

Die Rallye Lissabon-Dakar sorgt auch 2007 für neue Rekorde

Über 5.000 Kilometer der Strecke quer durch Afrika werden als Sonderprüfung gewertet. Das "Who-is-Who" der Motorsportszene rollt in Lissabon über die Startrampe und ist unter den 525 Startern. 15 extreme Sonderprüfungen und nur ein Ruhetag - eine gewaltige Herausforderung für Mensch und Maschine.

Die legendäre Rallye Lissabon-Dakar startet am 06. Jänner 2007 in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon - zum zweiten Mal in der wunderschönen Hafenstadt, insgesamt zum 29. Mal. Ganz in der Tradition dieser außergewöhnlichen Veranstaltung haben die Organisatoren einmal mehr eine außergewöhnliche Route über knapp 9.000 Kilometer ausgewählt. Das Besondere daran: Zwar müssen die Teams in ihrem beinharten Kampf gegen die Uhr weniger Gesamtkilometer als noch im Jahr 2006 absolvieren (8.696 statt 9.043), dafür hat aber die Sonderprüfungsstrecke noch einmal zugelegt: Unglaubliche 5.010 Kilometer (statt 4.813 wie bei der letzten Ausgabe) müssen im Renntempo absolviert werden!

Wer jetzt vielleicht glaubt, daß aufgrund der nochmals gestiegenen Anforderungen weniger Teams genannt haben, der irrt. Stellten 2006 die 508 Fahrzeuge (Motorräder, Autos und LKW gesamt) bereits einen Rekord dar, so wird dieser für die "Dakar" im Jahr 2007 sogar noch einmal überboten: 525 Fahrer bzw. Teams haben ihre Nennung abgegeben, bereits in der ersten Juni-Woche mußte der Veranstalter, die A.S.O (Amaury Sport Organisation), ihre Nennlisten schließen, um die hohen sportlichen und sicherheitstechnischen Standards gewährleisten zu können.

Die internationale Bedeutung der Veranstaltung wird dabei besonders von der Vielfalt der teilnehmenden Nationalitäten unterstrichen: Aus nicht weniger als 42 verschiedenen Ländern kommen die Teilnehmer, denen die Rallye Lissabon-Dakar 2007 mit Sicherheit alles abverlangen wird.

So werden am 06. Jänner 2007 voraussichtlich 250 Motorräder, 187 Autos und 88 Trucks über die Startrampe in Lissabon rollen, wo bereits Tage zuvor reger Betrieb herrschen wird - immerhin findet im Rallyezentrum nicht nur der zeremonielle Start sondern auch die technische und organisatorische Abnahme statt. Vom äußersten Westen Europas geht es in den darauffolgenden 16 Tagen in Richtung Ziel in Afrika, genauer gesagt nach Dakar.

15 Sonderprüfungen und nur ein Ruhetag bis zum legendären "Lac Rose":

Dazwischen warten 15 Sonderprüfungen und nur ein Ruhetag auf die Teilnehmer. Wie bereits im Jahr 2006 werden unmittelbar nach dem Start zwei Prüfungen in Europa gefahren, bevor die Überfahrt mit der Fähre nach Afrika erfolgt. Dort geht es dann durch Marokko über Mauretanien (wo in Atar der Ruhetag eingeplant ist) bis nach Mali und schlußendlich in den Senegal bzw. dessen Hauptstadt Dakar. Die legendäre Finalprüfung an den Ufern des Lac Rose zählt bei der 29. Ausgabe allerdings zum ersten Mal in der Geschichte nicht mehr zur Gesamtwertung, wodurch das Endergebnis bereits einen Tag zuvor, am 20. Jänner bei der Ankunft im Etappenzielort Tambacounda feststehen wird!

Wer es bis dorthin geschafft hat, kann sich als Sieger fühlen, ganz egal, ob er als Erster oder Letzter das Ziel erreicht. Denn auf der bereits erwähnten, 8.696 Kilometer langen Route, warten unendlich viel Sand und hohe Dünen, Steine und Felsen, tiefe Gräben und üppige Vegetation. Wie schon 2006 wird es erneut darauf ankommen, bestmöglich zu Navigieren und so wenige Fehler wie möglich zu begehen.

Zusätzlich zu den im letzten Jahr eingeführten Maßnahmen - Tempobegrenzung für Trucks und Motorräder, stärkere Bedeutung der Navigation, Reduktion von GPS-Systemen, Limitierung der Satellitentelefone und Einführung des IriTrack-Systems (Tracking- sowie Notfall-System) - wird 2007 noch mehr Aufmerksamkeit auf den Schutz der Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten gelegt. Mit einer groß angelegten Kampagne in den betroffenen Gebieten, speziell für die Kinder in den Schulen, wird auf die Gefahren hingewiesen. Auf der anderen Seite werden die Kontrollen der Teilnehmer extrem verschärft - schon bei der geringsten Übertretung des Geschwindigkeitslimits droht die sofortige Disqualifikation.

Über 500 Teilnehmer - und ein Österreicher mittendrin: Raphael Sperrer trifft bei seinem "zweiten Mal" auf viele Superstars.

Jedes Jahr wollen mehr und mehr Motorrad-, Auto- und LKW-Enthusiasten, Extremsportler oder wirkliche Abenteurer ihr Glück beim "letzten großen Abenteuer", wie die "Dakar" oft genannt wird, versuchen. Die Organisatoren bemühen sich dementsprechend, das Starterfeld jedes Jahr noch weiter zu vergrößern. Doch einer Rallye, die auf knapp 9.000 Kilometern quer durch Nordwest-Afrika führt, sind natürliche Grenzen gesetzt. Denn schließlich muß die komplette Organisation, technische wie medizinische Versorgung und natürlich auch die Verpflegung nicht nur für jene 525 Teilnehmer/Teams gewährleistet werden, die sich im Bewerb bewegen, sondern vielmehr für den gesamten Troß, der beispielsweise zusätzlich rund 250 Begleitfahrzeuge umfaßt!

Unter all den Teilnehmern wird es 2007 besonders viele Neulinge geben: 38 Prozent der Motorräder und 10 Prozent der Autos werden von "Rookies" gesteuert. Das heißt, sie alle haben noch verhältnismäßig wenig Ahnung, welche extremen Herausforderungen in den 16 Tagen auf sie warten. Diese Hürde hat der einzige österreichische Teilnehmer bei den Autos bereits bei der vergangenen 28. Ausgabe genommen: Raphael Sperrer startet 2007 zum zweiten Mal bei der "Dakar", wo er mit neuem Team, neuem Co-Piloten und neuem Auto versuchen wird, seine glänzende Leistung des Jahres 2005 noch zu überbieten.

An prominenten Konkurrenten wird es auch dieses Mal nicht mangeln, die Nennliste der Rallye Lissabon-Dakar hält zahlreiche Konkurrenten mit teilweise großen Namen bereit, streckenweise liest sie sich wie ein "Who-is-Who" der Motorsportszene und vereint Rallye-Raid-Spezialisten mit ehemaligen oder aktuellen Fahrer aus der Rallye-WM ebenso wie bekannte Rundstreckenpiloten oder prominente Quereinsteiger.

Die größten Sieganwärter sind mit Sicherheit die Pilot(innen) der drei großen Werksteams Mitsubishi, VW und BMW. Die Japaner stellen mit dem Vorjahressieger, Ex-Skistar Luc Alphand, seinem nicht minder talentierten Landsmann, Teamkollegen und mehrfachen Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel sowie mit dem ebenfalls mehrfachen Dakar-Sieger Hiroshi Masuoka (Japan) und Ex-Motorrad-Star Nani Roma (Spanien) bestimmt das stärkste Team, noch dazu können die vier Piloten auf ein neues Modell ihres Mitsubishi Pajero Evolution vertrauen.

Mindestens ebenso geklotzt und nicht gekleckert wird bei VW. Dort sollen der Vorjahres-Zweite Giniel de Villiers (Südafrika), der Rallye-Weltmeister und vierfache Dakar-Sieger Ari Vatanen aus Finnland, der zweifache spanische Rallye-Weltmeister Carlos "El Matador" Sainz sowie der Amerikaner Mark Miller mit dem VW Race Touareg 2 die Kohlen aus dem Feuer holen.

Und bei den Bayern ist es in diesem Jahr neben Middle-East Rallye-Champion Nasser al Attiyah und Freestyle-Skiweltmeister/Ex-WRC-Pilot Guerlain Chicherit vor allem Dakar-Amazone Jutta Kleinschmidt, die mit dem nagelneuen BMW X3 CC ihren Sieg aus dem Jahr 2001 wiederholen soll - sie war und ist bis heute die erste und einzige Frau, die bei der "Dakar" gewinnen konnte.

Doch nicht nur die Werksteams vereinen klingende Namen. Auch unter den restlichen 176 Konkurrenten sind ganz starke, teilweise sehr bekannte Gegner. Da wäre beispielsweise Robby Gordon. Der Amerikaner hat bereits im Vorjahr gezeigt, daß er mit seinem Hummer zu den Schnellsten zählt. Wie jedes Jahr zu beachten ist mit Sicherheit Dakar-Legende Jean-Louis Schlesser, er tritt wie in den letzten Jahren mit seinem Eigenbau-Buggy an.

Sehr stark dürfte bei der 2007er-Ausgabe auch die Fraktion der Honda-Buggys werden: Das Team "Fast&Speed" bringt mit Ex-Rallye-Europameister Simon Jean-Joseph, dem deutschen Rallye-Ass Sandro Wallenwein und dem Ex-Rallye-WM-Starter Freddy Loix gleich drei Gefährte mit bärenstarkem Honda-Antrieb an den Start. Ebenfalls in einem Buggy unterwegs: Tourenwagen-Profi Yvan Muller aus Frankreich der auf seinen holländischen Kollegen Tim Coronel trifft - der allerdings in einem umgebauten LandRover namens Bowler sitzen wird.

Um den Promi-Aufmarsch komplett zu machen, seien noch "Miss DTM" Ellen Lohr (wieder mit einem Mercedes), der Ex-F1-Japaner Ukyo Katayama (der einem Toyota die Sporen geben wird) und die großen Rallye-Namen Markku Alen (der Finne startet mit einem Isuzu), Paolo Andreucci und Miki Biasion erwähnt. Wobei gerade die beiden Letzteren einen eher kuriosen Start wagen: Sie werden mit Werks-Fiat der Type "Panda Cross" antreten - man darf gespannt sein, wie sich der ehemalige Lancia-Werksfahrer Biasion von seinen vergangenen Truck-Abenteuern bei der Dakar auf den Winzling namens Panda umstellt...

Raphael Sperrer ist bei der Rallye Lissabon-Dakar zum zweiten Mal dabei:

"Ins Ziel kommen - und wenn's läuft, richtig Gas geben und aufzeigen!"

Der sechsfache österreichische Rallye-Staatsmeister und WM-Teilnehmer hat in seiner Karriere schon viel erlebt. Das "Erlebnis Dakar" war aber auch für ihn völlig überwältigend. Sperrer, der schon im Kampfjet geflogen ist und die steilsten Tiefschneehänge Alaskas rund um Valdez mit den Skiern bezwungen hat, sprach unmittelbar nach der Dakar 2006 "vom größten und unglaublichsten Abenteuer meines Lebens".

Jetzt, knapp ein Jahr danach, ist er noch immer dieser Meinung. Doch er kann nun schon viel besser einschätzen, was ihn auf den knapp 9.000 Kilometern quer durch Afrika erwartet. Dementsprechend bereitet sich der für seinen Hang zur Perfektion bekannte Oberösterreicher noch intensiver auf seinen zweiten Dakar-Einsatz vor - in jeder Hinsicht.

"Natürlich ist die Dakar, oder besser gesagt der Erfolg dort, hauptsächlich eine Erfahrungssache. Damit meine ich aber jetzt nicht das Ausmaß an Erfahrung, das ich in einem Jahr gewinnen konnte. Um dort wirklich sattelfest zu sein, muß man jahrelang immer wieder starten. Und auch dann passieren selbst den erfahrensten Dakar-Profis immer wieder Fehler. Aber was ich jetzt machen kann, ist, daß ich mich in allen anderen Belangen einfach gezielter vorbereite. Ich weiß jetzt, worauf es bei der Vorbereitung ankommt. Und das ist schon sehr viel wert. Ich kann gezielter trainieren, organisatorisch viel umfangreicher und früher Vorkehrungen treffen."

Und mit Hilfe seiner Hauptsponsoren - zu denen in diesem Jahr neben Gauloises und Remus auch die Firma Tricon aus Raphaels oberösterreichischer Heimat gestoßen ist - konnte er bei einem neuen Team anheuern. Der größte Vorteil: Die Franzosen von SMG operieren seit einigen Jahren bei der Dakar, sind erfahrene Vollprofis - aber vor allem haben sie gleich mehrere Autos im Bewerb und damit ein ganz anderes Backup in Sachen Organisation und Service.

"Die Jungs von SMG rund um Teamchef Philippe Gache sind absolute Vollprofis. Das durfte ich bereits bei den Oktober-Testfahrten in Marokko erfahren", erzählt Raphael Sperrer. "Der größte Vorteil ist aber sicherlich das neue Auto. Der Buggy-Prototyp ist nicht nur stärker, da er von einem V8-Motor angetrieben wird, sondern auch viel besser fahrbar. Vor allem in den Dünen, im tiefen Sand funktioniert das Ding sagenhaft. Aber ich sollte nichts verschreien, sonst bleib' ich am Ende genau dort stecken..." Ein weiterer Vorteil ist der riesenhafte Tank des Ungetüms: 400 Liter Sprit faßt der Buggy. Sperrer: "Das ist zwar gut, weil damit viele Schwierigkeiten in Sachen Tanklogistik wegfallen, andererseits sitz' ich genau auf der 400-Liter-Bombe. Das ist schon ein komisches Gefühl..."

Mit dem neuen Co-Piloten Sylvain Poncet an seiner Seite - übrigens ein absoluter Vollprofi mit Dakar-Erfahrung - äußert sich Raphael Sperrer umsichtig zu den Zielen bei seinem zweiten Antreten bei dem Marathon-Klassiker "Dakar": "Dank meines internationalen Partners Gauloises und meiner österreichischen Sponsoren Remus und Tricon habe ich ein leistungsfähiges Gesamtpaket. Aber die Dakar ist so unberechenbar, so schwierig, daß man unmöglich sagen kann, welche Platzierung drinnen ist. Da tun sich sogar die Werksfahrer schwer. Sagen wir so: Ich möchte die Rallye Lissabon - Dakar beenden und viel Spaß haben - weil mit dem Spaß kommen bekanntlich automatisch die guten Resultate... Hauptziel bleibt aber die Zielankunft."