

## Grand Erg 2012 – Team Ofen is born

Vor knapp zwei Jahren hat Mone ja über ihre Erlebnisse als Navigatorin auf der Grand Erg 2010 berichtet. Auch nach mehreren Monaten danach war sie vom Wüstenrallye-Fieber nicht zu heilen. Nein, es kam noch schlimmer. Sie hat mich angesteckt und just an diesem Tage ist das Team Ofen geboren, welches auf der Grand Erg 2011 sein Debüt feiern sollte. Aufgrund des arabischen Frühlings wurde dieses jedoch auf die Grad Erg 2012 verschoben, die dieses Jahr Ende April/Anfang Mai in Tunesien stattgefunden hat.

Lieber Leser, du musst nun keine Angst haben, dass ich hier eine Wiederholung von Mones Bericht à la Kurierklassiker mache. Nein nein, ich gehe nur auf „neue“ oder „besondere“ Ereignisse und Dinge ein, die sich dieses Jahr ergeben haben, da die Rahmendaten und Rundherumbeschreibungen von Mone auch für diese Grand Erg im Groben gelten. Auch will ich euch nicht mit einer Milliarde Bildern im Sinne eines endlos Urlaubs-Diavortrags nerven. Wer an einer ausführlicheren Berichterstattung und vielen Bildern interessiert ist, kann unter <http://www.team-ofen.de> sich alles in Ruhe ansehen. Dort gibt es auch wichtige Links und Indos zur Sahara Rallye Grand Erg.

### Vorplanungen und Rallyestart

Ursprünglich wollten Mone und ich ja zusammen mit dem Iltis (Frettchen) fahren, aber wie ihr ja alle wisst, hat sie zur Zeit des Weihnachtsstammtisches 2011 sich ihren Golf Country (Fred) gekauft. Da der Veranstalter nun auch noch reine Weiberteams haben wollte, haben wir uns dann mit zwei Autos angemeldet und ich habe mir einen Beifahrer aus der Schweiz organisiert.



Bei der Anmeldung haben wir uns bewusst für die Challenge-Klasse angemeldet. Diese umfasst die gleichen Strecken wie die „normalen“ Wertungsklassen, allerdings fahren wir so gut wie ohne Zeitdruck und können besonders krasse Etappen auslassen und durch kollektives Camp-Herumlungern kompensieren. Wir müssen nur in den vorgegebenen Maximalzeiten die Durchfahrts- und Zielkontrollen beim Antritt passieren. Dies ermöglicht ein materialschonendes Durchkommen auf der als recht anspruchsvoll für Mensch und Maschine geltenden Rallye.

Nachdem wir beide quasi punktgenau am Freitag, den 20.4. unsere Autos fertig hatten, ging es für Mone auf eine fast 1.300km lange Tour nach Genua, wo ich mich in Aarau auf dem letzten Drittel angeschlossen habe, nachdem wir meinen Copiloten eingeladen haben. Die Restfahrt ging gut. Am Fähranleger war dann großes Herzen und Kennenlernen angesagt. Ich kannte von den etwa 170 Leuten ja gerade zwei Hände voll. Aber war schon geil, wie schnell man zu Gleichgesinnten Kontakt findet und dass dort ähnliche Sitten und Gebräuche herrschen, die wir aus dem Klubleben kennen und lieben gelernt haben. Neben dem großen Liebhaben mussten aber auch noch



aber auch noch die letzten Teile an den Iltis geschraubt werden (Hosenträgergurte und Schmutzfänger) und Ersatzteilkisten umgeladen werden. In dieser Zeit haben wir die „schöne Feuerwehr“ kennengelernt, die uns wirklich kompetent, hilfsbereit und sehr kameradschaftlich durch die Rallye „ge-instet“ hat.

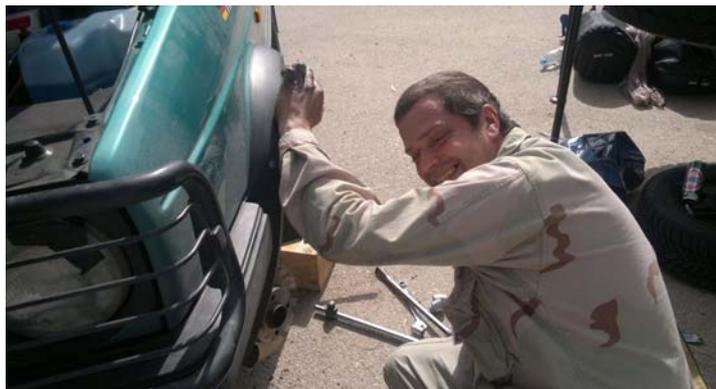
Nach dem Übersetzen der Fähre nach Tunis sollte eigentlich am Sonntagabend die erste Gleichmäßigkeitsetappe stattfinden, aber diese fiel (nicht wegen dem Gewittersturm) aufgrund des sehr späten Anlegens der Fähre aus. So konnten wir ganz entspannt in Kolonne oder individuell nach Gafsa fahren, um dann am Folgetag ausgeruht in die Spezialetappe nach Douz zu starten.

### Sprengringe und Matschlöcher

Für mich und meinem Frettchen lief soweit alles rund. Nur bei Mone und ihrem Fred kam es zum ersten Donnererschlag. Bereits vor der Etappe ist ihre Antriebswelle herausgesprungen und hing um etwa 1cm daneben. Dicker Frust machte sich bei ihr breit, denn wie soll man das nachts noch hinbekommen? Als ich schon längst schlief musste sie noch getrailert werden.



Aber dank Günter, der dann gleich am Morgen vor der Etappe sich an die Arbeit machte, war Fred der Golf ebenfalls startbereit.





## Grand Erg 2012 – Team Ofen is born

Unser Start verlief sehr gut und einem europäischen Offroadfahrer schien es an gar nichts zu mangeln...



Tja, aber leider haben wir uns wohl zu früh gefreut. Es hatte Tage zuvor massiv in Tunesien geregnet und der Salzsee, den wir befuhren, schien nur weitestgehend fest zu sein. Nun wenige 100m nach dieser schönen Wasserdurchfahrt hat es das halbe Teilnehmerfeld der Grand Erg erwischt und dreimal dürft ihr raten, wer mit dabei war ;-)  
Lach aber mal nicht zu voreilig, denn unsere Profils mit



ihren optimierten Monsterboliden hat es ebenfalls recht hart erwischt. Anscheinend hat es Mone aber noch härter



getroffen, denn bei ihrem Fred war nach der Rausziehaktion schon wieder die Antriebswelle herausgesprungen und so ging es nach wenigen Etappenmetern (fast) hoch



auf dem Bergungs-KAT zurück ins Hotel. Ne ne, die Karre passte nicht drauf und so mussten Mone und Heike (ihre Beifahrerin) stundenlang auf einen Trailer warten. Gegen Abend machten sich die Monteure wieder an die Arbeit. Da stellte sich dann heraus, dass nicht das Material zu schlaff war, sondern dass ein gewisser Getrieberestaurator aus Bremen es vergessen hatte, einen Sprengring einzusetzen. Und nachdem Mone so viel Pech hatte, beschien ihr wenigstens jetzt das Glück: Einer hatte tatsächlich einen passenden Sprengring dabei, so dass eine Weiterfahrt auf eigener Achse (zumindest im Wartungskonvoi) gesichert war, da aufgrund der Zeitknappheit eine Fertigstellung zum folgendem Etappenbeginn nicht möglich war.

Auch ich habe das Ziel (zumindest auf eigener Achse) hinterm Besenwagen erreicht, da wir erst sehr spät rausgezogen wurden (Challenge-Teilnehmer kommen immer als letztes) und die Maximalzeit für die erste Durchgangskontrolle nicht mehr zu schaffen war, wenn man das be-tagte Frettchen nicht zu stark fordern will ;-)

### Schleppen und Dünen

Nach der ersten Etappe hatte das Frettchen durch den getrockneten Schlamm Wüstentarnung angelegt. Ob dies ein Vorteil für die folgenden Tage ist? Na ja. Säm (mein Beifahrer) und ich sind dann nach leichter Verspätung noch innerhalb der Maximalzeit gestartet. Anfangs lief auch alles. Er navigierte mich dann gut durch die Offroadpisten bis dann viele, viele Dünen kamen. Da musste ich durch. Also: Luft aus den Reifen (wirklich maximal 1 Bar, sonst verreckt die Karre gleich nach wenigen Meter Puderfahren).



Trotzdem war es nicht einfach, durch die Dünen zu kommen. Wir haben doch reichlich oft gebuddelt. Bei sengender Sonne nicht einfach, man muss sich einfach dann ein Püschchen gönnen und dann solche Bilder machen. Aber auch hier haben wir uns in bester Gesellschaft befunden, als wir recht spät uns herausmanövriert haben und sogar ein Wertungsteam überholt haben, die wir entkräftet am Pistenrand aufgelesen haben.



## Grand Erg 2012 – Team Ofen is born

Wir flüchteten auf kürzestem Wege aus den Dünen und sind so somit etwa 250m bis 500m von dem eigentlichen Kurs abgekommen. Mein Navigator und ich haben dann versucht, auf einem Parallelkurs die nächste Durchgangskontrolle zu erreichen. Aber als es 16:30h wurde beschlossen wir auf seiner Initiative hin, auch diese Etappe hinter dem Besenwagen zu absolvieren, was wir dann taten. Menschen und Maschine kamen dann abends wohl auf im Wüstencamp Zmela an.

Die Fahrerbesprechung abends stand unter dem Zeichen der Risiken und Nebenwirkungen der Königs-Dünen-Etappe. Fast nur Pudersand und riesige, steile Dünen. Die Rallyeleitung legte jedem Fahrer ans Herz, sich genug Wasser und Nahrung für ungeplantes nächtliches Campieren draußen einzupacken. Aufgrund der Erfahrungen vom Vortag haben wir uns entschlossen, diese und die folgende Sandetappe nicht mitzumachen, sondern mit dem Wartungskonvoi zusammen zum Wüstencamp Tembaïne zu fahren, was das Ziel der Königsetappe war.



Nachdem der Start in Zmela erfolgt ist, setzten wir uns ebenfalls mit dem Konvoi in Bewegung. Bis hierhin wusste noch keiner, dass die Anforderungen an das Material alles andere als trivial waren. Selbst die Rallyeleitung unterschätzte die nun folgenden „paar“ Dünen, so dass Mone mit ihrem Golf komplett stecken blieb und auch der geüb-



te Fahrer keine Chance hatte, das Teil vom Fleck zu bekommen. Also blieb nichts anderes übrig, als Fred durch das Dünenfeld (mehrere hundert Meter) zu ziehen. Erst von vorne, dann von hinten. Es kam dann natürlich



zum absoluten Worst Case. Mone's Auto bekam durch abgerissene Abschleppöse, deformiertem Bullfänger und Bodenblech ein ja spezielles Facelifting verpasst. Ob-



wohl der Wagen nach notdürftigen Reparaturen roll- bzw. fahrbereit war, sind die Schäden am Fahrwerk usw. nicht abzuschätzen gewesen. Aus diesem Grund wurde gegen ein paar Dinar der Golf zu einem naheliegenden Café gebracht und die Reise ging für Mone und Heike in einem Fremdfahrzeug aus dem Konvoi weiter.

Das Frettchen hat sich übrigens ohne Festfahreien und Buddelleien recht gut geschlagen und alle kamen recht „lucky“ im Camp abends an.



Aufgrund unserer beiden Etappenabsagen haben wir uns nun zwei Tage Touristentum im Camp gegönnt. Haben dort das ein oder andere kalte Bierchen getrunken und mit den weiteren Teams, die ebenfalls nicht auf die Etappe gegangen sind, die Aussicht und das Leben dort genossen. Wir taten auch wirklich gut daran, denn es haben nur ¼ der Teams die Königsetappe geschafft und die Rallyeleitung war heiß damit beschäftigt, die vielen Teams, die draußen auf der Strecke übernachteten mussten, zu bergen.



## Grand Erg 2012 – Team Ofen is born

Ein paar Impressionen vom Campleben inkl. Pennen in Dackelgaragen findest du auf den folgenden Fotos:



Bis hierhin war ja noch alles sonnig, schön und idyllisch. Aber im Laufe des Folgetages (die Rallyeteams waren immer noch nicht geborgen) zog ein Sandsturm auf. Nur wenige Teams starteten zu einer wetterbedingt verkürzten Rundetappe und als am Abend immer noch nicht alle Teams geborgen waren und der Sand jedem um die Ohren pfiff, bot die Rallyeleitung an, dass wir nach Douz ins Hotel fahren (wo es eh später wieder hingehen sollte). Wir schlossen uns ebenfalls der großen Mehrheit an.



Während der Fahrt nach Douz hat mir dann mein Beifahrer mitgeteilt, dass er nicht mehr weiterfahren und zunächst in Douz bleiben möchte. Nun ja, somit hatte ich auch meinen ersten Verlust zu beklagen. Als wir dann alles organisiert haben, habe ich mich dann an Heike und Mone gewendet und wir haben uns überlegt, immer mit wechselndem Navigator die nächsten Etappen zu fahren.

So ging es dann am Folgetag wieder nach Zmela, wo zunächst Mone und ich ins Rennengeschehen eingegriffen haben. Auch hier fuhr der Iltis zuverlässig, aber das Tempo hat nicht gereicht, die Etappe ganz zu absolvieren. So haben wir mit ein von den Medizinern geheimnisvolles spezielles Fotoshooting verpasst, das in den Dünen um



Zmela stattfinden sollte, nachdem er durch unsere Flaggenparade auf uns aufmerksam wurde.

Tags drauf ging es dann von Zmela nach Douz, wo Heike meine Navigatorin war. Hier hat diesmal alles zeitlich gepasst. Zwar haben wir die letzte Durchgangskontrolle verpasst (okay und die erste nicht gefunden), aber leider waren wir vor lauter Glück so euphorisch am Kamelstadium in Douz vorbei gefahren, so dass wir die bereits abgebaute (obwohl noch 25min. Zeit waren) Zielkontrolle auch nicht genommen haben und somit auch kein Zielstempel auf der Bordkarte prangte.



Den am folgenden Tag stattfindenden Rundkurs (Pisten, Dünen und Offroad) sind dann Simone und ich zusammen gefahren. Na ja, eher nur eine Runde (von dreien), da wir dann beide beschlossen haben, nicht zu schwitzen und zu buddeln, sondern uns dem leiblichen Wohl zu widmen ;-)



Die letzte Etappe verlief dann von Gafsa nach Nabeul, verbunden mit zwei Verbindungsstücken. Mone fuhr mit ihrem Golf noch einmal an den Start. Danach fuhr sie mit dem Orgateam weiter. Heike und ich haben die rund 100km-Etappe mit vielen schnellen Pisten aber auch steinigen Momenten als Rallyeteam gewuppt. Und diesmal auch sehr erfolgreich. Als letzter im Kriechgang gestartet haben wir das Frettchen nur 9 min. später als das vorletzte Team (das 1 min. vor uns startete) ins Ziel gebracht.

## Grand Erg 2012 – Team Ofen is born

Da konnte man sehen, dass unsere Eingewöhnungszeit und das Austesten der Ressourcen erfolgreich und somit vorbei waren. Leider recht spät, denn die Rallye war ja auch nun so gut wie vorbei. Aber gut, wie heißt es so schön, nach der Rallye ist vor der Rallye ;-)



### Ziel und Resümee

Es folgte nach erfolgreichem Etappenende ein 350km Transfer bis kurz vor Nabeul zu einem gemeinsamen Treffen auf einem Parkplatz an einer Einfallstraße. Dort star-



tete ein gemeinsamer und wie beim Kübel-Klub organisierter Konvoi durch die Stadt in den Club Aldiana, wo nach einem tollen Empfang und späterer Siegerehrung noch 2 ½ Tage chillen angesagt war. Mit dem Iltis haben wir in der Challenge-Klasse übrigens den 3. Platz erreicht.



Alles in allem war es für uns ein tolles Erlebnis und wir haben viele Offroad- und Wüstenerfahrungen gesammelt. Das Frettchen war übrigens laut Auto Bild Offroad das einzige Teilnehmerfahrzeug, welches keine nennenswerten Schäden davon getragen hat :-)



Mone und ich haben neue Ideen im Kopf. Das Team Ofen wird es also weiter geben. Lasst euch überraschen! (OK)

(OK)