



OFF ROAD AUFTAKT

ZEIT-REISE

Rallye du Tunisie 1988: Peter Seikel meldet für die Lkw-Wertung. Mit einem kaum modifizierten LT! Und? Er gewinnt! Weil er mit eingeklappten Spiegeln durch ein enges Dorf kommt. 30 Jahre später sitzt er wieder in seinem Racer von damals. Wir sind dabei.



Mit diebischer Freude, man kann es gar nicht anders ausdrücken, entert Peter Seikel noch einmal „seinen“ LT, mit dem er die Dakar abbrechen musste und zum moralischen Ausgleich in Tunesien erfolgreich war. „Eine verwickelte Geschichte“, gibt er selber zu. Doch er erinnert sich gut: „Als der LT rauskam, war spontan die Idee da, einen Einsatz in einem großen

Wettbewerb zu wagen, am besten bei der Dakar. Und tatsächlich wurde meine Anfrage erhört, wir bekamen einen Vorführwagen aus Hannover. In Kommunalorange!“ Sehr unschuldig parkt das Vehikel auf den historischen Fotos, ein typischer LT45-Doppelkabiner eben, wie er auf so vielen Baustellen und städtischen Bauhöfen jener Zeit zu sehen war. Also wurde der Wagen

umlackiert, ein zweiter Tank mit eigener Uhr zog ins Fundament ein, Ladebordwände aus Alu sparten Gewicht und ein verstärktes, erhöhtes Fahrwerk sowie passende Pneus sollten für sicheren Tritt im





Gelände sorgen, Doppelstoßdämpfer waren schon damals Pflicht. Der Sechsender erstarkte minimal auf 120 PS, während die Fünfgang-Schaltbox nicht angetastet wurde, bevor es Richtung Dakar ging.

„In Nordafrika ließ es sich noch gut an, dort konnten wir richtig Tempo machen. Doch in Südalgerien erkrankte Bernhard Pfälzter, der als

zweiter Fahrer gemeldet war, Bernd Bloss war als Mechaniker an Bord. Damit war die Sache für uns zu Ende“, bedauert Peter Seikel, der mit einem intakten Auto umkehren musste. „Rallyes machen Spaß – aber die Gesundheit geht immer vor. Und eine Schande ist es nun ja wirklich nicht, bei einem Klassiker wie der Dakar nicht anzukommen.“ Dennoch wurmte es

die Offroad-Legende, das kerngesunde Auto gerade einmal angewärmt zu haben. „Und dass er was draufhat, das hat der kantige Hannoveraner ja bereits in Nordafrika unter Beweis gestellt.“ Also meldet Peter Seikel kurzerhand für die Rallye du Tunisie – um mal eben die Lkw-Wertung zu gewinnen: „Wir waren gut, aber die viel stärkeren Rallye-Trucks waren harte

Gegner“, erinnert sich Seikel, dem schließlich das Glück hold war: Eine sehr enge Ortsdurchfahrt lag plötzlich auf der Route, und man kann sich lebhaft vorstellen, wie angespannt das Team den LT mitten zwischen den eng stehenden Häusern hindurchnavigiert, stets in der Sorge, festzustecken, wertvolle Zeit zu verlieren, während zugleich klar wird, dass dieser Kor-



- 1 Damals und heute:** An abgenutzten Stellen schimmert noch das originale Kommunalorange des einstigen Testwagens hervor.
- 2 Nur das Nötigste:** Ein Kompass – der Geber ragt am Heck aus dem Spiegel – und natürlich ein Kompass-Doppelinstrument, um die Nordabweichung einzustellen, mussten sein. Beides funktioniert noch. GPS gab es damals noch nicht.
- 3 Zwei Sperren:** „Die vordere ist aber extrem brutal, da fährt der LT nur noch geradeaus.“
- 4 Doppel-Stoßfänger und Fangbänder:** „Wenn man springt, hängt sonst die Achse an den Stoßdämpfern.“

ken alle anderen abhalten wird. „Am Ende mussten wir sogar die Seitenspiegel einklappen, um gerade eben so durchzuflutschen. Glück gehabt!“ Die großen Trucks hingegen mussten klein begeben, umkehren – und sich einen Weg weit außenrum suchen. „Am Ende reichte unser Vorsprung bis ins Ziel.“ Man merkt ihm auch nach 30 Jahren noch die Freude über die-

sen Coup an: Peter Seikel ist vielleicht älter geworden. Aber erwachsen? Nö! Unterdessen hat sich die Dieselmachine ein wenig warm gelaufen. Gemeinsam ertern wir die Recaros, die Ausstellfenster lassen sich wegen der Trinkflaschen am Käfig nicht öffnen. Dafür öffnet Peter weit das Gas: Das Tempo nimmt zu, der Lärm auch. Und plötzlich

sind 30 Jahre wie weggewischt, spürt man die Nonchalance des Piloten wie auch die Gier dieses LT, der auch heute noch durch die Dünen gejagt werden möchte. Je nun, er hat ja auch erst 27 400 Kilometer runter. „Die meisten hab ich draufgefahren“, freut sich Peter. Und addiert noch ein paar hinzu. Einfach weil es so schön ist. Fast so schön wie vor 30 Jahren ... ■

T | Heiko P. Wacker F | Kai-Uwe Knoth/Seikel

Technische Daten

Volkswagen LT 45 4x4

Motor:	Diesel, 6 Zylinder in Reihe vorn längs verbaut, 2 Ventile pro Zylinder
Hubraum:	2.383 ccm
Leistung:	88 kW/120 PS bei 4.300 U/min
max. Drehmoment:	225 Nm bei 2.500 U/min
Getriebe:	Fünfgang-Schaltgetriebe, Serie
Antrieb:	manuell zuschaltbarer Allradantrieb, Untersetzung, zwei Sperren
Fahrwerk:	Starrachsen mit zwei längs liegenden Blattfedern, Doppel-Stoßdämpfer, Fangbänder
Länge/Breite:	5.330/2.140 mm
Radstand:	2.950 mm
Leergewicht:	2.385 kg
zulässiges Gesamtgewicht:	4.500 kg
Bodenfreiheit (minimal):	210 mm
Reifen:	275/75 R17, besonders starke Spezialanfertigung, hinten Zwillingbereifung