

VR 4580, Test in Tunesien, Februar 2020



Nach erfolgreichem Anlassen des Eigenbaues auf der Essen- Motor- Show und den Einfahrunden auf dem Bilster Berg wurde es Anfang Februar auch für das Fahrwerk Ernst. Die Wüste ruft. Mit einem 105er als Service Fahrzeug, einem Toyota Wohnmobil als Küchenwagen und dem VR 4580 auf dem Anhänger ging es nach Tunesien. Ab Werl, über Genua nach Douz war der Anreisepplan. Uli, Ralf, HC und Holger, ein kompaktes Team, das später noch durch Brigitte ergänzt wurde.

Es lief rund. Der Verkehr war meist übersichtlich und die Autobahn gut zu befahren. Schnee gab es nur wenig auf der Südseite des Gotthards und dort auch nur auf großer Höhe.



Gespann und Küchenwagen sind auf Strecke separat gefahren und haben sich dann pünktlich in Genua am GNV Fährterminal getroffen. Es war nicht viel los auf dem Schiff und die gesamte Abfertigung wurde dadurch sehr pünktlich fertig.



Verladen in Genua



Navigation die Erste

Das Schiff hat tatsächlich 10min vor der Zeit abgelegt und ist mehr als 2h früher in Tunis angekommen. Am Zoll waren wir die Ersten, so dass wir um 15:00 mit lokaler Versicherung und frisch getauschten Dinar-Bündeln die 550km nach Douz unter die Räder nehmen konnten. Super Chance, zu christlichen Zeiten anzukommen und eine warme Küche vorzufinden.



Kurzer Stop an der Autobahn A1

Die Autobahn A1 führt langsam aber nachhaltig nach Süden. Anmerkung: Im Gegensatz zur Deutschen A1 keine Staus!! Am aktuellen Ende der A1 in Gabes, auf Höhe Douz sind wir abgefahren. Auf einer Tankstelle haben wir das Gerät von der Leine gelassen, um auf den zu erwartenden Straßen und Pisten flexibler zu sein. Die 300l Diesel für den 105er und den VR waren für den Tankwart sicher das Geschäft des Tages und der Preis von ca. 48Cent/Liter unser Geschäft des Tages.



An der Tankstelle auf dem Weg nach Douz

Die Fahrt ging dann auf P16 zügig weiter gen Westen und es wurde langsam stockfinster. Dann tauchte eine Brücke mit Straßensperre (Bauschutt und brennende Reifen) und Streikposten auf. Ade du schönes Abendessen. Wir mussten wenden und eine alternative Route suchen. Die führte ca. 45 km entlang einer Pipeline gen Süden. Die Piste war sicher zu Zeiten der Bauarbeiten gut planiert, jetzt leider nur noch ausgefahren. Immerhin sorgten die LED Arbeitsleuchten für eine top Sicht im führenden Küchenwagen und die Kritik an deren „gebastelten“ Halterungen verstummte etwas.

Die Qualität der Piste setzte vor allem dem entladenen Anhänger stark zu. Weil wir den Anhänger ja auch noch auf dem Rückweg noch benutzen wollten, ging es eher langsam zu. Schnell wurde klar, dass wir mindestens die gewonnen Fahrzeit wieder einbüßen würden. Nach der Piste ging es rechts ab auf die C104 nach Westen und auf Asphalt und zügig weiter bis nach Douz.

Das Hotel El Mouhradi zeigte sich flexibel, hat uns aufgenommen und kurz vor Mitternacht noch Zimmer zugeteilt.



VR im Sonnenaufgang vor dem Hotel El Mourahdi



Hotelvorfahrt

Nach dem idyllisch ruhigen Sonnenaufgang ging es los. Die Wüste lebt. Shake down und erste Fahrwerkstests fanden parallel zur Straße statt. Kurze Wege, gute Wiederholbarkeit und die Möglichkeit der Videoanalyse von der Seite machte die Piste zur optimalen Teststrecke (siehe auch Videos).



Mit allen Autos an der Teststrecke



Neben der Piste nach Douz, der VR4580 kurz vor der ersten schnelleren Runde

Das Auto lief, von außen betrachtet, schon sehr beeindruckend. Die Videos stehen auf der Homepage. Auch von innen macht es richtig was her, wenn das Auto beim Beschleunigen nach vorne gerissen wird, egal wie das Geläuf beschaffen ist. Langsam loslegend, die Geschwindigkeit immer mehr steigernd wurden erste Optimierungsansätze definiert, die in der Mittagspause umgesetzt wurden.



Das Werkzeug aus dem Servicewagen sauber aufgereiht



Fahrwerksanpassung an der Hinterachse durch RE nach der ersten Ausfahrt

Mit angepassten Dämpfungsraten und optimierter Spurstage ging es wieder auf die Piste zu weiteren Vergleichsfahrten. Es lief schon sehr viel besser. Um 17:45 ist die Sonne weg. Gute Möglichkeit, noch mal auf einem definierten Geläuf zu üben. Douz hat eine weltberühmte Kamelrennstrecke. Da ging es hin und rund.



Fahren auf der Rennstrecke mal anders



Kamelrennbahn in Douz

Nach erfolgloser Suche nach einem passenden Lokal für das Abendessen sind wir einigermaßen früh mit einer Basisversorgung mit Nüssen, Käse und kleinen Bieren (0,25l Dosen) zu Bett gegangen.

Am 3. Tag der Reise haben wir den ganzen Tross nach Ksar Ghilane verlegt. Allerdings nicht ohne vorher im ortsansässigen Carrefour für Verpflegung zu sorgen und noch mal in Douz zu tanken. Diesmal sind wir am Cafe Jilili an der Abzweigung nach Ksar nicht vorbei gefahren, sondern haben gehalten, Heißgetränke und Datteln eingenommen.



Vor dem Cafe Jilili

In Ksar Ghillane haben wir dann Brigitte getroffen, Navigatorin und Beifahrerin. Sie war per Flugzeug und Leihwagen nachgekommen.



Oase mit artesischem Teich in Ksar Ghilane. Warmes Wasser und kalte Getränke

Das Tuareg Hotel Pansy gewährte uns Unterschlupf, sehr traditionell in Zelten, aber auch modern mit Heizung und Nasszelle.



Zelte des Hotel Pansy vor den Dünen Richtung verlorener See

Sachen abwerfen und ab ging es zum ersten Fahren in losem Sand und kleinen Dünen direkt am Rand der Oase. Die Wüste bebt, jetzt unter dem Motorgrollen des VR4580. Obwohl eher klein und niedrig scheinend, sind die Dünen hier doch teilweise sehr steil und mit geraden Kanten ausgestattet. Der VR4580 sprang auf die Dünen wie ein Springfedermännchen mit Saugnapf.



Erstes Spielen im feinen Sand bei Ksar Gilane

Einheimische Wüstenpiloten haben sich das Auto mit großem Interesse und klar erkennbaren „Geil, haben wollen - Ansatz“ angeschaut. Ohne weitere Anpassung hat sich das Auto auch hier gleich sehr wohl gefühlt. Die Schläge und Sprünge im Auto, wenn es die kurzen, steilen Anstiege hochspringt, und auf der Rückseite wieder herunter brettet, sind mindestens so imposant wie die Geschwindigkeiten auf der Piste.

Die Orientierung und ein Gemischter Kurs aus Sand und Piste stand für den Nachmittag auf dem Zettel. Es ging gen Westen Richtung verlorener See. Der VR4580 ist vorgefahren, wir sind mit den beiden Service Autos hinterher gefahren und haben an einer breiten Stelle gewartet. Dabei sind ein paar schöne Video Aufnahmen entstanden. Hier wie auch an den andren Strecken haben wir immer wieder auch GoPro Aufnahmen im und am Auto montiert gemacht. Super Bilder → www.visison-racing.com



Rückfahrt zur Oase

Vor dem nächsten Schraubereinsatz zum Feintunen war jetzt aber erstmal für fast alle Entstauben angesetzt.



So geht das nach erfolgreichem Testtag im warmen Wasser mit kalten Getränken. Rauskommen war allerdings eine Herausforderung, es wurde schnell dunkel (18:00) und dann auch richtig kalt.



Schrauben auf dem Hotelparkplatz

Im Dunkeln ist zwar gut munkeln, aber beim Schrauben haben sich doch die LED Arbeitsleuchten am 105er besser bewährt. Es ging noch mal an die hinteren Stoßdämpfer, die Kupplung wurde nachgestellt und das Luft/Diesel Einspritzverhältnis optimiert.



Ralf und HC beim Schrauben

Nach dem Sand stand wieder Piste auf dem Programm. HC hatte alte Road-Books dabei. Weg-Punkt 26 war vom Monument aus in guter Entfernung um sowohl die Kooperation Beifahrerin/Fahrer, als auch die Änderungen des Abends auszuprobieren. Das Monument ist traditioneller Startpunkt verschiedenster Rally Raids ab Ksar Ghilane.





Da freut sich der Mechaniker... Langeweile, weil alles heile bleibt. Ralf am Monument in Ksar Ghilane.

Nach einigen Runs haben wir auch hier Besuch von einem Einheimischen bekommen, der zwar auch Interesse am Auto, aber vielmehr an seinen technischen Möglichkeiten hatte.



Gelebte Entwicklungshilfe, oder nur schneller Boxenstop an den 1 ES Fahrzeug? Auf jeden Fall ist der Fahrer mit dem korrekten Luftdruck hochmotiviert losgebrettert.

Auch die Fahrten auf der Piste sind sehr erfolgreich verlaufen, ohne das am Auto irgendwelche Schwächen aufgetreten wären. Eine gute Chance, sich über Abläufe Gedanken zu machen und schon mal ein paar Details die im Tagesgeschäft einer Rally nützlich, wichtig oder sogar unerlässlich sind zu planen.

In Ksar wartet eine bekannte Rallytankstelle darauf wieder eröffnet zu werden. In der Zwischenzeit ist sie beliebtes Fotomotiv



Mad Max 6, der neue Interceptor?



Nachmittags haben wir uns dann in die letzte Station vor der Sahara, das Camp Zmela führen lassen. Ein Zelthotel das direkt an einem Dünenkamm liegt, der sich 3km breit über 80km lang zieht. Mehr Sand als man für einen Tag brauchen kann. Die

Orientierung zu behalten, den richtigen Schwung mitzunehmen und wieder die Zusammenarbeit von Fahrer und Beifahrerin, sowohl im als auch außerhalb des Autos, lassen sich hier sehr gut testen.





Das hier richtig Wüste ist, lässt sich leider auch bei den Drohnen-Aufnahmen sehen. Die Kamera war mit den Lichtverhältnissen völlig überfordert.



Reifen mit 1,3, 1,1 und 0,5 bar

Die Giti Competition Reifen wurden auch hier ausgiebig getestet. Die Anpassung des Reifendrucks an losen Sand ebenso, wie später das Verhalten mit reduziertem Luftdruck auf Schotterpisten. Selbst bei 0,5 bar in engen Kurven im Sand war das Verhalten einwandfrei. Ebenso mit reduziertem Druck auf den schnellen Schotterpisten zu fahren, stellte sich für die Reifen als Problemlos heraus. Die Reifen haben jederzeit top Grip geliefert, ohne größere Verschleißerscheinungen zu zeigen. Es gab in der gesamten Zeit keinen Reifenschaden.



Erhöhen des Reifendrucks für den Rückweg vom Camp Zmela

So eine Woche mit An- und Abreise zerrinnt einem unter den Fingern wie der Sand unter den Offroadreifen. Donnerstag und damit schon die Rückreise nach Norden stand im Kalender. Allerdings nicht, ohne nicht vorher noch mal über die Piste nach Camp Zmela gebügelt zu sein und dort die Dünen umgegraben zu haben. Die Spuren vom Vortag waren schon wieder weg, gute Chancen für ein paar schöne Aufnahmen.



Mittags haben wir den Anhänger im Hotel aufgesammelt und uns mit Rücksicht auf Brigittes Fabia über asphaltierte Strassen auf den Weg nach Hammamed ins Hotel El Sultan gemacht. Die Autobahn ab Gabes war auch nach Norden gut ausgebaut. Die Strecke über Matmata dorthin, durch Tamazret über einen hübschen Pass mit

pittoresken Bergdörfern, war Landschaftlich sehr schön. Zumindest was zu sehen war bei der Jagd, HC mit dem Anhänger nicht aus den Augen zu verlieren.



Verladen kurz vor der A1 bei Gabes

Wir kamen trotzdem recht spät im Hotel an. Gerade noch rechtzeitig um noch am Buffet etwas zu ergattern, bevor es abgebaut wurde.

Früh um 6 haben wir dann wiederum das nicht fertige Frühstücksbuffet eröffnet und uns dann in den Berufsverkehr von Tunis gestürzt, um passend vor 8:00 am Fährterminal anzukommen. Hat alles ohne weiteres geklappt, auch das Einchecken und die Zollformalitäten.



Warten am Fährterminal im Hafen von Tunis, Gate 12

Diesmal gab es keine Zeitgutschrift. Das Schiff legte 2h später als geplant ab und ließ uns 24h Zeit, Bilder zusammen zu speichern, Listen zu Schreiben und die nächsten Aktivitäten zu planen. Schlecht ausgelastet hatte der Kapitän wohl keine Motivation Gas zu geben.



Im Hafen von Tunis an Bord der Catharge



Konstante Planungsecke auf der Fähre

In Genua sind wir unter den ersten 30 Autos aus der Fähre gekommen und waren nach einer halben Stunde wieder offiziell in die EU eingereist. Der Rückweg war unspektakulär, es sind alle heile wieder angekommen.

Munter bleiben bis zum nächsten Test

Holger