären wir mit voller Geschwindigkeit über eine recht unangenehme Kuppe bis nach Libyen geflogen. So aber hatten wir nur zwei unangenehme Sprünge, wobei wir bei einem irgendwo vorne an der Stossstange landeten.

Immerhin war mein Beifahrer dadurch wieder wach geworden, und so konnten wir bei vollem Bewusstsein unserem ersten Tagessieg entgegenfahren. Im Ziel angekommen bauten wir zuerst unser Zelt auf und warteten auf den zuvor überholten Getränketransporter. Es war schon ein lustiger Anblick, als im südlichsten Tunesien ein roter IFA-LKW mit dem schützenfestüblichen Bieranhänger durchs Ziel rollte. In Windeseile wurde dann von der Orga das Cateringzelt aufgebaut und - wir konnten es nicht glauben - sowohl WC's wie auch ein Duschzelt.

Im Laufe der Zeit kamen dann alle im Lager an, nur einer fehlte: Peter Hochsieder, unser Konkurrent vom Vormittag, musste mit gebrochener Hinterachse kurz nach dem Re-Start in Ksar Ghilane aufgeben und sein Zelt alleine aufschlagen. Schade Peter - aber nächstes Jahr geht's weiter.

Am Abend gabs wieder Köstlichkeiten vom Schreck'schen Grill, ausserdem für die Autos Treibstoff vom Tankservice. Dann folgte die allabendliche Fahrerbesprechung. Irgendwie gelang es der Orga und vor allem Jörg Russler, uns vor dem nächsten Tag mit etwas sorgendurchfurchten Gesichtern in die Schlafsäcke krabbeln zu lassen - wurden doch Schauergeschichten über extreme Steilabfahrten - mit Totenköpfen im Roadbook gekennzeichnet - und voraussichtlichen unfreiwilligen Aussenübernachtungen wegen der extremen Strecke erzählt. Aber es kam alles anders - wie immer...

**Fortsetzung siehe nächste Seite**



### **Etappe 5) Bir Aouine - Dünensee - Tembaine - Douz**

*Start war in aller Frühe um halb sieben - das hiess 5:30 Uhr aufstehen, Auto fertigmachen, Getränke auffüllen und kurz frühstücken. Um Halb sieben dann standen wir am Start und los gings: 180 Kilometer Speziale von Bir Aouine über den sagenumwogenen "geheimen" See, am Tafelberg Tembaine vorbei nach Douz in ziemlich gerader Linie. Bereits kurz nach dem Start standen wir vor den ersten Dünen und zugegebener weise war mir etwas mulmig ob der geschilderten Steilabfahrten.*

*Nach dem ersten Sandwühlen (unsere Füllanlage hatten wir gottseidank repariert) standen wir vor der besagten ersten Abfahrt. Ich muss sagen, es war einfach wunderschön - landschaftlich. Fahrerisch konnte ich es nicht einordnen, weil die Steil-Abfahrt Ihrem Namen alle Ehre machte und sich selbst irgendwo unter bzw. vor meiner Motorhaube als senkrechter Abgrund (subjektiv empfunden) verbarg - also musste Andreas raus und erst einmal die Lage sondieren bzw. eine halbwegs fahrbare Linie finden. Nach kurzer Zeit kam er wieder in Auto, schnallte sich an und sagte nur: "Fahr!". Wie "Fahr"? "Fahr einfach - geht schon".*

*Nun gut, nach 4 Tagen hatte ich mich zumindest ansatzweise daran gewöhnt, dass ich nichts mehr zu melden hatte und der Beifahrer die Kommentare gab. Also fuhr ich - die Haube senkte sich, und irgendwo vor der Windschutzscheibe tauchte der Talgrund auf. Und wider Erwarten war es ein grossartiges Surfen auf einer Sandwelle - am liebsten wäre ich noch einmal zurück. Aber Andreas kam meinem Wunsch entgegen und meinte: Da sind noch genügend von der Sorte im Roadbook angekündigt. Prima, der Tag versprach lustig zu werden!*

*Auch meine Sorge, dass wir die Spur legen mussten war unbegründet, denn in der Nacht zuvor fuhr ein Orga-Fahrzeug die Strecke ab und hinterliess seine Abdrücke. Der Spur blind zu folgen wäre leichtsinnig gewesen - aber sie stimmte zu unserer Beruhigung mit dem Roadbook überein. So konnten wir gut Gas geben, hatten keinerlei Probleme im Sand und zogen unseres Weges. Erleichternd kam auch noch hinzu, dass es in der Nacht zuvor geregnet hatte und wir durch den frühmorgentlichen Start in den Genuss des relativ festen Untergrundes kamen.*

*Im Auto war grossartige Stimmung, das selbige lief wieder problemlos und die Reifen klebten am Sand. Nach wenigen Stunden tauchte dann der See vor uns auf - was war das für ein innerer Parteitag, so früh schon dort einzutreffen. Offensichtlich hatte das dortige DK-Personal noch nicht wirklich mit uns gerechnet, denn aus der Ferne sahen wir sie sich hastig ihre orangenen Warnwesten anziehen und zu den Schildern laufen.*

*Es war ein tolles Gefühl, am See zu sein - gerne wären wir ausgestiegen und ins warme Wasser gesprungen, so, wie ich es auf einer Tour im Jahr zuvor schon gemacht hatte. Aber leider fuhren wir Rally - also nix Pause, sondern "Pedal to the Metal" - weiterging es, Düne rauf, Düne runter usw. Irgendwann tauchte dann Uli Müller im Rückspiegel auf - er fuhr wie der Teufel. Wir nahmen die Kampfansage an - offensichtlich hatte ich es zu gemütlich angegangen. So brausten wir im Zweikampf zur nächsten DK am Tembaine. Wow - nur ein paar Stunden nach dem See waren wir schon am Tafelberg! 2006 hatten wir dafür mehrere Tage gebraucht, mit ortskundigem Führer!*

*Nach der Tembaine-DK legte Uli irgendeinen Schalter im Auto oder im Kopf um - das Tempo steigerte sich beachtlich und so kämpften wir uns durch die kleinen aber gemeinen Dünen Richtung Ost-Kante des Nationalparks J´bil. Dort ging dann der Zweikampf weiter - mal der eine vorne, mal der andere. Erst als wir die Piste zum Cafe "Port du Desert" erreichten, konnten wir Uli langsam hinter uns lassen. Auf dieser Piste konnten wir endlich noch einmal so richtig Gas geben. Zwar war die Hauptpiste völlig zugeweht, daneben jedoch war eine schön zu fahrende "Ersatzspur". Nach 6 Stunden, 57 Minuten und 18 Sekunden kamen wir dann durchs Ziel kurz vor Douz. Und Uli Müller? Der war uns direkt auf den Fersen - 29 Sekunden später flog auch er durch die Lichtschranke (nur nochmal wiederholt: Nach 180 Kilometern Speziale ein Zeitabstand von 29 Sekunden!).*

*Es war ein grossartiger Tag gewesen - vor allem natürlich, weil wir wieder den Tagessieg errungen hatten, aber auch, weil die Fahrt so aussergewöhnlich schön war und wir die Mörder-Strecke so schnell bewältigt hatten. Ich glaube, diejenigen, die im Gegensatz zu uns beiden vorher noch nie am "See" waren (wir hatten das 2006 wie gesagt mal im Rahmen einer Tour auf uns genommen), die wissen gar nicht, was von allen, die die Etappe bewältigt haben, da geleistet wurde. Diese Strecke an einem Tag, manche sogar in unter 8 Stunden, das erlebt man maximal ein Mal im Leben!*

*Danach ging es ins Hotel, und dann war Mittagschlaf angesagt. Am Abend dann noch das gewohnt umfangreiche Buffet und die Fahrerbesprechung, in der wir erfuhren, dass es alle ausser einem Team ins Ziel geschafft hatten und auch das Orgateam vom See auf dem Weg ins Hotel war. Damit hatte Jörg Russler nicht gerechnet - hatte das Wetter ihm doch einen Strich durch die Rechnung gemacht, heute Abend nur vor kleiner Teilnehmerzahl zu sprechen...*

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

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

Artikel vom 27.06.2007, Artikel: [marathonrally.com/hs/jr/F. Brenken](http://marathonrally.com/hs/jr/F. Brenken)