

Eva Pfaff

„Jeder Finisher ist ein Held und wird im Ziel gefeiert.“

Interview mit Jutta Kleinschmidt, Siegerin der Rallye Paris-Dakar 2001

Jutta Kleinschmidt ist Diplom-Ingenieurin für Physik und arbeitete von 1987 bis 1992 in der Entwicklungsabteilung von BMW. Von 1987 bis 1994 nahm sie mit dem Motorrad an Wüstenrallyes teil.

Nach der Dakar-Rallye 1994 stieg Jutta Kleinschmidt auf das Auto um und erregte weltweit Aufsehen, als sie 2001 die Rallye Paris-Dakar gewann. Heute arbeitet sie als Keynote Speaker, Instruktorin und ist Autorin des Buches „Mein Sieg bei der Dakar“.

Eingegangen: 20.12.2011

Foto: Imago/Martin Hoffmann



Frau Kleinschmidt, vor 10 Jahren haben Sie die Rallye Paris-Dakar gewonnen. Wie schätzen Sie die heutige Rallye ein?

Bei der Dakar 2011, die in Südamerika stattfand, nahm mit Volkswagen ein übermächtiges Werksteam teil. Zur Dakar 2012 ist VW ausgestiegen und so gibt es als technisch gutes Team nur noch das private, von BMW unterstützte Team von Sven Quandt. Alle anderen Teams haben theoretisch keine Siegchancen. Das Interesse an der Dakar ist leider deutlich gesunken.

Was meinen Sie mit „übermächtig“?

Wenn eine Disziplin im Motorsport – wie die Rallye Dakar von 2009 bis 2011 – von nur einem Werksteam (VW) dominiert wird, tun sich andere Hersteller schwer, dort einzusteigen. VW hatte von 2003 an mehrere Jahre Erfahrung bei der Rallye gesammelt und trat mit einem riesigen Etat an. Als 2009 das Mitsubishi Werksteam ausgestiegen ist, war das VW-Werksteam der privaten Konkurrenz fahrerisch, finanziell und technisch absolut überlegen.

Wie viele Personen umfasst ein Werksteam?

Das VW-Werksteam bestand aus etwa 200 Personen, die an dem Projekt Rallye Paris-Dakar mitarbeiteten. Davon begleiteten ca. 80 Spezialisten vier Autos beim Rennen.

Und welche Aufgaben haben die Mitglieder eines Werkteams?

Um die gesamte Rallye-Logistik eines großen Werkteams zu transportieren, braucht man ca. 12 LKW für den Transport von Ersatzteilen, Reifen und Werkzeug. Dazu kommen noch zwei bis drei Renn-Trucks, die den Rallyeautos auf

der Rennstrecke folgen, um ihnen bei einer Panne mit Ersatzteilen zu helfen.

Das Begleit-Team betreut vier Rennautos während der Rallye, vor allem über Nacht im Biwak. Für jedes Auto stehen vier Mechaniker und ein Ingenieur zur Verfügung. Ein professionelles Team reist mit eigenem Arzt, einem Physiotherapeuten, einem Team-Chef und einem Assistenten des Team-Chefs. Außerdem gibt es einen Experten, der sich um sämtliche rechtlichen Dinge und die Reglements kümmert, und eine Person für die Pressearbeit. Mit Fahrern und Beifahrern für vier Rallyeautos und alle Servicefahrzeuge kommen schnell 80 Personen zusammen.

Das hört sich nach einem riesigen Projekt an. Wie viel Geld kostet das Engagement eines solchen Werkteams, und wie teilen sich die Kosten auf?

Genauere Zahlen möchte ich nicht nennen. Nur so viel: der personelle Aufwand ist im Vergleich zu den Entwicklungskosten für die Autos und die jahrelangen, kostspieligen Erfahrungen der kleinere Posten. Und das Budget von Mitsubishi betrug damals vielleicht ein Viertel dessen, was VW jährlich bis 2011 in die Rallye Paris-Dakar investierte.

Wie könnte man als Neuling einen direkten Einstieg bei der Dakar schaffen?

Wenn man als Privatfahrer bei der Dakar fahren will, kauft man sich am besten in ein vorhandenes Team ein. Das ist weniger aufwändig, denn eine eigenständige Organisation mit LKW und Service-Fahrzeugen würde viel mehr kosten. Für diesen vergleichbar günstigen Einsatz müssten Sie jedoch immer noch mindestens 350.000 € für eine Dakar-Rallye mit einem

Auto aufwenden. Eine Teilnahme mit dem Motorrad ist wesentlich günstiger ...

... und was kostet eine Dakar in einem besseren Auto?

Ein wirklich gutes Auto, z.B. im BMW-Team von Sven Quandt, kostet ungefähr 800.000 €. Diese Summe müsste man für drei Wochen Dakar-Rallye, inklusive Ersatzteilen, Motoren und Service-Leistungen des Teams, auf den Tisch legen.

Was macht eine Teilnahme an der Dakar so teuer?

Jede Anmeldung, sei es ein Fahrer, Mechaniker oder Service-Mann, kostet pro Person schon 10.000 bis 13.000 €, dann kommen noch ca. 4000 € für jedes Fahrzeug, ob Begleitfahrzeug oder Rallyeauto, hinzu. So viel zahlt man also allein für die Startgebühr, um im Tross dabei zu sein und Verpflegung zu erhalten. Dazu kommen die Kosten für Ersatzteile, Reifen, Treibstoff, Fahrzeuge, Flüge, Hotels und Gehälter.

Welche Variante empfehlen Sie?

Das Einmieten in ein bestehendes Team ist die „günstigste“ und praktikabelste Möglichkeit. Oder man hat es geschafft und gehört zu den Werksfahrern, die sich auf das Fahren konzentrieren können. Dann braucht man sich keine Sorgen um die Finanzierung zu machen. Diese Art von Luxus durfte ich erst nach meinem Dakar-Sieg genießen.

Wie haben Sie den Einstieg in die Wüstenrallye geschafft?

Bei der Dakar bin ich 1988 mit dem Motorrad eingestiegen (s. Tab. 1), Autofahren wäre zu der Zeit für mich finanziell unerschwinglich gewesen. Auf dem Motorrad gelang es mir, mir mit der Zeit einen Namen zu machen, und so konnte ich die ersten Sponsoren gewinnen. Nach sechs Jahren und guten Erfolgen auf dem Motorrad wollte ich die Dakar mit einem Rennauto bestreiten. Meine bis dahin hart erarbeiteten Sponsoren zogen beim Umstieg auf das wesentlich teurere Gefährt mit. So konnte auch ich mich für ca. 250.000 € in ein Privat-Team einkaufen.

Wie schafft man es, Sponsoren zu gewinnen?

Das Thema Sponsoring ist im Motorsport omnipräsent. Man muss sich viel einfallen lassen, damit Firmen Sponsorengelder investieren. Für Sponsoren zählen sportliche Leistungen, gute Ergebnisse und damit die Öffentlichkeit. D.h., sie wollen vor allem die Medienpräsenz und ihr Image stärken. Außerdem suchen Sponsoren den Kontakt zu den Fahrern und ihrem Team.

Wie verlief Ihre Sponsorensuche und welche Unterstützung erhielten Sie zu Beginn?

Am Anfang musste ich eigene Mittel investieren und später auch sämtliche Sponsoren selbst suchen. Die erste Unterstützung bestand aus Material – damals war ich schon froh, wenn ich Reifen, eine Jacke, eine Hose oder Schuhe bekam. Später, mit den ersten Erfolgen, erhielt ich ein Motorrad und schließlich finanzielle Unterstützung. D.h., auch in diesem Bereich bekommt man nichts geschenkt und muss sich Schritt für Schritt nach oben arbeiten.

Die Teilnahme an einer Wüstenrallye ist aufwändig, mühsam und schwierig in der Vorbereitung und sicher noch mehr in der Wüste?!

Die Dakar ist die schwerste Rallye der Welt und das macht den Reiz aus. Allein das Ankommen bedeutet für einen Privatfahrer einen Wahnsinnsereignis. Jeder Finisher ist ein Held und wird im Ziel gefeiert.

Die Rallye war früher, als sie noch durch Afrika führte, so schwierig, dass von 200 gestarteten Motorrädern vielleicht 30 oder 35 das Ziel erreichten. Dadurch, dass die Dakar seit 2009 in Südamerika stattfindet, ist alles viel ziviler und die Anforderungen sind geringer geworden.

Was bedeutet die Rallye für Sie persönlich?

Ich habe das Abenteuer gesucht, und mir macht es Spaß, Herausforderungen zu bewältigen. Es ist ein tolles Gefühl, wenn man sich den Anforderungen und Herausforderungen, die vor und während einer Wüstenrallye lauern, stellt, sich innerlich stetig überwindet und die Aufgaben meistert.

Über die Härte der Rallye kann ich mich nicht beschweren, denn ich gehe gerne an meine Grenzen. D.h., je mehr ich mich schinden oder überwinden und arbeiten muss, um ein Ziel zu erreichen, desto mehr Spaß und innere Befriedigung verspüre ich, wenn ich es geschafft habe.

Welche Anforderungen gibt es auf dem Motorrad im Vergleich zum Auto?

Motorradfahren ist körperlich viel anstrengender als Autofahren. Aber der größte Unterschied liegt in der Gefährlichkeit beim Motorradfahren. In einem Rennauto hat man wesentlich mehr Schutz als auf einem Motorrad.

Ab einem gewissen Alter fängt man an, mehr über das Risiko nachzudenken und will Leib und Leben nicht mehr aufs Spiel setzen. Ich habe meine Motorradzeit überlebt und bin rechtzeitig aufs Auto umgestiegen.

Kommen wir zu Vorbereitung einer Wüstenrallye. Wie viel Autofahren können Sie vorher trainieren?

Spezifisches Training, also Autofahren für eine Wüstenrallye, kann man generell selten durchführen. Aber mit einem finanziell gut ausgestatteten Team kann man viel testen. Jede Testfahrt, z.B. Reifen- oder Materialtests in Tunesien oder Marokko, sind auch Trainingsfahrten für uns Fahrer. Außerdem nutzt man kleinere und kürzere Rallyes zur Vorbereitung.

Wie schafft man es, sich drei Wochen lang von Tag zu Tag zu regenerieren?

Von Beginn einer Rallye an sollte man so viel wie möglich ausruhen. In einem professionellen Team nimmt das Team dem Piloten viel Arbeit ab. Daher findet man als Werksfahrer mehr

Zeit zur Regeneration als ein Privat-Fahrer, der sowieso schon aus materiellen und fahrerischen Gründen erst später das Tagesziel erreicht.

Der Regeneration sind natürlich dann Grenzen gesetzt, wenn man sich selbst um alles kümmern muss. Am Anfang musste ich mein Motorrad noch selbst reparieren, hatte kaum Unterstützung und war zudem noch verhältnismäßig langsam ...

... wie sah das bei Ihnen aus?

Bei den ersten Teilnahmen auf dem Motorrad kam ich fast täglich erst um Mitternacht ins Biwak. Und wenn es morgens um 4:00 Uhr wieder losgeht, man über fast drei Wochen körperliche Höchstleistungen bringen muss und nur wenig Schlaf bekommt, wird das sehr anstrengend.

In dieser Situation gerät man in einen Kreislauf: man wird jeden Tag schwächer und langsamer, weil die Kräfte nachlassen. Aber wie gesagt, ich suche die Herausforderungen, und der Körper hält eine ganze Menge aus.

Haben Sie auch physisches Training zur Vorbereitung auf die Wüstenrallyes gemacht? Und welche Trainingsinhalte standen im Vordergrund?

Für das Motorrad und das Auto habe ich ungefähr gleich viel Konditionstraining gemacht. Ein Rennfahrer braucht eine gute Grundkondition, viel Ausdauer und vor allem eine gute Rücken- und Nackenmuskulatur.

Allgemeine Kraft braucht man nur bedingt, aber speziell die Rückenmuskulatur hilft, die ganzen Schläge und Sprünge beim Rennen aufzufangen. Und da man den ganzen Tag einen Helm samt Sprechfunkanlage mit einem Gewicht von 1,5 kg trägt, ist eine gut trainierte Nackenmuskulatur wichtig.

TAB. 1 Top-Platzierungen bei Wüstenrallyes

Jahr	Rallye	Fahrzeug	Platzierung (Beifahrer)
1988	Rallye Paris-Dakar	Motorrad (BMW)	1. Teilnahme
1992	Rallye Paris-Kapstadt	Motorrad (BMW)	1. Platz Damen-Wertung
	Pharaonen-Rallye	Motorrad (BMW)	1. Platz Damen-Wertung
1993	Pharaonen-Rallye	Motorrad (KTM)	4. Platz Gesamtwertung
	UAE Desert Challenge	Auto (Schlesser Buggy)	Beifahrerin von Jean Louis Schlesser
1994	Rallye Paris-Dakar	Motorrad (KTM)	1. Platz Damen-Wertung
	UAE Desert Challenge	Auto (Mitsubishi)	4. Platz Gesamtwertung (Dagmar Lohmann)
1995	Rallye Dakar	Auto (Mitsubishi)	12. Platz Gesamtwertung (Dagmar Lohmann)
1996	Australian Safari	Motorrad (KTM)	1. Platz Damen-Wertung
1997	Rallye Dakar-Agadez-Dakar	Auto (Schlesser-Buggy)	5. Platz Gesamtwertung (Jean Boutaire)
1998	UAE Desert Challenge	Auto (Mitsubishi)	4. Platz Gesamtwertung (Tina Thörner)
1999	Rallye Granada-Dakar	Auto (Mitsubishi)	3. Platz Gesamtwertung (Tina Thörner)
2000	Rallye Paris-Dakar-Kairo	Auto (Mitsubishi)	5. Platz Gesamtwertung (Tina Thörner)
2001	Rallye Paris-Dakar	Auto (Mitsubishi)	1. Platz Gesamtwertung (Andreas Schulz)
2002	Rallye Paris-Dakar	Auto (Mitsubishi)	2. Platz Gesamtwertung (Andreas Schulz)
2003	Rallye Dakar	Auto (VW)	8. Platz Gesamtwertung (Fabrizia Pons)
2004	Rallye Dakar	Auto (VW)	21. Platz Gesamtwertung (Fabrizia Pons)
2005	Rallye Dakar	Auto (VW-Touareg-Diesel)	3. Platz Gesamtwertung (Fabrizia Pons)
2006	Rallye UAE Desert Challenge	Auto (BMW-X3)	6. Platz Gesamtwertung (Tina Thörner)
2007	Rallye Dakar	Auto (BMW-X3)	15. Platz Gesamtwertung (Tina Thörner)

Wozu braucht man bei einer Rallye noch Kraft?

In der Wüste kann man schnell mal liegen bleiben oder einen Platten haben. Dann gilt es, das Auto zu befreien oder einen 36 kg schweren Reifen zu wechseln.

Welche Art von Ausdauertraining haben Sie in der Vorbereitung gemacht?

Ausdauertraining betreibe ich viel mit dem Fahrrad, da kann ich ohne Probleme 6 oder 7 Stunden trainieren. In einem Jahr (2004) bestritt ich einen Teil der Vorbereitung beim „Race Across America“ im Team von Joey Kelly. Die Strecke von ca. 4800 Kilometern haben wir in 8,5 Tagen zusammen geschafft und haben dabei regelmäßig alle zwei Stunden gewechselt.

Mich überrascht, wie viel Konditions- bzw. Ausdauertraining Motorsportler machen! Wozu braucht man das?

Wenn man drei Wochen lang den ganzen Tag ein Rennauto konzentriert steuern will, braucht man eine große Ausdauer. Die Ausdauerfähigkeit hilft, die Konzentration für lange Zeit aufrechtzuhalten. Jegliches Nachlassen der Konzentration oder gar gedankliches Abdriften wirkt verlangsamernd und birgt Gefahren.

Gibt es ob der krassen Anforderungen bei der Rallye Dakar auch mal den Gedanken aufzugeben?

Selbst wenn man körperlich angeschlagen ist, will man nicht aufgeben. Wenn es irgendwie möglich ist, will man die Rallye zu Ende bringen und das Ziel erreichen. Aufgeben gibt's für mich nur, wenn körperlich oder technisch nichts mehr geht. Aber solange ich mich noch irgendwie bewegen kann, werde ich es weiter probieren ...

... diese Einstellung spricht für eine absolute Motivation ...

... ja, und die Motivation basiert auf der Frage: „Wie sehr will ich etwas?“. Wenn ich etwas wirklich will, dann werde ich mich nicht von meinem Vorhaben abbringen lassen. D.h., selbst wenn ich ein Ziel nicht mit dem ersten, zweiten oder x-ten Versuch erreiche, probiere ich es weiter und arbeite daran, es zu schaffen. Verloren hat man erst, wenn man aufgibt und keinen neuen Versuch startet.

Wie gehen Sie mit Misserfolgen und Fehlern um?

Solange man ein Ziel vor Augen hat, sollte man konstruktiv mit Fehlern umgehen und sich fragen, was man ändern muss, um sein Ziel zu erreichen. Im Umgang mit (vermeintlichen) Misserfolgen sollte man aus jedem Mal etwas für den nächsten Versuch lernen. D.h., bis zum Start der nächsten Rallye sollte ich jeweils etwas verbessert haben.

Bei einer Rallye geht es um Geschwindigkeit und schnelles Handeln. Wie gehen Sie damit um?

In der Vorbereitung und während der Rallye strebe ich oft nach Perfektion, aber in manchen

Bereichen ist dieses Streben hinderlich. Bei der Rallye hat man allerdings nicht unendlich viel Zeit zur Verfügung und muss sich auf das Wesentliche konzentrieren. Bei den Wüstenrallyes habe ich gelernt, in manchen Situationen mit 80 Prozent Vorbereitung zufrieden zu sein.

In den Biwaks gibt es nur einen begrenzten Zeitraum, bis der Tross weiterfährt. In der kurzen Zeit gilt es, das Auto und die Navigation vorzubereiten, alle wichtigen Dinge zu erledigen und auch ausreichend zu regenerieren. Unter solchem Zeitdruck arbeite ich am effektivsten, denn ich muss meine Prioritäten setzen. Die Dakar zwingt einen zu zielstrebigem Arbeiten.

Wie wirkt sich Erfahrung auf das Rallyefahren aus?

Ich habe Rallyefahren als einen jahrelangen, vielfältigen Lernprozess erlebt. Dabei entwickelt man sich persönlich und im bzw. mit dem Team und dem Auto Schritt für Schritt weiter.

„Um die gesamte Rallye-Logistik eines großen Werksteams zu transportieren, braucht man ca. 12 LKW für den Transport von Ersatzteilen, Reifen und Werkzeug.“

„Mit Fahrern und Beifahrern für vier Rallyeautos und alle Servicefahrzeuge kommen schnell 80 Personen zusammen.“

„Allgemeine Kraft braucht man nur bedingt, aber speziell die Rückenmuskulatur hilft, die ganzen Schläge und Sprünge beim Rennen aufzufangen.“

„Wenn man drei Wochen lang den ganzen Tag ein Rennauto konzentriert steuern will, braucht man eine große Ausdauer.“

Am Anfang, als Privatfahrerin, war alles noch relativ unprofessionell, aber mit der Zeit passt man sein Verhalten den Anforderungen an. Man lernt und verbessert sich: Das Team wird größer und professioneller und als Fahrer handelt man effektiver. D.h., mit den zunehmenden Erfahrungen hat man so mehr und mehr Erfolg.

Kann man die Erfahrung schon in der Vorbereitung auf die Rallye nutzen?

Klar, die Erfahrungen helfen bei der vielfältigen Vorbereitung und man lernt, besser auf Unwägbarkeiten oder Herausforderungen zu reagieren ...

... auf welche Dinge sollte in der Vorbereitung noch geachtet werden?

In der Vorbereitung auf eine spezifische Rallye habe ich z.B. versucht, gemeinsam mit dem Beifahrer die Strecken zu Hause vorzubereiten. Das geht natürlich nur bedingt, weil wir das „Roadbook“ mit der genauen Strecke erst je-

weils am Abend vor der entsprechenden Tagesetappe bekommen.

Und wie bereiten Sie etwaige Strecken vor?

Jedes Jahr versucht der Veranstalter, neue Strecken zu finden, aber etwa 30 Prozent der Rallyestrecke wurden bereits bei einer anderen Rallye in den vergangenen Jahren gefahren. Sobald die generelle Route durch die einzelnen Biwaks bekannt ist, kann man sich mit der möglichen Streckenführung befassen. Dazu schauen wir Karten von der Gegend an und vergleichen, welche Strecken man schon einmal gefahren ist, wo die Rallye vorher langgeführt wurde. Mit der Zeit habe ich ein Archiv zu den Strecken angelegt und konnte dadurch viel Arbeit vor Ort sparen. Während der Rallye arbeitet man nach Erhalt des Roadbook die Strecke für den nächsten Tag im Detail aus. Da wir vom Veranstalter keine Karten bekommen, bedeutet das viel Arbeit, die mehrere Stunden benötigt. Kann man aber ein bereits ausgearbeitetes Teilstück verwenden, erspart einem das viel Arbeit und man fängt nicht bei Null an.

Gehören solche Maßnahmen zum Leistungssport?

Meiner Meinung nach sind sie entscheidend im Leistungssport. Ich muss mir ständig überlegen: „Was kann ich besser machen als meine Konkurrenz oder was macht die Konkurrenz vielleicht nicht?“.

Alle Piloten, die auf dieser Ebene Rallye fahren, sind richtig gut, sonst wären sie nicht da. Wenn ich mich nicht weiterentwickle oder immer nur das Gleiche mache wie die Konkurrenz, erreiche ich schwer einen Vorsprung.

Können Sie uns ein rallyespezifisches Beispiel geben?

Wenn ich z.B. weiß, dass ich ein ausgesprochen guter Dünenfahrer bin, muss ich die Dünen-Etappen nutzen, um einen Vorsprung herauszufahren, anstatt vor ihnen Angst zu haben. Oder wenn eine Etappe besonders schwierig zu navigieren ist, kann ich diese nutzen, falls ich mich entsprechend vorbereitet und darauf eingestellt habe. Ich lege großen Wert auf eine gezielte Vorbereitung und bin dann sicher, wenn ich Entscheidungen treffen muss. Allein die gedankliche Einstimmung und das Befassen mit einer bestimmten Situation bringt Vorteile.

Soweit mir bekannt ist, kümmert sich der Co-Pilot im Ralliesport um die Navigation. Was bringt es dem Fahrer, sich in diesem Bereich vorzubereiten?

Tatsächlich war ich eine der wenigen oder sogar die Einzige, die zusammen mit dem Beifahrer bzw. der Beifahrerin die Navigation studiert hat. Auch wenn ich den Instruktionen des Co-Piloten folge, bekomme ich als Fahrer durch die Vorbereitung ein besseres Gefühl für das Gelände ...

... wie wurde früher bei der Dakar navigiert?

Als ich angefangen habe, gab es weder Satelliten-Telefon noch ein Handy oder gar ein Global

Positioning System (GPS). Diese Techniken kamen erst später und wir bestimmten die Himmelsrichtung mithilfe von Uhrzeit und Sonne. Und die damaligen Kompass funktionierten nicht beim Fahren, man konnte sie auf dem Motorrad nicht verwenden.

Inwieweit wird heutzutage moderne Navigationstechnik bei den Wüstenrallyes eingesetzt?

Ein Kompass gehört heute zur Grundausstattung, und jedes Fahrzeug hat GPS. Die Rallye Dakar arbeitet mit zwei Systemen, mit IriTracks und einem reinen GPS, das zuerst eingeführt wurde. IriTracks dient dem Veranstalter zur Sicherheit und Überwachung, ob alle Fahrzeuge in Bewegung sind und wo sie sich befinden. Mithilfe des GPS-Geräts kontrolliert der Veranstalter, ob die Fahrzeuge die Stützpunkte auf der Strecke korrekt angefahren haben. Das GPS zeigt einem erst im Umkreis von 3 Kilometern vor jedem Stützpunkt die Richtung und die Entfernung zum jeweiligen Stützpunkt an. So können wir dann den Wegpunkt genau überfahren. Das GPS wird vom Veranstalter vorgeprogrammiert, wir können keine eigenen Wegpunkte eingeben oder eine Route programmieren.

Gehen bei der Rallye Dakar auch Fahrzeuge verloren?

Wenn sich früher – vor der Zeit der GPS-Geräte – ein Auto verfahren hatte oder durch einen Unfall liegen geblieben war, fiel das erst später, im Ziel auf. Zwar hat man alle Fahrzeuge wiedergefunden, aber die Suche dauerte schon mal 2 bis 3 Tage, bis der Veranstalter das vermisste Fahrzeug gefunden hatte. Heute kann niemand mehr verloren gehen. Sollte ein Fahrzeug stehen bleiben und nicht wieder losfahren, dann drücken wir im Auto einen Knopf und können direkten Kontakt mit dem Veranstalter aufnehmen. Wenn ein Fahrzeug sich auf dem Radar-GPS nicht mehr bewegt, funkt der Veranstalter es an. Falls sich dann niemand meldet, wird der Helikopter zu Hilfe geschickt.

Sie hatten von einem „Roadbook“ gesprochen. Was ist das und welche Informationen enthält dieses Buch?

Bei einer Rallye bekommt man anstatt einer Landkarte ein sogenanntes Roadbook (s. Foto) vom Veranstalter. Darin stehen auf der linken Seite Kilometerangaben, in der Mitte die Richtung (direction) und auf der rechten Seite Zeichen für zusätzliche Wegbeschreibungen (observation). Mehr Informationen bekommt man nicht.

Was tun Sie, wenn Sie das Roadbook bekommen haben?

Wir versuchen, das Roadbook am Abend vorher in eine Karte zu übersetzen. Dafür verwenden wir Satellitenbilder und topografische Karten. Diese Vorbereitung hilft uns am nächsten Tag, wenn man trotz oder wegen des Roadbooks die Richtung verliert oder Zweifel daran aufkommen. Solange man dem Roadbook 100-prozen-



© image/Hoch Zwei

tig folgt, braucht man keine Karte. Es weist immer den schnellsten und sichersten Weg.

Und wenn man davon abkommt?

Die Karte nimmt man erst hinzu, wenn man sich verfahren hat und es mit der Navigation schwierig wird.

Lohnt sich der Aufwand, die Roadbooks in Landkarten zu übersetzen?

Diese Vorbereitung kostet irrsinnig viel Zeit und wir saßen regelmäßig mehrere Stunden an dieser Arbeit. Aber sie lohnt sich. Hat man sich z.B. verfahren, kann man anhand der Längen- und Breitengrade, die das GPS ständig anzeigt, seine Position bestimmen. Mit einer genauen Karte sieht man dann, wo die eigentliche Rallyeroute entlang führt. Ich muss also nicht wieder zurückfahren, bis ich wieder ins Roadbook finde, sondern kann quer zurück zur Rallyeroute fahren. Das kann viel Zeit sparen. Außerdem kann ich bei Verunsicherung nachschauen, ob ich richtig unterwegs bin. So hat man ein ganz anderes Selbstvertrauen während der Fahrt.

Wie handhaben die Teams die Navigation heutzutage?

Wie gesagt, arbeiten die Teams professioneller und mit mehr Manpower. In Bezug auf das Roadbook haben sie meine Vorgehensweise übernommen und beschäftigen angesichts des Arbeitsaufwands extra einen „Karten-Maler“, der abends die Karte für die Piloten vorbereitet. Trotz dieser Erleichterung sollten Fahrer und Beifahrer sich die fertige Karte genau anschauen und den nächsten Streckenabschnitt im Kopf haben.

Im Auto brauchen Sie einen Co-Piloten. Wie haben Sie Ihre Beifahrer gefunden?

Auf der Suche nach einem Beifahrer hört man sich in der Rallye-Szene um. Meine Beifahrerinnen Dagmar Lohmann und Tina Thörner habe ich z.B. aus dem Sprint-Rallye-Bereich bzw. der Speed-Rallye-Szene rekrutiert. Andreas Schulz war bereits Beifahrer bei Mitsubishi, als ich zum Team kam.

Manchmal sucht ein Beifahrer einen neuen Fahrer oder es gelingt, einen passenden Co-Piloten von einem anderen Team abzuwerben ...

... muss ein Beifahrer menschlich passen?

Das Menschliche stellt für mich die Basis für die Zusammenarbeit dar. Denn beim Rallyefahren gibt es viele Grenzsituationen, Diskussionen im Auto und Meinungsverschiedenheiten, sodass man schnell auch zwischenmenschlich an Grenzen stoßen kann. Insofern bekommt man sehr schnell heraus, ob das Menschliche passt, das weiß man nach einer Rallye.

Lassen Sie uns noch einmal über die aktuelle Rallye Dakar sprechen. Was wünschen Sie sich für die Entwicklung der Rallye?

Zum einen hoffe ich, dass wieder Werksteams in die Rallye einsteigen und dass mehr gute Privatteams, wie das von Sven Quandt, hinzukommen und Siegchancen haben.

Da VW beschlossen hat, sich anderen motorsportlichen Herausforderungen zu widmen, ist die Zeit für neue Teams sehr gut. Man bräuhete nicht mehr mit einem überdimensionalen Budget einzusteigen, um Siegchancen zu haben. Außerdem hoffe ich, dass die Rallye in Europa wieder mehr Akzeptanz und Öffentlichkeit erhält. Seit dem Umzug nach Südamerika hat das Interesse stark nachgelassen.

Zum letzten Mal waren Sie 2007 bei der Rallye Dakar am Start. Was müsste passieren, damit Sie noch einmal mitfahren?

Insgesamt habe ich an 17 Dakars teilgenommen und ein Mal gewonnen. Seit 2008 nehme ich eine Auszeit vom Rallyesport. In dieser Zeit konnte ich mich beruflich weiterentwickeln und die neuen Themen füllen mich aus. Trotzdem würde ich unter gewissen Voraussetzungen noch einmal bei der Dakar starten. Es würde mich beispielsweise reizen, mit einem „grünen Auto“ anzutreten. Aber momentan ist das noch eine Traumvorstellung und bis die Entwicklung im Motorsport in diese Richtung geht, wird es noch eine Weile dauern.

Vielen Dank für die Einblicke in die Welt der Wüstenrallyes. Wir bewundern Ihren Mut und Ihr Durchhaltevermögen und wünschen Ihnen alles Gute für die zukünftigen Herausforderungen!

*

Die Autorin

Eva Pfaff ist Diplom-Psychologin und DTB-A-Trainerin. Von 1980-1993 spielte sie als Tennisprofi auf der WTA-Tour.
 Anschrift: Eva Pfaff, Friedrich-Ebert-Straße 8, 61462 Königstein
 E-Mail: eva-pfaff@web.de; www.eva-pfaff.de