

Vom Schreibtisch ins Rallye-Cockpit

Stephan Schott bei seiner ersten Dakar-Teilnahme im Ziel

Die ‚Dakar 2009‘, erstmals in Südamerika ausgetragen, endete mit Siegen von Giniel De Villiers (Pkw), Marc Coma (Krad), Firdaus Kabirow (Lkw), sowie Josef Machacek (Quad). Insgesamt haben bei der 31. Auflage 113 Motorradfahrer, 91 Teams in Pkw, 54 in Lkw und 13 Quadpiloten die Rallye beendet – unter anderem KS-Tools-Geschäftsführer und ‚Rookie‘ Stephan Schott. KRAFTHAND hat mit ihm gesprochen.

Das ‚Fleetboard-Mercedes-Benz-Team‘ unter der Leitung von Ellen Lohr war in Buenos Aires mit drei Rennfahrzeugen angetreten: Stephan Schott mit Beifahrer Holm Schmidt in der T1-Wertung mit einem Mitsubishi Pajero V60 DID, (Fünfgang-Getriebe inklusive ‚Dog-Box‘), Tino Schmidt mit Philipp Tiefenbach ebenfalls in der T1-Wertung mit einem Pajero V6 4.0 (sequenzielles Sechsgang-Getriebe) sowie



Geröllpisten: Das Fahrwerk des Pajero von Schott und Schmidt wurde bei Passagen dieser Art bis ans Limit beansprucht. Bilder: Schott, A.S.O.





„Restday“ in Valparaiso: Während die Fahrer pausieren, schrauben Zaumseil und Steinbach 24 Stunden, durch Tiefenbach, zauberte' dabei nicht mehr vorhandene Ersatzteile von anderen Teams herbei.

Thomas Wallenwein und Andre Jokusch in einem Mercedes-Benz Unimog 400 in der T4-Wertung. Für die Mechaniker-Crew stand ein voll ausgestatteter Mercedes-Benz Actros, für das Presse-/Management-Team ein Mercedes G-Klasse, ein Viano und ein Sprinter zur Verfügung.

Nach dem frühen Ausfall des Teams Schmidt/Tiefenbach (irreparabler Motorschaden bereits während der ersten Etappe) lag das Augenmerk schnell auf dem zweiten Mitsubishi: Fünf Rallyes hat Schott bereits mit dem ‚drive-Pajero‘ absolviert – viermal die UAE-Desert-Challenge in Dubai und letztes Jahr die ‚Central Europe‘. Insgesamt sah er mit dem Wagen dreimal die Zielflagge. Doch Teamangaben zufolge hatte man zuvor nicht im Entferntesten solche Schwierigkeiten wie bei dieser ‚Dakar‘, bei der es galt, rund 9.500 km durch Argentinien und Chile und im Ganzen einen Höhenunterschied von Meereshöhe bis auf den ‚Paso San Francisco‘ mit 4.700 m zu bewältigen.

Erfahrene Crew

Dabei verfügte das ‚Fleetboard-Team‘ nicht nur über ‚hauseigenes‘ KS-Equipment, sondern mit Jan Steinbach, Uwe Zaumseil und Tiefenbach über erfahrene Rennmechaniker. Ob es nun defekte Rennstoßdämpfer beim Unimog waren, die getauscht werden mussten, oder eine verschlissene Kupplung am Pajero – diverse Nachtschichten waren angesagt. „Meine Jungs haben erneut alles gegeben und teilweise Unmögliches möglich gemacht“, lobte Teamchefin Lohr die Service-Crew.



Nachtschicht: Im Bivak wurde oft bis tief in die Nacht repariert.

„Überrollbügel“: Der defekte Ladeluftkühler wurde von Holm Schmidt kurzerhand, überbrückt. Ein Service-Truck transportierte daraufhin die Motorhaube.



Am Ende belegten Schott/Schmidt im Pajero V60 Platz 76 von 177 gestarteten Fahrzeugen. Wallenwein/Jokusch fuhren im Renn-Unimog in der Lkw-Wertung auf Rang 38 von 81 gestarteten Teams. Über das, was wirklich möglich gewesen wäre, hätte es die teilweise absurde Zeitstrafenpolitik des Veranstalters, der Amaury Sport Organisation (A.S.O.) nicht gegeben, lässt sich nur spekulieren.

Georg Blenk



Sekt bei 38 °C: Stephan Schott, Jan Steinbach (verdeckt), Holm Schmidt, Uwe Zaumseil, Philipp Tiefenbach nach Erreichen des Ziels in Buenos Aires (von links).

Nachgefragt bei

Stephan Schott, Geschäftsführer KS Tools und Dakar-Teilnehmer

Herr Schott, Sie und Ihr Beifahrer Holm Schmidt haben die ‚Dakar 2009‘ auf Platz 76 beendet – es war Ihre erste Teilnahme an dieser Rallye. Haben Sie damit gerechnet, dass Sie das Ziel in Buenos Aires erreichen?

Eigentlich ging ich davon aus, dass wir es erreichen, wobei ich insgeheim sogar mit einer besseren Platzierung spekuliert habe. Mein Mitsubishi-Pajero entspricht nicht mehr dem neuesten Stand der Technik, hat sich aber seit Dubai 2005 als zuverlässig und standfest erwiesen. Zudem habe ich mit Holm einen absolut erfahrenen Co-Piloten – einen perfekten Navigator und ‚Problem-Solver‘. Im Grunde war ich selbst der eigentliche Schwachpunkt im Team – ich bin quasi direkt vom Schreibtisch weg ins Rallyecockpit gestiegen. Ein Konditionstraining



Stephan Schott: „Vieles lässt sich mit entsprechendem Durchhaltewillen aushalten.“
Bild: KS Tools

absolvierte ich vorher nicht. Vieles lässt sich jedoch mit entsprechendem Durchhaltewillen aushalten. Unsere Einstellung war, auch in extremen Situationen nie aufzugeben.

Das Terrain bei der 2009er Dakar war wider Erwarten extrem anspruchsvoll – von Geröllfeldern über schnelle Pistenpassagen bis hin zu ‚klassischen Dünenfeldern‘. Wie sahen die unvermeidbaren technischen Probleme beim Rallye-Pajero aus?

Auf den ersten Etappen war es die Hitze, die den Kühlhaushalt des Mitsubishi arg strapazierte, sodass wir sogar einige Male das Tempo reduzieren mussten. Auf einigen Strecken kam der extreme Staub dazu, dem wir aufgrund der engen Pistenwahl nicht ausweichen konnten. Hier mussten wir öfter den Luftfilter ausbauen und reinigen – der Motor brachte keine Leistung mehr. Am meisten belasteten Geröllstrecken und bei einigen Prüfungen die trockenen Flussbette vor allem das Fahrwerk und den Antriebsstrang. Wir mussten einiges austauschen, da vieles zerstört wurde.

Codes gegen Kopisten

Werkstattbetriebe, die auf technische Daten beziehungsweise Reparaturinformationen von freien Anbietern angewiesen sind, möchten auch sicher gehen, dass es sich dabei um Originaldaten handelt.

In der Vergangenheit sind jedoch laut TecDoc immer wieder Kopien von Original-Datenträgern in Umlauf gebracht worden. Dabei handelte es sich eigenen Angaben zufolge um teilweise veraltetes Datenmaterial.

Deshalb hat sich das Unternehmen nun auch in Deutschland entschlossen, so genannte Freischaltcodes einzusetzen. Im Ausland ist diese Methode eigenen Angaben zufolge bereits erfolgreich erprobt worden. Der Kunde findet nun seinen individuellen ‚TecDoc‘-Installationscode nur auf der Original-Verpackung der CD/DVD. Auf diese Weise soll ein Installieren von Kopien auf anderen Rechnern unmöglich gemacht werden. *gbl*



Schutztaschen bis 31. März 2009 kaufen und Geld sparen!

Preis-
Hammer

bis 20 Stück 5,15 EUR
ab 21 Stück ~~4,90 EUR~~ nur 3,90 EUR
ab 50 Stück ~~3,90 EUR~~ nur 3,20 EUR



Schutztaschen für Werkstatt-Auftrag

mit Schlüsseltasche in

grün Best.-Nr.: KW2454 G
blau Best.-Nr.: KW2454 B
gelb Best.-Nr.: KW2454 GE
grau Best.-Nr.: KW2454 GR
rot Best.-Nr.: KW2454 R

Bestellen Sie einfach in
unserem Online-Shop auf
www.krafthand-shop.de
oder unter:
Telefon 0 82 47/30 07-90
E-Mail verkauf@krafthand.de

Alle Preise zzgl. MwSt. sowie Fracht- und
Verpackungskosten. Es gelten unsere
Allgemeinen Geschäftsbedingungen, die Sie
je derzeit unter www.krafthand-shop.de
einschauen können. Bei Netto-Auftragswerten
unter 20,00 EUR wird aus Kostengründen
ein Mindestmengenzuschlag von 5,00 EUR
berechnet.

▶ ▶ ▶ **Krafthand Verlag
Walter Schutz GmbH**
Postfach 1482
84817 Bad Wörishofen
Telefon 08247/3007-90
Telefax 08247/3007-74
www.krafthand-shop.de

Eines der Kernprobleme war darüber hinaus die extreme Höhenlage bei der zweimaligen Überquerung der Anden. Wir setzten normale Motor-Steuergeräte ein. Diese waren jedoch nicht auf die Höhe von bis zu 4.700 m ausgelegt. Demzufolge hatte wir wieder Probleme mit dem Motor.

Konnten Sie und Ihr Beifahrer Schmidt die meisten Probleme selbst beheben und welche Rolle spielte die Service-Crew?

Auf der Strecke konnten wir – mit Ausnahme bei der 5. Etappe – alle technischen Probleme zumindest provisorisch selbst lösen. Ob es nun um das ‚Abklemmen‘ des Bremskreislaufs wegen eines abgerissenen Bremssattels oder das ‚Überbrücken‘ des Ladeluftkühlers ging. Wenn man so will, hatte ich noch nie soviel Gelegenheit, mein ‚eigenes‘ Werkzeug auszuprobieren. Zur Not aber war immer unser T4-Unimog mit Thomas Wallenwein hinter uns, der uns im schlimmsten Fall an den Haken genommen hätte. Lediglich

auf der erwähnten Prüfung – wir hatten nach 90 Kilometern keine Kupplung mehr – waren wir zum Wechsel auf die Hilfe des Services angewiesen.

Sie kamen mitunter spät abends im Biwak an – nun musste Ihre Mechaniker-Crew ran. Wie sah dann Ihr ‚Feierabend‘ bei der ‚Dakar‘ aus?

Nach der Rückkehr ins Biwak haben Holm und ich Informationen an die Servicecrew gegeben – was uns am Fahrzeug auffiel oder welche Defekte sich während des Tages eingestellt hatten. Danach ging es zum Abendessen. Duschen wurde an den meisten Tagen ‚abgesagt‘ – das Wasser war zu kalt oder ich selbst einfach zu kaputt. Holm nahm noch das Roadbook für den nächsten Tag in Angriff, während ich meist schon im Schlafsack bei dröhnendem Lärm der Stromerzeuger versuchte, einzuschlafen.

Die Fragen stellte Georg Blenk