

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2009)  
**Heft:** 72

**Rubrik:** Unser 1. Mal in der libyschen Sahara

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Unser 1. Mal in der libyschen Sahara

Das "teamsaurer" mit 2 x SAURER 6DM als Camion Balais auf der "Libya Rally Raid 2009".

Nach 2 Teilnahmen an einer Tunesien Rally 2006 und 2007 mit 4 bzw. 2 Pinzgauern und einem LKW, kam bei uns der Wunsch auf auch mal nach Libyen zu fahren, weil dort die Sanddünen viel höher sein sollen als in Tunesien. Nach den 2 materialbelastenden Teilnahmen als Racer wollten wir 2009 etwas fahrzeugschonender nach Libyen kommen. Wir sind wohl ein Haufen aus ganz passablen Fahrern und Allradliebhabern aber diese ganzen Formalitäten vor und an der tunesisch/libyschen Grenze und dann das Organisieren einer Agentur und eines Führers in Libyen etc. war nicht besonders verlockend. Durch Zufall haben wir von der "Libya Rally Raid" Veranstaltung von dem deutsch/italienischen Veranstalter Wolfgang Pasetti erfahren, den wir aus Tunesien 2006 kannten. Er hatte noch kein Bergeteam und unser Rudi hat in seiner Sammlung 2 Saurer LKW des Typ 6DM 4x4, die wir dann auch über den Jahreswechsel für die neue Aufgabe in der Sahara vorbereitet haben. Leider stellte sich im Herbst 2008 heraus, dass Rudi gesundheitlich im März 2009 verhindert sein wird. Trotzdem hat er uns seine 2 LKWs überlassen - vielen Dank!

Die Fahrt vom Bodensee nach Genua über den Bernardino Pass war kurzweilig und wir hatten hier auch die Möglichkeit uns an das seltene FBW-Halbauautomatik Getriebe mit 5 Gängen und je Gang noch einen Splitt zu gewöhnen. Adam aus Graz ist Profi LKW Fahrer - ich fahre seit 3 Jahren nur Feuerwehr LKWs in einer freiwilligen Feuerwehr. Der Saurer 6DM, entwickelt Ende der 70iger und ausschließlich für die schweizer Armee produziert, verfügt nicht über ein Kupplungspedal, sondern es wird in dem FBW Getriebe über Bremsbänder geschaltet, zur Not auch unter Vollast ohne vom Gas gehen zu müssen; vorgelagert ist noch eine ZF WSK (WandlerSchalt-Kupplung) 400.

Im Hafen trafen wir viele Bekannte aus der Ralleyzene und Samstags ging es mit der Carthage in Richtung Tunis los - kaum auf dem Schiff lässt man irgendwie alle Alltagsorgen von zu Hause hinter sich. 1,5 Tage später hatten wir es geschafft und waren zusammen mit dem ganzen Ralleytross über die Grenze und problemlos in Libyen und die libyschen Nummernschilder sind montiert. So schnell wie möglich fahren wir bis kurz vor die Stadt Zuara an den Strand, denn wir sollen dort die Startprozedur des Prologes übernehmen - wir sind etwas unsicher, denn so was haben wir auch noch nie gemacht; dessen nicht genug, bleibt bei dem roten LKW auch noch der Diesel weg und ich bin mit dem grünen LKW erstmal alleine am Strand und baue zusammen mit Dimitri aus Friedrichshafen, meinem Beifahrer und

Profi LKW Mechaniker, die Startschilder auf. Der rote LKW hat 5 Minuten die Dieselleitung entlüftet und war dann auch gleich da. Nach weniger als einem Kilometer nach dem Start hat es ein Teilnehmer geschafft sein ganzes Rad mitsamt Spurverbreiterung zu verlieren, das war unser 1. Einsatz den zu suchen und wir haben das 1. Mal ein bisschen ein Gefühl für die LKWs im Sand bekommen - natürlich war der Druck in den 16R20 Reifen noch viel zu hoch um sich ein richtiges Bild zu machen. Am nächsten Morgen ging es los mit der Stage 1 über die sehr windige Steinwüstenfläche, die Hamada. Unglaubliche Weiten - wie ein Ozean aus Steinen - meistens so eben, dass man aus dem Führerhaus die Erdkrümmung erkennen kann. Bei km 30 nach dem Start hat sich ein Rubicon überschlagen, Weiterfahrt für den Jeep unmöglich, Menschen Dank Käfig wohlauf. Den Jeep haben wir in der Nacht in eine einfach 250 km entfernte Polizeistation gebracht, der 2. LKW von uns hat den defekten Küchen LKW 80 km bis gegen 1.00 Uhr ins Camp geschleppt. Weiter ging es am nächsten Tag auf der windigen Steinfläche bis wir gegen Abend in die ersten Sanddünen und einen Brunnen kamen wie man es sich seit seiner Kindheit hier in Deutschland so vorstellt. Idri - Nähe Ubari - Camp Afrika hieß es am nächsten Tag, leider sind wir schon weit vor Idri in einem verkrusteten Salzsee eingebrochen und im Zugverband mit einem 6x6 Actros eines Serviceteams und einem unserer 4x4 war dann der eingebrochene Saurer nach 45 Minuten wieder draußen. Leider kamen wir dadurch zu spät zum Tanken in Idri und sind dann viel zu spät in die Kathetraldünen eingefahren um es noch an diesem Tag vor dem Dunkelwerden zu schaffen. Mit wenig Luft in den Reifen gehen die LKWs recht gut, 2 Mal müssen wir uns gegenseitig rausziehen, einmal kippt beinahe ein LKW um als er vom Dünenkamm abrutscht und am Ende des Tages haben wir kurz hinter CP2 eine geniale Übernachtung alleine in Dünen - nach dem gebratenen Fleisch mit Zwiebeln und Beilagen war dann auch der Radwechsel nach einem Platten mitten in den Dünen wieder vergessen. Wolfgang Pasettis Idee mit den 2 Camion Balais ging heute voll auf, mit nur einem Berge-LKW auf der Rennstrecke ganz alleine hinter den Anderen her, wäre schwer und langwierig geworden. Am nächsten Tag gab es einen Rundkurs an den Mandara Seen, wir konnten etwas verschlafen und haben uns zusammen mit Anderen aus der Orga auf den Weg zu den Seen gemacht um die Gegend dort touristisch zu Erkunden, waren diese Seen doch einer der Gründe die uns auf die Idee gebracht haben überhaupt nach Libyen zu fahren. Streng nach Westen ging es dann am nächsten Tag - 300 km Sand durch den Erg Ubari. Die Dünen nicht ganz so schwierig wie hinter Idri, aber manchmal höhere Abfahrten und vor allem mehr Trichterdünen in denen die Renn-Pkw's an der Steilwand entlang düsen und wir mit den LKWs als Lemminge große

Probleme haben nicht seitlich abzurutschen. Nach 2/3 der Distanz hat Peter Pessl aus Graz, Adams Beifahrer, bei einem 6 Zylinder Renn-Toyota einen Ölschlag notdürftig behoben und gegen Ende des Tages haben wir noch im Sand in der Nähe eines nicht mehr fahrtüchtigen Teilnehmer Pajeros in den Dünen übernachtet. Obwohl nur 500 m Luftlinie waren es morgens immer noch 2 Stunden bis wir mit Hilfe Herbert Pörtlts zu dem Unfall, der noch dazu abseits der Rennstrecke war, kamen und Aufladen konnten. Ich dachte immer wenn ich Offroader aus Libyen schwärmen hörte, was das für Angeber in Bezug auf die Landschaften sind, aber sie haben Recht. Die nächsten 2 Renntage haben wir 2 mal einen 6x6 Service Actros aus dem Sand befreit und einen Mercedes ML mit gerissenen Zahnriemen mitten aus den Dünen geholt und eine Spurstange am Küchen LKW in der Wüste ausgebaut und wieder gerade gebogen. An der Siegerehrung in Ghadames war ich froh, dass wir alle angekommen sind und auch die Teilnehmer wieder aus der Wüste draußen sind, insgesamt sind es 5 angeschlagene Teilnehmerautos die wir bis zur Fähre bringen müssen. Wir als Bergeteam "gewinnen" den Pokal "Spirit of the

Rally" und unsere Kollegen von der Küche laden uns 2 Tage später alle 4 zu einer Nacht in das Hotel "Le Sultan" in Hammamet ein um sich bei Adam Barger, Peter Pessl, Dimitri Richerts und mir für unsere Hilfe beim Instandhalten des Küchen THW-Magirus LKW auf der großen Schleife durch Libyen zu bedanken.

Wenn man jetzt so wie wir hinter die Kulissen der Orga einer Amateurrally schauen kann, ist es ein Wahnsinn mit wieviel Mühe die Orga schon monatelang arbeitet. Speziell fasziniert mich hier die Arbeit und Disziplin von Tobias Witt, der das dicke Roadbook erstellt hat. Ich kann es auch gar nicht verstehen warum die Offroadszene gerade diese Rally in Libyen in dieser großartigen Landschaft nicht genug annimmt - wir werden wieder nach Libyen fahren - dann aber mit Rudi, dem Besitzer und Heger der beiden treuen 6DM's.

[www.teamsaurer.com](http://www.teamsaurer.com)  
 Bilder und Text : teamsaurer  
 Teilnehmer; Lorenz Rohde

