Rallye Dakar 2014: Das Drei-Minuten-Ei

Als am 5. Januar in die 36. Rallye Dakar im argentinischen Rosario startete, waren siebzig Trucks in Wertung mit dabei. Aber weniger die Masse als die Qualität – und am Ende eine umstrittene Entscheidung der Rennleitung – brachten in diesem Jahr die besondere Spannung ins Rennen.

Text: Klaus-P. Kessler, Fotos: Willy Weyens, DPPI, Buggyra

Da war es wieder, das alljährliche Duell der blauen Kamaz-Reiter gegen die fliegenden Holländer vom Team de Rooy Iveco. Dazu der „Störenfried“ Ales Loprais. Der Tscheche ist immer gut, mit seinem Tatra ganz vorne rein zu fahren. So weit alles wie gehabt. Doch in diesem Jahr hatten diverse Teams, ja Nationen, spürbar aufgerüstet. So entstand in Tschechien in Kooperation zwischen Tatra und dem erfolgreichen Truck-Rennteam Buggyra ein Rallye-Bolide (Fahrer: Vorjahresfünfter Martin Kolomy). Aus dieser Kooperation heraus werden mehrere Teams unterstützt, besonders mit dem neuen Gyrtech-Motor von Buggyra. Oder die Niederländer: Das Veka-Team will es endlich wissen und hat mehrere MAN neu aufgebaut. Basis ist jetzt das Schraubenfederfahrwerk des militärischen MAN Kat. Dazu meldete sich eine altbekannte Rallye-Kraft zurück: Ginaf ist wieder da und bringt insgesamt gleich neun (!) der DAF-Mutanten an den Südamerika-Start.

Damit erhöhte sich die Markenvielfalt. Kamaz, Iveco, Tatra, MAN, Ginaf, DAF, Hino, Liaz, MAZ, Renault und Mercedes-Benz. Insgesamt siebzig Trucks in Rennwertung zogen zu Beginn ihre Spuren, wollten bis zum 18. Januar fast 10.000 Kilometer durch Argentinien, Bolivien und Chile abspulen. Aus Deutschland hat es die üblichen Verdächtigen auf die andere Seite der Welt verschlagen. Mathias Behringer (Maurer MAN) war mit seiner Cockpitbesatzung Gregor Schiller und Michael Karg wieder dabei, ebenso Klaus Bäuerle (MAN) mit Michael Baumann und Philipp Beier. Thomas Wallenwein hatte das Lenkrad des eigenen Unimog gegen den Fahrersitz eines Service-MAN getauscht, ebenso Kühn/Rettig. Dazu hatte sich noch Detlef Ruf ins Cockpit von Hans Stacey (de Rooy Iveco) verdingt und sein Ex-Teampartner Artur Klein teilte sich die Hütte mit Marcel van Vliet (Veka MAN).

Führte lange: Gerard de Rooy mit dem Euro VI-Iveco.

Erste Etappe für Kamaz

Wo die Musik spielt, zeigte die erste große Einordnung nach der ersten Etappe über 766 Kilometer von San Luis nach San Rafael – dem südlichsten Punkt der Rallye –, davon 400 km als Zeitprüfung. Der junge Ayrat Mardeev rammte mit seinem neuerdings mit Liebherr-Power befeuerten Kamaz mit dem ersten Tagessieg einen Pflock ein. Nur zehn Sekunden dahinter Loprais, gefolgt von van Vliet. Erst dahinter und mit mehr als eineinhalb Minuten Rückstand sah Mit-Favorit de Rooy das Ziel. „Das ist nicht mein Gelände“, entschuldigte sich der Champ von 2012. Mit vier Minuten Rückstand rollte Vorjahressieger Nikolaev ein. Und wo war Kolomy mit dem Buggyra-Tatra? Platz 32 mit 36 Minuten Rückstand zur Premiere des neuen Gefährts sind solide aber für den Vorjahresfünften nicht befriedigend. Zumal der schnelle Tscheche lange unmittelbar hinter de Rooy fuhr. 80 Kilometer vor dem Ziel gab es zunächst heftige Probleme mit den Bremsen samt einem bren-

Neue Motoren: Die Kamaz werden jetzt von Liebherr befeuert!

Löwengebrüll: Marcel van Vliet hielt die MAN-Fahne hoch.

Tatra-Flieger: Ales Loprais setzte wieder Akzente.

Ausgefallen: Der Buggyra Tatra (v.) und der Liaz flogen raus.

nenden Hinterrad. 30 Kilometer weiter machte die Lenkung nach einem Sprung Probleme an dem Gemeinschafts-Kunstwerk von Tatra und Buggyra. Klaus Bäuerle kam mit dem X-Raid-Servicetruck auf 36 ein, während Mathias Behringers Spuren sich in der argentinischen Pampa verlieren. Grund sollen Probleme mit dem Lüfter gewesen sein. Damit hatte Behringer schon anlässlich der Baja 300 im vergangenen Jahr zu kämpfen. Aber die Dakar 20145 hatte ja gerade erst begonnen ...

Führung für de Rooy

Zur Halbzeit bei der Rallye Dakar führte Gerard de Rooy mit seinem Iveco – gejagt von drei Kamaz, die ihm am Heck klebten!

Wieviel Wert haben 29 Minuten Vorsprung? In der Formel eins bedeuten sie diverse Extra-Stopps und Ehrenrunden, beim Marathonlauf die kleine Verschnaufpause zwischendurch. Aber bei einer Langstrecken-Rallye wie der Dakar? Da reichen 29 Minuten gerade mal als halbwegs sanftes Ruhekissen für den Halbzeit-Ruhetag. Dass erst am Ende abgerechnet wird, wusste deshalb auch der Führende Gerard de Rooy mit seinen 29:05 Minuten Zeitpolster. Wie wenig 29 Minuten sind, wissen auch die Verfolger, die gleich einem Wolfsrudel auf der Jagd hinter dem führenden Iveco lauern: Karginov (0:25:05), Nikolaev (01:07:42) und Sotnikov (01:22:35) hatten die Hoffnung auf den Sieg längst nicht aufgegeben und lauerten auf ihre Chance, das türkisfarbene Haubentier zu stellen und zu schlagen!

Dabei mussten sie den Rückspiegel im Auge behalten. Denn mit Hans Stacey und Pep Vila Roca sass ihnen die de Rooy'sche Kavallerie wiederum ebenso im Nacken wie der schnelle Ales Loprais mit seinem Tatra.

Wie schnell ein Vorsprung futsch ist weis auch Marcel van Vliet. Der Niederländer vom Veka-Team startete mit seinem MAN furios, verlor aber in den folgenden Etappen an Boden. Und wie wenig ein einzelner Etappensieg wert ist, kann Landsmann, Marken- und Teamkollege Versluis bestätigen, der trotz eines Tagessieges nur auf Rang 21 pausierte.

Bemerkenswert war das Come Back der GINAF-Armada, die sich mit mehreren Fahrzeugen im vorderen Mittelfeld etabliert hatte und diverse Akzente setzte. Enttäuschung hingegen beim Martin Kolomy. Der Vorjahres-Fünfte hatte mit dem Buggyra-Tatra – trotz mehrerer Top-Platzierungen –über 17 Stunden auf den Führenden angesammelt. Da wird die Zeitfrage dann eindeutig, sprich uneinholbar.

Und die Deutschen? Der Einzige, der ohne den Ballast als „Fast Service" gestartet war, war raus. Erneut endete der Dakar-Ausflug für Mathias Behringer mit dem frühzeitigen Ende in Etappe drei, nachdem der Bayer sich zuvor vom letzten auf den 53. Rang vorgearbeitet hatte. Die Service-Trucker Kühn und Bäuerle schlugen sich wacker im vorderen (Bäuerle) und hinteren Mittelfeld. Wallenwein wurde zur Halbzeit in der Tabelle seit Etappe fünf nicht mehr geführt.

Nach 13 Tagen und 9.374 Kilometern endete die Rallye Dakar 2014 in Valparaíso. Fünfzig von siebzig gestarteten Trucks waren am Ende noch dabei. Eine alte Motorsport-Weisheit sagt: „The shit stops when the flagg drops!" (Die Sch... endet erst, wenn die Zielflagge fällt). Das wusste auch der Niederländer Gerard de Rooy, der mit seinem Iveco Powerstar lange die Rallye dominierte, bis ihn eine Radwechsel die Führung kostete. Genau auf eine solche Situation hatte die Kamaz-Meute hinter de Rooy gelauert und gehofft, nachdem der junge Transport-Unternehmer aus Son bei Eindhoven die Dakar 2014 schon zu dominieren schien. Und weil auch die siegverwöhnte Russen-Armada die oben zitierte Weisheit bestens kennt, nutzte Karginov die Standzeit des Iveco, um aus einem sieben-Minuten-Rückstand eine sieben-Minuten-Führung zu machen. Der Zeitpunkt war günstig: auf der drittletzten Etappe in Führung zu gehen birgt die große Chance, diesen Vorsprung bis ins Ziel zu retten – eben dort „where he shit stops ..."!

Drei Minuten fehlten

De Rooy machte den Hauber gefühlt noch länger, um am Ende vielleicht doch die Nase vorn zu haben. Doch es reichte nicht: Am Zielort Valparaíso tief im chile-

Begierde-Objekte: Die Sieger-Trophäen.

Sieger: Kamaz-Pilot Karginov ...

... und sein feierndes Team!

nischen Süden hatte Karginov drei Minuten und elf Sekunden Vorsprung gerettet und damit einen weiteren Sieg in die endlose Reihe der Kamaz-Erfolge bei der Dakar eingereiht.

Der Kamaz-Sieg in der Lkw-Wertung war umstritten. Denn nachdem der Niederländer in einer Passage an einem liegengebliebenen Pkw gerade noch so vorbeikam, musste der Russe mit seinem breiteren Kamaz das Hindernis erst einmal aus dem Weg räumen. Die dabei verlorene Zeit forderte Karginov als geleistete Hilfe am Ende wieder ein – und gewann dann die Gesamtwertung durch die gutgeschriebenen Minuten. Mit dieser Entscheidung am Grünen Tisch hatte die Rennleitung dem Team de Rooy ein echtes Drei-Minuten-Ei ins Nest gelegt!

Hinter dem Zweitplatzierten de Rooy folgte der Rest der Kamaz-Meute, wenn auch allesamt mit deutlichen Abständen: Nikolaev (01:34:52), Sotnikov (03:22:10) und Shibalov (04:37:25) machten die Dakar 2014 damit erneut zu einem Gala-Auftritt der „Blauen Reiter“.

Sechster wurde der Dakarerfahrene Tscheche Loprais mit seinem Tatra. Auf Platz sieben – und damit entsprechend seiner Startnummer 507 – parkten mit Hans Stacey/Detlef Ruf der Zweite aus der de Rooy-Truppe, gefolgt von Kuipers und van Vliet/Klein (Veka/MAN).

Deutsche „Beisitzer“ vorne dabei

Frühzeitig mit Defekt-Aus endete der Dakar-Ausflug des Truckrace-Teams Buggyra, ebenso die schnelle Reise von Mathias Behringer. Waren die „Cockpit-Beisitzer“ Detlef Ruf und Arthur Klein damit die erfolgreichsten deutschen Rallye Trucker bei der Dakar, kamen mit Klaus Bäuerle/Baumann/Beier auf Platz 36 und Kühn/Rettig (Platz 45) zwei weitere, mit Serviceaufgaben betraute, Teams ins Ziel.

Iveco mit Euro VI

Die Rallye Dakar war auch eine besondere Bewährungsprobe für die Euro VI-Technologie. Unter härteren Bedingungen kann man High-Tech nicht testen. An die Motoren werden natürlich die größten Anforderungen gestellt. Alleine der Luftdruckunterschied zwischen Meereshöhe und den Andengipfeln stellt den Turbolader auf eine harte Probe. Das elektronisch geregelte Vollast-Bauteil liefert unter allen Bedingungen genügend hochreine „Pressluft“, um eine außergewöhnlich saubere Verbrennung zu gewährleisten. Zwei der vier Iveco – De rooy und Stacey – sind zudem mit der Euro VI Schadstoffnorm unterwegs. Es handelt sich um leistungs- und drehmomentgesteigerte Cursor 13 Aggregate. Die bei Iveco serienmäßige „SCR-only“ Technologie ohne Abgasrückführung kommt dem natürlich entgegen.

Fazit: Euro VI ist (fast) ein Siegertyp und eine umstrittene Jury-Entscheidung entschieden die Truck-Wertung der Rallye Dakar 2014!

STM