

v-News

01/2024



VÖLKEL  DAKAR™ TEAM 2024

VÖLKELE GmbH
Morsbachtalstraße 20
42855 Remscheid

T + 49 2191 490 112
info@voelkel.com
www.voelkel.com



Folgen Sie uns auf LinkedIn.
Follow us on LinkedIn.

<https://linkedin.com/company/voelkel>

Redaktion v.i.S.d.P.: Daniel Völkel
Text: Jörg Sand
Layout / Print Management:
Müller & Schmitz GmbH - Remscheid



Folge uns / follow us
dakar.voelkel.com





„DIE WÜSTE MACHT DEMÜTIG!“ „THE DESERT MAKES YOU HUMBLE!“ RALLYE DAKAR CLASSIC 2024

Man kann lange darüber philosophieren, was Menschen antreibt, gut 8.000 Kilometer, die Jahresfahrleistung eines Zweitwagens, in zwei Wochen zu fahren. Noch dazu die Hälfte davon in unwegsamem Gelände und das mit einem 40 Jahre alten Oldtimer. Nun ja, es ist jedenfalls eine gewaltige Herausforderung. Eine Herausforderung, der sich zu stellen eine gute Portion Mut und Abenteuerlust gehört.

„Das erste Mal fährst Du die Dakar wegen der Experience, nur um anzukommen. Das zweite Mal fährst Du um zu lernen, wie man ein gutes Ergebnis einfährt. Und beim dritten Mal bist Du pleite...!“, analysiert treffend unser Mitbewerber Marko aus Mailand, der die Dakar Classic Rallye zusammen mit seiner Frau Alexia in einem Mitsubishi Pajero L040 bestreitet.

Zumindest, was die ersten zwei Teilnahmen angeht, kann ich diese Weisheit bestätigen.

You can forever ponder about what makes people drive a good 8,000 kilometres, the annual mileage of a second car, in a fortnight. And half of it on rough terrain in a 40-year-old classic car. Well, it's certainly a huge challenge. A challenge that requires a good dose of courage and a sense of adventure.

„The first time around, you're doing the Dakar for the experience, just to complete it. The second time you are there to learn how to achieve a good result. And the third time you're broke...!“, aptly analyses our competitor Marko from Milan, who is contesting the Dakar Classic Rally together with his wife Alexia in a Mitsubishi Pajero L040.

At least as far as my first two participations are concerned, I can confirm this wisdom.



VÖLKEL Dakar Team 2024
3 Mercedes-Benz 280 GE
2 Mercedes-Benz NG 2636 6x6

„YOU KNOW, WHEN YOU GO IN THIS CAR YOU HAVE A RESPONSIBILITY!“

Jacky Ickx



DER FAHRER UND AUTOR:

Jörg Sand wurde 1969 in Siegburg geboren, heute lebt er mit seiner Frau und seinen beiden Kindern in Troisdorf. Jörg Sand hat seine Ausbildung von 1990-1992 bei AMG in Affalterbach absolviert. Seit Abschluss seines Studiums der Politikwissenschaft an der Universität Köln 2000 berät er Unternehmen und Organisationen rund um Mobilität. Der Journalist ist Autor zweier Bücher zum Thema Mercedes / Puch G und Herausgeber des internationalen G-Wagen Magazins. Das Praxishandbuch zur G-Klasse ist mittlerweile selbst ein Klassiker.

THE DRIVER AND AUTHOR:

Jörg Sand was born in Siegburg in 1969 and now lives in Troisdorf with his wife and two children. Jörg Sand completed his training at AMG in Affalterbach from 1990-1992. Since completing his degree in political science at the University of Cologne in 2000, he has been advising companies and organisations on all aspects of mobility. The journalist is the author of two books on the subject of Mercedes / Puch G and editor of the international G-Wagen magazine. The practical handbook on the G-Class has itself become a classic.

Bei meiner ersten Teilnahme an der Dakar Classic 2022 ging es mir nur darum anzukommen und alles zu fahren. Über die komplizierte Zeitwertung einer Regularity Rallye haben mein Copilot Bastian und ich uns kaum Gedanken gemacht. Wir teilten uns einen hastig zusammengebauten MAN 6x6 Servicetruck mit vier anderen Teams. Der Truck fuhr alle Etappen ohne nennenswerte Probleme. Trotzdem war die Rallye Dakar Classic 2022 deutlich anspruchsvoller, als wir damals erwartet hatten. In der Zeit der frühen Jahre der Dakar Rallye (1979-1986), aus der unser 1983er „Jacky Ickx“ Mercedes 280GE stammt ist, die Dakar in Afrika tatsächlich so gut wie nur öffentliche Pisten gefahren. Offenes Gelände und Dünen kamen erst später auf den Plan der legendären Rallye. Umso überraschter waren wir, als wir neben zwei freiwilligen Dünenetappen auch so gut wie jeden Tag in härtestes Gelände gejagt wurden.

Damals hat uns Rennfahrerlegende Jacky Ickx im Camp besucht, um sein Siegerfahrzeug von 1983 zu begutachten. „You know, when you go in this car you have a responsibility!“, sagte der Dakarsieger da im Scherz zu mir. Ich lachte und erwiderte, dass ich die Erwartungshaltung kaum erfüllen könne. Trotzdem haben wir 2022 alles fahren können und das Ziel erreicht.

My first participation in the Dakar Classic 2022 was all about finishing it and managing to navigate every challenge. My co-driver Bastian and I hardly thought about the complicated timing rules of a regularity rally. We shared a hastily assembled MAN 6x6 service truck with four other teams. The truck completed all the stages without any problems worth mentioning. Nevertheless, the 2022 Dakar Classic Rally was much more challenging than we had expected at the time. In the early years of the Dakar Rally (1979-1986), from which our 1983 „Jacky Ickx“ Mercedes 280GE originated, the Dakar in Africa was actually driven almost exclusively on public roads. Open terrain and dunes only appeared later on the legendary rally's schedule. So we were all the more surprised when, in addition to two voluntary dune stages, we were chased over the toughest terrain almost every day.

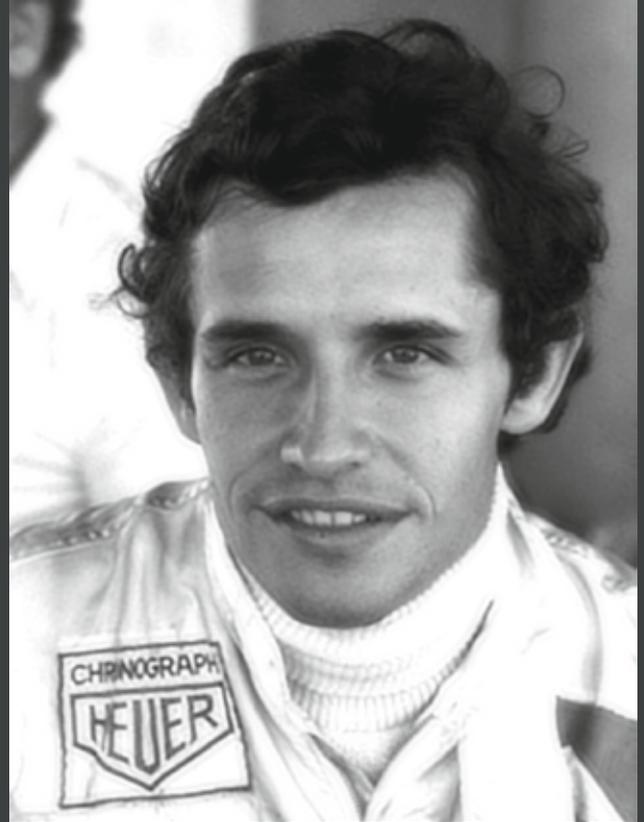
Back then, racing legend Jacky Ickx visited us at the camp to inspect his winning car from 1983. „You know, when you go in this car you have a responsibility!“ the Dakar winner said to me jokingly. I laughed and replied that I could hardly fulfil the expectations. Nevertheless, we were able to navigate everything in 2022 and reached the finish line.





RENNFAHRER RACING DRIVER

JACKY ICKX



Name: Jacky Ickx
Geburtsdatum: 1. Januar 1945
Nationalität: Belgisch

Anfänge im Motorsport:
1962-1963: Erfolge im Motorradrennen und Trials.
1965: Gewinn der belgischen Tourenwagen-Meisterschaft.
1966: Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Spa.

Formel 1:
1966-1979: Teilnahme mit verschiedenen Teams, darunter Ferrari und Lotus.
1969 und 1970: Vize-Weltmeister.

24 Stunden von Le Mans:
1969-1982: Teilnahme mit 6 Gesamtsiegen.

Rallye Dakar:
1981-1992: Aktive Teilnahme mit regelmäßigen Starts.
1983: Erzielung des Gesamtsiegs mit einem Mercedes 280 GE, was bis heute der einzige Sieg für Mercedes in diesem Wettbewerb ist.
1995 und 2000: Weitere Teilnahmen an der Rallye Dakar.

Andere bedeutende Erfolge:
Jacky Ickx hatte eine beeindruckende Karriere mit bedeutenden Erfolgen in verschiedenen Motorsportarten. Neben seinen Erfolgen in der Formel 1, bei den 24 Stunden von Le Mans und der Rallye Dakar trug er erheblich zu mehreren Weltmeisterschaften für Hersteller und Weltmeisterschaften im Sportwagenrennen bei. Er gewann 37 große Rennen im Sportwagen, darunter Erfolge für Ford (1968), Ferrari (1972) und Porsche (1976-1977, 1982-1985). Ickx gewann außerdem die Can-Am-Meisterschaft im Jahr 1979.

Nach der aktiven Karriere:
Beteiligung an Motorsport-Veranstaltungen in beratender Funktion. Anerkennung als einer der vielseitigsten und erfolgreichsten Rennfahrer in der Geschichte des Motorsports. Jacky Ickx' Erfolg in der Rallye Dakar, insbesondere sein Sieg im Jahr 1983, unterstreicht seine Fähigkeit, sich in verschiedenen Motorsportdisziplinen zu bewähren. Seine Teilnahme und sein Erfolg in diesem extrem anspruchsvollen Langstreckenrennen sind ein wesentlicher Bestandteil seiner renommierten Karriere im Motorsport.

Name: Jacky Ickx
Date of birth: 1 January 1945
Nationality: Belgian

Beginnings in motorsport:
1962-1963: Successes in motorbike racing and trials.
1965: Wins the Belgian Touring Car Championship.
1966: Victory in the Spa 24-hour race.

Formula 1:
1966-1979: Participation with various teams, including Ferrari and Lotus.
1969 and 1970: runner-up in the world championship.

24 Hours of Le Mans:
1969-1982: Participation with 6 overall victories.

Dakar Rally
1981-1992: Active participation with regular starts.
1983: Achieved overall victory with a Mercedes 280 GE, which remains the only victory for Mercedes in this competition to this day.
1995 and 2000: Further participations in the Dakar Rally.

Other significant successes:
Jacky Ickx had an impressive career with significant successes in various types of motorsport. In addition to his successes in Formula 1, the 24 Hours of Le Mans and the Dakar Rally, he contributed significantly to several world championships for manufacturers and world championships in sports car racing. He won 37 major sports car races, including victories for Ford (1968), Ferrari (1972) and Porsche (1976-1977, 1982-1985). Ickx also won the Can-Am championship in 1979.

After his active career:
Participation in motorsport events in an advisory capacity. Recognised as one of the most versatile and successful racing drivers in the history of motorsport. Jacky Ickx's success in the Dakar Rally, in particular his victory in 1983, emphasises his ability to prove himself in various motorsport disciplines. His participation and success in this extremely demanding endurance race is an integral part of his renowned career in motorsport.

ZWEITER ANLAUF 2024! SECOND ATTEMPT IN 2024!



Gewinde-Reparatur-
Sortimente
Gewindeeinsätze -
Typ Standard 1,5 D
Thread Repair Workshop Kits
Wire Thread Inserts 1,5 D

vc-2022-04081.vaelkel.com



Diesmal waren wir besser präpariert unterwegs, im neuen VÖLKEL Dakar Team. Zwei Mercedes-Benz Service Trucks mit unseren Mechanikern Daniel, Thomas und Fabian, sowie Teamchef Bastian, „Socialmediafee“ Lina und „Materialwart“ Georg. Für drei Mercedes G Rallyefahrzeuge mit Panos und Martin, Max und Laurence sowie Patrick und mir. Mein neuer Copilot Patrick ist ein Ass im Regularity fahren, er hat schon die Rallye Monte Carlo Classic bestritten. Es sollte also spannend werden, wie wir uns schlagen würden. Das Fahrzeug von Panos wurde leider unfertig nach Saudi-Arabien verschifft. Die Werkstatt, die das Auto gebaut hatte, war schlicht nicht bis zum Verschiffungstermin fertig geworden. Da der Wagen schlecht lief, hatte Daniel im Flieger eine überholte Bosch K-Jet Einspritzanlage mitgebracht, die vor dem Start am Fahrzeug getauscht wurde. Zu unserem Entsetzen passten die Anschlüsse der Benzinleitungen vom Fahrzeug nicht auf den Mengenteiler der neuen Einspritzanlage. Daniel hat die unterschiedliche Größe der Gewinde mit der Verwendung von V-COILs als Adapter ausgeglichen. Ohne die V-COILs von VÖLKEL hätte das Auto nicht an der Rallye teilnehmen können.

This time we started out better prepared with the new VÖLKEL Dakar Team. Two Mercedes-Benz service trucks with our mechanics Daniel, Thomas, and Fabian, as well as team boss Bastian, „social media fairy“ Lina and „supply warden“ Georg. For three Mercedes G rally cars with Panos and Martin, Max and Laurence as well as Patrick and myself. My new co-driver Patrick is an ace in regularity driving, he has already contested in the Monte Carlo Classic Rally. So it was going to be exciting to see how we would fare. Unfortunately, Panos' car was shipped to Saudi Arabia unfinished. The workshop that had built the car had simply not finished by the shipping date. As the car was running badly, Daniel had brought a reconditioned Bosch K-Jet injection system with him on the plane, which was to replace the one in the car before the start. To our horror, the connections of the petrol lines from the vehicle did not fit the flow divider of the new injection system. Daniel compensated for the different size of the threads by using V-COILs as adapters. Without the V-COILs from VÖLKEL, the car would not have been able to take part in the rally.

Somit standen am 05. Januar alle drei Geländewagen und die beiden Trucks am Start zum nur 115 Kilometer kurzen Prolog bei Al-'Ula.

Die 25 Kilometer Sonderprüfung des Prologs hatten es wahrlich in sich. Tiefe Sandpisten und felsige Steilstrecken zeigten bereits, dass viele der 83 genannten Fahrzeuge überfordert waren.

Patrick und ich kamen gut zurecht, wenn man davon absieht, dass wir eine 30 Kilometerzone zu schnell einfuhren und dafür 100 Strafsekunden kassierten. Das Ergebnis war der 35. Platz, nicht sensationell, aber in der vorderen Hälfte und damit für uns absolut OK für den ersten kurzen Tag.

So on January 5th, all three off-road vehicles and the two trucks lined up at the start of the prologue near Al-'Ula, which was only 115 kilometres long.

The 25-kilometre special stage of the prologue was really tough. Deep sandy tracks and steep rocky sections showed that many of the 83 vehicles were overwhelmed.

Patrick and I coped well, apart from the fact that we entered a 30-kilometre zone too fast and received 100 penalty seconds for this. The result was 35th place, not sensational, but in the top half and therefore absolutely OK for us for the first short day.

START 05.01.2024



1. ETAPPE

Die Etappe von Al-'Ula nach Al-Henakiyah zeigte mit 607 Kilometern Länge und 280 Kilometern Sonderprüfung in anspruchsvollem Gelände, was uns die nächsten 12 Tage noch bevorstehen sollte. Hinter dem Lenkrad von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Tagsüber angenehme 25°C, nachts frostige 5°C. Die teils sehr schnellen Teilstücke der Strecke forderten mehrere Opfer. Vier kapitale Überschläge beendeten bereits auf dieser ersten Etappe die Rallye für die betroffenen Teams. Patrick und ich kamen zum Glück gut durch, unser Mercedes 280GE lief problemlos. Abends wurden wir mit der Nachricht überrascht, dass wir gesamt als Neunte ins Ziel kamen und in der Gesamtwertung nun auf dem neunten Platz lagen. Das war absolut sensationell.

The stage from Al-'Ula to Al-Henakiyah, 607 kilometres long with 280 kilometres of special stage in challenging terrain, showed what was in store for us over the next 12 days. Behind the wheel from sunrise to sunset. A pleasant 25°C during the day and a frosty 5°C at night. The sometimes very fast sections of the route claimed several victims. Four major rollovers ended the rally for the teams affected on this first stage. Fortunately, Patrick and I managed to get through well and our Mercedes 280GE was running without any problems. In the evening, we were surprised with the news that we had finished ninth and were now also in ninth place in the overall standings. That was absolutely sensational.



2. ETAPPE

Die zweite, ebenfalls 607 Kilometer lange Etappe von Al-Henakiyah nach Al Duwadimi wartete mit der ersten Dünenüberquerung auf.

11 Kilometer der 321 Kilometer Sonderprüfung gingen über mächtige Dünen. Hier profitierten wir von der guten Vorbereitung unseres Mercedes G. Die perfekte Abstimmung vom 220 PS Sechszylinder AMG-Motor, 5-Ganggetriebe und Achsübersetzung ermöglichte es mir, das Fahrzeug ständig bei der für die maximale Motorleistung notwendigen Drehzahl von 4.500-6.850 Umdrehungen zu halten, indem ich nur zwischen dem zweiten und dritten Gang wechselte. Das Getriebe hat die zwei Gänge in einer Schaltebene für schnellen Wechsel der beiden Gänge. So bezwangen wir die 11 Dünenkilometer mit noch 1,8 Bar Luftdruck auf den Reifen in 15 Minuten. Danach war klar, dass wir vor den Dünenetappen keine Angst haben mussten. Anders als noch 2022 durften die Dünen nicht ohne Konsequenz umfahren werden. Die Umfahrung, der sogenannte „Chickenway“, kostete ordentlich Strafzeit, nur Fahrzeuge ohne Allradantrieb durften den „Chickenway“ straffrei nutzen.

Leider waren wir in einer 30 Kilometerzone erneut etwas unaufmerksam, wir waren diesmal nicht zu schnell, aber auf einer Parallelpiste zu weit weg von der Messstelle auf der Hauptpiste. Machte 300 Strafsekunden. Was uns im Tagesergebnis auf Platz 23 und im Gesamtergebnis auf Platz 13 zurückwarf.

The second stage from Al-Henakiyah to Al Duwadimi, also 607 kilometres long, featured the first dune crossing.

11 kilometres of the 321-kilometre special stage lead over mighty dunes. Here we benefited from the good preparation of our Mercedes G. The perfect set-up of the 220 hp six-cylinder AMG engine, 5-speed gearbox and axle ratio enabled me to keep the vehicle constantly between 4,500 and 6,850 rpm by only changing between second and third gear. This is the engine speed required for maximum engine power. The gearbox has the two gears in one shift plane for quick changes between the two gears. We conquered the 11 kilometres of dunes in 15 minutes with 1.8 bar of air pressure left in the tyres. After that, it was clear that we didn't have to be afraid of the dune stages. Unlike in 2022, the dunes could not be bypassed without consequence. The bypass, the so-called „chickenway“, cost a lot of penalty time and only vehicles without four-wheel drive were allowed to use the „chickenway“ without penalty.

Unfortunately, we were again a little inattentive in a 30-kilometre zone, this time we were not too fast, but on a parallel track too far away from the measuring point on the main track. That meant 300 penalty seconds. This dropped us to 23rd place in the daily rankings and 13th place overall.

3. ETAPPE



Bereits die dritte, 495 Kilometer lange Etappe von Al Duwadimi nach Al Salamiyah war die erste Marathonetappe. Marathonetappe bedeutet Biwak ohne Servicefahrzeuge. Also anders als in einem „normalen“ Dakar Rallye Camp mit 3.000 Menschen und etlichen Servicetrucks, die auf der Straße zum Camp fahren, sind dort ausschließlich Fahrzeuge und Menschen erlaubt, die das Rennen in Wertung bestreiten.

Wir waren mittlerweile ein eingespieltes Team, das Auto lief wie ein Schweizer Uhrwerk. So bewältigten wir die 286 Kilometer WP problemlos. Dafür wurden wir mit dem sechsten Platz der Tageswertung belohnt, der uns wieder auf Platz neun der Gesamtwertung vorschob. Leider hatte unser Teamkollege Max seinen G in einer Kurve auf die Seite gelegt, so dass er die Prüfung abbrechen musste, um das Fahrzeug zu reparieren. Die Schäden waren zum Glück gering und Max und Laurence sind unverletzt geblieben.

The third stage, 495 kilometres from Al Duwadimi to Al Salamiyah, was the first marathon stage. Marathon stage means bivouac without service vehicles. So unlike a „normal“ Dakar Rallye camp with 3,000 people and several service trucks travelling to the camp on the road, only vehicles and people who are competing in the race are allowed there.

By now we were a well-attuned team and the car ran like Swiss clockwork. We completed the 286-kilometre special stage without any problems. We were rewarded with sixth place in the daily classification, which pushed us back up to ninth place in the overall standings.

Unfortunately, our team-mate Max had put his G on its side in a bend, so he had to abort the stage to repair the vehicle. Fortunately, the damage was only minor and Max and Laurencé remained uninjured.





4. ETAPPE



Das Dakar Classic Regelwerk hat drei Fahrzeugklassen nach Alter:

- A bis Baujahr 1985
- B 1986-1992
- C 1993-1999

und vier Klassen nach Geschwindigkeit (H1-H4)

The Dakar Classic regulations have three vehicle classes according to age:

- A up to build year 1985
- B 1986-1992
- C 1993-1999

and four classes according to speed (H1-H4)

Etappe vier - 598 Kilometer von Al Salamiyah nach Al-Hofuf. Die 207 Kilometer WP inkludierte eine 14 Kilometer lange Dünenquerung. Erneut zeigte sich, dass unser Auto in den Dünen klasse performt. Kamele auf den Dünen, Helikopter über uns - das war ein Dakar Klischee und ein absolutes Gänsehautmoment für uns. Wir beendeten die Etappe als Zehnter, blieben damit Neunter in der Gesamtwertung.

Nach einem Drittel der Rallye schaut man sich auch die Konkurrenz an. Wir waren in der Kategorie A Erster, in der H1 Dritter und gesamt Neunter. Das war in allen Klassen mehr, als wir uns zu träumen gewagt hätten. Aber das über weitere acht Tage dieser menschen- und materialschindenden Marter zu halten, würde sehr schwierig werden, das war uns klar.

Stage four - 598 kilometres from Al Salamiyah to Al-Hofuf. The 207-kilometre special stage included a 14-kilometre dune crossing. Once again it became apparent that our car performed perfectly in the dunes. Camels on the dunes, helicopters above us - it was a Dakar cliché and an absolute goosebump moment for us. We finished the stage in tenth place and thus remained ninth in the overall standings.



After a third of the rally, you also begin to look at the competition: We were first in category A, third in H1 and ninth overall. That was more than we would have dared to dream of in all classes. But it was clear to us that it would be very difficult to keep this up over another eight days of this torture for man and material.

5. ETAPPE

Etappe fünf, eine 678 Kilometer lange weitere Marathonetappe von Al Hofuf nach Shubaytah, hatte 317 extrem schwere Sonderprüfungskilometer. Hier hat der Veranstalter die letzten Träume derjenigen beerdigt, die geglaubt haben, mit einem Auto ohne Allradantrieb die Rallye komplett fahren zu können. Bis zu diesem Tag war ein wacker kämpfender Tscheche in einem top vorbereiteten Skoda mit Heckantrieb in die Top drei gefahren.

Der Skoda stand bereits nach 15 Kilometern an einer endlos langen Steilauffahrt mit Tiefsand, ohne jede Chance, dort ohne Fremdhilfe rauf zu kommen. Wir kämpften uns durch, aber die Etappe war auch hart zu unserem Auto. Nach einem Feindkontakt mit einem Felsen in einem Wadi mussten wir ein Rad wechseln. Der Reifen und die Felge waren zerstört. Wir erreichten das Ziel gegen 15.00 Uhr und das Camp um 17.00 Uhr. Damit waren wir Tagesneunter und stiegen gesamt auf Platz acht auf.

Max und Laurence kämpften im zweiten G anfangs mit Problemen am Getriebeschaltgestänge, beendeten die Etappe um 17.00 Uhr und erreichten das Camp gegen 19.00 Uhr.

Das dritte Fahrzeug mit Panos und Martin kämpfte sich durch die sehr schwere Etappe mit vielen kleinen Dünenfeldern und endlosen Wadidurchfahrten bis 0.30 Uhr und sie kamen morgens um halb drei ins Camp. Da ihre Startzeit um halb fünf gewesen wäre, setzten sie den Folgetag aus. Für Trucks war diese Etappe fast unfahrbar, ebenso für 4x2 Autos.

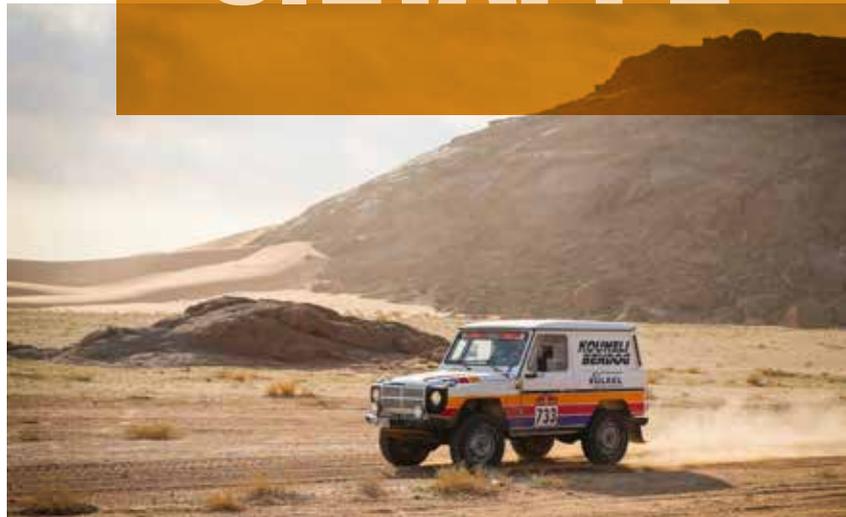
Stage five, another 678-kilometre marathon stage from Al Hofuf to Shubaytah, featured an extremely difficult special stage that was 317 kilometres long. Here the organizers buried the last dreams of those who believed they could complete the rally in a car without four-wheel drive.

Up until this day, a bravely fighting Czech in a perfectly prepared Skoda with rear-wheel drive had finished in the top three.

After just 15 kilometres, the Skoda came to a standstill on an endlessly long steep ascent with deep sand and no chance of getting up there without outside help. We fought our way through, but the stage was also tough on our car. After contact with a rock in a wadi, we had to change a wheel. The tyre and the rim were destroyed. We reached the finish at around 3.00 pm and the camp at 5.00 pm. That put us in ninth place for the day and moved us up to eighth place overall.

Max and Laurence in the second G initially struggled with problems with the gear shift linkage, finished the stage at 5.00 pm and reached camp at around 7.00 pm.

In the third vehicle, Panos and Martin fought their way through this very difficult stage with many small dune fields and endless wadi passages until 0.30 am the next day and they arrived at camp at half past two in the morning. As their start time would have been at half past four, they took a break the next day. This stage was almost unmanageable for trucks and absolutely unmanageable for 4x2 cars.





6.

ETAPPE

Etappe sechs A (2. Teil der Marathonetappe), 493 Kilometer von Shubaytah nach Haradah, führte die Dakar Classic Rallye tatsächlich in die Vergangenheit zurück.

Am Abend gab es kein Camp, dafür aber Militärrationen zum selber kochen und ein Lagerfeuer. Kein Biwak, keine Duschen und keine Toiletten.

Die Fahrerbesprechung am Vorabend war nach der apokalyptischen Voretappe so gut besucht wie nie zuvor. Die Leute hörten diesmal genau hin und interpretierten, was auf sie zukommen würde. Als bestätigt wurde, dass die 321 Kilometer Sonderprüfung ähnlich der Vortagesetappe sein würde, war für viele klar, dass sie nicht fahren werden. Nur vier Trucks und gut 40 Autos wagten sich auf die zweiteilige 48 Stunden Megamarathonetappe. Auf der 621 Kilometer langen Etappe 6 B von Haradh nach Riyadh versuchten viele Teilnehmer, die 265 Kilometer lange WP einfach vorsichtig schadenfrei zu überstehen.

Wir belegten am Ende den 8. Platz der Tageswertung, was uns Platz 6 gesamt bescherte. Wir profitierten davon, dass zwei der vor uns platzierten Fahrzeuge Probleme hatten: der tschechische Skoda mit dem Motor und Markos Mitsubishi mit der Vorderachse.

Stage six A (second part of the marathon stage), 493 kilometres from Shubaytah to Haradah, actually took the Dakar Classic Rally back in time. There was no camp in the evening, but there were military rations to cook for yourself and a campfire. No bivouac, no showers and no toilets.

The riders' briefing the evening before was better attended than ever before after the apocalyptic previous stage. This time, people listened carefully and interpreted what was to come. When it was confirmed that the 321-kilometre special stage would be similar to the previous day's stage, it was clear to many that they would not be driving. Only four trucks and a good 40 cars ventured onto the two-part 48-hour mega-marathon stage. On the 621-kilometre stage six B from Haradh to Riyadh, many participants simply tried to get through the 265-kilometre stage carefully and without damage. We ended up in eighth place in the daily classification, which gave us sixth place overall. We benefited from the fact that two of the vehicles ranked ahead of us had problems: the Czech Skoda with the engine and Marko's Mitsubishi with the front axle.

RUHETAG

Am Ruhetag in Riyadh waren wir also Sechste im Gesamtranking und Zweite in der H1 Klasse. Uns war klar, dass wir diesen Platz kaum halten konnten, da der Vorsprung sehr gering war. Die Fehler der ersten Woche mit zweimal Strafen in 30 Kilometerzonen und einmal Verfahren summierten sich auf 600 Strafsekunden. Die erste Woche war anstrengend, wir wurden jetzt schneller müde. Müdigkeit killt die unbedingt notwendige Konzentration, um fehlerfrei fahren zu können. Die zweite Woche würde noch anstrengender werden.

Unser Teamleiter Bastian, der im Camp-Truck mitfuhr, wurde in Riyadh krank und musste zurück nach Deutschland fliegen. Mit einem Teammitglied weniger auszukommen, war eine zusätzliche Herausforderung für das Team. Andere Teilnehmer hatten andere Probleme, einem war scheinbar langweilig. Er klaute in Riyadh ein Verkehrsschild und er wurde für diesen barbarischen Akt mit sofortiger Disqualifikation bestraft.

So, on the rest day in Riyadh we were sixth overall and second in the H1 class. We realised that we would hardly be able to maintain this position as the lead was very small. The mistakes of the first week with two penalties in 30-kilometre zones and the one from wrong-route-driving added up to 600 penalty seconds. The first week was exhausting, we now got tired more quickly. Tiredness kills the concentration that is absolutely necessary to be able to drive without making mistakes. The second week would be even more exhausting. Our team leader Bastian, who was travelling in the camp truck, fell ill in Riyadh and had to fly back to Germany. Managing with one less team member was an additional challenge for the team.

Other participants had other problems, one was apparently bored. He stole a traffic sign in Riyadh and was penalised for this barbaric act with immediate disqualification.



7. ETAPPE



Ein ärgerlicher, leichter Navigationsfehler auf der siebten 667 Kilometer langen Etappe von Riyadh nach Al Duwadimi kostete uns auf der 251 Kilometer langen WP 175 Strafsekunden. Damit wurden wir 21. an dem Tag, blieben aber Sechster gesamt, weil viele Fahrzeuge mittlerweile den Belastungen nicht mehr standhielten!



An annoying, slight navigation error on the seventh 667-kilometre stage from Riyadh to Al Duwadimi cost us 175 penalty seconds on the 251-kilometre special stage. This put us 21st in the day rankings, but we remained sixth overall because many vehicles were no longer able to withstand the strain!





8. + 9. ETAPPE

Wer gedacht hat, „das Schlimmste liegt hinter uns“, lag falsch. Die mit 714 Kilometern längste Etappe acht von Al Duwadimi nach Hail mit 453 Kilometern in Wertung, darunter zwei Dünenüberquerungen, sollte den Teilnehmern nochmal alles abverlangen. Wir kamen in den Dünen gut zurecht, mussten zwar einmal etwas Luft auf 1,5 Bar ablassen, aber das hielt uns nicht auf. Leider ließ meine Konzentration auf einer ewig langen Geraden in der Steppe etwas nach.

Als wir diese links verließen und eine Düneneinwehung querten, fuhr ich zu leichtfertig in den nur zwei Meter niedrigen Sandhaufen. Wir mussten das Auto ausgraben, was uns etwas Zeit gekostet hat. Am Ende wurden wir Tagessechzehnter und fielen auf Platz acht gesamt zurück. Etappe neun mit 604 Kilometern von Hail nach Al Ula wartete mit 297 Kilometern WP auf. Sandige Pisten, Chotts, eine Dünenquerung und endlose Felsenpisten waren eine harte Prüfung für die Reifen.

Leider hat einer unserer Reifen einen schleichenden Plattfuß bekommen. Wir mussten in der Etappe wechseln. Das warf uns in der Tageswertung auf Platz 33 zurück. Da andere schlimmere Probleme hatten, behielten wir aber den Gesamtrang acht.

Anyone who thought that "the worst was behind us" was wrong. Stage eight from Al Duwadimi to Hail, with 714 kilometres the longest stage of the rally featuring 453 kilometres in the timed section, including two dune crossings, was to demand everything from the participants once again. We coped well in the dunes, although we had to deflate to 1.5 bar once, but that didn't stop us. Unfortunately, my concentration waned a little on a long straightaway in the steppe.

When we left the straightaway on the left and crossed a dune drift, I drove too carelessly into a pile of sand, which was only two metres deep. We had to dig out the car, which cost us some time. In the end, we finished sixteenth for the day and dropped back to eighth overall. Stage nine with 604 kilometres from Hail to Al-Ula had 297 kilometres of special stages in store. Sandy tracks, chotts, a dune crossing, and endless rocky tracks were a tough test for the tyres.

Unfortunately, one of our tyres got a slow puncture and we had to change tyres during the stage. That dropped us back to 33rd place in the daily standings. However, as others had worse problems, we retained eighth place overall.



10.

ETAPPE

Die zehnte 531 Kilometer lange Rundetappe um Al-'Ula hatte 270 Kilometer Sonderprüfung. Nach 230 Kilometern brach an unserem Auto vorn die obere linke Halterung des Stoßdämpfers ab. Ein kapitaler Schaden und ein Riesenproblem. Patrick war schon drauf und dran, den Veranstalter um Hilfe zu bitten, damit wäre die Tagesetappe für uns als nicht gefahren gewertet worden und wir würden in der Wertung im Nirwana verschwinden. Wir haben dann den Stoßdämpfer mit Spanngurten fixiert und die abgerissene Halterung mit Kabelbindern. Die restlichen 40 Kilometer der WP sind wir so mit nur einem Stoßdämpfer an der Vorderachse gefahren. Etwas resigniert kamen wir ins Ziel um festzustellen, dass wir Tagessiebzehnte waren und in der Gesamtwertung immer noch Achte! Wir hatten aber ein Problem, so konnten wir am nächsten Tag nicht an den Start gehen. Nachts wurde die Stoßdämpferaufnahme von Thomas und Daniel in einer „Feldreparatur“ geschweißt und ein neuer Stoßdämpfer eingebaut.

The tenth 531-kilometre stage around Al-'Ula had 270 kilometres of special stage. After 230 kilometres, the upper left bracket of the shock absorber broke off the front of our car: major damage and a huge problem. Patrick was already about to ask the organizer for help, which would have meant that the day's stage would have been rated as not driven for us and we would disappear into nirvana in the rankings. We then fixed the shock absorber with lashing straps and the broken bracket with cable ties. We thus drove the remaining 40 kilometres of the stage with only one shock absorber on the front axle. We crossed the finish line in a slightly gloomy mood only to find out that we were seventeenth in the day rankings and still eighth in the overall standings! But we had a problem: With the car in this condition we wouldn't be able to drive the next day. In an "in-the field-repair-attempt", Thomas and Daniel welded the shock absorber mount during the night and fitted a new shock absorber.



VÖLKEL

THREADING SOLUTIONS ■ ■ ■



Art.-No. 20104 M14 x 1,25

Art.-No. 20158 M14 x 1,5

Art.-No. 20140 M12 x 1,25

Art.-No. 20140 M12 x 1,5

Art.-No. 67737 M14 x 1,25

Art.-No. 67738 M14 x 1,5

Art.-No. 67728 M12 x 1,25

Art.-No. 67728 M12 x 1,5

SW 8 x 10mm

SCHNELLE UND SICHERE REPARATUR FAST AND SAFE REPAIR

Die „Fast Assistance“ Mercedes 2636 6x6 Service-LKW's des VÖLKEL Dakar Teams werden natürlich auch mit VÖLKEL und V-COIL Produkten für die schnelle und sichere Reparatur beschädigter oder defekter Gewinde bestückt. Damit haben die Servicetechniker immer das passende Werkzeug zur Hand, um die drei G-Klassen im Renneinsatz sicher und schnell einsatzbereit zu halten.

The „Fast Assistance“ Mercedes 2636 6x6 service trucks of the VÖLKEL Dakar team are of course also equipped with VÖLKEL and V-COIL products for the fast and safe repair of damaged or defective threads, so that the service technicians always have the right tools to hand to keep the three G-Classes safe and quickly ready for use in racing.



V-COIL GEWINDE-REPARATUR-SORTIMENT ART.-NR. 04081

IN PRAKTISCHER KUNSTSTOFFBOX ZUR
SAUBEREN UND SICHEREN AUFBEWAHRUNG

Einfach anzuwendendes Gewinde-Reparatursystem zum Reparieren von beschädigten Gewinden, sowie zur Gewindeverstärkung. Die Gewindereparatur ist die beste Alternative zu einem Austausch kompletter Bauteile wegen nicht brauchbarer Gewinde. Teile mit zerschlagenen, überdrehten und damit defekten Gewinden erhalten somit eine zweite Chance. Ideal zur Ausschuss-Rückgewinnung. Aber auch zur Gewindeverstärkung von Gewinden ist V-COIL bestens geeignet. So werden durch die Verwendung von Gewindeeinsätzen, die in Metallen mit geringer Scherfestigkeit wie z.B. Grauguss oder Aluminium verbaut sind, im Gewinde höhere Festigkeiten erreicht.

Die Gewindereparatur erfolgt in 4 Schritten:

- Aufbohren des beschädigten Gewindes
- Schneiden des Aufnahmegewindes für den Gewindeeinsatz
- Eindrehen des V-COIL Gewindeeinsatzes, mit einem V-COIL Montagewerkzeug
- Entfernen des Mitnehmerzapfens aus dem Gewindeeinsatz (dieser wird nur für die Montage für den Gewindeeinsatz benötigt und kann anschließend entfernt werden)



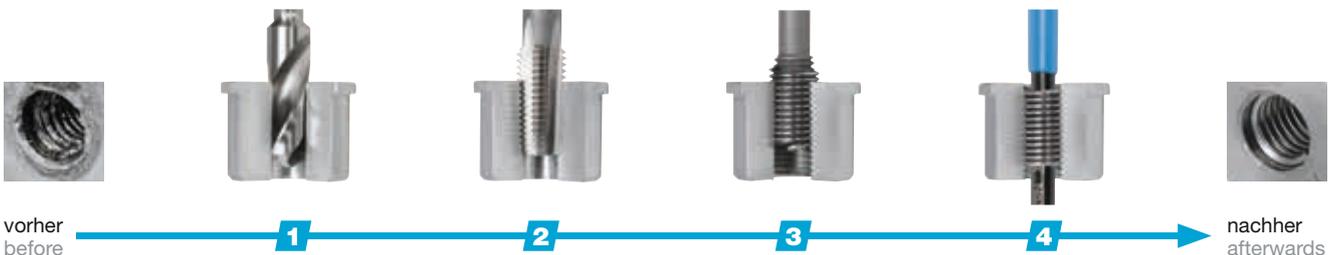
V-COIL THREAD REPAIR KIT ART.-NO. 04081

IN PRACTICAL PLASTIC BOX FOR CLEAN AND SAFE STORAGE

Easy-to-use thread repair system for repairing damaged threads and for thread reinforcement. Thread repair is the best alternative to replacing entire components due to unusable threads. Parts with worn, overtightened and therefore defective threads are thus given a second chance. Ideal for scrap recovery. However, V-COIL is also ideal for reinforcing threads. By using thread inserts that are installed in metals with low shear strength, such as grey cast iron or aluminium, higher strengths are achieved in the thread.

The thread repair is carried out in 4 steps:

- Drilling out the damaged thread
- Cutting the receiving thread for the thread insert
- Screw in the V-COIL thread insert by using a V-COIL installation tool
- Removing the tang from the thread insert (this is only required for mounting the thread insert and can then be removed)





SCHNELLE
UND SICHERE
REPARATUR
FAST AND
SAFE REPAIR

VÖLKEL HEXTAP RAD-SATZ

ART.-NR. 48647

IN ROBUSTER METALLKASSETTE
ZUR SAUBEREN UND SICHEREN AUFBEWAHRUNG

Zum Nachschneiden und Reinigen von beschädigten Innen- und Außen-
gewinden von Radbolzen und Radmuttern an PKW und Anhängern.

Einfache Bedienung mit Maulschlüssel, Ratsche oder Innensechskant-
schlüssel. Die wesentlichen Werkzeuge und Adapter in einer praktischen
Metallkassette. Inhaltsübersicht im Deckel zur einfachen Nachbestü-
ckung. VÖLKEL Sechskant-Schneidmutter aus HSS Stahl in hochwertig
hergestellter Ausführung. Nach deutschem Industriestandard aus HSS-
Qualitätsstahl (DMO5, M2) gefertigt. VÖLKEL HexTap DS, doppelseitiger
Gewindebohrer, Multi-Drive. Hochwertige Ausführungen geschliffen und
hinterschliffen. Nach deutschem Industriestandard aus HSS-Qualitäts-
stahl (DMO5, M2) auf modernen CNC-Maschinen gefertigt.

Vorteile:

- Führungszapfen für fluchtgenauen Ansatz
- Vor- und Fertigschneider in einem Werkzeug
- Anwendung an schwer zugänglichen Stellen
- Zur Erstellung neuer Gewinde
- Zum Nachschneiden und Reparieren beschädigter Gewinde

Die Gewinde von Radbolzen sowie die dazugehörigen Muttergewinde
sind ganzjährig starken witterungsbedingten Einflüssen ausgesetzt.
Um eine einwandfreie Funktion über einen langen Zeitraum
aufrechtzuerhalten, empfiehlt es sich, die Gewinde bei leichten
Beschädigungen oder beginnenden Korrosionen nachzuschneiden.

VÖLKEL HEXTAP SET FOR WHEEL STUDS AND WHEEL NUTS

ART.-NO. 48647

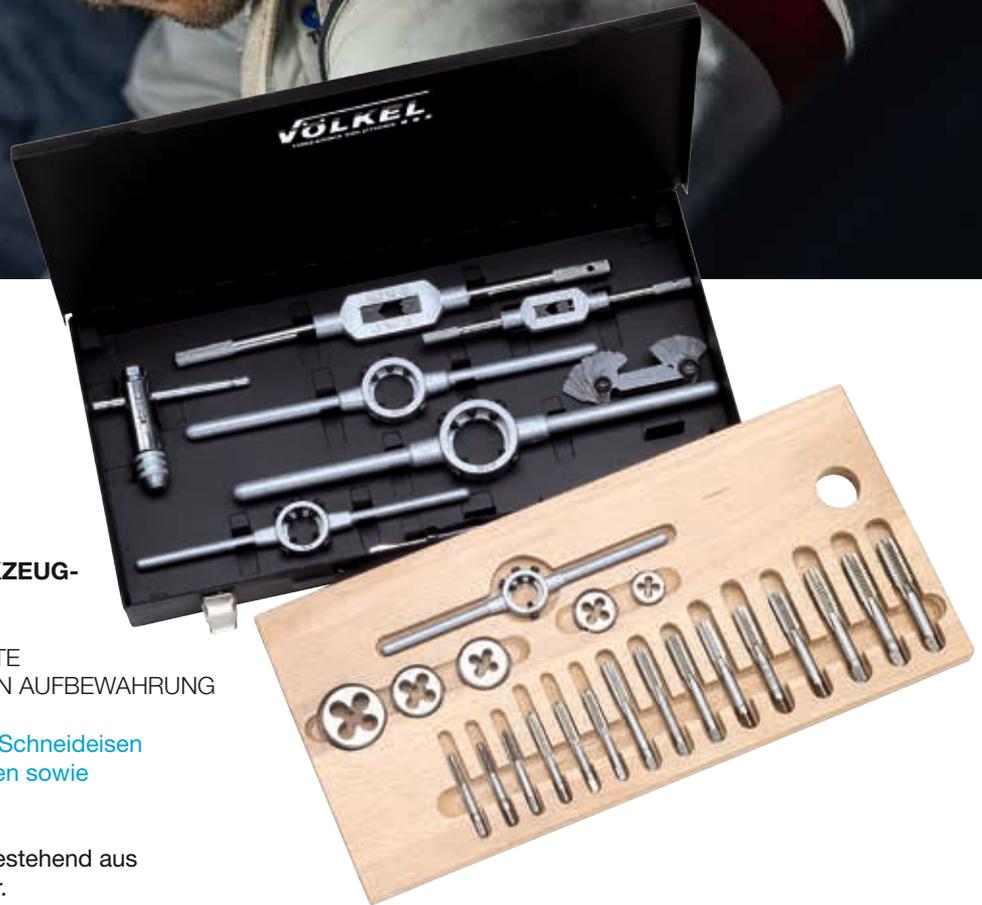
IN ROBUST METAL CASE
FOR CLEAN AND SAFE STORAGE

For recutting and cleaning damaged internal
and external threads on wheel studs and
wheel nuts on cars and trailers. Easy to use
with open-end spanner, ratchet or allen key.
The essential tools and adapters in a
practical metal case. Contents overview in
the lid for easy restocking. VÖLKEL hexagon
die nuts made of HSS steel in a high-quality
finish. Manufactured from HSS quality steel
(DMO5, M2) in accordance with German
industrial standards. VÖLKEL HexTap
DS, double-ended tap, Multi-Drive. High-
quality version, ground and relief-ground.
Manufactured to German industry standard
from HSS quality steel (DMO5, M2) on
modern CNC machines.

Advantages:

- Pilot for exact alignment
- Rougher and Finisher combined in one tool
- Application in hard-to-reach places
- For creating new threads
- For cleaning and repairing damaged threads

The threads of wheel studs and the
associated nut threads are exposed to strong
weather-related influences all year round.
In order to maintain perfect function over a
long period of time, it is advisable to recut
the threads in the event of slight damage or
incipient corrosion.



VÖLKEl HSS GEWINDEWERKZEUG-SATZ M3-24

ART.-NR. 48006

IN ROBUSTER METALLKASSETTE ZUR SAUBEREN UND SICHEREN AUFBEWAHRUNG

Handgewindebohrer und runde Schneideisen M3 – M24, verstellbare Windeisen sowie passende Schneideisenhalter.

VÖLKEl Handgewindebohrer bestehend aus Vor-, Mittel- und Fertigschneider. Für den allgemeinen Einsatz von Hand in gut zerspanbaren Werkstoffen bis 900 N/mm², unlegierten und niedriglegierten Stählen. Hochwertige Ausführungen geschliffen und hinter-schliffen. Nach deutschem Industriestandard aus HSS-Qualitätsstahl (DMO5, M2) auf modernen CNC-Maschinen gefertigt.

Zum perfekten, sauberen und maßhaltigen Gewinde in 3 Schritten:



VÖLKEl runde Schneideisen aus HSS Stahl in hochwertig hergestellter Ausführung. Nach deutschem Industriestandard aus HSS-Qualitätsstahl (DMO5, M2) gefertigt. Empfohlen für den allgemeinen Einsatz von Hand, für die Bearbeitung von gut zerspanbaren Werkstoffen bis zu einer Zugfestigkeit von 800 N/mm², sowie unlegierten und niedriglegierten Stählen.

VÖLKEl HSS TAP & DIE SET M3-24

ART.-NO. 48006

IN ROBUST METAL CASE FOR CLEAN AND SAFE STORAGE

Hand taps and round dies M3 - M24, adjustable tap wrenches and matching die holders.

VÖLKEl hand tap sets consisting of rougher, intermediate and finisher taps. For general use by hand in easily machinable materials up to 900 N/mm², unalloyed and low-alloy steels. High-quality ground and relief-ground version. Manufactured to German industrial standards from HSS quality steel (DMO5, M2) on modern CNC machines.

For perfect, clean and dimensionally accurate threads in 3 steps:



VÖLKEl round dies made from HSS steel in a high-quality finish. Manufactured from HSS quality steel (DMO5, M2) in accordance with German industrial standards. Recommended for general use by hand, for machining easily machinable materials up to a tensile strength of 800 N/mm², as well as unalloyed and low-alloy steels.

VÖLKEL HSSG HEXTAP S SATZ

ART.-NR. 67422

IN PRAKTISCHER KUNSTSTOFFBOX
ZUR SAUBEREN UND SICHEREN AUFBEWAHRUNG

VÖLKEL Einschnittgewindebohrer (Anschnittform D) aus HSSG, mit 1/4"- Sechskantantrieb. Qualitativ hochwertige Ausführung. Nach deutschem Industriestandard aus HSS-Qualitätsstahl (DMo5, M2) gefertigt.

Auf Grund des Sechskantantriebes können die Werkzeuge verdrehsicher mit herkömmlichen Dreibackenfuttern oder mit Bit-Adaptoren eingespannt werden. Somit entfällt für die Gewindebohrer die Anschaffung eines Halteadapters für vierkantgeführte Werkzeuge. Klein und leicht passen die Werkzeuge in jede Werkzeugkiste, immer griffbereit zur Hand. Die VÖLKEL HexTap S sind sowohl geeignet für eine Betätigung von Hand, als auch für die Verwendung mit handgeführten Elektrowerkzeugen (z.B. Akkuschraubern) oder auch stationären Bohrmaschinen.

VÖLKEL HSSG HEXTAP S SET

ART.-NO. 67422

IN ROBUST METAL CASE
FOR CLEAN AND SAFE STORAGE

VÖLKEL single-cut taps (chamfer form D) made from HSSG, with 1/4" hexagon drive. High-quality finish. Manufactured from HSS quality steel (DMo5, M2) in accordance with German industrial standards. Thanks to the hexagonal drive, the tools can be clamped without twisting using conventional three-jaw chucks or bit adapters. This eliminates the need to purchase a holding adapter for square-headed tools. Small and light, the tools fit into any toolbox and are always ready to hand. The VÖLKEL HexTap S are suitable for manual operation as well as for use with hand-held power tools (e.g. cordless screwdrivers) or stationary drills.

SCHNELLE
UND SICHERE
REPARATUR
FAST AND
SAFE REPAIR



SCHMIERMITTEL

SCHNEIDÖL N3S ART.-NR. 10901

SCHNEIDPASTE V4G ART.-NR. 10902

SCHNEIDGEL V4S ART.-NR. 10903

Zum Erzielen von optimalen Fertigungsergebnissen benötigt es nicht nur ein geeignetes Werkzeug für die jeweilige Anwendung. Es sollte auch ein für die Gewindebearbeitung geeignetes Schmiermittel verwendet werden. Für die verschiedensten Anwendungsfälle bietet VÖLKEL auch Schneidöle an.

LUBRICANT

CUTTING OIL N3S ART.-NO. 10901

CUTTING PASTE V4G ART.-NO. 10902

CUTTING GEL V4S ART.-NO. 10903

Achieving optimum manufacturing results requires not only a suitable tool for the respective application. A lubricant suitable for thread machining should also be used. VÖLKEL also offers cutting oils for a wide variety of applications.







ETAPPE

Die 485 Kilometer lange elfte Etappe von Al-'Ula nach Yanbu: die 285 Kilometer WP beinhaltet die letzte Dünenquerung. Laut Briefing eine einfache, nur fünf Kilometer kurze marginale Aufgabe. Start der WP war erstmals direkt am Camp. Nach 18 Kilometern brach die provisorische Schweißnaht der Stoßdämpferaufnahme. Katastrophe... erneut fixierte ich die abgerissenen Teile, wir fuhren weiter... aber 270 Kilometer Sonderprüfung Off-Road mit nur einem Stoßdämpfer vorne. Würde das der Wagen überstehen? Uns wurde nichts geschenkt! Zunächst 44 Kilometer Strecke 90° gegen die bestehenden Fahrspuren, Schläge ohne Ende, die in „Mark und Bein“ gingen. Welcher Verbrecher hat sich diese Strecke ausgedacht? Gerade so, als ob man die Autos auf den letzten Metern umbringen wollte! Dann die „leichte“ fünf Kilometer lange Dünenquerung: das waren die schwierigsten fünf Kilometer der Rallye. Extrem weicher Sand, extrem steile und hohe Dünen. Für jede Düne brauchten wir mehrere Anläufe und mussten das Auto darüber quälen mit Drehzahlen im roten Bereich und einer polternden Vorderachse, die von nur einem Stoßdämpfer kaum im Zaum gehalten werden konnte. Danach folgten endlose 171 Kilometer übelste Fels- und Sandpisten sowie grundlose Weichsandwadis, es war eine einzige Folter.

Zum Schluss waren wir einfach froh, dass es vorbei war und dass der Wagen immer noch fuhr. Die Zitteretappe beendeten wir als 21. und verteidigten damit weiterhin Platz 8 gesamt.

The 485-kilometre-long eleventh stage lead from Al-'Ula to Yanbu. The 285-kilometre special stage included the last dune crossing. According to the briefing, this was an easy, marginal task that was only five kilometres long.

For the first time, the start of the special stage was directly at the camp. After 18 kilometres, the provisional weld seam of the shock absorber mount broke.

What a disaster... I fixed the broken parts again and we drove on... but 270 kilometres of off-road special stage with only one front shock absorber? Would the car survive this?

There is no such thing as a free lunch! First of all, 44 kilometres of track going at a 90° angle against the existing lanes, which caused never-ending bumps that pierced "marrow and bone". What villain had come up with this route? Just as if one wanted to kill the cars in the nick of time!

Then the "easy" five-kilometre dune crossing: these were the most difficult five kilometres of the whole rally. Extremely soft sand, extremely steep and high dunes. We needed several attempts for each dune and had to torture the car across them with revs in the red zone and a rumbling front axle that could barely be kept in check by just one shock absorber.

This was followed by an endless 171 kilometres of the worst rocky and sandy tracks as well as bottomless soft-sand wadis, an absolute torture.

In the end, we were just glad that it was over and that the car was still running. We finished the nail-biting stage in 21st place and thus continued to defend our eighth place in the overall rankings.

TEXACO



TEXACO



Zwölfte und letzte Etappe, 165 Kilometer Rundkurs um Yanbu mit 46 Kilometern WP. Die Besonderheit der Etappe war, dass sich auf den 46 Kilometern extrem viele Messpunkte befanden – 21, um genau zu sein.

Bedeutet, wer hier ein Problem bekommt, wird extrem hart über die verpasste Zeit am Messpunkt bestraft. 21 mal 50 Sekunden zu spät bedeutet 1.050 Strafsekunden.

Wir starteten mit nur drei Stoßdämpfern, 46 Kilometer WP hörte sich trotzdem nach einer machbaren Aufgabe an - bis 100 Meter nach dem Start der rechte bis dahin noch gesunde Stoßdämpfer abbrach. Ohne Stoßdämpfer an der Vorderachse ist der Wagen kaum fahrbar. Dass ich ihn überhaupt fahren konnte lag daran, dass im Fahrzeug Achsfangbänder verbaut sind, die verhindern, dass auch noch die Federn rausfliegen. Auf den 46 Kilometern WP waren wir 50 Sekunden langsamer als die Vorgabezeit aber wir waren an allen 21 Messpunkten 50 Sekunden langsamer, was uns 1.050 Strafsekunden

einbrachte. Am letzten Tag wurden wir 42. und rutschten von Rang 8 auf Platz 11 gesamt. In der Kategorie A blieben wir Erster und in der H1 Klasse wurden wir Vierter.

Das ist mehr, als wir geträumt hatten. Wir haben jeden Kilometer gefahren und die Herausforderung Dakar bestanden.

Twelfth and final stage, a 165-kilometre circuit around Yanbu with a 46-kilometre special stage. The special feature of the stage was that there was an extremely large number of measuring points on those 46 kilometres - 21 to be precise. This meant that anyone who would face a problem here would be penalised very harshly for missing the time at the measuring point: 21 times 50 seconds late equals 1,050 penalty seconds.

We started off with only three shock absorbers, but 46 kilometres of special stage still sounded like a manageable task - until 100 metres after the start, the right shock absorber, which had been absolutely fine until then, broke. Without any shock absorber on the front axle, the car was almost impossible to drive. Me being able to drive the car at all was only due to the fact that the vehicle was fitted with axle catch straps that prevented the springs from falling off as well. On the 46 kilometres of the special stage we were 50 seconds slower than the target time, but we were 50 seconds slower at all 21 measuring points, which earned us 1,050 penalty seconds. On the last day, we finished 42nd and slipped from eighth to 11th overall. We remained first in category A and came in fourth in the H1 class.

That's more than we had dreamed of. We had driven every single kilometre and thus passed the Dakar challenge.



12. ETAPPE





ZIEL



Die Rallye Dakar Classic 2024 war um Welten schwerer als die bisherigen Ausgaben. Nicht was die Länge der Prüfungen betrifft, aber eindeutig, was deren Schwierigkeitsgrad angeht.

Ob bewusst oder unbewusst, der Veranstalter hat mit der Streckenführung einen Teil des Startfeldes zu Kanonenfutter degradiert. Die 4x2 Autos hatten null Chance, bei mindestens zwei Etappen das Ziel zu erreichen.

Überhaupt hatte man das Gefühl, 2024 wollte der Veranstalter die Teilnehmer mal auf eine ganz harte Reise schicken. Ganze neun Mal wurde das Camp auf den 12 Etappen versetzt, ein Albtraum für Servicecrews und Logistik. Dazu zwei Marathonetappen, davon eine 48 Stunden komplett ohne Camp. Die Dakar 2024 war extrem hart.

Die Überfahrt der Zielrampe war eine Befreiung, ein persönlicher Triumph und es gab die begehrte Dakar Medaille als Anerkennung.

Die größte Anerkennung folge zwei Wochen später: Jacky Ickx rief mich persönlich an und gratulierte mir. Unser Dank geht an unsere Sponsoren, unser Team und an alle, die unseren Einsatz möglich gemacht haben!

The 2024 Dakar Classic Rally was way more difficult than previous editions. Not in terms of the length of the stages, but definitely in terms of their level of difficulty. Whether consciously or unconsciously, the organizer degraded part of the starting field to cannon fodder with this route layout. The 4x2 cars had zero chance of reaching the finish line in at least two of the stages. In general, you got the feeling that the organizers wanted to send the participants on a really tough journey in 2024. The camp was moved nine times during the 12 stages, a nightmare for service crews and logistics; add to this two marathon stages, one of which lasted 48 hours without a camp. The Dakar 2024 was extremely tough.

Crossing the finish ramp was a liberation, a personal triumph and there was the coveted Dakar medal as a sign of appreciation.

The greatest compliment though came two weeks later when Jacky Ickx called me personally and congratulated me.

Our thanks go to our sponsors, our team and everyone who made our efforts possible!

Die Dakar Rally Classic, eingeführt im Jahr 2021, zielt darauf ab, den ursprünglichen Geist des Rallyesports wiederzubeleben. Das VÖLKEL Dakar Team nahm diese Herausforderung an, indem es die harte Prüfung der Wüste mit historischen Fahrzeugen anging. Das Team fuhr u.a. mit dem legendären 40 Jahre alten Jacky Ickx Mercedes, dem Siegerauto von 1983, und bringt damit ein Stück Geschichte zurück in die raue Landschaft der Dakar Rally.



VÖLKEL Dakar Team 2024
 3 Mercedes-Benz 280 GE
 2 Mercedes-Benz NG 2636 6x6



FOLGE UNS AUF [DAKAR.VOELKEL.COM](https://www.voelkel.com)

STARTNUMMER 912 - „FAST ASSISTANCE“ SERVICE TRUCK:

- Aufgabe:** Dieser LKW war direkt auf der Rennstrecke im Einsatz und bot schnelle technische Unterstützung für die drei Mercedes 280GE. Seine Fähigkeit, schnell auf Pannen oder Schäden zu reagieren, war essentiell für den Fortbestand des Teams im Rennen.
- Ausstattung:** Ausgestattet mit erfahrenen Mechanikern, Ersatzteilen und Werkzeugen, konnte dieser Truck vor Ort Reparaturen durchführen, wie z.B. den Austausch eines Kühlers.
- Bedeutung:** Seine Präsenz auf der Strecke minimierte die Ausfallzeit der Rennfahrzeuge und ermöglichte es dem Team, schnell auf unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren.

STARTNUMMER 907 - LOGISTIK UND CAMP-UNTERSTÜTZUNG:

- Aufgabe:** Dieser LKW war für den Transport von Ausrüstung und persönlichen Gegenständen zwischen den Camps verantwortlich. Er sorgte dafür, dass alles Nötige am nächsten Halt des Teams verfügbar war.
- Funktion:** Der Transport von Planen, Zelten, Verpflegung und persönlichen Gegenständen ist entscheidend für die Logistik und das Wohlbefinden des Teams. Dieser LKW trug wesentlich zur Aufrechterhaltung der Team-Infrastruktur bei.
- Bedeutung:** Indem er die Basisbedürfnisse des Teams abdeckte, ermöglichte er den Fahrern und der Crew, sich auf das Rennen und die Erholung zu konzentrieren.

Die Aufteilung der Aufgaben zwischen den beiden LKWs stellte sicher, dass das VÖLKEL Dakar Team sowohl auf der Rennstrecke als auch abseits davon gut unterstützt wurde. Der „Fast Assistance“ LKW war entscheidend für den technischen Support während der Etappen, während der Logistik-LKW die notwendige Infrastruktur für das Team bereitstellte. Diese duale Strategie optimierte die Effizienz und Effektivität des Teams in einem der anspruchsvollsten Offroad-Rennen der Welt.





The Dakar Rally Classic, introduced in 2021, aims to revive the original spirit of rally sport. The VÖLKEK Dakar Team takes up this challenge by tackling the tough test of the desert with historical vehicles. The team drove, among others, with the legendary 40-year-old Jacky Ickx Mercedes, the winning car of 1983, thus bringing a piece of history back to the rugged landscape of the Dakar Rally.

2 legendary Mercedes-Benz NG 2636 6x6 Truck Titans

The two trucks were originally delivered to the Mitsubishi Dakar Team on December 8, 1986, and December 24, 1987. They are equipped with an impressive V10 engine that offers a displacement of 18.5 liters and a power of 360 hp. With a top speed of 125 km/h and a 6x6 all-wheel drive, these vehicles are well prepared for the challenges of the Rally Dakar.

The Mercedes-Benz NG 2636 6x6 trucks of the VÖLKEK Dakar Team were on the road both for the support of the 280 GE and as competition vehicles. Each truck had its own specific and crucial role:

STARTING NUMBER 912 - „FAST ASSISTANCE“ SERVICE TRUCK:

- Task: This truck was directly on the race track and provided fast technical support for the three Mercedes 280GE. Its ability to quickly respond to breakdowns or damage was essential for the team’s continued participation in the race.
- Equipment: Equipped with experienced mechanics, spare parts, and tools, this truck could perform repairs on site, such as replacing a radiator.
- Significance: Its presence on the track minimized the downtime of the racing vehicles and enabled the team to quickly respond to unforeseen events.

STARTING NUMBER 907 - LOGISTICS AND CAMP SUPPORT:

- Task: This truck was responsible for transporting equipment and personal items between the camps. It ensured that everything necessary was available at the team’s next stop.
- Equipment: The transport of tarps, tents, food, and personal items is crucial for the logistics and well-being of the team. This truck significantly contributed to maintaining the team infrastructure.
- Significance: By covering the team’s basic needs, it enabled the drivers and crew to focus on the race and recovery.

The division of tasks between the two trucks ensured that the VÖLKEK Dakar Team was well supported both on the race track and off it. The "Fast Assistance" truck was crucial for technical support during the stages, while the logistics truck provided the necessary infrastructure for the team. This dual strategy optimized the efficiency and effectiveness of the team in one of the most demanding off-road races in the world.

2024

V-COIL
THREAD INSERT SYSTEM

GENERAL TIRE

THE OFFROAD COMPANY

rayrad
service
MERCEDES-BENZ Germany

LABUDOVIC

MIB
MEN IN BENZ

DAKARTM
V-News