

# Ein Saurer in der Wüste : Erg Oriental Rallye

Autor(en): **Magg, Rudi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 66

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037573>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Ein Saurer in der Wüste - Erg Oriental Rallye

Schon seit Anfang der 90iger Jahre sammle ich Allradfahrzeuge. Da hat sich besonders das Schweizer Militär als Lieferant von in der Regel sehr gepflegten und höchst geländegängigen Fahrzeugen angeboten. So war dann mein erstes Fahrzeug der Schweizer Armee ein Bantam Haflinger. Wenn man dann so mit dem Haflinger rundum vertraut ist, dann weiß man, dass er Schwächen hat, die vielleicht der Pinzi nicht hat und so sind dann auch Pinzgauer zu meiner Sammlung gekommen.

Ich sammle natürlich nicht zum Anschauen, sondern zum Bewegen in der natürlichen Umgebung. So habe ich dann mit dem Pinzgauer viele Alpentouren unternommen und habe sehr viele der befahrbaren Militärstraßen erlaubt- und manchmal unerlaubterweise befahren. Vorzugsweise dann in großen Höhen übernachtet. So haben sich Freundschaften gebildet. Auch war ich zweimal in Rumänien in den Karpaten. Einmal mit einem Pinzgauer 4 x 4 und einmal mit einem Pinzgauer 6 x 6. Noch heute kann ich nicht sagen, welches Fahrzeug letztendlich für dieses Gelände besser war. Beide waren einfach fantastisch.

Bei einer solchen Alpentour redet man abends am Grill, was man noch alles machen kann und so sind wir auf die Idee gekommen, eine Wüstenrallye für Amateure zu fahren. Ich hatte dann mehr im Spass gesagt, dass ich da dann gerne den Service LKW fahren würde. Ich hätte ja einen Saurer 2 DM und der wäre unzerstörbar. So haben mich dann meine Freunde beim Wort genommen. Es war mir dann allerdings nicht so recht, den lieb gewordenen 2 DM in der Wüste eventuell zu ramponieren. Damals waren die 2 DM's noch nicht so auf dem Markt wie heute und mein 2 DM ist restauriert wie neu. Außerdem ist er natürlich sehr langsam und es fehlt ihm der nötige „Dampf“ im Wüstensand und nicht zuletzt hat er hinten Zwillingreifen, die im Sand nicht so toll sein sollen.



Da hat mir dann im Jahr 2004 mein Händler, von dem ich viele meiner Fahrzeuge gekauft habe, einen 6 DM Unfall angeboten, den ich mir für die Rallye „leicht“ richten könnte. Den habe ich gekauft und war dann doch entsetzt, da der Zustandsbericht der Schweizer Armee wohl sehr geschönt war. Das Fahrzeug hatte sich überschlagen und war lange Zeit im Freien gelagert, so dass schon Gras in der Kabine wuchs. Der Rahmen war verzogen, das war klar. Nach längerem Hin und Her war die Armee bereit, mir noch eine Rohkabine zu verkaufen, da das Richten dieser Kabine, selbst für erfahrene Karosserie-Schlosser, nicht mehr möglich war.

Die neue Kabine hat uns dann beflügelt, das Fahrzeug eben „richtig“ zu richten und am Ende war es dann ein neuwertiger 6 DM in roter Feuerwehrlackierung, weil man zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit militärfarbenen Fahrzeugen nach Tunesien einfahren durfte.

Das Fahrzeug nun so betrachtet kam mir nicht sonderlich sandtauglich vor, da es für den Sand doch relativ kleine Räder hatte und der Radstand mir viel zu lang vorgekommen ist. Ein richtiges Rallyefeeling kam einfach nicht auf. Ein Grund, dass ich mich für den 6 DM entschieden hatte, war der starke Motor und vor allem das Automaticgetriebe. So kam es, dass mein Händler mir einen weiteren Unfall-6DM als „Ersatzteilträger“ anbot. Da die Armee bis heute ja keinerlei Ersatzteile an ihre Kunden liefert, musste ich zugreifen und kaufte auch dieses Fahrzeug.

Dieser 6 DM hatte einen Auffahrunfall und die Kabine war genau auf der anderen Seite, wie die erste Kabine sehr stark beschädigt, aber der Allgemeinzustand war viel besser, wie bei meinem ersten 6 DM, da auch nicht viel Zeit nach dem Unfall bis zum Verkauf vergangen war.

Da reifte nun der Gedanke daraus einen richtigen Rallye-LKW zu machen. Also 2“ grössere Räder, von 14“ auf 16“, vom Feinsten, nämlich Michelin ... Dann den Motor auf die Leistung des 8 DM aufmachen, was auch keinerlei Problem war und letztend-

lich den Radstand weitmöglichst zu kürzen. So haben wir uns dann ran gemacht aus einem links und einem rechts total zerstörten Fahrerhaus ein ganzes neues zusammenschweissen. Die Fahrzeuglänge haben wir um genau einen Meter gekürzt und den Radstand, so weit wie möglich, durch Vorsetzen der Hinterachse bis zum Erreichen des zulässigen Winkels für die Kreuzgelenke der Kardanwelle, nämlich ca. 40 cm.

Somit hatte das Fahrzeug hinten praktisch keinen nennenswerten Überhang und war nun durch den kürzeren Radstand auf einmal enorm wendig und lebendig. Die mehr-PS haben ihm auch gut getan, so sind wir dann an die Details gegangen, für ein richtiges Rallyeauto, das in der Lage sein sollte rallyemässig mitzufahren, aber auch für die Pinzgauer meiner Freunde die Ersatzteile und die notwendige Verpflegung mitzunehmen. So gab es eine Unmenge kleiner und grösserer Umbauten für die Rallye.

Zunächst haben wir den Tank vergrössert, auf die maximale Länge bis zum Hinterrad. Wir haben somit 150 L Diesel mehr im Tank als serienmässig. Zwei weitere Kanister fanden hinter den Hinterräder in normalen Armeehalterungen Platz, weitere Kanister dann an der Frontseite der Ladefläche beim Schanzwerkzeug. Die Reserveradhalterung habe ich komplett abgebaut, einmal um eine bessere Motorraumventilation zu gewährleisten und andererseits das Reservead auf der Pritsche hinten mit tieferem Schwerpunkt zu lagern. Dies gab Platz für einen flachen Brauchwassertank, den wir an der Frontseite der Pritsche angebracht haben.

Im Fahrerhaus mussten wir ein Funkgerät einbauen und Dreipunktgurte für Fahrer und Beifahrer. Viele Halterungen für kleine Utensilien, wie Lampen, Flaschen, Pfefferspray usw., 2 unabhängige GPS Systeme mit der jeweiligen Antenne auf dem Dach und einen „Trippmaster“ der für eine Rallye unbedingt notwendig ist. 2 Ventilatoren zusätzlich, da wir keine elektrische Klimaanlage auf das Dach bauen wollten, um die Lichtmaschine, die ja noch ein Kühlaggregat auf der Pritsche mit zu versorgen hatte nicht zu überlasten, zumal die Rallye permanent mit Licht gefahren würde. Zwei Bootsluken haben wir in die Rückwand des Fahrerhauses zur bessern Belüftung und Sicht eingebaut. Der Kühler und die vorderen Scheinwerfer bekamen einen Steinschlagschutz aus dünnem Niro-maschengitter und die Birnen der Fahrlampen wurden in heavyduty ausgetauscht.

Zu Rallyesitzen hat es nicht gereicht, die Kunstleder-bezüge wurden jedoch mit einem Baumwollbezug abgedeckt. Einer der wichtigsten Umbauten war, dass wir die Schaltung, die mit dem Sicherungsknopf für den Rückwärtsgang das Fahrerknie malträtiert, nach oben versetzt haben, so dass auch im schweren Gelände man da sich nicht mehr verletzen kann.

Der Umbau der Pritsche war allein schon durch die Kürzung von einem Meter notwendig. Ausserdem wollten wir ja so viel, wie möglich Gewicht sparen und den Schwerpunkt so tief wie möglich bringen. So belassen wir die vordere Bordwandsektion im Original, verschweissten aber hinten leichte Alu-Rechteckprofile

fest zusammen mit einem Alugestänge für die etwas abgewandelte Planenkonstruktion. An den Aussenkonturen orientierten wir uns an der Schräge des Fahrerhauses. Als Plane wurde ein leichter, atmungsaktiver Baumwollpersenningstoff verwendet. Die Hinterkante wurde abgeschrägt, um nicht zu viel Staub und Dreck während der Fahrt anzuziehen, wie es bei senkrechten Hecks der Fall ist.

Innen gab es dann Rohrkojen aus dem Schiffsbau zum hochklappen, sowie eine kompakte Kühl-Küchen-Dusch-Toiletteneinheit aus Alu. Die Kühlbox, die wir extra dick isolierten mit etwa 80 l Inhalt, wird mit einem Kompressoraggregat stromsparend mit zwei extra grossen Batterien betrieben. Der Anschluss an das normale Bordnetz ist natürlich so ausgeführt, dass zuerst die LKW-Bordbatterien geladen werden, dann erst die Kühlbatterien. Durch einfaches Umstecken in den serienmässigen Nato-stecker könnte der LKW auch mit diesen Batterien gestartet werden.

Leider hatten meine Fahrzeuge keine serienmässige Rotzler Spillwinde, wie sie etwa in 10 % der 6 DM's eingebaut sein soll. Ausser einem Loch in der vorderen Stossstange war nichts vorhanden. Allerdings hätte diese Winde einen grossen Nachteil von zusätzlichen 700 kg Gewicht gehabt. So haben wir die stärkste elektrische 24 V Winde auf dem Markt gekauft und über der Hinterachse so eingebaut, dass wir mit dem Seil sowohl nach vorne, als auch nach hinten raus fahren konnten. Da haben wir dann noch gleich aus leichten Alu-Mastprofilen einen Dreieckskran, der am Heck befestigt werden konnte, gebaut. Mittels der Seilwinde konnten wir so die Pinzis unserer Teamkollegen anheben und sogar abschleppen.

Da wir in der Wüste damit rechnen müssen Luft aus den Reifen, je nach Piste abzulassen oder wieder einzufüllen, haben wir mit Reifenfüllschläuchen jeweils beide Luftkreisläufe angezapft. Zum schnellen Ablassen und zum Füllen haben wir die Ventileinsätze dann immer noch zusätzlich rausgeschraubt.

Da wir ja in Zukunft nicht mehr die volle Zuladung des Serien LKW benötigten, haben wir die kompletten Zusatzfedern der Hinterachse mit ihren Anschlüssen ausgebaut. Eine enorme Gewichtersparnis. Allerdings war dann das verbliebene Federpaket doch überfordert, so dass wir dieses verstärken mussten. Da haben wir auch einen der wenigen grossen Nachteile für eine Rallye dieses Fahrzeugtyps bemerkt, nämlich der, dass der Einfederweg sehr gering ist und dass das Fahrzeug praktisch viel mehr ausfedern, als einfedern kann.

Selbstverständlich war, alle Öle zu wechseln. Der Luftfilter hat zusätzlich einen Zyklonfilter bekommen, der täglich eine Tasse Sand schon im Vorab ausfil-terte.

Dies waren so die wichtigsten Umbauten zum Rallyesaurier. Über die Rallye selbst und vor allem über die Erfahrungen und Schäden mit und an dem geliebten 6 DM, werde ich in einer anderen Ausgabe berichten.

*Text Rudi Magg  
Fotos: Rudi Magg, Lorenz Rhode*