



Sonangol Africa Eco Race 2012

DER HARTE WEG NACH DAKAR



Dakar, das ist alles, woran wir denken können. Von Frankreich nach Dakar, und das nicht nur entlang der alten Routen, sondern auch noch in Begleitung großer Fahrer-Legenden der Dakar und der Rallye-Welt: René Metge ist Renndirektor, Jean-Louis Schlessler Teilnehmer in seinem berühmtesten Buggy, Hubert Auriol, der diese Rallye vor 4 Jahren ins Leben rief, ist dabei, Jean-Jacques, ehemaliger Beifahrer von René Metge (25 Dakar-Teilnahmen), ist

6108,25 km auf den Spuren Thierry Sabines. Das Ziel: Die Dakar, Senegal. 12 Etappen, in denen Glück und Verzweiflung eng beieinanderliegen und lange, einsame Nächte in den Dünen auf gestrandete Teilnehmer warten.

Chef der Filmcrew und so weiter. Bei all der Begeisterung und den Vorbereitungen der letzten Monate, nachdem Erik Brandenburg mich aus Jean-Louis Schlesslers Werkstatt anrief und fragte, wie ich das Africa Race einschätzen würde, macht sich nun auch Unruhe breit. Erik war dort mit Freunden zum Herrenausflug und nur eine knappe Woche später stand der Plan: Der Porsche 911 Safari, den er selber aufgebaut hatte und mit dem er bereits 2007 sehr erfolgreich an der Transsyberia teilgenommen hatte, musste wieder ran. So begann ein unglaubliches Abenteuer, das ich erst jetzt, hier in Dakar am Atlantik sitzend, langsam begreife.

Das Sonangol Africa Race 2012 ist vorbei, wir haben es fast alle ins Ziel am Lac Rose geschafft und in wenigen Stunden werden die Fahrzeuge auf die Fähre verladen.

Erik Brandenburg und Wolfgang Starkloff sind mit Reinhard Clemens (ORC G #806) bereits in der Nacht zurück nach Hamburg geflogen und ich kümmere mich nun um die Verladung der beiden Fahrzeuge, schreibe diese Zeilen und werde mich dann auf dem Landweg nach Hause begeben.

Also lasst uns zurückblicken. Am Freitag, dem 23.12.2011 beginnt für uns das Abenteuer mit der Verabschiedung bei Porsche Nedderfeld in Hamburg und bei der Offroad Manufaktur. Ich fahre mit dem 911 Safari auf dem Anhänger zur technischen Abnahme und zum Start in St. Cyprien, wo ich mit den anderen wieder zusammen treffen werde.

Hier, in St. Cyprien, wird uns dann allen plötzlich bewusst, worauf wir uns eingelassen haben. Zum ersten Mal sehen wir die anderen Teilnehmer, lernen einander ken-

nen und stehen sozusagen vor unserer ersten „Paris-Dakar“. Sie heißt zwar nun „Africa Eco Race“, aber dank des Enthusiasmus und der Anstrengungen von Hubert Auriol ist es eine Rallye ganz im Sinne von Thierry Sabine. „Bei dieser Rallye geht es nicht darum, wer du bist, sondern darum, dass wir gemeinsam die größte Rallye der Welt erleben! Hier sind wir alle gleich, Teilnehmer des Africa Race!“, sagt Hubert Auriol später in einem Camp in Mauretania. Insgesamt sind 16 Motorräder, 43 Pkw und Buggys sowie 5 Lkw in diesem Jahr dabei.

Langsam und sehr gründlich geht die technische Abnahme vor sich. Minutiös werden alle technischen Details kontrolliert, Zertifikate geprüft, Sicherheitsmaterialien gecheckt, die später lebenswichtigen IriTRACK Systeme von TDCOM in die Autos eingebaut und gete-



Renndirektor René Metge – Rallye-Legende und Perfektionist.



Verladen in Dakar – Autofähre nach Sète, Frankreich.



Hans-Peter Bleuer, bereits im zweiten Jahr als Scout und Helfer des Camion Balée dabei.

stet. Letztere erlauben eine ständige Überwachung der Fahrzeuge während des Rennens und ermöglichen auch die direkte Kommunikation mit dem Teilnehmer, falls dieser Hilfe benötigt.

Nach dem ersten Teilnehmer-Briefing um 20 Uhr geht es dann auf die Liaison-Etappe nach Almeria (Spanien), von wo aus die Fähre den gesamten Rallyetross nach Nador in Marokko bringen wird. In Almeria werden dann auch die letzten noch verbliebenen Fahrzeuge abgenommen.

29.12.2011, Nador – Tarda, Marokko.

Um 5 Uhr in der Früh legt die Fähre an und in nur knapp zwei Stunden ist der Rallyetross nicht nur

abgefertigt, sondern bereits auf dem Weg zum Start der ersten Wertungsprüfung. Insgesamt sind heute 622 km zu fahren, davon 269 in Wertung. Zwischen Bäumen und über viel Geröll geht es an unglaublichen Aussichten vorbei über das berühmte Plateau von Rekam, aber selbst für uns in der Raid-Klasse, in der Reinhard Clemens und ich mit unseren Autos mitfahren, gibt es kaum Zeit, um anzuhalten und all diese Eindrücke festzuhalten.

Als wir am Abend im Camp in Tarda ankommen, erwartet uns Ruhe. Noch ist kaum einer der Teilnehmer angekommen.

René Metge hatte es in seinen Briefings mehrfach gesagt: „Seid vorsichtig. Achtet genau auf die

Warnungen im Roadbook. Es gibt viele kaum erkennbare Schwierigkeiten, Flüsse, in die man plötzlich eintaucht, und lange Strecken mit sehr komplexer Navigation!“

Regis Delahaye und Konstantin Zhiltsov liegen heute 12 Minuten vor Jean-Louis Schlessor und seinem neuen Beifahrer Cyril Esquiro, dem dreifachen Enduro-Weltmeister. Elisabete Jacinto, die zierliche, attraktive Spanierin, kommt als 5. ins Etappenziel und ist somit Erste bei den Lkw. Erik Brandenburg und Wolfgang Starkloff im Porsche 911 Safari lassen es richtig laufen und erreichen 1 h 36 min hinter dem Führenden Platz 14. Die beiden sind vorher noch nie eine Rallye zusammen gefahren, doch Wolfgang findet

sich schnell in seinen neuen Job hinein. In Hamburg sagte er mir noch: „Ich kann Erik doch nicht allein nach Afrika lassen, der verfährt sich ja schon in Schleswig-Holstein!“

4 Teilnehmer schaffen es heute nicht mehr ins Ziel und verbringen ihre erste Nacht irgendwo in der Strecke.

30.12.2011, Tarda – Mhamid

Frühes Frühstück, ein letzter Check, dann startet der erste Teilnehmer um 7:32 h in die Etappe und 375 km Wertungsprüfung. Viele Crews haben bereits die Nacht durcharbeiten müssen, um ihre Fahrzeuge nach der gestrigen Etappe wieder zu richten. Auch der 911 Safari hat erste Kampfpu-





Mauretanien, nach zwei Wochen Sandsturm.



Geschafft! Welch Freude nach bis zu 500 km Wertungsprüfung.



Tomas Tomecek auf dem Weg zum Sieg im Tatra.

ren davongetragen, aber er fährt und macht sich unglaublich gut in diesem Terrain.

Die heutige Etappe besteht aus extrem schnellen Passagen und wird auch den Navigatoren alles abverlangen. Es geht teilweise minutenlang in Höchstgeschwindigkeit über Chotts und so erreichen die ersten Teilnehmer das Etappenziel, bevor die für das Ziel zuständige Crew der Organisation alle Fahnen hat stecken können. Schlessler kann heute 22 Minuten aufholen und liegt nun 12 Minuten vor dem russischen Buggy und dem Overdrive Amarkom von Jacky Loomans.

In T2 fahren Gregoor H. Bouwens und De Pauw auf den ersten Platz. Erik und Wolfgang lassen es heute etwas ruhiger angehen und verlieren nach einem Schaden an der Antriebswelle 9 Plätze.

31.12.2011, Mhamid – Assa

414 km liegen vor uns, der Start ist direkt am Camp. Erik und Wolfgang starten heute mit ihrem 911 Safari um 9:11 h. Ein Zeichen? Gab es bis gestern noch Pisten und Spuren, denen man folgen konnte, muss man sich heute exakt an sein Roadbook halten und darf keine

Fehler machen. Kleinste Kursabweichungen können schnell zu Stunden Verzögerungen führen und jeder verpasste Wegpunkt gibt obendrein noch eine Zeitstrafe. Nach nur wenigen Kilometern treffen wir bereits auf ein chaotisches Bild. Ein Bild, das wir alle von der Dakar gut kennen. Teilnehmer, Motorräder, Pkw und Lkw in den Dünen. Festgefahren und am Schaufeln. So klein diese ersten Dünen scheinen, so weich ist der Sand und viele Teilnehmer sind mit noch zu hohen Reifendrücken unterwegs. 1.0 bar oder gar noch weniger sind hier angebracht.

Es geht durch das berühmte Wadi Drâa und über das Erg Chegaga und den Iriqui-See. Unglaubliche Landschaften, die zu bewundern kaum Zeit bleibt und die man später nur auf dem Video des Tages bestaunen kann.

Oscar Polli, KTM 690, baut heute seinen Vorsprung weiter aus und fährt ein einsames, makellooses Rennen in 6 ½ h. Bei den Pkw holt Jacky Loomans mit seinem Overdrive VW zu Schlessler auf und Tomas Tomecek kann mit seinem Tatra die Führung in der Lkw-Klasse übernehmen.

Erik Brandenburg und Wolfgang

Starkloff brechen in den Dünen spät am Nachmittag ab. Nach Stunden mit dem Sandanker und der Seilwinde geht es einfach nicht mehr und sie beschließen, die WP zu verlassen und ins Camp zu fahren. Sie werden nicht die Einzigen sein, die diese Entscheidung fällen. Im Camp gibt es heute zum Abendessen ein Glas Sekt und das Team Loomans/Esser hat die Karaoke-Anlage aufgebaut und beschallt das ganze Camp, während wieder bis in den frühen Morgen repariert wird und stets noch Teilnehmer aus der Strecke kommen.

01.01.2012, Assa – As Sakn

Nur 290 km, die erste Hälfte noch voller Geröll und dann immer mehr Sand und schnelle Pisten. Aber nicht weniger gefährlich. Wir hatten eigentlich beschlossen, nach dem Start der Teilnehmer auf der Assistance-Strecke über Tan Tan ins nächste Camp zu fahren, aber nach 62 km erreicht uns ein Anruf von Erik, der mit gebrochener hinterer Schwinge bei km 45,36 steht. Also umdrehen und so schnell es geht zum Start und dann in die Wertungsprüfung. Knapp 2 Stunden später sind wir bei den beiden, die bereits alles

ausgebaut und vorbereitet haben. 42 Minuten später donnern Erik und Wolfgang wieder davon. Wir entscheiden, in der WP weiterzufahren, und erleben auf den folgenden 200 km, was für einige Teilnehmer heute zum Verhängnis wurde. Nach den technischen Ausfällen der letzten Tage, die bereits einige Teilnehmer zur Heimreise zwangen, gab es heute gleich mehrere Unfälle. Ein Motorradfahrer stürzte schwer und musste vom Hubschrauber ausgeflogen werden und das russische Team TransSpecNaz übersah eine der Uferkanten und überschlug sich mehrfach. Viel Arbeit für die ServiceCrews.

Erik und Wolfgang kassieren heute ein heftige Zeitstrafe wegen zu später Zielankunft und fallen auf den 37. Platz in der Gesamtwertung zurück.

Schlessler führt weiter bei den Pkw, doch hatte er einen harten Zweikampf mit dem russischen MD-Rallye-Team.

Bei den Lkw gewinnt Elisabeta Jacinta zwar die Tagesetappe, schafft es aber nicht an Tomas Tomecek (Tatra) vorbei, der nun den 4. Platz in der Gesamtwertung hält.



Arjan Brouwers, allein im Buggy Marke Eigenbau.



Yves und Francois Fromont im Buggy, letzter Check vorm Start.



Kaum im Camp, gab es meist schon die ersten Ergebnisse.

02.01.2012, As Sahn – Dakhla

Die letzte Etappe vor dem Ruhetag. 376 km WP und 348 km Liaison. Eine lange Etappe, aber hierfür ist die Dakar immer berühmt-berüchtigt gewesen. Vorne halten sich Schlessler und Regis Delahaye mit ihren Buggys gut, aber trotz Schwierigkeiten in der heutigen Etappe behauptet Jacky Loomans im Overdrive Amarok Platz 3.

Die Strecke zwischen As Sahn und Dakhla ist eine der schnellsten Etappen der Rallye. Mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von knapp über 100 km/h bei den Pkw und nur knapp unter 100 km/h bei den ersten Lkw kann man es richtig laufen lassen.

Eine der guten Seiten des Afrika Eco Race ist auch, dass man eine Wertungsprüfung nicht beenden muss und dennoch am Folgetag oder sogar Tage später erneut starten darf. Einige Teilnehmer sind so noch im Rennen, obgleich sie in den letzten Tagen nur Liaison gefahren sind, um mit ihren Service-Crews ihre Fahrzeuge wieder zu reparieren.

Dieses Schicksal ereilt nun auch Erik und Wolfgang im 911 Safari. Zusammen mit Gregoor Bouwens, der mit seinem Toyota Land

Cruiser in der T2-Klasse fährt, versuchen sie, das alte Lager wieder gangbar zu machen, während wir mit Hilfe von Freunden bei Porsche in Stuttgart in Deutschland ein neues Lager suchen und finden! Per Express geht es bereits am nächsten Morgen, unserem Ruhetag, auf die Reise nach Afrika, während wir ab mittags die Liaison nach Mauretanien fahren.

04.01.2012, Boulanouar – Akjoujt

Heute geht es in den Sand und in die richtigen Dünen. Es wird noch härter werden als bisher und es warten, wie René Metge verspricht, „die schönsten Etappen des Afrika Race“ auf uns.

Am Abend sind nur noch 11 von den 17 ursprünglich in St. Cyprien gestarteten Moto/Quads im Rennen und von den 46 Pkw/Lkw sind nur noch 37 in der Wertung.

Im Camp herrscht gespenstische Ruhe. Einige Teams, die heute nicht in die Wertungsprüfung gestartet sind, sind im Camp mit Reparaturen und Wartungsarbeiten beschäftigt, während irgendwo dort draußen in den Dünen Mauretaniens um jeden Meter gekämpft wird. Und so geschieht es, dass selbst Hubert Auriol die Etap-

pe erst am 05.01. mittags beendet. Navigation und Beschaffenheit der Dünen sind in diesem Jahr besonders schwierig und halten nicht nur die Rennleitung, sondern auch die beiden Berge-Lkw auf Trab. Letzteren steht auch ein Helfer zur Seite, den viele sicher kennen werden: Hanspeter Bleuer (www.landyshop.ch). Er verbringt jedes Jahr seinen Urlaub als Scout und Helfer der tschechischen Camion-Balée-Truppe von Tomas Tomecek. Mit seinem 90er Defender kann er oftmals schneller gestrandete Teilnehmer erreichen als der Berger oder aber er sucht zusammen mit dem Fahrer des Camion Balée nach einer geeigneten Route durch die Dünen. Still und leise, lieber im Hintergrund, aber für viele ein guter Freund und Helfer.

05.01.2012, Akjoujt – Akjoujt

Das Camp bleibt in Akjoujt und die Teilnehmer, die es noch bis zum Morgen ins Camp geschafft haben, starten in den 400 km langen Rundkurs durch DÜNEN! „Ja, heute gibt es die Dünen, die nicht enden wollen und die alles entscheiden werden“, so hatte man immer wieder gehört. Als am frühen Abend der Tatra von Tomas Tomecek als

Erster das Ziel erreicht, wird uns im Camp langsam klar, dass es eine verdammt lange Nacht werden wird, und alle, die heute nicht gefahren sind, freuen sich. Selbst Jean-Louis Schlessler scheitert mit seinem Buggy in den Dünen und viele Teilnehmer kommen gar nicht mehr ins Camp.

Spät am Abend verkündet René Metge, dass die heutige Etappe abgebrochen und die morgige (von Akjoujt nach Tenadi) abgesagt wird. Der seit 2 Wochen andauernde Sandsturm hat zu viel frischen Sand auf die Dünen geweht, als dass man die Strecke noch hätte fahren können. Zumal heute Abend die letzten Teilnehmer des Vortages auch endlich ins Camp kommen.

06.01.2012, Akjoujt – Tenadi

Anstatt die geplanten 448 km Sonderprüfung (wieder von Camp zu Camp) zu fahren, packen wir früh zusammen und schließen uns dem Teilnehmertross auf der Assistance-Route an. Wir sind alle froh, endlich dem Sandsturm der letzten Tage zu entkommen. Die Rallye nähert sich ihrem Ende, die Stimmung bei den Teams ist ausgelassener.



Die letzten Teilnehmer der Wertungsprüfung kommen ins Camp.



22:30 Uhr, die Race Control muss über die nächste Etappe entscheiden.



Hubert Auriol, Gründer des Africa Race, in seinem Buggy.



Marokko, sanfter Einstieg in eine harte Langstrecken-Rallye.



Ein bisschen Sand hält dieses Team garantiert nicht auf!

07.01.2012, Tenadi – Kebemer

Es soll ja nur eine relativ kurze Etappe werden, aber bei der Fahrerbesprechung am gestrigen Abend mahnte René Metge die Teilnehmer zur Vorsicht. Jean-Louis Schlessler, der den ersten Platz bei den Pkw hält, kann es ruhig angehen lassen. Nach 17 km fangen für die Pkw die Probleme an. Der Sand ist sehr weich und einen Moment sitzen dann sogar 14 Teilnehmer, unter ihnen auch Schlessler, fest. Aber es ist sowieso nicht Schlesslers Tag. Als er später über eine Düne kommt, übersieht er den Overdrive Amarok von Jacky Loo-

mans und rammt ihn. Beide können aber weiterfahren und Loomans gewinnt sogar die heutige Etappe.

08.01.2012, Kebemer – Dakar

Wir haben es geschafft!!!! Unglaublich! Erik und Wolfgang haben schnell neben dem Service-Lkw von Schlessler eine Rampe aus Keilen und Wagenständern errichtet und in Windeseile Motor und Getriebe ausgebaut. Helfer kommen von allen Seiten, staunen über die Art, wie Erik im Sand sitzend seine Kupplung liebevoll mit einem Hammer bearbeitet und wie dann alles funktioniert.

Es war eine unglaubliche Erfahrung, das Africa Eco Race auf diese Art erleben zu dürfen, und es war die bestorganisierte Rallye, die ich bisher sah. Vielen Dank! Schließen möchte ich mit René Metges Ansprache bei der Siegerehrung am Abend: „Zum vierten Mal ist das Africa Eco Race erfolgreich in Dakar angekommen. Die Teilnehmer hatten es nicht ein-

fach, haben aber viel Kampfgeist und Leidenschaft gezeigt. Wenn ich mich nun umsehe, sehe ich viele freudige Gesichter, die es dank unseres Reglements bis nach Dakar geschafft haben, denn beim Africa Eco Race muss ein Teilnehmer eine Wertungsprüfung nicht beenden, um am folgenden Tag wieder starten zu dürfen.“

T/F Robert Kranz /Kusak

Unser Mann vor Ort – Robert „Oil Worker“ Kranz

Vom Schwarzen Meer (18. Rallye Breslau) bis zum Strand bei Dakar ... Eure Rallye ist unser Büro! Bis bald!



PLATZIERUNGEN Motorräder

01	Oscar Polli	(IT) KTM	48:59:20 h
02	Norbert Dubois	(F) KTM	49:25:56 h
03	Xavier Moreau	(F) KTM	51:29:34 h

PLATZIERUNGEN PKW

01	Schlessler /Esquirol	(F) Schlessler (T1)	38:21:35 h
02	Loomans/Driesmans	(B) Amarok (T1)	42:23:57 h
03	Kamoun/Driss	(Tun) Toyota (T1)	47:05:13 h
06	Radet/Coste	(F) Bowler (T1)	48:21:12 h
05	Florin/Cotel	(F) Bowler (T1)	48:45:23 h
06	Kirpilev/Shmaylov	(R) Buggy (T1)	49:02:04 h

PLATZIERUNGEN OP1

01	Craff/Derousseaux	(F) Toyota	99:29:04 h
02	Bas/Bigot	(F) Predator	102:48:13 h
03	Brandenburg/Starkloff	(D) Porsche 911	140:51:26 h

PLATZIERUNGEN LKW

01	Tomecek/Moravek	(CZ) Tatra	41:19:35 h
02	Jacinta/ Marquez/Cochino	(P) MAN	43:23:27 h
03	Essers/Lauwers/Belmans	(B) MAN	62:11:01 h



LEIDENSCHAFT

Kein Wort trifft es besser. Leidenschaft für den Porsche 911 und Liebe und Leidenschaft für die Natur. Erik Brandenburg liebt das Abenteuer und wie er bei der Zielankunft der Transsyberia Rallye 2007 in Ulaanbataar sagte: „Die letzten Tage waren genau das Richtige: Schlafentzug, viel zu schrauben und unglaublich harte Etappen.“

Gemeinsam mit seinem langjährigen Freund Wolfgang Starkloff, sie lernten sich 1984 kennen, in dem Jahr, als René Metge mit einem Porsche 911SC 4x4 (Modell 953) die Dakar gewann, beschlossen sie, in diesem Jahr das Africa Eco Race mit dem 911 Safari zu fahren. Erik hatte diesen 911 Safari in über 2 Jahren Arbeit, in seiner Freizeit, nach der Arbeit in seiner Arztpraxis in Hamburg, aufgebaut, erstmals

bei der Transsyberia eingesetzt – und dann in die Garage gestellt. In nur 9 Wochen wurde er, nach seinem Dornröschenschlaf, wieder hergerichtet. Erik und Wolfgang zerlegten „die Hütte“, die Firma Wiechers änderte und verbesserte die Sicherheitszelle nach den Angaben von Erik Brandenburg und dann bauten sie ihn mit allen neuen Modifikationen für Africa wieder zusammen, inklusive eines Kompressors für die Reifenfüllanlage und eines ganz neuen Bilstein Fahrwerks.

Interesse an der Technik? Der 3163-ccm-Motor leistet brave 265 PS, was aber bei dem Leergewicht des 911 Safari (1085 kg) mehr als ausreichend ist. Auf den Allradantrieb, so wie er 1984 im 953 bei der Dakar zum Einsatz kam, verzichtete er mit Absicht. „Zu aufwendig und auch nicht zwingend notwendig.“ Die Schaltkulisse wurde hochgelegt und das Getriebe erhielt ein

ZF-Sperrdifferenzial. Eine Fichtel und Sachs Rennsportkupplung, eine Fly-Off Handbremse, ein Speziallüfter zur Ölkühlung und ein 125-Liter-FIA-Renntank von Conti-Tech runden das Paket ab. Stehen tut dieser einmalige 911 Safari auf einem eigens entwickelten Bilstein Fahrwerk und er hat eine Bodenfreiheit von 310 mm unter dem Bauch!! Die Schwingen erhielten Fangbänder und vorne und hinten verbaute Erik 1,8-Tonnen-Seilwinden von Warn mit extrem leichten Kevlar-Seilen. Für Afrika wurde noch ein Sandanker gebaut, der in der Gewehrtaische seinen Platz fand. So gerüstet starteten zwei Freunde, Dr. Erik Brandenburg und sein medizinischer Assistent Wolfgang Starkloff, in eines der großen Abenteuer der heutigen Zeit, das Sonangol Africa Eco Race 2012. Seit dem Sieg bei der Dakar 1984 war kein 911 Safari mehr bei dieser gestartet und nicht wenige zweifelten daran, dass die beiden es schaffen würden. ■

T/F Robert Kranz

Abendlicher Service: Erik und Wolfgang tauschen eine Welle.



Erg Chagam bei einer kurzen Verschnaufpause.

