

# TRANSPORT







## Der Sieg über das siebenstöckige Hochhaus

Helden sind sie alle, die es zur Rallye Paris-Dakar zieht. Doch man sollte keinen der Teilnehmer glorifizieren: Ihr Motiv zum Trip auf dem staubigen »Bindestrich« ist von Fall zu Fall verschieden, der Monsterwettbewerb phasenweise recht umstritten. Die einen suchen nur das reine Abenteuer, andere glauben an eine Freiheit, die es sonst kaum wo geben kann. Es fahren Amateure durch die Sahara, die den Wettbewerb als autogenes Training oder Test zum Überleben mißverstehen und sich wundern, daß das Ganze doch unter Entbehrungen abläuft. Und Profis, die

schlicht und ergreifend einen Job erledigen, selbst wenn er noch so dreckig ist. Die Kopf und Kragen riskieren, obwohl das Risiko, sich wüst zu blamieren, mit jedem aufgeschnupften Sandkorn stärker steigt als der Dollarkurs. Nur in einem sind sie alle gleich: In ihrem unbändigen Traum vom Ankommen.

Für 450 Autos und 150 Motorräder war zu Silvester 1984 der Weckruf für eine Fahrt über 14 000 Kilometer, von der man auch diesmal mit Sicherheit nur wußte, daß sie wenige durchstehen würden. Denn Thierry Sabine, Erfinder

und Organisator des Spektakels, versteht sein Handwerk – schließlich lebt er vom schlechten Leumund der Rallye relativ gut.

Sie nennen ihn den Bernie Ecclestone der Wüste, lieben seine Idee und hasen ihn für seine organisatorischen Kapriolen, die er schon deshalb schlägt, damit kein Wüstenrip dem anderen

*Auch schwere Lastkraftwagen – hier ein 1936 AK – nahmen mit Erfolg an der strapaziösen Fahrt durch die Sahara teil*







## Lkw-General-Klassement (Paris-Dakar)

1. Capito/Capito	Mercedes-Benz-Unimog
2. de Rooy/de Saulieu/ Ketelaars	DAF
3. Ströhm/Capito	Mercedes-Benz-Unimog
4. Vismara/Minelli/Grassi	Mercedes-Benz-Unimog
5. Groine/Nobel/Malferiol	Mercedes-Benz 1936 AK
6. Chambon/Rohm/Krell	Mercedes-Benz 1936 AK
7. Martinez/Herbuel/Oligo	Mercedes-Benz 1936 AK
8. Bosonnet/Venturini	Mercedes-Benz 2628 AK
9. Versino/Gimbre/Magne	Mercedes-Benz 2628 AK
10. Lacourt/Bonnaire	MAN



gleich. Selbstverständlich hatte auch diese 7. Auflage Paris-Dakar ihre speziellen Tücken, geheime Hoffnungen verwehten bei einigen Verwegenen in alle Winde. Sabines Geschick besteht im wesentlichen darin, eine beim Start noch rund 1200 Personen starke Karawane so schnell wie möglich zu dezimieren, um die Versorgungsprobleme während der kommenden drei Wochen in Grenzen zu halten. Mit dem Verbot fixer Servicepunkte (Autos mit Betreuern und Ersatzteilen starten wie die der Stars in der Wertung) und der List ungenauer oder kurzfristig abgeänderter Streckenführung im Road Book sowie der Vorgabe extrem hoher Schnitte muß der »Feldherr« nicht lange zuwarten, bis seine Truppe überschaubarer und damit leichter lenkbar wird. Heuer halfen ihm bei der Dezimierung seiner Karawane fleißig die eisige Kälte in Algerien und ein zweitägiger Sandsturm in Mauretaniens. Fazit: Nur 70 Autos, weniger als 30 Motorräder, ein Beiwagengespann und sechs Lkw dachten nicht einmal im Traum ans Aufgeben, überlebten den kompletten Horror und wurden nach Passieren der Ziellinie in Dakar gewertet. Thierry, der Wettergott: »Heuer fand ich meine Rallye wieder. Ich wußte, daß ich die Rolle als Organisator neu überdenken mußte und schulterte deshalb mein Gewehr.« Im Vorjahr prasselten auf Sabine noch von allen Seiten Vorwürfe nieder, die Rallye sei zu leicht gewesen, zu sehr

auf große Werksteams getrimmt, zu wenig auf Abenteuer ausgerichtet. Nach den Siegen von Ickx-Brasseur auf Mercedes-Benz und Metge-Lemoyne auf Porsche träumte Sabine daher monatelang intensiv von der Glückszahl 7 und reinrassigen Amateuren auf dem Siegerpodest in Dakar. »Diesmal wird der Mensch weit wichtiger sein als das Material« schwor er – und bekam, was er wollte.

Aus der Sicht von Sabine war das Zerbröseln der favorisierten Werksteams von Porsche, Audi und Lada ein schöner Traum, das Duell von Hubert Auriol und Gaston Rahier bei den »wilden Reitern« ein Gedicht – und der Kampf zwischen Jan de Rooy und Karl-Friedrich Capito in der Lkw-Wertung ein netter Wink des Schicksals. Schließlich bescherte dem großen Zampano dasselbe gütige Schicksal auch noch einen Pkw-Gesamtsieger, der das Lenkrad nicht zu Zwecken des Broterwerbs dreht: Patrick Zanirulli ist von Beruf schlicht Journalist.

Bei den Lkw kam es nicht zum erwarteten Gefecht. DAF setzte auf zwei je 760 PS starke Rallyelaster, vor allem Ex-Rallyecrosser Jan de Rooy sollte dem Team des französischen Mercedes-Händlers Georges Groine (mit der Schauspielerin Chantal Nobel als Copilotin) auf einem 19-t-Baustellenfahrzeug 1936 AK mit 470 PS Paroli bieten. De Rooy's lakonische Meldung beim Verlassen Mauretaniens, nach dem Sandsturm, der das Feld weiter siebte, daß er sich »eigentlich schon langweile«, sollte noch ein Nachspiel haben; denn wenn zwei sich streiten, freut sich ein Dritter. Der Privatfahrer Karl-Friedrich Capito mit seinem Unimog U 1300 L, den er Mitte 1983 kaufte und auf 180 PS frisierte, machte schließlich das Ren-

nen. Er gewann acht von 20 Spezial-etappen und holte sich in einem Finale furioso unerwartet den Lkw-Gesamtsieg. Ausschlag dazu gab die vorletzte Etappe im Busch des Senegals, ein Dickicht, durch das schon Jahre kein Fahrzeug mehr gefahren war.

Während das zu diesem Zeitpunkt führende »siebenstöckige Hochhaus« (so titulierte Capito das Konkurrenzfahrzeug) im Dschungel steckenblieb und 15 Strafstunden kassierte, bezwang der Unimog die für Lkw wohl wildeste Sonderprüfung der Rallye souverän innerhalb der Sollzeit. Capito: »Das war einmal eine Fahrt mit Herz.«

Die schönste Dreingabe für den Sieger war dazu der 11. Platz im Gesamtklassement inmitten aller Pkw. Man muß sich das vorstellen: Ein Lkw schlägt Quattro & Co! Ein Amateur namens Capito kommt mit seinem Unimog dort durch, wo Profidriver wie Ickx, Metge, Darniche, Jabouille und Pescarolo, Jaussaud oder Therier scheitern!

Ende gut, alles gut. Auch die Amateure, denen Sabine diesmal scheinbar fast nichts recht machen konnte und die inmitten der Wüste den Aufstand probten, fühlen sich nun wieder wohler, da sie einen der Ihren als verdienten Sieger bejubeln können.

Das ist das Grotteske an dieser Rallye: Die unterwegs am meisten murren und stänkern, kann man zum Schluß am wenigsten ernst nehmen. Denn das sind die, die sich mit schlafwandlerischer Sicherheit als erste zur Paris-Dakar 1986 anmelden werden.

Linke Seite:

Schnell ein Erinnerungsfoto . . .

. . . dann ein Blick zur Uhr . . .

. . . und die Fahrt geht weiter.

Karl-Friedrich Capito (im Bild) und sein Sohn Jost landeten auf Platz eins