

Auto Bild allesallrad REPORTAGE



Die kleine Dakar

Wertung und Anspruch wie bei Profi-Rallyes: Die **Marathon Rallye Grand Erg** versteht sich als Saharatur für

„Wahnsinn, Wahnsinn, die Umwelt hält einen sowieso schon für hirnverbrannt, mit dem Auto für teuer Geld durch die Wüste zu kacheln; und wir haben nichts Besseres zu tun, als noch mehr Gründe zu liefern, uns in eine Psychiatrie einzuweisen. Mit Leuchten in den Augen fiebert man dem nächsten Einsatz entgegen, wer von uns will schon verstanden werden?“ Fast philosophisch beschreibt Dirk Lubecki, Copilot im Siegerteam der zweiten Marathon Rallye Grand Erg, in seinen „An-



sichten eines Navigators“ – online unter www.granderg.de zu lesen – was in einem Rallye-Teilnehmer vor sich geht. 2005 noch klein mit nur sieben Teams gestartet, sind es 2006 schon zwölf Geländewagen plus drei Trucks, die sich über sieben Etappen 2300 Kilometer durch die Südsahara kämpfen.

Die Route führt weiter in den Süden, „als es je eine Tunesien-Rallye tat“, kündigt Rallyeleiter Jörg Russler an. Richtig, noch weiter südlich ist nicht mehr Tunesien, sondern Libyen; der südliche Umkehrpunkt

der dritten Etappe liegt fast exakt im Dreiländereck mit Algerien. Der Superlativ klingt gut; und schließlich ist die Grand Erg nicht die einzige Sahara-Rallye, die von deutschem Boden aus gestartet wird. So gibt „Russi“ für die Grand Erg das Motto aus: „Smells Like Dakar Spirit.“ Weil es sich, obwohl keine Fahrerlizenz erforderlich ist, um eine echte Rallye handelt, nicht um eine „Sandkastenfahrt.“

Dennoch haben hier auch reine Hobbyteams eine Chance. Denn nicht materialmordende Pisten-



Bei der Rückreise auf der Fähre sind alle entspannt. Eine Woche zuvor bei der technischen Abnahme in Tunis war das nicht so. Richtig schnell gehen muß es bei den Durchfahrtskontrollen; hier holt sich Dirk Lubecki bei Andi Henschel seinen Stempel der DK9

Team 104: Zahnärztin Sabine Merz und Informatiker Jens Rosenberger mit ihren (fast) Serien-Samurai

für engagierte 4x4-Amateure
 im heizerei entscheidet über den Sieg.
 Die Herausforderung der Grand Erg
 liegt vor allem in den langen Dünen-
 etappen, aus denen kein vorzeitiger
 Ausstieg möglich ist.
 Von anderen Amateur-Rallyes
 möchte Russler die Grand Erg vor al-
 lem dadurch abheben, daß die
 Strecke härter, das Reglement nah an
 den im Profisport verbindlichen FIA-
 Regeln ist. Und auch dadurch, daß er
 eine möglichst hohe Sicherheit bieten
 und eine pannenfreie Organisation
 bereitstellen will. So begleitet ein Or-
 ganisations-Troß von 27 Fahr-

Fotos: Rosenberger, Müller, Bress, Heklich, Schneider

Auto Bild alles allrad RALLYE GRAND ERG



zeugen die Rallye: Streckenposten, Zeitnahme, Medical Service – und natürlich der vielbeschäftigte „Besenwagen“: ein riesiger MAN 6x6, der gestrandete Autos notfalls huckepack nimmt. Das scheinbare Mißverhältnis sorgt für reibungslosen Ablauf; dafür sind die Teilnehmer gern bereit, gegenüber anderen Amateurveranstaltungen etwas tiefer in die Tasche zu greifen. Und so ist das Teilnehmerfeld mit 44,5 Jahren Durchschnittsalter auch reifer. Dabei mischen sich alte Rallye-Hasen unter Neulinge, Ehrgeizige unter solche, denen es in erster Linie ums Dabeisein geht.



„Fast wieder gerade, die Spurstange“, freut sich Christof Brass

Ebenso bunt gemischt ist das Feld der Fahrzeuge. Gerald Jakoby, 47-jähriger Unternehmer, und sein Copilot Axel Untersteller (43) treten im professionell aufgebauten Schreck-Pajero an – mit Rallye-Fahrwerk, heißem Motor und Reifendruckregelanlage. Im Bewußtsein, einen Service-Truck dabeizuhaben, legt der Rallye-erfahrene Jakoby einen teils erfrischenden Fahrstil vor, der ihm fünf Tagessiege einbringt – aber auch schon einen größeren Schaden bereits am zweiten Tag; er „parkt“ den Pajero mit der Schnauze voran in einem Loch in einem verschlammten Flußbett – was un-

ter anderem einen der Ölkühler aus der Fassung bringt.

Informatiker Jens Rosenberger (35) und seine Beifahrerin Sabine Merz sind in einem betagten Suzuki Samurai angereist, der bis auf eine leichte Höherlegung keine Modifikationen aufweist. Das Paar startet das erste Mal in einer Wertung, „aber ich war schon ein paarmal mit diesem Auto in der Wüste“, meint Rosenberger. Von größeren Ausfällen bleibt der kleine weiße Suzuki verschont; nur die rechte hintere Blattfeder bricht auf den 120 Kilometer Dünen der „Königsetappe“. Doch der Computerfach-

man
tions
Haupt
Richt
aus e
beach
Ken
Ulric
Jähri
durch
Mal
umge
Caren
es vic
zeit i
übel:
notfa



Am Service-Unimog von Karl Schreck sind nach einem spektakulären Überschlag in den Dünen ein paar „Biegeschäden“ zu beheben. Das Reporterteam kann seine Fahrt später auf eigener Achse fortsetzen. Die Notübernachtung am Wüstensee wird am Lagerfeuer beinahe gemächlich



Erfrischender Fahrstil: Gerald Jakoby und Axel Untersteller fliegen im Pajero auf den 3. Platz

aus
rger
eine
zuki
eine
difi-
artet
ang,
mal
te“,
eren
eiße
chte
120
igs-
sch-

mann beweist praktisches Improvisationstalent, zurt das gebrochene Hauptblatt mit einem Spanngurt in Richtung Achse und kann die Etappe aus eigener Kraft beenden – auf einem beachtlichen sechsten Tagesplatz.
Kein Wüstenneuling ist Orthopäde Ulrich Müller. Bisher war der 58-Jährige immer auf dem Motorrad durch die Dünen gejagt, nun das erste Mal in seinem wettbewerbstauglich umgebauten Defender 90, mit Ehefrau Caren auf dem Nebensitz. „Im Auto ist es viel gefährlicher“, meint der Facharzt überrascht. Und begründet plausibel: „Auf dem Motorrad kann man notfalls abspringen und sich im



Fotos: Rämberg, Müller, Dreimann, Hinkisch, Wenner

allesallrad RALLYE GRAND ERG

weichen Sand abrollen, wenn man sich an einer Düne verschätzt hat. Im Auto muß man runter.“ So macht ihm das Fahren selbst wenig Probleme, gerade in schwierigen Sandpassagen läuft der 4x4-Rallye-Neuling zur Hochform auf. Nur die fünf Reifenschäden allein bei der Marathon-Dünenetappe machen ihm zu schaffen: Der Arzt ist zeitweise dem Kreislaufkollaps nahe. Was ihn nicht davon abhält, näch-

stes Jahr wieder dabeizusein: „Diese verdammte Schinderei in der Hitze, diese Reifenpannen, dieses ewige Buddeln im Sand und die ständige Angst, eine Durchfahrtskontrolle zu verpassen und im Roadbook überhaupt nicht mehr durchzublicken, machen einfach süchtig!“

Letztlich kann nicht das favorisierte Semi-Profi-Team 203 aus Gerald Jakoby und Axel Untersteller den Gesamtsieg erringen, sondern

der nur mäßig modifizierte Defender 110 mit der Nummer 202. Designer Christof Brass (42) und Trainer Dirk Lubecki (38) rollen zwar nie als Tagessieger durch die Lichtschranke; aber auch nie weiter hinten als auf dem vierten Rang. Abschließender Kommentar von Brass: „Wann gibt’s die Nennungsformulare für 2007? – Schließlich haben wir ja nebenbei einen Titel zu verteidigen.“

[T. Rönnberg]



- GR
- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

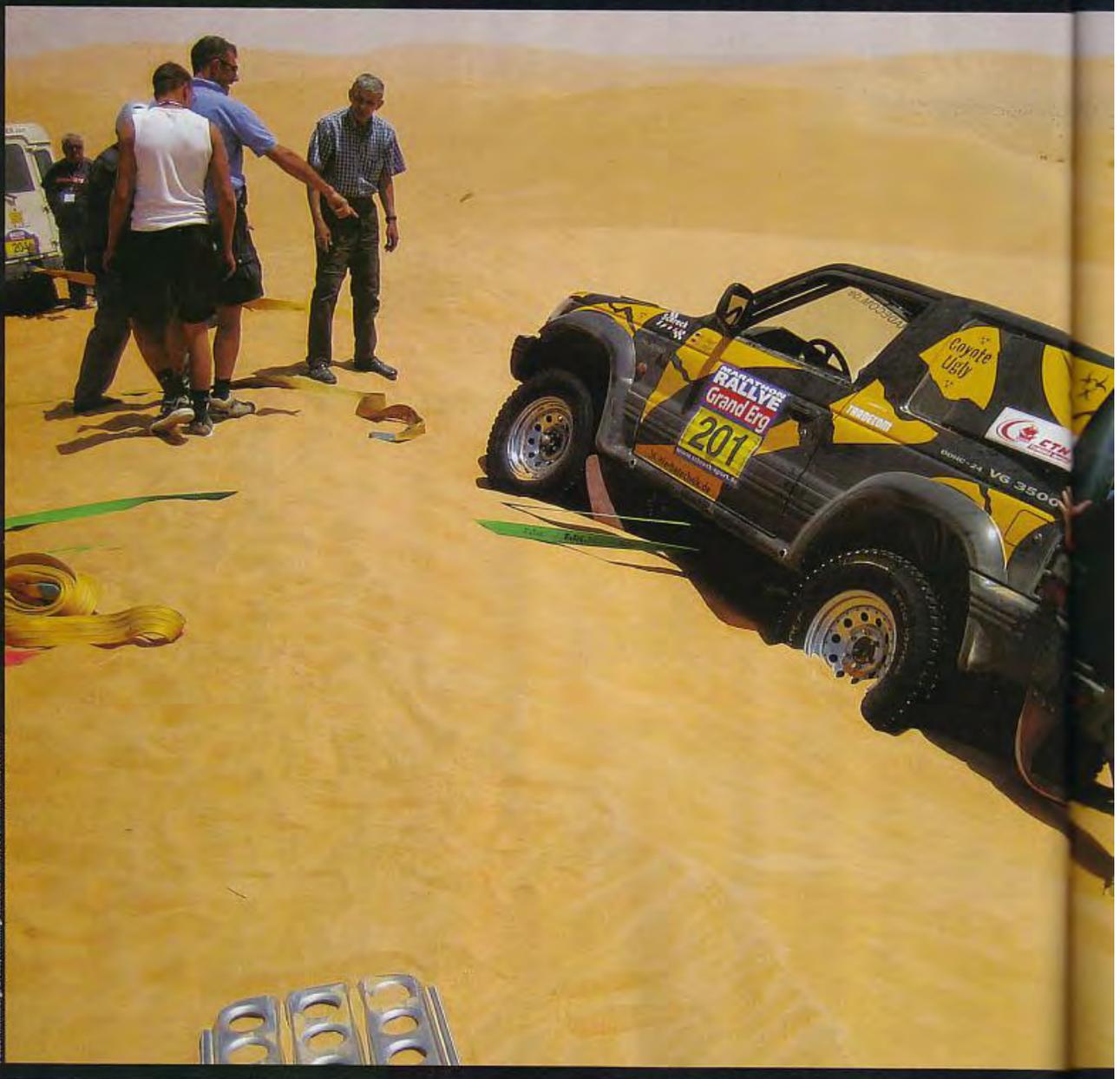


Foto: Rönnberg, Brass, Heiming, Kasten, Müller, Overmann, Prütz, Werner

GESAMTWERTUNG GRAND ERG 06

1. Platz	Brass/Lubetzi	Land Rover
2. Platz	Henning/Leardi	Toyota
3. Platz	Jakoby/Untersteller	Mitsubishi
4. Platz	Bäcker/Bäcker	Mitsubishi
5. Platz	Kluge/Kluge	Toyota
6. Platz	Müller/Müller	Land Rover
7. Platz	Jäger/Jäger	Mitsubishi
8. Platz	Rosenberger/Merz	Suzuki
9. Platz	Malzer/Lüber	Nissan
10. Platz	Boecken/Boecken/Werner	MAN



Ganz im Süden in Tiaret, wo es keine Hotels gibt, übernachtet man in einem Militär- und Ölfördercamp



Blattfeder-Reparatur per Spanngurt. Streß bei der Fahrtleitung: Kein Teilnehmer schafft die lange Dünenetappe an einem Tag. Das Bad im sagenumwobenen Wüsten-see erfrischt nicht wirklich



„Die Schinderei in der Hitze macht süchtig“: Ulrich und Caren Müller haben noch nicht genug gelitten