Cape to Cape: Coup am Kap

Der ohnehin auf „Smiley“ getrimmte Kühlergrill des Renault Kerax scheint sich in ein breites, zufriedenes Grinsen auszudehnen, gleicht sich den Mundwinkeln von Renault Trucks-Oberboss Stefano Chmielewski an.

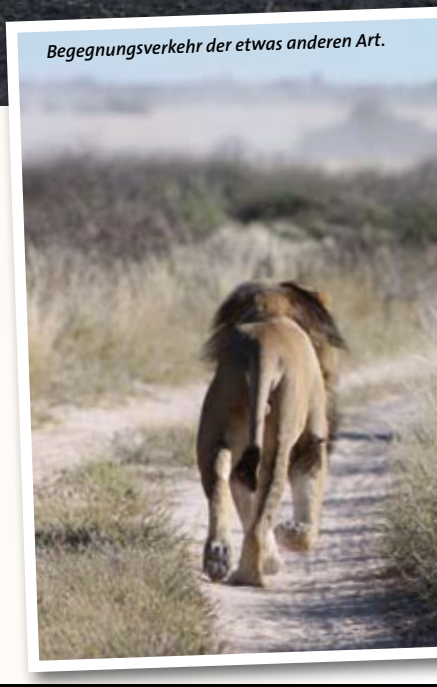
Von Klaus-P. Kessler für KM.

Gerade haben die Franzosen einen Coup gelandet – völlig gegen den Wind, gegen alle Trends. Die kleine Armada mit dem Rhomben-Logo auf dem roten Blech, gestartet vor drei Monaten und acht Tagen am Nordkap, umrundet nun nach einer Punktlandung den finalen Wendehammer eines ganzen Kontinents: Kap der Guten Hoffnung. Ende und Neubeginn!

Wenige Momente zuvor schob der stete Kapwind die dramatischen Regenwolken beiseite. Strahlende Sonne über dem südlichsten Zipfel von Afrika. Starke Inszenierung. Was muss dem Unternehmenslenker aus Lyon angesichts seiner auch hier tagtäglich aus dem fernen Europa herüberschwappenden Produktionszahlen durch den Kopf gehen? Was lässt sich nicht alles in diesen mystischen Moment hinein interpretieren ...

Strahlende Sonne über dem südlichsten Zipfel von Afrika. Starke Inszenierung.

Chmielewski war Tage zuvor zu „seiner Truppe“ gestoßen. Geschäftsreise der anderen Art: Einmannzelt (selbst aufgebaut!) statt Ho-



Begegnungsverkehr der etwas anderen Art.

Ständig wechselnde Verhältnisse: Nach staubigen Pisten ....

.... lauert eine Flußdurchfahrt.

Und manchmal geht es sogar mehrspurig weiter!

Rote Spur durch grünbraunes Land.

Handarbeit nach der Bauchlandung auf der Wüstendüne.

Starke Marke in Südafrika: Trucks von International.

Schwertransport am Rande der Namib-Wüste.

Das atemberaubende Erlebnis Wüstenquerung ...

telsuite, Schlafsack statt Bettseide, kalte Nudeln im Stehen statt 5-Gang-Menü im feinen Zwirn. Erinnerungen an die Pfadfinderjugend und an Tugenden, die angesichts der weltwirtschaftlichen Lage gefragt sind: Entdeckergeist, neue Pfade suchen und beschreiten, nach vorne denken, eingefahrene Wege verlassen.

Immer wieder haben sie in der südostfranzösischen Metropole überlegt, ob die Cape to Cape-Tour unter die Michelin-Pneus genommen wird oder unter die Räder der Krise gerät. Man hielt an der Idee fest und setzt mit dem erfolgreichen Ende knapp 30.000 Kilometer weiter starke Zeichen. Siebzehn Staaten wurden durchquert. Extreme Klimazonen von minus fünfundzwanzig (Nordkap) bis zu unglaublichen plus achtundfünfzig Grad (Äthiopien) bildeten den Rahmen für die mit SCR-Technologie und AdBlue ausgerüsteten Fahrzeuge ebenso wie Höhenunterschiede von 400 m unter dem Meeresspiegel (Jordanien) bis hinauf auf mehr als 4.000 m (Ostafrika).

Fünfundsechzig Fahrerinnen und Fahrer teilten sich in Etappen den Platz hinter den jeweils sechs Kerax- und Sherpa-Lenkrädern, ausgewählt in einem Renault-internen Auswahlverfahren. Einziger Deutscher ist Claus Witte, im „normalen“ Renault-Truck-Leben die Stimme an der Tec-Line in Brühl. Hier lenkt der bekennende Borussia Mönchengladbach-Fan einen Leicht-Lkw des Typs Sherpa fünfeinhalb Tausend Kilometer von Livingston bis ans Kap. Okawango, Kalahari, Namib-Wüste: „Das ist einfach unbeschreiblich. Das tollste sind aber die Menschen hier,“ versucht der 43-Jährige seine Eindrücke zusammenzufassen. Klar, dass die großen roten Allradler überall große Aufmerksamkeit genießen. Permanente Aufmerksamkeit fordern auch die oft knifflig zu fahrenden Pisten – samt ständig unverhofft drohendem Querverkehr auf zwei oder vier Beinen.

Klar, dass die großen roten Allradler überall große Aufmerksamkeit genießen.

Da nützen auch die sechs Beine des Euro 4-Kerax nichts mehr. Der gewaltige Dreiachser liegt platt mit dem Bauch auf dem Sand auf. Eingegra-

Trucker Piet steuert 22 Meter und 65 Tonnen.

Claus Witte signalisiert Herkunft und Leidenschaft am Sherpa-Heck.

Parken in der ultimativen Sackgasse am Kap.

... hinterläßt Spuren nicht nur im Sand!

ben in einer roten Düne der Wüste Namibias. Kollektives Ausbuddeln ist angesagt. Hier beweist sich, dass aus der bunten, internationalen Gruppe längst ein Team geworden ist. Statt Vorwürfe an den „Unglücksfahrer“ Spaß und gemeinsames Erfolgserlebnis beim Buddeln in der gewaltigen Sandkiste. Ähnlich wie beim Bergen eines Begleit-Pkw, der sich Tage zuvor in einem Schlammloch festgerammelt hatte. Zwischenfälle? Immer wieder.

Aber bis auf einen, durch einen anderen Verkehrsteilnehmer verursachten, Unfall in Tansania, bei dem die Kerax-Flotte um ein Fahrzeug

Rast unter dem weiten Himmel Südafrikas.

Spektakuläre Routen – hier entlang des Atlantiks – prägen die Cape-Tour.

Endlos lange, staubige „tricky“ Pisten.

Der Renault-Konvoi unmittelbar vor dem Ziel Kap der Guten Hoffnung.

minimiert wurde, verliefen sie komplett allesamt mehr als glimpflich. Sogar bemerkenswert glimpflich, wenn man bedenkt, dass angesichts des extrem hohen Off Road-Anteils an den 30.000 Kilometern lediglich vier Reifen ihr Leben lassen mussten, allesamt an den schweren Rallye Dakar-bewährten Kerax. Grund war hier eine falsche Druckvorgabe zu Beginn der Tour. Später gab es auch hier keine Probleme mehr. Wohl „Kampfspuren“. Verständlich zum Beispiel nach engen Slalomfahrten durch dichten Baumbestand afrikanischer Wälder oder Querung wahrer Felsenmeere mit starken Wank- und Nickbewegungen im Fahrzeugaufbau. Eindrucksvoll die möglichen Geschwindigkeiten auf losem Grund, ja sogar auf Waschbrettpisten: Die mit Donerre-Hochleistungsdämpfern bestückten Fahrwerke schlucken Schläge souverän. Tempo Hundert Off Road? Kein Problem. Die macht schon eher der Staub – abendliches Filterausblasen ist Routine.

Während die Kerax ihre Zuverlässigkeit täglich beweisen, ist ein Blick auf die sechs Sherpa spannend. Schließlich haben sie allesamt noch den Baby-Status eines Prototyps. Da sind Schwächen und Unzulänglichkeiten erlaubt. Die gibt es auch, allerdings eher bei den Anbauteilen für die zivile Nutzung, „auf die Schnelle“ entworfen und gefertigt für die Cape-Tour.

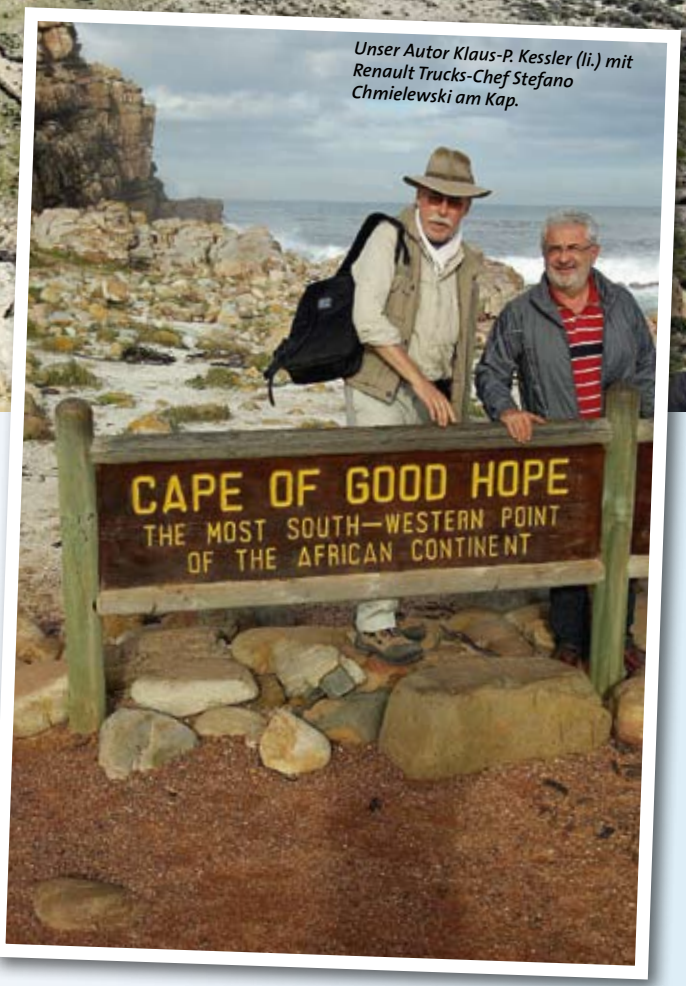
„Wir haben über den Sherpa viel gelernt“, wird RT-Chef Chmielewski am Ziel in Kapstadt später feststellen. Etwa wie die blöde kleine Kabelverbindung, die bei einer Wüstenquerung infolge starker Verschränkungen einen Masseschluss auslöste. Das eigene „Popometer“ des Autors attestiert dennoch: Test bestanden! Der Allradler mit dem Deutz-Motor aus dem mittelschweren Renault Midlum und der gut harmonierenden Allison-Automatik ist

Die Kerax 6x6 haben sich sehr gut bewährt.

Nach 30.000 Kilometern Ziel in Sicht ....

.... und eindeutig erreicht!

Ultimativer Wendepunkt: Von hier aus geht es nur Richtung Norden!



Unser Autor Klaus-P. Kessler (li.) mit Renault Trucks-Chef Stefano Chmielewski am Kap.

ein echter Off Road-Könner, der aber auch auf der Straße kraftvoll mitrollt. Ob er aber jemals als Nicht-Uniformträger zu haben sein wird, bleibt offen. Parklücken-Rangieren an der Düsseldorfer Kö würde mit dem nach rechts und hinten ein wenig unübersichtlichen, breiten Sherpa wohl auch zu den weniger spaßhaltigen Fahrzuständen gehören. Dann lieber Staub und Kilometer fressen in Afrika. Hier fühlt sich nicht nur der Sherpa wohl.

Am guten Kap-Ende strahlen alle mit dem Kerax-Gesicht um die Wette.

Renault Trucks hat mit der Cape to Cape-Tour mehr als ein starkes Zeichen gesetzt. RT-Präsident Chmielewski steht derweil zufrieden ein wenig abseits auf den letzten Felsen des Kontinents, lässt sich vom Wind am Kap den graubehaarten Kopf frei blasen. Das eröffnet ganz neue Blickwinkel. Denn das hier ist gar nicht das Ziel. Das ist der Startpunkt! *KM*

Was bleibt, ist die Erinnerung an eine Traumtour.

Die Tour im Web unter: www.renault-trucks.info/capetocape