

# AFRICA ECO RACE, Classic 2024

C303 Reloaded

Samstag, 30. Dezember 2023 (Start um 19 Uhr in Monaco) – Sonntag, 14. Jänner 2024 (Ziel Lac Rose in Dakar)

Bericht über meine Teilnahme als Co-Driver.

*Markus Bodzenta*

## **Brr, brr ...**

Dienstag, 2. Jänner, mein Handy surrt schon wieder. Im Kurier Motorsport wurde ein Artikel über „Zwei Österreicher und ein Oldtimer auf dem Weg nach Dakar“ veröffentlicht. Ich erhalte Anfragen, ob wir schon unterwegs seien und wie es uns geht. Und ja, „... hätte ich auch schon immer machen wollen“.

## **Rückblick**

Nun, Ewald HOLLER, Inhaber von HEKLA Competition, hat die sich heuer erstmals bietende Chance der Kategorie „Classic“, genutzt und nur innerhalb von wenigen Monaten ein historisches Fahrzeug der gleichen Art, welches 1983 teilgenommen hat, komplett überholt und neu aufgebaut. Er fragt mich, ob ich als Co-Driver mitfahren würde. Wenn nicht jetzt dabei zu sein, wann jemals dann? Das Projekt „VOLVO C303 Reloaded“ war geboren. Für eine Zulassung zur Teilnahme müssen zusätzlich entsprechende obligatorische technische Sicherheitseinrichtungen (FIA-Norm) wie Überrollkäfig, Sitze, Gurte, Tank eingerichtet bzw. weitere Ausrüstung wie Helm, Overall, Feuerlöscher usw. nachgewiesen werden. Ebenso müssen ein Tripy GPS-Gerät und ein Iritrack-Marlink eingebaut werden, welche vom Veranstalter bei der technischen Abnahme (Scrutineering) an vorzubereitenden Stellen angeschlossen werden.

## **Anfahrt**

Wir sind schon seit 28.12. unterwegs. Über 1.550 km haben wir schon hinter uns. Anreise nach Menton (F), administrative und technische Abnahme am 30.12. sowie Anbringung aller Nummern-, Rallye-Schilder an den vorgesehenen Stellen. Anschließend Überstellung nach Monaco in den Parc Fermé mit offiziellem Start um 19 Uhr.

Am 31.12. in Sète Verladung auf die Fähre nach Nador (MA) mit Ankunft am 02.01. Am Schiff herrscht riesiges Gedränge, die Verladung dauert ihre Zeit. Am nächsten Tag gibt es für die Classic ein (angenehmerweise) getrenntes Briefing und Roadbook-Besprechung. Offizielle Sprache ist ausschließlich Französisch, welche jedoch niemand aus unserem Team beherrscht. Das bleibt bis zum Ende eine gewisse Herausforderung, obwohl in den nächsten Tagen beim allgemeinen Briefing, allerdings meist sehr emotionslos genuschelte, stark verkürzte englische Übersetzungen erfolgen. Ganz anders klingen die italienischen Übersetzungen durch Elisabetta, langjährige und äußerst erfahrene Leiterin des Trosses für die Teilnehmerbetreuung.

## **Tag 1**

Am 02.01. in der Früh Entladung und Start zur Überstellungs-Etappe zum ersten Biwak nach Boudnib ca. 600 km. Um das offizielle Biwak-Zelt ist ein eigener Lagerplatz einzurichten bzw. Übernachtungszelte aufzustellen. Am Fahrzeug erfolgt an diesem Abend lediglich ein Routine-Check. An diesem ersten Tag erst sehr spät, nimmt das mitgeführte Catering-Service seine Abendessenverpflegung auf. Am nächsten und den folgenden Morgen gibt es ein reichliches Frühstück. Ab nun ein Ritual, das für die nächsten 12 Tage gilt.

## **Tag 2**

05:30 Uhr – Tagwache, es ist noch stockfinster, aber überall Hektik und Aufbruchstimmung. die Nacht

war sehr kalt. Der Abbau- und das Zusammenpacken im Finstern sind meinerseits noch unroutiniert. Das Anziehen des Overalls und das Aufsetzen des Helms mit meiner Brille ein Gewurstel.

Startzeit 07:08 Uhr vom Biwak beginnend mit einer Verbindungsetappe (Liaison) mit einer Zeitvorgabe von 2:00 Std. Danach Erfassung der Einfahrtszeit in die Kontrollzone mit Start nach 2 Min. Das Tripy läuft: „10-9-8 ... 3-2-1, Go“. Vollgas, die erste (SSR) Secteur Sélectif de Régularité beginnt. Volle Konzentration für Fahrer und Beifahrer. Die Classic wird als Gleichmäßigkeitsprüfung (Regularity) abgehalten. Nicht der Schnellste, sondern derjenige gewinnt, welcher die wenigsten Strafpunkte erhält. Durch Abweichung vorgegebener sich abwechselnder Durchschnittsgeschwindigkeiten innerhalb von Streckenabschnitten im Roadbook und der damit verbundenen genauen Dauer (Zeit) der Sonderprüfung werden die Punkte ermittelt. Darüber hinaus wird die Einhaltung des Tracks über (unbekannte) WPCs (Control Waypoint) überwacht. Ein Verpassen führt zur empfindlichen Höchststrafe von 500 Punkten.

Vom Teilnehmer ist zu Beginn - für die gesamte Dauer der Veranstaltung - eine von drei vorgegebenen Geschwindigkeitsklassen zu wählen.

Neben dem (Fahrzeug-)Material bestimmen fahrerisches Können und das Geschick aus der permanenten Verarbeitung all der vorgegebenen Parameter aus dem Roadbook dem Fahrer die richtigen Ansagen zum Erreichen der vorgegebenen Ziele zu machen. Mit lediglich einem Tripmaster ausgestattet, und auch mit meiner Unerfahrenheit in dieser Disziplin, mussten wir rasch erkennen, dass wir mit dem Sekundenzählen der Mitbewerber und deren besser geeignetem Equipment nicht mithalten können werden. Während diese über Sekunden und Meter kämpfen, müssen wir uns über Zieleinläufe „in der Minute“ zufriedengeben. In vereinzelt Abschnitten konnten wir einen dritten Platz erzielen. Unser primäres Ziel war allerdings die Ankunft am Lac Rose auf eigener Achse, innerhalb der Wertung. Doch noch liegen etwa 5.500 km vor uns.

Unser Service-Fahrzeug ist ursprünglich ein Toyota Landcruiser HZJ 75, welcher nach seinem früheren Leben im Rallye-Einsatz, mit einem Werkstattkoffer und vielen HDJ 80 Genen (Getriebe, Motor) versehen wurde. Sein erster Einsatz als Service-Fahrzeug für ein Historic-Rallye-Fahrzeug für die East African Safari 2021, fiel Corona zum Opfer. Als Begleitfahrzeug für das AER erfolgten weitere Detailverbesserungen zur Optimierung der Mitnahme von Werkstatt-Equipment bzw. Ersatzteilversorgung. Akribische Auswahl von Material und Listen über die Unterbringung von allem möglichen Nötigen im Fahrzeug wurden von Michael STEINDL, dem langjährigen Partner bei HEKLA Competition, und dessen Beifahrer Günter FELIX, vorbereitet. Und der Tag kam als dies von Nutzen war.

### **Tag 3-5**

Die nächsten Tage/Stages (Mhamid, Assa, Fort Chacal) vergehen für mich fast wie in Trance. Ich entdecke, dass uns neben zwei Hubschraubern ein Kleinflugzeug begleitet, welches als Funkrelais-Station für jene erforderlich ist. In den Biwaks laufen nachts gnadenlos Stromgeneratoren und es werden Fahrzeuge gewartet und repariert. Es wird geschweißt, gehämmert und geflext was das Zeug hält. Fahrzeuge werden bis zeitig in die Morgenstunden unter vollem Motorenlärm getestet. Am 5. Tag muss der Start in der Früh wegen Morgennebel um 1 ½ Std. verschoben werden. Ohne die Einsatzfähigkeit der Hubschrauber wird nicht gestartet. In einer langen Etappe erreichen wir Dakhla, welches an einem Sporn an der Atlantikküste liegt. Hier hat sich ein Kitesurf & Wakeboard-Spot entwickelt. Wir nützen den Ruhetag in Dakhla (07.01.) für einen präventiven Tausch der Stoßdämpfer. Abends wird groß gegrillt.

### **Tag 6**

Noch mitten in der Finsternis Aufbruch zur längsten Etappe mit 635 km und Überschreiten der Grenze nach Mauretanien. Die Visa-/Zollformalitäten wurden organisatorisch in das Biwak Chami verlegt. Lediglich eine Polizeikontrolle erfolgt. Nach der Monotonie der langen Anfahrt kann in Mauretanien eine wertungsfreie SS (Special Stage) als Abwechslung zur einzigen Asphaltstraße gefahren werden. Im Biwak erhalten wir in langer Schlange einen Visumaufkleber mit Foto für unsere Pässe. Das Biwak in der Nähe

von Chami ist eine endlose Ebene im Nichts. Für Mauretania musste für unsere Fahrzeuge Benzin und Diesel im Voraus geordert werden, welches in Fässern von einem eigenen LKW angeliefert werden. Mit einer Handpumpe wird der Treibstoff in Tank und Reservekanister umgepumpt. Abends im Camp kommt wieder einmal hoher offizieller Besuch, diesmal der Tourismusminister.

### **Tag 7**

Heute wird eine Schleife im Uhrzeigersinn Chami-Chami gefahren und beginnt mit einer Liaison von 138 km. Bei der Anfahrt bemerken wir einen starken Leistungsverlust. Probleme mit den Vergasern? Zuvor schon einmal hatten wir bei einem neuen Schwimmmadelventil den Stift durch einen Span oder Verschmutzung gängig machen müssen. Ein Check des Benzinfilters offenbart ein Verschmutzungsproblem. Umdrehen, zurück zum Servicefahrzeug? Glück gehabt, im Bordwerkzeug findet sich Ersatz, ein neuer Filter. Die Tagesetappe ist gerettet!

### **Tag 8-9**

Die nächsten Tage führen uns ins Atar-Gebirge mit Biwak in der Nähe von Amodjar (Atar). Für mich ist das hier in Mauretania die schönste Etappe. Zunächst geht es über einen felsigen Pass auf ein Steinplateau (hat mich an das Plateau Fadnoun in Algerien erinnert), dann entlang eines Dünengebiets durch Dünenfelder bis in ein Oued nach Chinguetti. Ca. 30 km weicher, tiefer Sand. Nur mit Vollgas und für unseren „alten Herrn, Carl Gustaf“ nur in Untersehung zu fahren. Gleich zu Beginn bleiben wir bei einem Schaltmanöver stecken. Schaufeln, noch mehr Luft ablassen, Sandboards legen und schon geht es weiter. Bei Dauerhöchstdrehzahl sind Motortemperatur bzw. Windrichtung zu beachten. Der eingebaute Zusatzkühler leistet beste Dienste. Wir springen über einige kleine Dünen und erreichen die schon wartende Dorfbevölkerung. Der Tritt auf die Bremse geht ins Leere! Wir passieren das Flying Finish und schleichen zum Ortsende, um einen ungestörten Platz für einen Check aufzusuchen. Die Bremsenbehälter sind leer, aber keine undichten Bremsleitungen zu erkennen. Bremsflüssigkeit wird nachgefüllt. Über die brutale Wellblechpiste zur nächsten SS bessert sich das Bremsverhalten einigermaßen. Wir beschließen nicht abzubrechen, sondern die beiden verbleibenden relativ kurzen SS weiterzufahren. Mit etwas Verspätung kehren wir ins Camp zurück. Unsere Service-Crew erwartet uns schon. Ein Blick unter das Fahrzeug lässt abgerissene Schrauben der hinteren unteren Stoßdämpferhalterung erkennen. Das Steinplateau hat seinen Tribut gefordert. Die abgerissenen Schraubenbolzen können rasch mittels Schrauben ersetzt werden. Die verschwundene Bremsflüssigkeit wird im Unterdruckbehälter des Bremskraftverstärkers vermutet. Also ausbauen und öffnen. Die große Frage: Wurde der bestellte Reparatur-Kit miteingepackt? Auf der Packliste ist es angeführt und findet sich tatsächlich in angegebener Ersatzteilkiste. Bravo! Der Rest ist für die beiden HEKLA-Boys Routine. Einbau, Bremsen entlüften und alles ist wieder ok.

Der am Abend einsetzende Wind verstärkt sich über Nacht zu einem Sturm.

### **Tag 10**

Unsere Zelte sind leicht eingesandet und wir setzen zum Schutz unsere Skibrillen auf. Die beiden ersten SS werden gecancelt und es wird nur noch eine SS bis zum nächsten Biwak in Akjoujt gefahren. Das Biwak breitet sich großflächig aus. Am Abend wieder hoher Besuch im Camp mit lokaler Presse. Es wird eine laue, angenehme Nacht.

### **Tag 11**

Samstag, 13. Jänner, 11. Tag mit der letzten Wertungsetappe. Ein Mitarbeiter vom Sponsor GoPro hat uns am Abend zuvor in unser Fahrzeug eine GoPro-Kamera eingebaut zum Mitfilmen. Freut uns sehr, da wir zu Beginn Dünen erwarten. Werden wir je Zugang zu den Aufnahmen erhalten? Wäre zu schön. Wir spulen die beiden SS in der uns möglichen Routine ab. Der Rest des Tages Überstellung nach St. Louis mit Überquerung der Grenze nach Senegal über den Staudamm des Senegal Grenzflusses. Die Anfahrt durch das Naturschutzgebiet ist eine ziemliche Hoppelei. Der Grenzübertritt ist zäh, aber in Anbetracht des

Ansturms durch den Rallye-Tross wohl nicht anders machbar. Die Anfahrt zum Biwak fällt in die Nacht und die Zufahrt von der Straße wird durch die zahlreich steckengebliebenen Begleitfahrzeuge eher chaotisch. Im Biwak herrscht ausgelassene Stimmung.

### Tag 12

Sonntag, 14. Jänner, zeitige Abfahrt im Dunkeln um 06:30 Uhr. An diesem letzten Tag nur noch ca. 330 km Anfahrt nach Dakar durch dicht besiedeltes Gebiet, gebremst von zahllosen Speed Breaker (verständlicherweise). Gegen 11 Uhr erreichen wir nach rd. 6.000 km den Strand von Dakar. Das große Spektakel mit Reihenstarts in Gruppen wird inszeniert. Wir sind am Ziel, der Lac Rose ist erreicht.

Am Abend Treffen im King Fahd Palace Hotel. Im Konvoi fahren wir durch diese chaotische Stadt zum Hafen. Dort verladen wir unsere Fahrzeuge zum Verschiffen zurück nach Sète (F).

Für uns folgt noch eine kuriose nächtliche Taxifahrt zu einem entlegenen Apartment am Strand in der Nähe des Flughafens, bevor es am nächsten Tag per Flugzeug zurückgeht.

### Resümee

"Die wahren Abenteuer sind im Kopf und sind sie nicht im Kopf, dann sind sie nirgendwo!" Geht es nach diesem Zitat von André Heller kann ich nur empfehlen: „Just do it!“ Mache deinen Bubentraum wahr. Sei dir aber bewusst, worauf du dich einlässt, worauf du dich vorzubereiten hast und worauf es ankommt. Ich habe meine Chance genutzt und versucht meinen Beitrag im Team bestmöglich zu erbringen. Ewald, ich danke Dir dafür!

### „I am from Austria“

Und - ja, ich bin froh und glücklich ein Österreicher zu sein. Auf dieser Welt ein wahrlich angenehmer Anknüpfungspunkt für eine Kontaktaufnahme.



**HEKLA Competition**  
GmbH: Ewald  
HOLLER und  
Partner Michael  
STEINDL



*Michael STEINDL und Ewald HOLLER – Eine Erfolgsgeschichte*

### Charming Car – C303 Reloaded

Ewald hatte von Beginn an das heute im Volvo Museum in Göteborg stehende 1983 teilnehmende



Fahrzeug als Vorbild im Kopf. Sämtliche Details, wie auch z.B. die Aufkleber von damals, wurden nachempfunden. Eine Kurzinfor in Form eines Flyers gibt Aufklärung dazu (s. Anhang). Zur Teambildung wurde von mir gemeinsam mit Christian WITTMANN ein Logo zur Erkennbarkeit des Projektes entworfen. T-Shirts, Polos, Funktionsjacken, Kappen. Somit waren Mannschaft und Fahrzeug einfach zu erkennen. Dieses auffallend andere Fahrzeug wurde im Camp gerne von Filmteams besucht für Fotos verbunden mit ausführlichen Fragen zu dessen Herkunft und Geschichte. Der frühere Rallyefahrer Yves LOUBET, Verantwortlicher in

der AER-Organisation für die Classic, wählt für das Abschlussvideo über das Finale des AER-Classic den C303 als Hintergrund für sein Interview (s. Anhang, „Links“). Wir fühlen uns geehrt. Unser Statement mit diesem Fahrzeug ist in der Orga voll angekommen und man versucht unser sprachliches Manko individuell helfend zu unterstützen.

## Fotos



*Streckenverlauf*



*Offizieller Start am Hafen in Monaco*



*Biwak in Marokko*



Countdown



Ready to go



Wir passieren Chinguetti



Manche Tage beginnen sehr früh



Es läuft und macht Spaß



*Startverzögerung im Morgennebel*



*Ankunft im Biwak*



*Wartungs- und Reparaturarbeiten*



*Unser alter Schwede Carl Gustaf benötigt Zuwendung*



*Auftanken, ohne Sprit geht nix*



Showstart am Strand von Dakar



Dakar, im Ziel am Lac Rose



**Unsere Mitbewerber in der Classic:**



Monaco, Parc Fermé



Durchgehend Routiniers, Könnler, erfahrene „alte Hasen“



Markus BODZENTA, Rookie und Peter BRABECK-LETMATHE, langjähriger und erfahrener Privatfahrer:  
Die AER-Classic war für mich geprägt durch freundschaftlichen Sportsgeist



Maximaler Unterschied: Sondermodell Porsche 911 Dakar – Volvo C303, da beginnt tatsächlich „Das wahre Abenteuer dort, wo die Straße endet.“

# „Eine Spazierfahrt ist das sicher nicht“

**Motorsport.** Die Österreicher Ewald Holler und Markus Bodzenta starten mit einem Oldtimer auf der historischen Route in die Rallye nach Dakar. Aufwand und Respekt sind groß

VON FLORIAN PLAVEC

Die Rallye Dakar hat mit der Stadt Dakar schon lange nichts mehr zu tun. Am 5. Jänner startet die wichtigste Rallye der Welt in Saudi-Arabien mit den schnellsten Piloten und spektakulärsten Fahrzeugen (rechts).

Auf die Spuren der ursprünglichen Rallye Dakar begeben sich in diesem Jahr aber zwei Österreicher: Der Wahl-Niederösterreicher Ewald Holler (62) und der Wiener Markus Bodzenta (65) starten mit einem historischen Geländefahrzeug in das Africa Eco Race, das „echte Rennen nach Dakar“, wie es die Veranstalter bezeichnen.

„Als Thierry Sabine 1979 die erste Rallye Dakar organisiert hat, war sein Grundgedanke eine gemeinsame Abenteuerfahrt nach Dakar“, sagt Holler. „Aber dann ist diese Materialschlacht losgegangen ... Das ist nichts Schlechtes, aber es ist weit vom ursprünglichen Spirit abgerückt. Beim Africa Eco Race geht es mehr um Gemeinsamkeiten und weniger um Technik.“

## Premiere

Holler und Co-Pilot Bodzenta sind erstmals bei dieser Rallye dabei, die in Österreich 2013 bekannt wurde, als die Schauspieler Tobias Moretti und Gregor Bloéb mit Motorrädern dabei waren – und Dakar erreichten. Mit einem Volvo C303 starten Holler und Bodzenta in das Abenteuer. 1983 gewann ein solcher Wagen in der Klasse Light Trucks die „echte“ Dakar. Das Original-Auto steht heute im Volvo-Museum in Göteborg. „Darüber bin ich gestolpert und habe mir gedacht, ich mache eine Replika von diesem Fahrzeug“, sagt Holler, der sich mit seiner Firma Hekla Competition auf den Aufbau von Offroad-Fahrzeugen spezialisiert hat. „Wir haben das ziemlich originalgetreu nachgebaut und wir schauen jetzt, dass wir 40 Jahre danach mit diesem Auto nach Dakar fahren.“



Großes Projekt: Der mehr als 40 Jahre alte Volvo C303 wurde in alle Einzelteile zerlegt und von Ewald Holler und seinem Team neu aufgebaut

„Wir haben das Auto originalgetreu nachgebaut und schauen, dass wir damit nach Dakar kommen.“

**Ewald Holler  
Fahrer und Tüftler**

„In der heuer eingeführten Kategorie „Classic“ für ältere Fahrzeuge geht es nicht darum, möglichst schnell zu sein, sondern die Strecke in einem gleichmäßigen Tempo mit perfekter Navigation zu absolvieren.“

„Wir wollen nicht Kopf und Kragen riskieren, aber eine Spazierfahrt ist das si-

cher nicht“, stellt Holler klar. „Man sitzt zehn, elf Stunden pro Tag am Lenkrad und fährt einen Schnitt von 45 oder 50 km/h im Gelände.“ Geschlafen wird wie einst bei der originalen Dakar im Biwak im mitgebrachten Zelt. Wohncontainer gibt es keine. Die wichtigsten Ersatzteile nimmt ein Servicewagen mit.

## Abenteurer

Beifahrer Markus Bodzenta war immer schon ein Abenteurer. Doch im Fokus standen lange Familie und berufliche Selbstständigkeit. Die Inspiration ist aber geblieben, neue Ideen wurden geboren und die freundschaftliche Verbundenheit zu Ewald Hol-

ler wiedererweckt. Und somit sitzen sie derzeit gemeinsam in einem alten Auto auf dem Weg nach Dakar.

„Die gesamte Durchführung kostet uns ungefähr 40.000 Euro“, sagt Bodzenta. „Dazu kommt noch das Fahrzeug, das hat ungefähr 20.000 Euro gekostet, wurde aber komplett überholt, Motor ausgebaut, zerlegt, Lager erneuert. Das ist das Spezialgebiet vom Ewald.“

Die Freude auf das Abenteuer war ebenso groß wie der Respekt. „Wir haben versucht, unsere Hausaufgaben zu machen“, sagte Holler kurz vor der Abreise. „Aber bei so einem Unternehmen kann immer was passieren.“

## Die Rallyes

### Rallye Dakar

Die Rallye Dakar ist die traditionsreichste und wichtigste Rallye der Welt. Erstmals wurde das Rennen 1979 in Nordafrika ausgetragen, von 2009 bis 2019 wurde in Südamerika gefahren. Seit 2020 findet das Rennen in Saudi-Arabien statt

### Africa Eco Race

Nach der Absage der Rallye Dakar im Jahr 2008 und der Übersiedelung nach Südamerika bzw. Saudi-Arabien findet das Africa Eco Race jedes Jahr auf Routen der ursprünglichen Dakar statt. In diesem Jahr sind erstmals historische Fahrzeuge in der Kategorie „Classic“ dabei. Für diese gilt es, die Strecke nicht möglichst schnell, sondern möglichst gleichmäßig zu bewältigen

## Premiere für den Neffen von Heinz Kinigadner

**Rallye Dakar.** Am 5. Jänner startet im saudi-arabischen al-Ula die 46. Ausgabe der Rallye Dakar. Nicht dabei ist heuer **Matthias Walkner**. Der Sieger der Dakar 2018 kam Anfang Dezember beim Training in den USA schwer zu Sturz, das Bein war zertrümmert, mehrfach musste er operiert werden, im Spital in Graz lag er sogar auf der Intensivstation.

Heuer erstmals am Start ist **Tobias Ebster**. Der 25-Jährige aus dem Zillertal ist der Neffe von KTM-Ikone **Heinz Kinigadner** und startet in der Original-Klasse. Das bedeutet, dass Ebster ganz auf sich allein gestellt ist. In dieser Klasse muss selbst geschraubt und repariert werden. Lediglich eine Kiste mit persönlichen Werkzeugen steht zur Verfügung.

<https://kurier.at/sport/motorsport/africa-eco-race-ewald-holler-markus-bodzenta-volvo-c303-dakar/402726400>

<https://kurier.at/sport/motorsport/auf-den-spuren-der-historischen-rallye-oesterreicher-erreichen-dakar/402742297>

**AER INSIDE | ÉPISODE 10 | LE CLASSIC**

[https://www.youtube.com/watch?v=bH8GPY83wrE&list=RDCMUCTn9EbgjSnsceIVOQKoIN9A&start\\_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=bH8GPY83wrE&list=RDCMUCTn9EbgjSnsceIVOQKoIN9A&start_radio=1)

**AER24 | SUMMARY 13 MINUTES | THE GRAND FINAL**

<https://www.youtube.com/watch?v=lsRn-X45Tag&list=RDCMUCTn9EbgjSnsceIVOQKoIN9A&index=5>

Siehe Min. 3:55 bis 7:49



Africa Eco Race - Classic Raid  
Added on Jan 15, 2024 © 409



<https://motorsport.tv/motorsporttv/video/africa-eco-race-classic-raid/193023>



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=766044675560771&set=a.557620759736498>



<https://www.menton.fr/%F0%9D%97%94%F0%9D%97%B3%F0%9D%97%BF%F0%9D%97%B6%F0%9D%97%B0%F0%9D%97%AE-%F0%9D%97%98%F0%9D%97%B0%F0%9D%97%BC-%F0%9D%97%A5%F0%9D%97%AE%F0%9D%97%B0%F0%9D%97%B2-%F0%9D%97%B0-%F0%9D%97%B2%F0%9D%98%80%F0%9D%98%81.html>

<http://www.autonewsinfo.com/2023/12/30/jour-j-ce-30-decembre-pour-le-depart-de-lafrica-race-a-monaco-450795.html>