



Offizielles Magazin
des G-Clubs

4/1989

Der Gelände- wagen



Sport

Die Pharaonen-Rallye

Club

Tolle Reisen für 1990

Reportage

Mit dem G im Salzbergwerk

Der neue G

Die Entwicklungs- Geschichte



Pharaonen und Motoren

Das Wüstenabenteuer
Pharaonen-Rallye -
Clubmitglied Bernd Woick
berichtet.

Anfang August, das Telefon klingelt: "Hallo Bernd, hier ist Florian. Hast Du Lust, die Pharaonen Rallye mitzufahren, als Presse oder Assistance?"

Ein echter Fernreise-Freak kann hier nur ein empörtes "nein" verlauten lassen, ich schob das Problem daher höflich vor mir her:

"Bis wann mußt Du Bescheid haben? In 14 Tagen? Okay, ich rufe dann zurück."

14 Tage Bedenkzeit. Wozu?

Soll ich in elf Tagen 6000 Ägyptenkilometer abspulen und durch Landschaften rasen, die ich lieber zu Fuß erleben würde? Nein, aber ein Abenteuer wäre es auf jeden Fall!

Und das Risiko? Man kann ja auch verhalten fahren!

Der Reiz mitzumachen wurde jeden Tag stärker, unerschwingliche Geländefahrträume drangen langsam an die Oberfläche - ich mußte endlich Florian anrufen - bevor er womöglich jemand anderen mitnahm!

Florian Moser, Gründungsmitglied des G-Club, und zwischenzeitlich zu Mitsubishi abgetrünt, hatte die Pharaonen-Mannschaft komplett:

Das "Rennfahrzeug" (eines in dieser Zeitschrift nicht zu nennenden japanischen Typs), Diesel mit kurzem Radstand, mehrfacher Teilnehmer an Paris-Dakar, Pharaonen- und anderen Rallyes, pilotierte Claus Mühlberger, Redakteur bei Sportauto; als geländegängiger Beifahrer litt Pit Pfrüner, freier Journalist und Fotograf. Sie sorgten täglich dafür, daß wir abends nicht zu früh zum Schlafen kamen.

Ein Pressefahrzeug, eher Materialtransporter, wurde von Wolfgang Wiese, bei Pirelli zuständig für 4x4 Reifen





Jutta Kleinschmid auf ihrer BMW
(Bild oben).

Am Hafen reihten sich die über
400 Teilnehmer in die Warte-
schlange ein.



und unser Sponsor, sowie von Hermann Bauer, Trialfreunden bestens bekannt, gesteuert.

Das zweite Pressefahrzeug mußte mit Florian und mir klarkommen; auf dem Mittelsitz im Fond mußte Sportfotografin Sabine Hofmann mit uns klarkommen. Im Gegenzug sorgte Sie stets für frühes Aufstehen. Fototermine auf der Strecke!

Frankfurt, 28.9.89. Einchecken. Unsere Kofferrucksäcke mit Rallye-Mischung (Kleider, Werkzeuge, Ersatzteile) passierten unbeanstandet - wenige Stunden später halfen wir bereits unserem Taxifahrer in Kairo beim Reifenwechsel.

Zwei Tage Zeit für Kairo, zwei Tage Taxifahren, zwei Tage Taxirallye! Ausrei-

chend für einen ersten, angenehmen Eindruck und den Wunsch, das Land bald ausführlich zu bereisen. Am nächsten Tag wurden die Fahrzeuge von Alexandria nach Kairo überführt, ein gewaltiger Konvoi besetzte die Verbindungsautobahn nach Kairo, problemlos geregelt durch die ägyptische Polizei!

Der Oktober begann pünktlich wie immer und nur neun Stunden später war Start zum Prolog - und damit die erste Möglichkeit, den Fahrzeugpark zu beäugen.

Die besten G landeten auf Platz 10 (Seppi) und 11 (Regazzoni), der beste P4 (der französische Lizenz-G mit Peugeot Euro-V6 Motor) auf Platz 18 (Waldegaard). Weitere deutsche Teilnehmer platzierten sich auf dem 55. (Seikel auf VW-Syncro-Pritsche), Boß der OFF ROAD Zeitschrift Czerny (Pabst-Toyota) mit Copilot Jürgen Scheller (c/o Münchner Lach- und Schießgesellschaft: Er ahnte noch nicht, auf was er sich eingelassen hatte) erreichte den 65., und Frau und Herr Schmude (280 GE kurz mit Hardtop) ließen es für heute mit dem 93. bewenden.

Unserem Renner wurde eine Abkürzung, die eine Verlängerung war, zum Verhängnis, und dicht bedrängt von Angelika Czerny auf einem stark alternden Range Rover, ergab das Platz 105.

Bemerkenswert war das Abschneiden der "Marks-Brothers" (Marks/Alt) auf einem der Schrottpresse entstieg-nem Pajero im Casal-Trim: Sie ergatterten Startplatz 73.

Die Pyramiden waren am nächsten Tag Startplatz für die 1. Wertungs-etappe (Speciale). 390 Kilometer Piste, Dünen und Wasserdurchfahrten beim Lac Fayoum: Durchschnitt des Siegers (Vatanen): 102 Kilometer pro Stunde! Anschließend waren es noch 115 Kilometer Verbindungsetappe (Liaison) bis zum Camp in Baharia.

Kleinere Reparaturen standen an, Wartungsarbeiten, Essen. Noch in der selben Nacht fuhren wir mit einem Auto in die nächste Etappe, Sabine wollte die ersten Fahrzeuge in den "grands dunes" ablichten. Diese Übernachtung an den Dünen sollte leider die einzige Wüstennacht bleiben: absolute Ruhe, sternenklarer Himmel, Einsamkeit, eine nette Fotografin. Eben fast alles, was ein Wüstenfreak so braucht.

Früh am Morgen frästen wir uns dann durch den Weichsand und tobten Düne "rauf" und "runter". Einige Zeit flog der TV-Hubschrauber um uns und filmte; er dachte wohl, wir wären die Nummer 1. Oder er erwartete ein spektakuläres Einsanden.

Den Gefallen taten wir ihm nicht: die Bereifung mit dem Pirelli Dakar war jedem Sand gewachsen.

Die Sandluftdrücke von circa 1,2 bis 1,5 bar behielten wir später auch auf harten, steinigen Pisten bei, Geschwindigkeiten bis zu 100 Kilometer pro Stunde waren eher die Regel als die Ausnahme. Einen Reifenschaden hatte keines unserer drei Fahrzeuge - dafür mehrere Schlauchschäden durch den Einsatz falscher Schläuche!

Neben einem ausgebrannten G vom Vorjahr errichteten wir am Dünenfuß unser Lager und harften auf der Dünenkuppe der ersten Motorräder.

Steckenbleiben, Umkippen, Hochheben, Antreten, Abwürgen, Umkippen... diesen Rhythmus hatten wir bald intus und halfen, wo es ging. Dort mit dem Motorrad? Nein danke!

Ein schrilles Geräusch lag in der Luft: die Peugeot kamen. Die drei Autos sind speziell für diese Rallies konstruierte Gelände-Rennwagen mit Mittelmotor (ca. 400 PS) und mindestens 30 Zentimeter Federweg. Die Kevlarkarosserie erfüllt nur Marketingaufgaben

und sieht deswegen einem Peugeot 405 bzw. 205 nicht unähnlich. Vatanen, Ickx, Mouton sind die bekannten Namen der Fahrer, ihr Abstand zu den Nachfolgenden ist teilweise deprimierend.

Vatanen und Ickx sind souverän über die Superdüne gefahren, Madame Mouton nimmt an der Kuppe etwas zuviel Gas weg - das war es dann. Ohne Florians handgreiflicher Hilfe, aufmunternd unterstützt von Madames lautem Geschimpfe - Ihr Copilot war soeben samt Kevlar-Sandbleche die Düne hinuntergeklügel - stünde der Peugeot noch immer dort.

Die Navigation war mit dem vorhandenen Roadbook und einem zuverlässigen Autokompaß kein Problem. Der digitalanzeigende Silvia 520 bewährte sich hervorragend, eine notwendige Neukompensation ist in Minuten durchgeführt!

Ausfälle gab es wenige - außer Regazzoni, der nicht begreifen kann, daß eine Piste keine Formel 1-Strecke ist. Den Ausfall eines Konkurrenten konnten wir gerade noch verhindern. Ein-

sam und verlassen erschien uns ein Toyota im Blickfeld, die Haube auf, der Motor still. Zwei ältere Herren genossen ihr Pfeifchen und verhielten sich ansonsten ruhig. Mein Komplex mütterlicherseits gewann die Oberhand, wir näherten uns und drängten Hilfe auf. Florian löste das Problem mit einer pumpenden Hand, Herr Czerny grüßte jovial dankend hinter dem Lenkrad hervor und ließ die Haube schließen; Herr Scheller (inzwischen wußte er was auf ihn zukam) hatte die Augen weit aufgerissen. Kurz: Man sollte in "Offroad" einmal etwas über das Entlüften von Dieselmotoren schreiben.

Der Rallye-Troß erkämpfte sich Etappe für Etappe, und nachdem unser "Rennauto" stetig nach vorne wanderte, setzte eine bisher nicht gekanntes "Rennfieber" ein. Reparaturen und Wartungsarbeiten wurden umfangreicher, zum Schweißen oder Materialbeschaffen mußte bei den großen Teams "geschnorrt" werden.

Die Hilfsbereitschaft war wirklich erstaunlich! Benötigte ich ein Stück Alu-

blech, gab es mir ein Mechaniker von Peugeot mit besten Wünschen. Schickten wir Sabine zum Materialholen, brachte Sie gleich den Mechaniker mit.

Abu Simbel. Etappenziel mit Freibad. Kultur oder Vergnügen? Beides! Abends baden und morgens Abu Simbel. Wir hatten etwas Zeit, da wir unserem Renner auf der Spziale nicht folgten, sondern die Straße nach Assuan benutzten.

Der 9. Oktober machte uns mit dem Touristen-Ghetto Hourgada am Roten Meer bekannt, ein Traum für Surfer und Taucher, ein Alptraum für den

Rest der Touristenwelt. Hourgada bedeutete für Seppi Platz 8 im Gesamtklassement, für die Italiener v. Guggenberg auf 280 GE Platz 29 und für Familie Schmude Platz 57. Weit abgefallen Waldegaard auf Platz 63, nur kurz vor Czerny auf Platz 66. Unser Renner wurde von Claus und Pit auf den 35. Platz gesteuert - das war der drittbeste Diesel im Feld!

Doch die Etappe 10 entwickelte sich zum Alptraum. Konnte ein Rahmenbruch noch innerhalb von 100 Minuten auf der Strecke repariert werden, mußten wir kurz vor Schluß der Etappe passen. Ein übersehenes Sandloch: Das Auto drückte den Kühler senkrecht in den Sand und das Kühlwasser hinterher.

Die Reparaturversuche zogen sich bis in den frühen Morgen hin. Dann entschlossen wir uns zur Aufgabe und warteten, unterstützt durch einen kräftigen Schluck aus einer Whiskyflasche, zusammen mit den ebenfalls entnervten Havaristen Angelika Czerny samt Freundin und überaltertem Range Rover und den "Marks-Brothers" auf dem Casal-Pajero auf den Camion Balai, den tschechischen LI-AZ, der mit bis zu sechs Fahrzeugen im Schlepp als Retter in der Not zur Verfügung stand.

Um 3 Uhr morgens kappten wir den Schleppgurt und fielen aus den Sitzen in den Schlaf.

Für Seppi war die Nummer 10 die Erfolgsetappe. Auf Platz 4 erreichte er das Ziel, nur wenige Minuten nach Ickx.

Für uns begann am Morgen etwas Ägyptenurlaub, und an den ägyptischen Verkehrsfluß angepaßt, liefen wir am späten Nachmittag im Hotel Kairo ein.

Nach ausgiebiger Generalreinigung und kurzer Schlafeinlage war unser Team fit für die Siegerehrung: eine Inszenierung am Fuß der Pyramiden, die nicht jedermanns Geschmack traf.

Bei Bier, Sekt und gutem Essen wurde die Endwertung "veröffentlicht" und die Sieger geehrt:

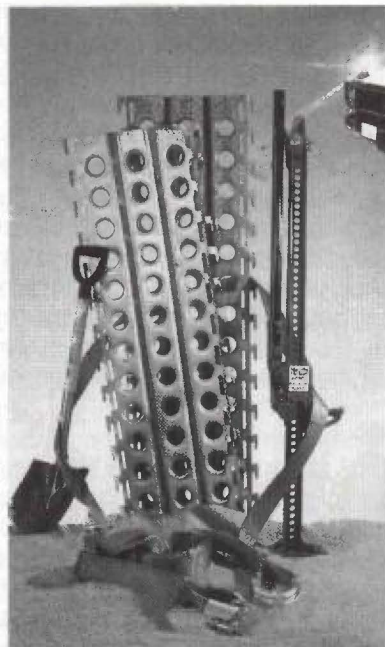
1. Vatanen/Berglund, Peugeot;
2. Ickx/Tarin, Peugeot;
- 1 Stunde Rückstand;
3. Mouton/Baumgartner, Peugeot;
- 3 Stunden Rückstand;

Beste G im Feld:

22. v. Guggenberg / v. Guggenberg, 280 GE; 14 Stunden Rückstand;

Alles für Erlebnisreisen

aus Deutschlands 1. Globetrotter-Laden z. B.



Dachzelle

Neu!

das
**GLOBETRAVELLER-
BERGEPAKET** mit

- 2 Alu-Luftlandeblechen, 1,5 m, als Unterlage für die Räder im Sand oder Schlamm,
- 1 HI-LIFT 120-Wagenheber für 3 t Traglast,
- 1 US-Army-Schaufel,
- 1 Bergegurt, 9 m lang, 6 t Bruchlast,
- 2 Edelstahl-Schäkel passend zum Bergegurt.

Komplett, Abholpreis **nur DM 448,-**
oder frei Station innerhalb der BRD DM 498,-

Jetzt kostenlos anfordern, den aktuellen

„DÄRR“-Versandkatalog

**DÄRR'S
TravelShop**

Theresienstr. 66
parken im Hof 8000 München 2
Tel. 0 89/28 20 32



Der Pajero des Teams Mühlberger / Pfrüner und ein zum Buggy umgebaute 280 GE (Bild oben). Die deutschen Teilnehmer mit dem Team Schmude / Schmude (Bild links).

33. Waldegaard/Seydoux, P4-V6;
22 Stunden Rückstand;
Beste Deutsche waren:
40. Schmude/Schmude, 280 GE;
24 Stunden Rückstand;
43. Czerny/Scheller, Toyota;
26 Stunden Rückstand;
44. Seppi/Pelanconi, 600 GE;
26 Stunden Rückstand;
67. Seikel/Geng Syncro;
38 Stunden Rückstand.

Das Spektakel ging zu Ende, zufriedene und enttäuschte Gesichter, man war abgeschlafft.

Ein persönliches Resümee:

Mit einer Reihe von Vorurteilen, auch hervorgerufen durch die oft sachlich falsche Negativ-Berichterstattung in deutschen Medien, mußte ich brechen. Die Wertungsetappe liegen grundsätzlich weit außerhalb bewohnten Gebietes, auf den Verbindungs-etappen wird normal gefahren, ohne Zeitdruck. Verhinderte Formel 1-Piloten gibt es hier genauso wie bei uns oder bei den Einheimischen.

Die Sicherheit hat hohen Stellenwert. Mehrere mit je zwei Ärzten besetzte

Landrover sind entlang der Strecke postiert und stehen per Funk mit den ständig patrouillierenden Hubschraubern in Verbindung. So ist schnelle und kompetente Hilfe gewährleistet. Glücklicherweise wurde sie nie ernsthaft gefordert!

Jedes Fahrzeug ist zwangsweise mit einem Notfunksender ausgerüstet, die Wertungsfahrzeuge müssen unter anderem Stahl-Überrollkäfige, auto-

matische Feuerlöschanlage und Sicherheitstanks haben. Geprüfte Helme sind Vorschrift.

Der bei den Camps angefallene Wohlstandsmüll wurde durch den Veranstalter per Lkw entsorgt, die liegengelassenen Fahrzeuge dienen den Einheimischen als Ersatzteildepots.

Ganz sicher hinterlassen 400 Fahrzeugbesatzungen während dieser kurzen Zeit viel Dreck. Aber auch wenn es niemand wahrhaben will: 400 Individualisten hinterlassen mehr Dreck!

Übrigens: Informationen zur nächsten Rallye erhalten Interessierte beim Veranstalter Fenouil S. A. des Pharaons 47, Rue Emile Roux F 94120 Fontenay-Sous-Bois.

Das deutsche Korrespondenzbüro ist Delta Geländesport, Dorfstraße 8, 8063 Unterumbach, Telefon: 08134/6033.

- woi - / Fotos: woi



KHM

KFZ-TECHNIK

☎ 0711/353064

**Faltverdeck-Umbausatz
Mercedes G**

Info von KHM, 7300 Esslingen, Postf. 571

Mr.

in 'G'

Für Ihre Reise:

*Dachzelte,
Camp-Ausrüstung,
Navigation,
Karten + Bücher,
Fährbuchungen...*

*Für Ihren 'G':
Zusatztanks,
Alu-Boxen,
Rammschutz,
Dachträger,
Reparatur-Anleitung,
Wohnanhänger...*

WOICK

Bernd Woick GmbH
7302 Ostfildern 4, Gutenbergstraße 14
Tel. 07 11 / 45 50 38, Telefax 07 11 / 4 56 05 26
EXPORT WORLDWIDE

Kostenlosen, farbigen WOICK-Katalog bitte sofort anfordern!

Besuch nur nach tel. Vereinbarung!