



DIE RALLYE DER 1000 UNBEKANNTEN

Nicht viele Südtiroler haben sich bisher an das Abenteuer Rallye Dakar gewagt. Einer von den wenigen, die das Ziel in Dakar erreicht haben, ist Paul von Guggenberg. Viermal war der Rittner am Start, dreimal kam der Bauunternehmer ins Ziel. IN SÜDTIROL hat mit dem 52-Jährigen über die Strapazen des härtesten Rennens der Welt gesprochen. Und zeigt Ihnen auf den nächsten Seiten die tollsten Bilder der heurigen 29. Auflage.





IN SÜDTIROL: Was empfinden Sie, wenn Sie die Rallye heuer nur im Fernsehen verfolgen?

PAUL VON GUGGENBERG: Ich verfolge die Dakar nicht. Ich sehe mir zwar im Internet die Zwischenstände an und bestelle am Ende jeder Ausgabe einen Film darüber bzw. schaue mir zum Schluss im Fernsehen eine Zusammenfassung an. Aber wenn ich die Bilder täglich ansehen müsste, dann würde mir das allzu sehr wehtun.

Was sind die größten Strapazen, die einen Teilnehmer bei einer Rallye wie der Dakar erwarten?

Man wird mental und körperlich enorm gefordert. Ich glaube, dass vor allem der mentale Aspekt sehr wichtig ist, denn man muss 20 Tage lang immer konzentriert sein. Auf der gesamten Strecke darf man sich keinen Fehler erlauben. Jeder noch so kleine Fehler wird sofort bestraft. Und natürlich muss man auch körperlich fit sein, um bei der Dakar an den Start gehen zu können. In meinem heutigen Zustand würde ich mir eine Teilnahme nicht mehr zutrauen.

Was sind die Tücken der Rallye?

Man muss versuchen, sich den Tag optimal einzuteilen und das Tempo konstant zu halten. Das Etappenziel bei der Dakar liegt

ja nicht hinter der ersten Kurve, sondern 600 bis 800 Kilometer weiter. Deswegen muss man sich seine Kräfte einteilen. Einen Zeitverlust muss man über den ganzen Tag weiterbringen, der Fahrer darf nicht versuchen, diese Zeit aufholen zu wollen. Denn dann beginnt man unnötiges Risiko einzugehen, und das kann böse enden. Das hat uns heuer der französische BMW-Pilot Guerlain Chicherit gezeigt, der auf der

Als wir nach zwei Tagen unser stecken gebliebenes Auto abholen wollten, war es nicht mehr da. Vermutlich gibt es jetzt in Mauretanien einen Eselwagen mit Porschefelgen.

Paul von Guggenberg

sechsten Etappe ausgeschieden ist, weil er nach einem Platten die Nerven verloren hat und Zeit gutmachen wollte.

Was macht für Sie die Faszination „Dakar“ aus?

Es ist die Herausforderung an sich, die mich fasziniert. Zu sehen, ob man fähig ist, so ein Rennen zu bewältigen. Sei es körperlich, mental oder auch technisch. Alles in allem

stellt sie eine große Herausforderung dar. Und dann übt die Wüste eine unheimliche Faszination auf mich aus. Sie ist eine Welt, in der ich mich sammeln kann, in der ich zu mir selbst finde.

Die Dakar fordert jährlich Todesopfer. Macht man sich als Fahrer darüber Gedanken?

Man ist sich des Risikos insgeheim bewusst, aber man verdrängt es. Man sagt sich, „ich pass ja dementsprechend auf, mir kann nichts passieren!“ Die meisten Todesopfer sind Motorradfahrer, die nicht zu den Spitzenfahrern gehören. Viele verunglücken, weil sie einfach zu ausgepumpt sind und dann einen Fehler begehen, der sie das Leben kostet. Mittlerweile dürfen die Ärzte ausgelaugte Fahrer aus dem Feld nehmen und ihnen die Weiterfahrt verbieten.

Wie oft haben Sie eigentlich an der Rallye Dakar teilgenommen?

An der Dakar nur viermal, aber ich war bei kleineren Rennen in Tunesien oder Marokko dabei. Außerdem war ich auch bei der Pharaonen-Rallye in Ägypten am Start. Insgesamt werden es an die 50 Rennen gewesen sein.

Wie sind Sie auf die Idee gekommen,

an der Dakar teilzunehmen?

Es war eine Folgeerscheinung aus den Ergebnissen der zuvor gefahrenen Rennen. Ich war bei kleineren Rennen am Start, wo ich mich meistens unter den Top Ten platzieren konnte. Meine Ausfallquote war sehr niedrig, auch weil ich damals gute Autos hatte. Heute würde ich mit solchen Fahrzeugen nicht mehr mithalten können. Jedenfalls wurden die Teams auf mich aufmerksam und haben angefragt, ob ich teilnehmen möchte. Aus eigenen Mitteln hätte ich nie eine Dakar bestreiten können, denn sie kostet wahnsinnig viel Geld. Das können sich außer den Teams wirklich nur Millionäre leisten.

Sie haben die hohen Kosten angesprochen. Wieviel Geld muss man aufbringen, um an der Dakar teilzunehmen?

Bei der Dakar kostet ein Liter Benzin 4,10 Euro. Als ich mit meinem Mercedes in der PKW-Wertung an den Start gegangen bin, hat mein Fahrzeug im Sand 50 Liter auf 100 Kilometer verbraucht. Allein benzinmäßig hätten mich also 100 Kilometer mehr als 200 Euro gekostet. Bei fast 10.000 Kilometern würden Benzinkosten von 40.000 Euro anfallen. Mit den Flügen, der Automiete, den Einschreibgebühren

ENDSTAND DER 29. RALLYE DAKAR

Automobile:

1. Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (Frankreich) - Mitsubishi Pajero MPR 45:53:37 Std.; 2. Luc Alphand/Gilles Picard (Frankreich) - Mitsubishi Pajero MPR 46:01:03; 3. Jean-Louis Schlesser/Arnaud Debron (Monaco/Frankreich) - Ford-Buggy 47:27:34

Motorräder:

1. Cyril Despres (Frankreich) - KTM 51:36:53 Std.; 2. David Casteu (Frankreich) - KTM 52:11:12; 3. Chris Blais (USA) - KTM 52:28:59

usw. würde ein Start mit einem Autoteam 250.000 bis 300.000 Euro kosten. Und wenn sich jemand bei einem Werksteam einkauft, dann kostet dieser Spaß 700.000 bis 800.000 Euro.

Ein ziemlich teurer Spaß, finden Sie nicht?

Ja, aber die meisten Leute, die sich einschreiben, sind Millionäre, die es sich leisten können. Oder Verrückte. Denn es gab auch schon Fälle, wo Menschen ihr gesamtes Hab und Gut verkauft haben, um

einmal an der Dakar teilzunehmen. Oft war das Rennen für diese Amateure aber schon nach der ersten Etappe zu Ende.

Bleiben wir bei den Profis. Welchen aktuellen Rallyefahrer schätzen Sie am stärksten ein?

Stéphane Peterhansel. Er ist einfach eine Klasse besser als die anderen Fahrer. Mit dem Motorrad hat er die Rallye sechsmal gewonnen, mit dem Auto zweimal. Das muss ihm erst einmal jemand nachmachen. Seine Stärke ist, dass er warten kann. Nicht schlecht ist auch Luc Alphand.

Hatten Sie bei Ihren Teilnahmen Kontakt zu den Spitzenfahrern?

Ja, denn bei der Dakar geht es nicht wie im Formel-1-Zirkus zu, wo die Fahrer abgeschottet werden. Bei dieser Rallye kann man sich mit dem Weltmeister vergleichen, schon das ist einzigartig. Ich habe mich seinerzeit mit Ari Vatanen verglichen (finnische Rallyelegende, Anm. d. Red.), der mittlerweile ein guter Freund meiner Familie ist. Heute können es die Fahrer mit Carlos Sainz aufnehmen. Man spricht zusammen, erhält Tipps, es ist fast so wie in einer großen Familie.





Was macht ein Spitzenfahrer anders als ein Amateurfahrer?

Die Risikobereitschaft eines Spitzenfahrers ist viel höher. Das hängt natürlich auch damit zusammen, dass sein Können besser ist. Ein Spitzenfahrer ist viel sensibler. Niki Lauda hat einmal gesagt, dass man Auto mit dem Hintern fährt. Sie haben das Gefühl für die Geschwindigkeit im Blut. Es ist eine Fähigkeit, die manche Menschen eben besser entwickelt haben als andere.

Hätte Formel-1-Legende Michael Schumacher bei der Dakar eine Chance zu gewinnen?

Nein, ich glaube nicht. Das Fahren auf der Piste und im Gelände sind zwei völlig verschiedene Welten. Sebastien Loeb würde einem Schumacher auf der Schotterpiste um die Ohren fahren. Umgekehrt hätte Loeb keine Chance auf der Piste. Ich glaube aber, dass das Fahren auf losem Untergrund schwieriger als auf der Piste ist, weil sich die Bedingungen ständig ändern. Man fährt nie zweimal über den gleichen Punkt.

Sie haben die wechselnden Bedingungen angesprochen. Auf welchem Untergrund ist man bei der Dakar unterwegs?

In Europa ist der Boden schlammig. Dort riskiert man bei zu schnellem Fahren, dass sich

der Kühler verstopft oder das Auto Wasser ansaugt. In Marokko ist der Untergrund steinig und sehr hart. In Mauretanien und in Mali ist der Sand sehr weich und die Dünen hoch. Dort gleitet man wie auf Schnee. Das Auto ist sehr schwer zu kontrollieren. Stehen bleiben heißt dort stecken bleiben. Und das wiederum bedeutet, dass man auch bis zu zwei Stunden buddeln kann, um das Auto aus dem Sand zu befreien. Sofern nicht ein LKW vorbeikommt und dich aus dem Sand zieht. In der Sahel Zone wiederum besteht der Untergrund größtenteils aus Lehmbunden und man fährt dabei durch tiefe Spurrillen und den berühmt berüchtigten Fech Fech.

Ist das gegenseitige Helfen und Herausziehen eine Art „Gentleman-Agreement“?

Hier muss man ganz klar unterscheiden zwischen Werksfahrern und Amateuren. Zwischen Letzteren herrscht eine unbeschreibliche Hilfsbereitschaft, denn ihr Motto ist nicht, die Dakar zu gewinnen, sondern ins Ziel zu kommen. Bei den Werksteams kristallisieren sich nach einigen Etappen die Sieganwärter und die Wasserträger heraus, die verpflichtet sind, im Schatten ihrer Teamkollegen zu fahren und ihnen jederzeit zu helfen. Dass sich die Spitzenfahrer der einzelnen Teams untereinander helfen, kommt eher selten vor.

Die Dakar wird zum größten Teil in der Wüste gefahren. Wie kommt man mit der enormen Hitze zurecht?

Es ist ein Irrglaube, dass es bei der Dakar heiß ist. Denn in Wirklichkeit ist es sehr kalt. In den letzten Jahren führte die Dakar durch Marokko und durch das Atlasgebirge. Ich habe Pässe überquert, die 2000 bis 2500 Meter hoch waren, und dort habe ich auch schon bei minus acht bis minus zehn Grad im Zelt übernachtet. Untertags steigen die Temperaturen auf 15 bis 20 Grad. In Mauretanien hat man zudem die Saison der Winde, und dort ist es auch nicht gerade angenehm. Zudem sieht man dann nicht sehr viel.

Wie orientiert man sich bei einer Rallye wie der Dakar, wo es weder Straßenschilder noch richtige Straßen und Wege gibt?

Die Orientierung erfolgt nach einem so genannten Roadbook, das von einer erfahrenen Person erstellt wird. Man fährt dann praktisch anhand dieses Routenplans von Bezugspunkt zu Bezugspunkt, der zum Beispiel eine Wegkreuzung, ein Autowrack oder eine große Tonne sein kann. Kommt man dort an, dann stellt man seinen Tripmaster, das ist ein elektronischer Kilometerzähler, auf Null. Und fährt dann weiter zum nächsten Bezugspunkt. Und schlussendlich

Es ist ein Irrglaube, dass es bei der Dakar heiß ist. Ich habe auch schon bei minus acht bis minus zehn Grad im Zelt übernachtet.

Paul von Guggenberg

hat man noch ein GPS-System, mit dessen Hilfe man sich orientieren kann.

Und wie war das früher, bevor es die elektronischen Hilfsmittel gegeben hat?

Damals war es für den Kopiloten natürlich um vieles schwieriger, weil er nur mit dem Kompass und den Karten gearbeitet hat.

Was war Ihr schönstes Erlebnis bei der Dakar?

Das war, als ich 1998 bei meiner Premiere mit einem katastrophal hergerichteten Auto ins Ziel gekommen bin. Die Ausfallquote bei dieser Rallye beträgt 60 bis 70 Prozent, und wenn man es schafft, Dakar zu erreichen, dann gehört man zu einem Klub, zu dem nicht jeder gehört.

Ein Jahr später waren Sie weniger erfolgreich ...

Genau, damals bin ich ausgeschieden. Mein Kühler hat versagt, vermutlich bin ich in Europa im Schlamm zu schnell gefahren. Wir haben, in Afrika angekommen, zwar das gesamte Kühlsystem ausgetauscht, aber zu spät, denn der Motor war vermutlich aufgrund eines defekten Kolbens schon beschädigt, und eineinhalb Kilometer vor dem Ende einer Dünenkette sind mein Kopilot und ich zum Stehen gekommen und muss-

ten aufgeben. Als wir zwei Tage später unser Auto abholen wollten, war es nicht mehr da. Vermutlich gibt es jetzt in Mauretanien einen Eselwagen mit Porschefelgen.

Was ging in Ihnen vor, als feststand, dass Sie nicht mehr weiterfahren konnten?

In dem Moment war ich gefasst, denn ich wusste, dass ich nichts mehr tun konnte, und ich hatte schon damit gerechnet, dass ich hätte ausscheiden können. Allerdings tat es mir um die Zeit leid, die ich in meine Vorbereitung investiert hatte. Und ich musste an die Menschen denken, die mit mir mitgefiebert haben. Aber alles in allem war es nicht einmal so schlimm.

Werden wir Paul von Guggenberg wieder bei der Dakar hinterm Lenkrad sehen?

Nein, ich denke nicht. Die Verantwortung meiner Familie gegenüber ist einfach zu groß. Und irgendwann muss man einfach einen Schlussstrich ziehen. Was ich mir allerdings vorstellen könnte, wäre, in einem Team als Berater mitzuarbeiten. Das würde mich interessieren, denn dann könnte ich meine organisatorischen Fähigkeiten und meine Erfahrungswerte weitergeben und zur Verfügung stellen.

Hannes Kröss



Paul von Guggenberg (rechts) hat es geschafft. Dreimal kam der Rittner in Dakar ins Ziel. Auf dem Bild sieht man ihn bei seiner Ankunft im Jahr 2004.

STECKBRIEF

PAUL VON GUGGENBERG (52)

Wohnhaft in Oberbozen
Vater von fünf Kindern
Doktorat in Wirtschaftswissenschaften
Fachingenieur in Maschinenbau
Betriebsberater
Bis vor kurzem Manager von Ritten Sport Hockey
War 1998 zum ersten Mal am Start der Wüstenrallye und erreichte 2005 zum letzten Mal das Ziel in der senegalesischen Hauptstadt.

ZAHLEN UND FAKTEN DER DAKAR 2007

6 Länder durchquert der Rallye-Tross: Portugal, Spanien, Marokko, Mauretanien, Mali und den Senegal.

12 große Zelte werden allein vom Werksteam Volkswagen allabendlich als Arbeitsräume für Ingenieure, Arzt, Beifahrer, Physiotherapeuten, Navigationsteam und als mobile Werkstätten aufgebaut.

12 Mal hat Ari Vatanen die „Dakar“ schon bestritten, die Ausgabe 2007 ist seine 13. Teilnahme. Mit vier Siegen ist der Finne der erfolgreichste Pilot der Auto-Wertung.

21 der 53 afrikanischen Staaten wurden in den bisherigen 28 Auflagen der Rallye Dakar bereits durchquert.

25 Tonnen Ersatzteile und Ausrüstung werden allein auf den Trucks des 30 Fahrzeuge starken Volkswagen-Teams transportiert, darunter 400 vormontierte Räder.

36 bis 38 Tonnen Material transportiert KTM während der Rallye. Zwei Tonnen davon werden per Luftfracht bewegt, es handelt sich um ausgewählte Ersatzteile und Ausrüstung.

50 m Verbandsmaterial, 1000 Malaria-Tabletten, 1000 Schmerztabletten und 150 Fläschchen Augentropfen gehören zur Ausrüstung der Teamärzte.

525 Teilnehmer/Teams gehen in Lissabon an den Start: 250 Motorräder, 187 Autos und 88 Race-Trucks.

2000 Fertigsuppen stehen als Snacks für ein Werksteam bereit.

4309 Kilometer werden bei der „Dakar 2007“ in den 15 Wertungsprüfungen auf Zeit absolviert.

7915 Kilometer – so lang ist die Gesamtroute der Rallye Dakar 2007.

13.000 Fahrer und Kopiloten haben seit 1979 an der Rallye Dakar teilgenommen.

44.000 Liter Diesel werden von BP/Aral für die Race Touareg und die Race-Trucks des Volkswagen-Teams bereitgestellt.

80.000 Watt Energie liefern die Strom-Aggregate des Volkswagen-Teams im Biwak.