

Germany Rallye Trail 2007

Ein Bericht von Birk Steinbrecher

Am langen Himmelfahrtswochenende vom 17. bis zum 20. Mai veranstaltete Offroad Pro (www.Offroad-Pro.de) im Tagebau Kostebrau bei Lauchhammer den 5. Germany Rallye Trail 2007.

Mein Bruder Bent und ich beschlossen im März dass wir bei diesem Event mit unserem Renn-Niva dabei sein werden. Über den Winter hatten wir noch fleißig an der weiteren Verbesserung unseres bewährten 4-Stunden-Renners gearbeitet. Es entstanden zahlreiche Verstärkungen der Karosserie und des Fahrwerkes, um den enormen Belastungen des Rennbetriebes auf längere Zeit widerstehen zu können. Weiterhin gaben wir den Motor zum Tuner um mehr Leistung und vor allem mehr Drehmoment zur Verfügung zu haben. Das bewährte Viergang-Getriebe sollte gegen die Fünfgang-Variante getauscht werden. So weit zu den Vorbereitungen.



Vier Wochen vor dem Rennen wurde klar, dass der Motor zum Rennen nicht fertig werden würde. Also sollte der Motor aus unserem zugelassenen Niva erst mal eingebaut werden, dann aber mit 5-Gang-Box. Glücklicherweise bot unser Freund André aus Nossen uns einen 1600er Motor an, den er noch in der Garage stehen hatte, so dass wir unseren anderen Niva nicht zerlegen mussten. Den Motor und das Getriebe bauten wir an einem Wochenende ins Rennauto ein. Bei den ersten Schaltversuchen stellten wir dann fest, dass unser Getriebe nur die Gänge 3 bis 5 besitzt?! Toll, also Getriebe wieder raus und das alte Viergang-Teil wieder rein. So konnten wir das Auto nun in verstärkten, aber nicht schnellerem Zustand zur ersten Testfahrt ins Offroad-Gelände Reichwalde (www.Allrad-Graupner.de) bei Weißwasser bringen. Der erste Test war ernüchternd, Vergaser- und Zündungsprobleme ohne Ende. Also wieder 120 km zurück nach Hause und schauen was alles zu richten ist. Im Vergaser fand sich jede Menge Dreck in der Schwimmerkammer und der Unterbrecherkontakt der alten Zündanlage war durch Motoröl total verschmiert. Wir hatten schon im Winter an der Adaptierung einer VW-Zündanlage an den Niva-Motor gearbeitet, so dass wir dieses Projekt noch schnell abschlossen und es gleich für die nächste Testfahrt einbauten. Der Vergaser wurde penibel gereinigt und mit einem zusätzlichen Benzinflter versehen. Zwei Tage später ging es wieder zum Testen nach Reichwalde. Der Test lief einfach perfekt, bis nach ca. 30 km Fahrt der Keilriemen riss. O.K., kleiner Schönheitsfehler, aber ansonsten waren wir sehr zufrieden und machten uns auf den Heimweg.

Am Wochenende vor dem Rennen bereiteten wir alles vor was man so zum Rennen mitnehmen sollte. Wir legten alles, was unsere Werkstatt so hergab, zum Mitnehmen bereit. Darunter sämtliche Niva-Teile die wir hatten und alles, was man für größere

Blecharbeiten so brauchen kann. Der riesige Teileberg wurde auf unsere zwei Zugfahrzeuge und unseren anderen Niva verteilt.

Am Donnerstag früh ging es los nach Kostebrau, mit Wohnwagen und Autoanhänger. Unser Freund Reiko Lantzsch fuhr mit unserem anderen Niva und seinem Wohnwagen auch mit nach Lauchhammer. Dieser Niva sollte als Organspender für den Notfall auch mit beim Rennen sein. Bis zwölf Uhr war die Anreise vom Veranstalter eingeplant, so dass wir uns nicht sonderlich beeilen mussten. Vor Ort angekommen trafen wir unsere Freunde vom 4x4 Adventure Club Lauchhammer (www.4x4ACL.de), die mit 3 Autos (Range Rover, Nissan Patrol Modell Uljanowsk - ein Patrol Fahrgestell mit UAZ Karosserie und ein Lada Niva im Serienzustand) am Start waren. Wir schlugen unser Camp direkt neben ihrem auf.

Bei der Anmeldung bekamen wir die anzubringenden Sponsoraufkleber und einen Beklebeplan, wie diese anzubringen seinen.

Nach der ersten Fahrerbesprechung folgte die technische Abnahme. Dabei wurde das Fahrzeug von außen begutachtet, ob die Aufkleber korrekt angebracht wurden. Ich konnte es kaum glauben, es wurde wirklich keinerlei Überprüfung des technischen Zustandes des Fahrzeuges durchgeführt.



Am Donnerstag Nachmittag ging es dann zu einer geführten Besichtigungsrunde zum Kennenlernen des Streckenverlaufes. Diese Runde wurde mit mäßigem Tempo absolviert, um sich die Tücken der Strecke möglichst gut einzuprägen. Die Länge der Runde betrug ca. 12,5 km. Die Strecke war ein Mix aus Tiefsandpassagen, schnellen Asphalt- und Schottergeraden, trialartigen Passagen mit Verschränkungen und schlammigen Abschnitten. Wir überlegten uns wie wir den Mix aus schnellen und langsamen Abschnitten am besten fahren könnten, da ein Fahren in der Straßen-Übersetzung durch den Schlamm unmöglich war, wir den Motor auf der fast 2 km langen Geraden aber auch nicht schlachten wollten. Wir beschlossen an 2 Stellen in der Runden vor der Übersetzung in die Reduktion und zurück zu wechseln. An diesen Stellen war das Tempo wegen Kurven oder der Durchfahrtskontrolle niedrig bis Null und so konnten wir das Verteilergetriebe umschalten.

In direktem Anschluss ging es zu einer gezeiteten Runde, welche die Startreihenfolge zum ersten Rennen festlegte. Auf dieser Runde wurden die Autos mit einer Minute Abstand gestartet, um vor sich freie Bahn zu haben. Bereits nach drei Vierteln dieser Runde liefen wir auf den vor uns gestarteten Landrover auf, dummerweise direkt vor einem sehr staubigen Abschnitt, so dass an ein Überholen nicht zu denken war. Vor einer steilen Auffahrt an welcher der davor gestartete Landcruiser sich noch versuchte, gelang es uns, den Landy zu überholen und weiter richtig Attacke zu machen. Nach dieser Runde sicherten wir uns Startplatz 22 von insgesamt 51 gestarteten Fahrzeugen.

Nach dem Prolog ging es erst mal zurück ins Camp wo ich das Auto eingehend inspizierte um mögliche Defekte möglichst schnell zu beseitigen. Matthias aus Lauchhammer hatte bei seinem Serien-Niva bereits im Prolog einen Reifen und den Auspuff abgeworfen. Er hatte erst mal einige Restaurierungsarbeiten zu tun. Reiko machte sich schon mal am Grill zu schaffen um die Steaks fürs Abendessen zu machen. Da am Auto alles in Ordnung war gingen wir zum gemütlichen Teil des Tages über.

Am Freitag morgen ging es nach der Fahrerbesprechung zum Trial-Wettbewerb. Dabei waren zwei Sektionen nach dem Truck-Trial-Reglement zu fahren. Das heißt, man musste die gesteckten Tore in einer bestimmten Richtung, aber freier Reihenfolge durchfahren und darf die Linie der Streckenbegrenzung nicht überfahren. Wir sahen den ersten Startern beim Fahren zu, um uns über die Fahrbarkeit der Sektionen ein Bild zu machen. Inzwischen stieß auch Patrick Bleil von der IG aus Leipzig zu uns um sich den Rallye Trail mal anzuschauen. Die eine Sektion war trocken, aber mit einem tiefen Loch versehen, so dass wir nur einige Tore fuhren, die leicht erreichbar waren, da wir unser Auto nicht beim Trial beschädigen wollten. Die zweite Sektion war mit tiefem Schlamm, so dass sogar einige der G-Mercedes mit großen Reifen und 3 Sperrern rausgezogen werden mussten. Ralf aus Lauchhammer schaffte es, seinen Range Rover auf dem höchsten Buckel der Sektion zentral aufzubocken, Respekt! Wir beschlossen bei dieser Sektion nur zum Eingangstor hinein und direkt zum Ausgangstor raus zu fahren! Dabei handelten wir uns zwar Strafpunkte ein, aber wir waren ja nicht zum langsam Fahren hierher gekommen.



Nachmittags ging es dann zum 3-Stunden-Rennen mit Massenstart aller 51 Teilnehmer (1 Motorradgespann, 2 Quads, 8 LKWs, 9 Geländewagen / Serie, 20 Geländewagen / Modifiziert – unsere Klasse, 11 Geländewagen / Prototyp) außer den Motorrädern. Die Motorräder wurden aus Sicherheitsgründen immer in eigenen Rennen losgeschickt, damit sie bei dem teilweise sehr dichten Staub bei den Autos und Racetrucks nicht unter die Räder kommen. Wir nahmen unsere Position 22 in der Startaufstellung ein. Hinter uns stand der Mercedes-LKW eines holländischen Teams. Da vom Starter von dieser Position aus nichts zu sehen war, richteten wir uns nach den aufsteigenden Rauchsäulen der weiter vorn einsortierten Racetrucks. Die ersten paar hundert Meter nach dem Start verliefen in totalem Blindflug, da der Staub jegliche Sicht auf die Länge der Motorhaube beschränkte. Also vorsichtig vortasteten ohne jemandem aufzufahren oder in irgendwelche Löcher zu fallen. Nach der ersten halben Runde wurde die Sicht besser und wir konnten schön unsere Runden drehen. Einige Zeit später in der dritten Runde blieben wir in einem Schlammloch erst mal stecken, da die Schlammdurchfahrten mit der Zeit immer komplizierter wurden, nachdem erst mal ein paar Racetrucks dort durchgetobt waren.

Unser Freund Meise vom 4x4 Adventure Club in Lauchhammer zog uns dann kurzerhand mit seinem Nissan Patrol / UAZ Mix wieder raus. Vielen Dank dafür!! Einige Zeit später gab es kurz vor einer Steilabfahrt einen Stau wo wir hinter dem L60 unserer Freunde aus Lauchhammer zu stehen kamen. Sie waren gerade damit beschäftigt den Range Rover ihres Clubkameraden Ralf wieder auf die Räder zu stellen, der sich an einer Abfahrt auf die Seite gelegt hatte. Danach ging die Fahrt durch Schlamm und Sand weiter. Irgendwann bekam unser Auto dann gewaltige Hitzewallungen, da der Schlamm unser Schutznetz vor dem Kühler fast komplett verschlossen hatte. Jetzt hieß es Heizung voll auf und weiter. Nach zwei Stunden ging es für uns zum Tanken an die Box, ich sah mich unter dem Auto mal etwas um, Kühlernetz freimachen und dann ging es mit Bent als Fahrer weiter. Jetzt konnte ich mich als Beifahrer etwas erholen. Nach drei weiteren Runden nahm man uns an der Durchfahrtskontrolle den Rundenzählstreifen ab und sagte: „Ihr seid jetzt fertig!“. Wir wären gern noch weiter gefahren.

Während der gesamten Rennzeit waren unsere Freunde Reiko und Patrick mit unserem zweiten Niva im Inneren des Rundkurses unterwegs um Fotos zu machen, zu filmen und uns anzufeuern.

Nach dem Rennen hatten wir das Auto von seiner Schlammkruste zu befreien - Merke: Schlamm und Sand im Wechsel aufgetragen ergeben eine betonartige Panierung des kompletten Autos.



Als unser Auto unter dem Schlamm langsam wieder zum Vorschein kam, suchten wir nach Defekten. Wir fanden eine abgerissene Auspuffschelle am Getriebe, und einen eingerissenen Schlauch der Hinterachsdifferentialentlüftung. Die Sachen waren ziemlich schnell repariert, alle Ölstände und Kühlwasser wieder aufgefüllt und das Auto wieder für den nächsten Tag vollgetankt.

Matthias kam mit seinem Niva nach dem Rennen nur noch mit Hinterradantrieb zurück ins Camp, irgendwas im vorderen Differential hatte aufgegeben. Ich versprach ihm, am nächsten Morgen gemeinsam mit ihm den Schaden zu reparieren, da unser Rennen erst um 14Uhr starten sollte.

Am Samstag machte ich mich vormittags erst mal gemeinsam mit Matthias an die Reparatur seines Nivas. Nach dem wir zuerst die rechte Antriebswelle raus gebaut hatten, die völlig in Ordnung war, bauten wir dann die linke Seite aus und fanden eine abgerissene Verzahnung noch im Differential steckend vor. Mit einem Magneten war dieses Teil und die Krümel recht schnell geborgen, so dass sich Matthias an die

Beschaffung des Ersatzteiles machen konnte. Nach einem Anruf bei IG-Mitglied Gunnar Fetzer in Lauchhammer machten sich Kumpel vom Club gleich auf den Weg, um das Teil ins Camp zu holen. Indessen zerlegten wir die defekte Antriebwelle, was wie immer eine fettige Angelegenheit ist, die zu porontiefer Schwärze der Hände führt. Kaum waren wir fertig, wurde auch schon das Ersatzteil gebracht, so dass wir uns schnell an das Zusammensetzen des Autos machen konnten. Das Auto hätte bis zu Start um 14 Uhr fertig sein können, aber Mattias und sein Co hatten keine rechte Meinung zu einem Start über 4 Stunden Martyrium für ihren Niva. Gunnar Fetzer von der IG kam dann kurz vor dem Rennen mal vorbeigeschaut um sich das Rennen mal etwas anzuschauen und mit seinen Nivas ein bisschen im Sand zu wühlen.

Um 14 Uhr fuhren wir dann zum Start. Die Strecke wurde im Gegensatz zum Vortag in umgekehrter Richtung befahren. Wir mussten uns also auf neue Verhältnisse einstellen. Wir hatten uns für dieses Rennen die 16. Startposition erkämpft. Genau hinter uns positionierte sich das beeindruckendste Fahrzeug des gesamten Feldes, der Ural LKW des Polen Krzysztof Ostaszewski. Wenn ich aus dem Rückspiegel schaute konnte ich die Stoßstange in Höhe unserer Heckscheibe ziemlich gut zu sehen. Ich weiß auch, dass dieses Monster mit seinem Volvo-Motor beim Start nicht unbedingt langsam und zaghaft zu Werke geht. Ich hoffte nur, dass er uns bei dem Staub noch gut sehen kann. Die Zeit bis zum Start wird immer ziemlich lang, da ja erst alle Fahrzeuge auf ihre richtigen Positionen gestellt werden müssen.



Der Start verlief ohne Probleme, Ostaszewski zog sofort rechts aus der Startaufstellung heraus und brauste vorbei. So drohte von hinten erst mal keine Gefahr mehr. Die Staubentwicklung wurde mit jedem Tag schlimmer, da es zuletzt am Donnerstag Nachmittag geregnet hatte und der Sandboden das Wasser nicht sehr lange halten kann. Nach ca. 1 km Fahrstrecke trafen wir den Ural in einer tiefen Rinne steckend wieder an und fuhren vorbei. Er musste nur auf eine Gelegenheit warten, um rückwärts dort wieder ausparken. In den ersten zwei Runden ging ich ziemlich heftig mit dem Auto um. Das lag einerseits an der vorhandenen Übermotivation und andererseits an der schlechten Sicht wegen des Staubes. Nach dem ich einmal schon oben auf dem Sandwall, der die Strecke begrenzt herumfuhr und zwei mal tiefe Löcher heftig mit zu viel Speed traf, machte ich mir schon große Sorgen, ob ich das Auto irgendwie beschädigt hätte. Nach der zweiten Runde hielten wir deshalb an der Box an und ich schaute mir die Vorderachse mal an. Es war zum Glück noch alles in Ordnung und wir setzten die Fahrt mit etwas mehr Hirneinsatz fort. Wir konnten einige langsamere Fahrzeuge überholen, bis wir auf den riesigen MAN des Teams Süptitz / Krause trafen, der auf den schnellen Geraden nicht gerade langsam unterwegs war. In einer winkligen engen Passage, die zwei parallele Fahrspuren aufwies konnten wir ihn dann dennoch überholen. Nach zwei Stunden ging es planmäßig an die Box zum Fahrerwechsel und Nachtanken. Zum Tanken hatten wir bereits vor dem Rennen einen Kanister mit unserer Startnummer markiert und an der, für das Tanken vorgesehenen Stelle auf der Betonstraße neben der

Strecke, bereitgestellt. Das Auto war noch in sehr gutem Zustand, so dass sich Bent mal wieder so richtig schaffen konnte. Jetzt war ich wieder für das Raushalten des Rundenzählstreifens für die Durchfahrtskontrolle zuständig. Die Runden wurden übrigens gezählt, durch Löcher des Rundenzählstreifens, den der Beifahrer bei einem kurzen Stopp in der Durchfahrtskontrolle aus dem Fenster halten musste. Dieser Streifen wurde dann nach Beendigung der letzten Runde eingezogen und für die Auswertung verwendet. Wir setzten unsere Fahrt fort, bis wir wieder auf den MAN trafen, der während des Tankstopps wieder an uns vorbeigefahren war. Bent versuchte diesmal, uns auf einer langen sandigen Ebenen an dem LKW vorbeizubringen. Unser Geschwindigkeitsüberschuss war aufgrund der Tatsache, dass wir an dieser Stelle in der Untersetzung unterwegs waren, nur äußerst gering. Es ging also recht lang parallel, bis zu einer weiten Rechtskurve, wo wir uns außen gerade so vorbei schieben konnten. Da direkt danach eine scharfe Linkskurve folgte musste Bent voll in die Eisen steigen und wir drehten uns fast in der Linkskurve. Der LKW musste dabei voll den Anker werfen, aber wir waren vorbei. Der Rest des Rennens ging recht unspektakulär zu Ende. In diesem Rennen sind wir 13 Runden und 157 km gefahren. Wir beide waren am Schluss dieses Rennens körperlich total am Ende, weil wir die ganze Zeit bei 25°C Außentemperatur mit voll laufender Heizung gefahren sind. Was macht man nicht alles, damit der Motor schön kühl bleibt..... Wir mussten dies tun, da bereits zu Beginn des Rennens alle unsere Instrumente ausgefallen waren und wir nichts mehr über die Wassertemperatur des Motors wussten.



Unserem Auto ging es nach dem Rennen also deutlich besser als den Fahrern, das ist aber in Ordnung so. Nach dem Rennen hat Bent die defekten Instrumente repariert (eine Sicherung war nur durchgeschmolzen) und ich habe die wieder abgerissene Auspuffschele erneuert. Dann kam noch das Standard-Prozedere: alle Öle checken und Benzin und Kühlwasser auffüllen. Unser Rennauto verliert bei jedem Rennen etwa einen halben Liter Kühlwasser, weil dies bei dem extremen Gewackel oben aus dem Deckel des Ausgleichsbehälters rausspritzt. Den Abend beendeten wir mit einem leckeren Abendbrot von Reiko's Grill und dem Anschauen der Videos und Fotos, die Reiko tagsüber aufgenommen hat.

Am Sonntag stand noch ein einstündiges Rennen auf dem Plan, das ich komplett fahren durfte. Vorher begannen wir schon damit unser Camp niederzureißen, um nachher zügig abfahren zu können.

Wir standen diesmal auf Startplatz 13, diesmal war der Ural neben uns. Bei diesem Rennen war auch der Niva aus Lauchhammer wieder mit im Rennen. Er stand natürlich ganz am Ende des Feldes, da er am Vortag ja nicht gestartet war.

Der Start gelang wieder problemlos ohne jegliche Sicht nach vorn, doch diesmal lotste mich Bent gleich zu Beginn seitlich aus dem Staub heraus, so dass ich von

Anfang an gut angreifen konnte. In der letzten, unserer 3 gefahrenen Runden versuchte ich den stark modifizierten Unimog des Teams Brauwers zu überholen, was uns aber nicht gelang, der war auf der Geraden einfach zu schnell und konnte die buckligen Abschnitte mit seinen Riesenrädern etwas schneller kreuzen als wir. Auch dieses Rennen beendeten wir mit intaktem Auto.

Nach dem Rennen verluden wir das Auto auf den Anhänger und packten zusammen. Die Siegerehrung fand gegen 13 Uhr statt, wo die drei Erstplatzierten jeder Klasse ihre Pokale in Empfang nehmen konnten. Den Pokal für die beste artistische Leistung erhielt der Beifahrer des Seitenwagen-Gespans, der die komplette Rennzeit auf seinem Gespann sich von einer zu anderen Seite werfen musste. Unsere Einzelergebnisse der verschiedenen Wertungsteile waren in unserer Klasse: Platz 18 von 20 beim Trial, Platz 11 von 20 beim 3h-Rennen, Platz 5 von 20 beim 4h-Rennen und Platz 5 von 20 beim 1h-Rennen. Unser Endresultat war Platz 7 von 20 in der Klasse der modifizierten Geländewagen. Wir waren auf dieses Ergebnis ziemlich stolz, zumal vor uns nur Mercedes G lagen, hinter uns aber mehrere Samurais, ein Landrover, ein Pajero V6 und der Hummer H1. Wir waren ja eigentlich nur mit dem Ziel angetreten durchzukommen und möglichst wenig Schaden zu machen.

Nächstes Jahr werden wir bestimmt wieder mit dabei sein und dann hoffentlich mit mehr Nivas von der IG!

Falls Ihr noch mehr Infos und Bilder zum Germany Rallye Trail sehen wollt, seien Euch die Websites von Offroad Pro und Motocamp (www.Motocamp.de), dem offiziellen Medienpartner des 5. Germany Rallye Trail, empfohlen.

