



RALLYE DAKAR



Rallye Dakar 2009

80 MAN Trucks im Einsatz – 5. Platz in der Gesamtwertung für Franz Echter

Vom 3. bis 18. Jänner 2009 führte die 30. Rallye Dakar erstmals nicht durch die Wüsten Afrikas sondern durch Südamerika.

Für die Anreise benötigten die Teams mittels Fähre fast 5 Wochen. Viele

Aires. Das bei weitem stärkste Kontingent an Rallyetrucks und Allrad Servicetrucks hatte MAN. Dreißig an der Zahl führen als Renn- oder schnelle Servicetrucks in der Wertung mit. Weitere 50 Allradtrucks transportierten das Equipment der Teams von Etappe zu Etappe.

9.500km war die Dakar Route 2009 lang. Der Weg führte durch das südliche Argentinien über die Anden nach Chile und im hohen Norden zurück nach Buenos Aires.

Im Renntempo waren an die 5.650 Kilometer Wertungsprüfung zu bewältigen. Die MAN Renntrucks mit Werksunterstützung auf der Basis eines MAN TGS 18.480 4x4 wurden beim holländischen MAN Rallye Team „MAN with a mission 2“ entwickelt und gebaut. Franz Echter fuhr wie 2006 einen der beiden Wettbewerbstrucks und ging

mit der Startnummer 507 in das Rennen. Den zweiten Wettbewerbstruck, Startnummer 500, pilotierte Hans Stacey, einer der Top Favoriten für die Dakar 2009.

Die Fahrzeuge der MAN Rallye Teams



traten in der Prototypen Klasse T4 in der LKW Wertung an. Hans Stacey hatte Charly Gotlib (Navigation) und Bernard der Kinderen (Technik) on Board und Franz Echter, Detlef Rug (Navigation) und Artur Klein (Techniker) im Team. Beide Trucks sind mit einem



der Werkteams vertrauten nach wie vor auf MAN Servicetrucks, die Favoriten der Rallye starteten alle mit MAN Rallyetrucks.

Start für die Teilnehmer war Buenos

RALLYE DAKAR

D26 Common Rail Motor mit sechs Zylindern und 12,4 Liter Hubraum ausgestattet. Diese kommen auch beim FIA European Truck Racing Championship zum Einsatz.

Der Unterschied hierzu ist, dass bei einem Championshipauf die Anforderungen an Leistung und Drehmoment-einstellungen nahe der Leistungsgrenze kommen. Bei der Dakar geht es um Zuverlässigkeit über eine lange Distanz. Die Motoren wurden deshalb mit reichlich Leistung und einem „bärgigen“ Drehmoment über ein sehr breites Drehzahlband ausgestattet.



Warum eigentlich Südamerika?

Aufgrund der Terrordrohungen wurde die Dakar letztes Jahr abgesagt und die Organisatoren entwickelten ein neues Konzept. Die Entscheidung fiel wegen der geografischen Lage auf Südamerika. Argentinien und Chile boten mit ihren abwechslungsreichen Landschaften die optimale Voraussetzung für eine vielseitige, aber auch sehr herausfordernde Routenwahl.

In der Atacama Wüste wartete viel Sand auf die Teilnehmer, auch die extreme Hitze und Kälte wurde für Mensch und Maschine eine Herausforderung. Fast keiner der Teilnehmer verfügte über eine intensive Rennerfahrung in alpinen Gebieten. Die Verbindungsetappen befanden sich zum Teil höher als die Spitze des Matterhorns. Die Strecke von Chile zurück nach Argentinien führte über den „Paso San Francisco“, wobei 4.700 Höhenkilometer zurück zulegen waren.

Einige Tagesetappen waren über 700

km lang, diese Anstrengung sowie die dünne Luft waren eine Herausforderung für einen Großteil der Crewmitglieder. Die Wertungsetappen erreichen allerdings „nur“ eine Höhe von 3.000 m. Um eine maximale Leistung in solchen Höhen zu erbringen war das technische „Know How“ der Renningenieure gefragt, denn auch die Triebwerke reagieren genau so sensibel wie der menschliche Organismus auf den Druckunterschied und den zusammenhängenden Sauerstoffmangel.

Im MAN Werk Nürnberg wurden solche atmosphärischen Bedingungen simuliert und die Dieselmotoren auf den Einsatz in der Höhe getrimmt.

MAN Motorenspezialist Arthur Klein gehört zum Team von Franz Echter und konnte die Rallyestrecke hautnah miterleben. Klein hatte ein spezielles Höhenkorrektur - Kennfeld erarbeitet.

Hierbei stellen sich die Motoren selbständig über die Elektronik auf die sich verändernden Einsatzbedingungen ein. Ein barometrischer Sensor misst den Luftdruck und indirekt auch den Sauerstoffgehalt der Ansaugluft. Das EDC (Motorelektronik) regelt den Ladedruck, die Vollast, Einspritzmenge und den Zeitpunkt der Einspritzung des Dieselmotors. „Auch bei einer optimalen Lösung kann immer während der Veranstaltung etwas passieren wo Improvisationstalent gefragt ist, weil sich nicht alles berechnen lässt“, so Arthur Klein. MAN ist die stärkste Marke. Eine gro-



ße Anzahl an namhaften Werks- und Semi-Werksteams hatten MAN Trucks für die Service Flotte im Einsatz. Wie zum Beispiel: VW, Mitsubishi, das deutsche BMW X-Raid-Team, Toyota,



Hummer oder KTM in der Motorradklasse. Auch private Teams sind mit MAN Fahrzeugen ausgestattet.

Peter Ocker, MAN Dakar – Koordinator betreute über 80 MAN Fahrzeuge (50 Servicetrucks und 30 kundeneigene Rallyetrucks). Zu dessen Unterstützung werden zwei dreiaxelige Allradfahrzeuge vom Typ TGS 26.480 6x6 mit jeweils zehn Tonnen Spezialwerk-



zeug und Ersatzteilen beladen. Die MAN Werks Servicetrucks waren mit zwei erfahrenen Teams im Einsatz.

Das erste mit Hans Echter, Hans-Werner Nell und Josef Kreppold – alle drei sind in der Versuchsabteilung in München tätig. Der zweite Dreiaxler war unterwegs mit Peter Ocker, Robert Waldmann und René Deutsch.

Die beiden letzten Etappen waren für die Protagonisten eine erhebliche Herausforderung. Mächtige Staubfahnen und fast keine Möglichkeit zu überholen forderten die vollste Konzentration der Teilnehmer.

Am Ende der Rallye hatten sich die Mühe und schweißtreibende Arbeit gelohnt. In der Gesamtwertung hatte das MAN Team um Franz Echter den 5. Platz belegt. ▲