

---

## Spirit of Amarok: Wenn der Wolf in der Kalahari tanzt

Von Hans-Robert Richarz

Mit einer Fläche von über einer Million Quadratkilometern zählt die Kalahari-Wüste im Süden des schwarzen Kontinents zu den ödesten Gebieten der Welt. Im Norden der Republik Südafrika, wo mit rotem Sand, weißem Salz und dornigem Gestrüpp sich Trostlosigkeit in landschaftliche Faszination wandelt, fand fünf Tage lang eine einzigartige Offroad-Konkurrenz mit Allradfahrzeugen für Amateure statt: der Spirit of Amarok. Neben Teams aus Südafrika, Australien, Russland, Botswana und Namibia, die schon seit 2004 alljährlich zum Wettbewerb antreten, waren zum ersten Mal Briten und Deutsche dabei.

Der südafrikanische Renn- und Rallyefahrer Sarel van der Merwe gilt nicht nur in seinem Heimatland verdienstermaßen als Motorsport-Legende. Der inzwischen 73-Jährige war elfmal südafrikanischer Rallye-Meister, war in Le Mans und Daytona erfolgreich bei den dortigen 24-Stunden-Rennen dabei und triumphierte in den 1970er- und 1980er-Jahren in seiner Heimat als Rallye-Werksfahrer zunächst für Ford, später für Audi. Nach seinem Abschied aus dem aktiven Renngeschehen organisiert er – immer noch fit wie ein gut gewarteter Achtzylinder – seit 2004 die zunächst Spirit of Africa (Geist von Afrika) benannten Wettfahrten der besten Offroad-Amateurfahrer der Gegend in der unberührten Landschaft des südlichen Afrikas.

Als der Pick-up Amarok von Volkswagen 2011 zum ersten Mal bei dem Ereignis antrat, war Sarel van der Merwe vom Wagen so beeindruckt, dass er die Marke als offiziellen Partner ins Boot holte. Statt Spirit of Africa heißt es nun Spirit of Amarok. Amarok? So heißt nicht nur der geländegängige VW, so heißt auch ein wolfsähnliches Wesen in der Mythologie der Eskimos. Van der Merwe holte also im übertragenen Sinn den Wolf aus der eisigen Arktis Grönlands in die staubige Wüste Afrikas.

In der Kalahari erwarteten jeweils drei Teams mit zusammen sechs Teilnehmern aus sieben Nationen, die es bis in die Endausscheidung geschafft hatten, unterschiedliche Disziplinen: Von technisch anspruchsvollen Trial-Sektionen bis zum Rallye-Sprintparcours war alles dabei, was Geländefahrzeuge und deren Piloten können sollten. Die Deutschen – Lars (29) und Jan Reimann (31) aus Thüringen als Team 3, Friedemann Sigges (35) und Ralf Kluckhuhn (55) aus Nordrhein-Westfalen als Team 10 sowie Helge Witt (39) und Maximilian Rösch (27) aus Niedersachsen als Team 17 – hatten sich Anfang Mai bei den Ausscheidungskämpfen im Offroad-Gelände des Mammutparks Stadtoldendorf als Beste durchgesetzt. Als Belohnung erhielten sie Flugtickets nach Südafrika, eine Woche Kost und Logis in der Kalahari-Lodge Goerapan sowie einen landesüblich rechtsgelenkten VW Amarok Double Cab 2.0 TDI mit 103 kW / 140 PS für den fünftägigen Wettbewerb.

Bereits die Anreise gestaltete sich zum Abenteuer. Zuerst ging es per nächtlichem Elf-Stunden-Flug von Deutschland nach Johannesburg in Südafrika, wo die gleiche Zeitzone gilt wie hier zu Lande. Im Anschluss daran noch einmal anderthalb Stunden durch die Luft nach Upington, wo die Zivilisation endet und die Kalahari beginnt. Nach weiteren 120 Kilometern über die überwiegend schnurgerade Regionalstraße 360 in Richtung Norden war endlich das Ziel erreicht, die Kalahari Goerapan Lodge. Dort war alles vorhanden, was sich Naturburschen und -mädels der Offroad-Szene (zwei Damen waren mit von der Partie, eine aus Namibia und eine Australierin) wünschen: Riesige Salzflächen, gewaltige Dünen und Sand, Sand, Sand für die täglichen Prüfungen. Außerdem Zelte mit Pritschen für die Nacht, gute und reichlich bemessene Jugendherbergsverpflegung, nächtliche Lagerfeuer und eine bestens bestückte Bar. Und überall Staub, Staub, Staub. Weil im August auf der südlichen Hemisphäre Winter herrscht, sorgte das Wetter nach Einbruch

---

der Dunkelheit bei Temperaturen um den Gefrierpunkt im Zelt für Zähneklappern und Schnattern.

Ansonsten handelte es sich um eine Gegend, in der sich Springböcke und Leoparden eine gute Nacht wünschen. Beide Spezies der vierbeinigen afrikanischen Fauna sind hier vertreten. Das hatte zur Folge, dass bei denjenigen, die im Stockdunkeln unter einem phantastischen Sternenzelt ihr Zelt verließen und den steilen und weiten Weg zum Sanitärbereich nicht scheuten, bisweilen Bedenken aufkamen, ob sie nicht eine der gefleckten Raubkatzen fürs Dinner eingeplant hatte. Doch am Ende der Veranstaltung waren zum Glück Teilnehmer, Techniker und Begleiter wie zu Beginn vollzählig vorhanden.

Am Anfang stand für die Greenhorns in puncto Rechtslenkung, Schaltung mit der linken Hand und Fortbewegung auf sandigem Untergrund ein kurzer Einführungskurs an. Danach ging es los. Fortan leitete das Startkommando „Three, two, one, go“ immer wieder die einzelnen Sonderprüfungen ein. Da ging es rauf und runter über gewaltige Dünen, um möglichst schnelle Bewältigung vorgezeichneter Kurse, um gekonntes Rückwärtsfahren durch einen mit Flaggen gekennzeichneten Parcours. Auch technisches Können war gefragt, etwa beim Reifenwechsel nach der Stoppuhr.

Ziemlich schnell trennte sich die Spreu vom Weizen. Maschinenbautechniker Friedemann Siggas und Industriekaufmann Ralf Kluckhuhn, die in Stadtoldendorf gewonnen und noch zu Hause lautstark getönt hatten: „Platz 21 kommt überhaupt nicht in Frage, wir wollen unter die ersten Drei“, fanden sich plötzlich nach den ersten Prüfungen mit 119 Punkten von 1000 möglichen auf dem letzten Platz wieder. Auch den anderen Deutschen ging es nicht viel besser. Sie hatten schlicht und einfach die an Sand, Schotter und unwegsames Gelände gewohnten Einheimischen unterschätzt. Das sollte sich bis zum Ende des Wettbewerbs nur unwesentlich ändern. Regionalliga und Champions League sind halt zwei verschiedene Welten.

Das war den sympathischen Brüdern Reimann aus Thüringen völlig egal. „Dabeisein ist alles, die Platzierung Nebensache“, lautete das ganz persönliche olympische Motto von Landwirt Jan und Lars, dem Experten für Gasleitungen. „Das Lenkrad auf der falschen Seite und das Schalten mit links“ war ihnen allerdings nicht ganz geheuer. Ähnlich äußerten sich der Einsatzleiter für landwirtschaftliche Maschinen Helge Witt und Ingenieur Maximilian Rösch, beide passionierte Motorradfahrer. „Aber wir lieben auch Offroad pur“, beteuerte Rösch.

Besonders knifflig erwiesen sich vor Ort Slalomfahrten auf tiefgründigem Sand durch Stangen, die nur wenige Zentimeter weiter auseinanderstanden als die Wagenbreite benötigte. Einige waren sogar noch enger gesteckt, so dass eine Passage nur mit Tricks zu bewältigen war. Dementsprechend hagelte es Strafpunkte. Ebenso kompliziert gestaltete sich ein steiler Anstieg auf eine Sanddüne, bei der es darauf ankam, so weit wie möglich an Höhe zu gewinnen. Tag fünf schließlich stand ganz im Zeichen der Geschwindigkeit. Auf unterschiedlich langen, kurvenreichen Strecken hieß es Tempo, Tempo, Tempo. Zum Schluss war in einem Zweikampf Amarok gegen Amarok nach dem Vorbild des amerikanischen Drag Racing ein Beschleunigungsrennen zu meistern.

Am Ende lautete die Bilanz: Zwar waren alle Teams an ihre Grenzen gestoßen, hatten aber die Strapazen ohne größere Schäden überstanden. Besonderes Lob jedoch gebührte den Autos. Die konnten weitaus mehr als ihre Piloten, zogen sich auch in Situationen aus der Affäre, die manchen Zuschauern ungläubiges Kopfschütteln abverlangte. Von Verschleiß oder Ermüdungserscheinungen keine Spur, lediglich ein platter Reifen war zu beklagen. Den hatte jedoch keiner der Teilnehmer auf dem Gewissen, sondern ein Mitglied des aus Hannover angereisten Managements von VW Nutzfahrzeuge.

Zur Siegerehrung am lodernden Lagerfeuer waren am Abend des letzten Tages alle

---

Teams vollzählig versammelt. In der Nationenwertung errangen erwartungsgemäß die Teams aus Südafrika Gold, gefolgt von Namibia mit Silber und Russland mit Bronze. Die Deutschen belegten mit 2973 Punkten (4239 weniger als die Sieger) einen ehrenvollen letzten Platz. Die Einzelentscheidung errang ein Team aus Südafrika, gefolgt von einem aus Namibia und einem weiteren aus Südafrika. Immerhin holten Helge Witt und Maximilian Rösch auf Platz 15 für ihre Heimat die Kohlen aus dem Feuer. Die Brüder Reimann landeten auf Platz 20. Friedemann Sigges und Ralf Kluckhuhn, die einen Podiumsplatz angestrebt hatten, bildeten weit abgeschlagen das Schlusslicht. Als einzige hatten sie es mit 526 Punkten nur auf einen dreistelligen Wert geschafft. Juan Grant und Marius Henn aus Südafrika durften mit 2652 Punkten als Siegerpokal den Namensvetter des Amarak, einen Canis lupus in Bronze, mit nach Hause nehmen. Sie waren es, die am besten mit dem Wolf in der Kalahari getanzt hatten. (ampnet/hrr)

---

## Bilder zum Artikel



Spirit of Amarok 2017.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017: Irgendwo im Staub steckt ein VW.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Spirit of Amarok 2017: Helge Witt und Maximilian Rösch beim Beschleunigungsrennen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017: Das Auto von Helge Witt und Maximilian Rösch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Spirit of Amarok 2017: Die Brüder Jan und Lars Reimann in Aktion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Spirit of Amarok 2017:Friedemann Sigges und Ralf Kluckhuhn in Aktion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Spirit of Amarok 2017.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Spirit of Amarok 2017: Zeltstadt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Spirit of Amarok 2017: Sarel van der Merwe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017: Ein Wolf für die Sieger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017: Als bester Deutscher bekam Helge Witt eine Urkunde von Sarel van der Merwe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Spirit of Amarok 2017: die Kalahari Goerapan Lodge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---