TUAREG RALLYE

März 2007

Wenn einer eine Rallye tut...

Ein offener Erlebnisbericht eines Erstteilnehmers

Tuareg-Rallye 2007 Frechen im März 2007

Dies ist ein rein subjektiver Bericht über eine erste Rallyeteilnahme meinerseits. Die komprimierten Eindrücke waren in der kurzen Zeit so vielfältig und umfangreich, dass ich hinterher Mühe hatte, dies alles wieder komplett und in der richtigen Reihenfolge wiederzugeben. Ich habe bestimmt das eine oder andere Ereignis/Episode vergessen oder vielleicht sogar was durcheinander geworfen. Aber dies wird meinen Gesamteindruck über dieses Ereignis nicht schmälern. Ich hoffe, ich war beim Schreiben nicht zu ausschweifend und der geneigte Leser kann sich etwas in meine Gefühlswelt während der Rallye einfinden. Viel Spaß beim Lesen.

Peter Kilian alias Pitter

Vorspiel

Im Frühjahr 2006 erzählten Martina und René von ihrer erfolgreichen Teilnahme an der Tuareg-Rallye 2006. Endurofahren pur und für Einsteiger gut geeignet, machten sie von Anfang an bereits „Reklame“ für diese Veranstaltung. Als ich mit Emma vor dem F650-Treffen im August 2006 bei ihnen in München war, kam das ganze Thema noch mal hoch. Wieder wurden Bilder geschaut und die aktuelle DVD von der Rallye geguckt. Das Interesse war nun endgültig geweckt! Rein in´s Internet und nachgeschaut: noch gab es Startplätze, preiswerte Flüge nach Südspanien und Transportmöglichkeiten für das Motorrad. Intensive Diskussion mit Emma um den Termin und die erf. Kohle folgte. Immerhin hatte Emma in der Woche Geburtstag und wir haben in der Woche unser 25-Jähriges! Am 21. März 1982 begann unsere glückliche Beziehung... Alles klar, ich bekam das O.K. und konnte mit den Degelmännern das Abenteuer Tuareg-Rallye in Angriff nehmen. DANKE mein Schatz!!! Nach dem F-Treffen in Warching wurden zu Hause Nägel mit Köpfen gemacht und die Anmeldung vollzogen, der Flug nach Südspanien reserviert und der Transportplatz für die XT nebst Kiste bei Thomas Kleinwächter gesichert. Dann Wochen später noch eine gute Nachricht: Andrea www.takudrache.de vom Münchener Stammtisch des F-Forums hatte ebenfalls Interesse. Das Kontingent war zwar voll, aber als erste der Warteliste rutschte sie recht bald nach und komplettierte damit das motocamp.de-Team. Sie hatte sich die schwerste Aufgabe von uns vorgenommen: sie wollte mit ihrer doch recht serienmäßigen F650-Dakar starten. Zum Glück fand sie im Freundeskreis noch einige Unterstützung und weitere Kontakte, sodass sie der schweren F650 das nötigste für die Rallye angedeihen lassen konnte.
Das Kontingent war beim Veranstalter also voll, d. h. meines Wissens:
40 Motorräder in der Amateurklasse
120 Motorräder in der Profiklasse
Wir würden also auf jeden Fall nicht in der Wüste vereinsamen...

Vorbereitungen

Nachdem man mir zuerst versichert hatte, dass ich mit der XT600E ein brauchbares Motorrad für eine Rallye habe, kamen nach der Anmeldung vermehrt kritische Stimmen auf. Viel zu schwer, zu wenig Federweg und mittlerweile eine echte Softenduro, hieß es nun. Nachdem ich im Umfeld noch versucht hatte, eine „vernünftige“ Alternative zu bekommen, reifte irgendwann dann doch der Entschluss, die XT für die Rallye soweit als möglich vorzubereiten. Die mit der XT gemachten Erfahrungen unserer Namibia-Tour von Frühjahr 2006 halfen mir schon mal ein gutes Stück weiter. Waren diese Maschinen doch schon durch technische Änderungen an ähnliche Bedingungen angepasst. Da der Veranstalter von www.gravel-travel.de Ralf Möglich früher selbst aktiv Rallyes gefahren ist, konnte er mir für die Anpassungen einige wichtige Tipps geben.

Weiterhin bin ich mit der Kölner Firma: www.off-the-road.de an einen sehr erfahrenen Wüstenfahrer und TT/XT-Spezialisten geraten. Dessen Inhaber Thorsten Haberkamm führte die ersten Umbaumaßnahmen an der XT durch und besorgte einige wichtige Teile für mich.

Letztendlich geändert/Umgebaut wurden:

- Leistungskrümmer von ABP
- Sebring Hunter Alu Auspuffanlage
- Krallenfußrasten
- K&N Luftfilter
- Erweiterung der Öffnungen des Luftfiltergehäuses
- Vergaser-Anpassung und Dynojet-Kit
- Heckumbau mit entfernen Kotflügel und original Rücklicht
- LED-Rücklicht und kleine flexible LED-Blinker
- Gabelstabilisator
- Stahlflex-Bremsleitungen vorne und hinten
- Tausch Magura X-Line Lenker mit Lenkererhöhung gegen Stahllenker
- Acerbis Rallye-Handschützer mit Alu-Bügel und Spoiler
- Acerbis-Tank 23 Liter in Weiß
- Kettenöler
- Anbau Roadbookhalter, ICO-Tripmaster und Touratech-GPS-Halter für Garmin 60CSx
- Lampengitter
- Hecktasche und Fenderbag für vorderen Kotflügel
- Enduro-Klappspiegel links
- Übersetzung von 15-45 auf 14-50, verstärkte Kette mit Kettenschloss
- Excel-Felgen 21“ und hinten von 17“ auf 18“; alles auf 3,5mm Edelstahlspeichen
- Michelin Desert Reifen mit verstärkten Schläuchen
- Austausch der Gabelfedern

Als nicht praktikabel haben sich der Kettenöler und der sich im Sand schnell zusetzende K&N-Filter erwiesen. Das vom Kettenöler-Hersteller vorgesehene Abschleudern des Sandes von der Kette durch das dünnflüssigere Kettenöl bewahrheitete sich leider nicht. Es bildete sich ein dünner, gleichmäßiger feiner Sand-Schmierfilm auf der Kette. Verschiedene Einstellungen/Dosierungen brachten keine Besserung. Dazu kam, dass der anliegende Auslassschlauch am Kettenblatt sich immer wieder verbog und das Öl wild in die Gegend tropfte. Eine absolut trockene Kette ist also immer noch die beste Lösung für solch eine Veranstaltung.

Der Roadbookhalter war entgegen den Tipps aus dem Umfeld manuell zu bedienen und sorgte mit seiner Handkurbelei unterwegst für einige haarsträubende Situationen L . Für den elektrisch angetriebenen fehlte mir aber letztendlich dann doch das nötige Kleingeld. Ebenso hätte ich sehr gerne das hintere Federbein gegen ein Wilbers mit etwas Höherlegung getauscht. Auch dies fiel dem Etat zum Opfer. Irgendwann war einfach Schluss...

Den ICO-Tripmaster mit Fernbedienung zur Korrekturmöglichkeit hat mir glücklicherweise ein alter Rallye-Hase an der Arbeit geliehen. Stellte sich doch durch Zufall heraus, dass der Kollege Olaf Urbach schon seit vielen vielen Jahren erfolgreich an Rallyes teilnimmt und auch bereits die DAKAR Ende der 90er viermal in Angriff genommen hat, bei zwei Zielankünften! Auch von dieser Stelle habe ich viele Tipps und wertvolle Hinweise bekommen.

Los geht´s

Anfang März wurde die obligatorische rote Rallye-Standartkiste (80x45x35cm) gepackt, eine Tasche mit den Motorradklamotten geschnürt und nebst Mopped zum Thomas Kleinwächter nach Moers gebracht. Am Freitag, den 16. März bin ich dann selbst mit Air-Berlin Richtung Süden geflogen und wie sich das für den Einstieg in eine richtige Rallye gehört, mit entsprechender Verspätung in Köln abgehoben. Für den Anschlussflug auf Mallorca nach Murcia waren ursprünglich 1,5 Stunden Zeit. Dies musste jetzt in einem 5 Minuten-Sprint auf dem Flughafen in Palma erledigt werden. Zum Glück im gleichen Terminal! Gepäck hatte ich glücklicherweise auch keins aufgegeben. Habe dort dann noch rechtzeitig Martina und René beim Boarding angetroffen und direkt mit ihnen ab in den Flieger nach Murcia...

In Spanien

Dort am Flughafen den bestellten Leihwagen in Empfang genommen und die 185km nach Mojacar abgerissen. War dank GPS kein Problem. Außer vielleicht, dass Martina beim Einsteigen den Beifahrersitz des kleinen Toyota ganz nach vorne gefahren und umgeklappt hat und versuchte durch die verdammt enge Öffnung nach Hinten einzusteigen. Bevor das dann zu artistisch wurde, hat René dann einfach die hintere Tür aufgemacht ***ups*,** war die kleine Dose doch tatsächlich ein Viertürer! *hihi* René hat uns dann in Murcia am „Hotel Marina Playa“abgesetzt und den Leihwagen noch eben

an der laut GPS 500m entfernten Mietstation abgegeben. Soweit der Plan. Nach 10 Minuten ein Anruf Renés: Wo ist die Leihstation? Na einfach weiter die Straße runter.... Nach ½ Stunde macht sich bei Martina und mir Unruhe breit. Kein René weit und breit. Wie sich später rausstellte und per ICO nachgemessen wurde, war die Station 4,8 km entfernt und René hatte eine gute einstündige Wanderung durch die Gemeinde zu machen.
Die „schlechten“ Nachrichten rissen allerdings nicht ab: Durch das große Teilnehmerfeld mussten wir auf zwei Fähren aufgeteilt werden. Das war im Vorfeld bekannt. Um jedoch die Teilnehmer zwischen Früh- und Nachmittags-Fähre nicht zu benachteiligen, wurde das Roadbook für die kleine Spanien-Einführungsetappe nicht herausgegeben. Diese war zwar ohne Wertung, aber zum Einfahren und Testen der Umbauten sowie das Vertrautmachen mit dem Roadbook sehr begehrt. Also ging es in Eigenregie mit GPS ab in die Sierra Nevada und mit Umwegen über kleine feine Sträßchen fand das Team „motocamp.de“ mit Martina, René, Andrea und mir dann pünktlich zum Hafen in Almeria, wo wir mittags eintrafen. Dort war es merkwürdigerweise proppevoll und wir erkannten direkt einige Teilnehmer der Frühfähre, die bis Mittag noch nicht abgelegt hatte L ! Und dafür sind die armen Wichte mitten in der Nacht aufgestanden. Es sprach sich auch bald herum, dass die für uns vorgesehene Nacht-Fähre mit Maschinenschaden im Dock lag und für uns eine Ersatzfähre beschafft werden soll. Man muss die Orga nicht wirklich beneiden für solche Situationen... Aber die Zeit im Hafen wurde gut genutzt. Es erfolgte dort die technische Abnahme der Motorräder und der Sicherheitsausrüstung, die Ausgabe der Unterlagen für die Rallye wie Roadbooks etc. sowie die Ausgabe von T-Shirt und Sponsoren-Aufkleber für die Maschinen. Die „falschen“ GPS-Daten wurden den Teilnehmern auch noch in die Geräte überspielt, aber das merkte man dann noch rechtzeitig und dies wurde später in Missour korrigiert. Nachdem man seinen Pflichten nachgekommen war und sein Material vorgeführt hatte, blieb genug Zeit zum Roadbookkleben ***würg*** eine der beliebtesten Beschäftigungen eines jeden Rallyeteilnehmers ;-) tapfer bildeten wir zwei Arbeitsteams und klebten direkt ALLE Roadbooks für das motocamp.de-Team für die gesamte Rallye.

Irgendwann kam dann auch eine recht kleine Fähre, die wir mit dem verbliebenem Teilnehmerfeld enterten und uns auf eine der Kabinen stürzten. Wir waren auf Schlaf aus, schließlich sollte es morgen früh nach dem Anlegen direkt mit der Rallye in die ersten Wertungsprüfungen losgehen... soweit mal wieder der Plan.

Tag 1; Ankunft in Afrika

Murphie lies uns dann aber morgens nicht im Hafen von Nador landen, sondern in der spanischen Enklave Melilla. Liegt doch nicht weit auseinander, dachten wir. Moppeds von den LKWs abgeladen und mit der spanischen Polizei mit deren Harleys in einem stolzen, lauten Konvoi durch die Stadt Melilla Richtung Nador/Marokko. Schlagbaum der Spanier auf und raus waren wir. Jetzt nur noch durch den marokkanischen Schlagbaum und die Rallye konnte beginnen! Aber wie das mit diesen Schlagbäumen nun mal so ist. Die gehen nicht immer nach Wunsch auf... und wir saßen mit ca. 120 Motorrädern und Begleitfahrzeugen im Niemandsland auf einem ca. 100 Meter langen Streifen fest! Hatten sich die wintergeplagten Teilnehmer anfangs noch über das herrliche Wetter gefreut, begann bald in der zunehmenden Hitze die große Flucherei. Zum zweiten und ganz gewiss nicht letzten Male auf dieser Rallye begann eine endlose Warterei! Orga schaffte es immerhin nach einigen Stunden, was zu essen und zu trinken für uns aufzutreiben. Immer wieder mal erschienen irgendwelche wichtig aussehenden Zoll-Willis mit Papierlisten und liefen kontrollierend die Moppeds ab. Gleich kommen wir raus, dachten wir jedes mal, aber nix war´s!

Aber auch in solchen Situationen gibt es froh gelaunte Menschen, die für reichlich Abwechslung sorgten. Machten sich doch einige Holländer einen Spaß, den regulären Grenzverkehr im Niemandsland anzuhalten und die Durchreisenden nach ihren Pässen zu fragen. Selbstverständlich durften alle Fahrzeuge großzügig passieren ;-) Selbst die marokkanischen Zöllner machten Anfangs diesen Spaß mit. Durchfahrende uralte Moppeds mit Einheimischen wurden mit Applaus und Gejohle durch ein Spalier von Enduristen geschickt und deren Fahrer hatten sichtlich Spaß daran. Irgendwer bekam dann einen Stapel Werbeaufkleber von Rallye-Sponsoren in die Finger und es wurden im Niemandsland zwischen den Grenzen Fahrzeuge angehalten und mit Aufklebern von vorne bis Hinten beklebt. Auch dies augenscheinlich zum Vergnügen der Fahrzeugbesitzer... auf jeden fall ging die Zeit so nach und nach rum und nach ca. 4-5 Stunden durften wir im Konvoi die Grenze passieren. ENDLICH!!!
Hinter der Grenze trafen wir auf die Teilnehmer der Früh-Fähre und nach einem Briefing von der Orga und der Streichung einiger Etappen für diesen Tag durften wir endlich in Marokko losbrummen. Nach einigem Asphalt bekamen wir dann doch tatsächlich auch noch etwas Gelände unter die Stollen. Allerdings gestaltete sich das Abstempeln der Zeitkarte an der DK1 (Durchgangskontrolle) als äußerst mühevoll. Durch den großen gemeinsamen Ansturm der Teilnehmer am Unimog entstanden Wartezeiten von über ½ Stunde!

Die dadurch verlorene Zeit fehlte uns dann beim Erreichen der nächsten DK, um hier weiterfahren zu dürfen! SHIT! Damit wurden wir wieder auf die Straße verwiesen, 2 Stunden Zeitstrafe inklusive. Hätte ich bei dem Straßenanteil doch besser meine R1150GS für die Rallye nehmen sollen? Auf der Straße ging es dann weiter nach Missour in das „Hotel Baroudi“. Dort trafen wir dann spät abends im Dunkeln ein. Eine Enduro hat als zugelassene Maschine selbstverständlich Licht! Jaaaaa, fast kann man Licht zu den armseligen Funzeln in den Enduromasken sagen. Bei einigen Teilnehmern funktionierte das Licht überhaupt nicht (hatten wohl vergessen, die Teelichter einzulegen) und es bildeten sich dicht hintereinanderherfahrende „Fahrgemeinschaften“. Dort war ich mit dem Halogenlicht der XT600 natürlich ein König. Aber wie das so ist, mit den Einäugigen unter den Blinden ;-)
Nun bekam ich also meinen ersten Eindruck eines marokkanischen Hotels. Nun ja, halt etwas andere hygienische Verhältnisse. Handtücher können, müssen aber wohl nicht sauber sein. Klobrillen wurden für uns extra auf die Töpfe gelegt. Bei den Einheimischen geht das auch schon mal ohne! Aber was ein echter Rallyefahrer ist... wer braucht schon eine feste Klobrille? Das Essen war jedenfalls O.K. und das war viel wichtiger! Auch mein neuer Zimmernachbar, der Däne Claus war voll in Ordnung. Die von mir für die Nacht angebotenen Ohrstöpsel gab er mir am nächsten Morgen lächelnd unbenutzt zurück. Na also, geht doch! Und mir wird immer erzählt ich würde nachts…

Tag 2; F650-Dakar versenken und Aufholjagd

Andrea hatte es bei der ersten Geländeetappe am Vortag erst mal was ruhiger angehen lassen und so vereinbarten wir, dass ich mit ihr heute die erste Etappe zusammen fahre und wir dann mal weitersehen. Martina und René wollten zusammen vorneweg fahren und schon mal versuchen, ihr eigenes Rallyetempo zu finden.

Der Start und die ersten Kilometer klappten ganz prima und bald gesellte sich noch ein Mädel zu uns, deren TT-IMO sich verabschiedet hatte und dadurch in der Navigation sehr gehandicapt war. Mit Silke fand ich recht schnell ein angenehmes Tempo, dem anfangs auch Andrea noch gut folgen konnte. Als es jedoch vom Gelände her immer schwieriger wurde, vergrößerte sich auch der Abstand zu Andrea. Kein Problem, alle paar Kilometer wurde geduldig gewartet, bis sie wieder aufschloss. Zwischendurch bekamen wir sogar Martina und René wieder zu sehen, die sich um einen gestürzten Motorradfahrer gekümmert hatten und sich grade anschickten, wieder weiterzufahren. Der Motorradfahrer war bereits versorgt und die Orga über ihn informiert. Hatte ich zuerst die Hoffnung, mit den Beiden gemeinsam weiterfahren zu können, begann Silke sich erneut um den Motorradfahrer zu kümmern und sich an die Reparatur seines Motorrades zu begeben. Dies stellte sich aber aufgrund eines Loches im Tank als schwierig heraus, sodass auch wir bald weiterfuhren. Wenigstens hatte Andrea durch diese Aktion eine willkommene Atempause einlegen können.
Der nun folgende Abschnitt hatte es aber richtig in sich: mehrere Kilometer in einem Flussbett entlang mit immer wieder kreuzenden Wasserläufen. In einem der zu durchquerenden Wasserläufe passierte es dann auch prompt: Andrea versenkte ihre F650-Dakar. Wie sich das gehört, natürlich an einer der tiefsten Stellen. Silke und ich waren ca. 150 m voraus und konnten nur tatenlos zusehen. Als ich schon eine Stelle zum Wenden suchte, um Andrea zu helfen, kam wie gerufen ein Geländewagen vorbei und half, die Dakar aus der Fahrspur zu bergen. Ob die Fahrer dem Mädel helfen wollten, oder die Dakar im Wasser nicht zu umfahren war, ist für mich nicht mehr nachvollziehbar aber letztendlich auch egal. Die anfängliche Freude über die aufrecht stehende Dakar wich aber bald einer wild winkenden Andrea, sodass ich mich doch nach einer geeigneten Stelle zum Wenden umsehen musste und zu ihr zurück fuhr. Die Dakar sprang nicht mehr an L Bei jedem Startversuch kam in hohem Bogen Wasser aus dem Auspufftopf geschossen aber der Motor zündete einfach nicht. In Erwartung einer langen Wartezeit auf den „Abräumer/Besenwagen“ schoben wir die Dakar ein gutes Stück aus der Fahrspur heraus und ich wollte mich schon von Andrea verabschieden. Hach, noch ein letztes Mal, dachte ich mir: Zündung ein, warten bis die entsprechenden Lämpchen im Cockpit ausgehen und ohne Gas den Anlasser betätigen, wie die F650 das halt so mag. Und siehe da: mit den letzten Umdrehungen der sich leerenden Batterie sprang die F wieder an. Braves Möppi! Wild spuckend und hustend mit viel Wasser aus dem Auspuff, aber sie lief! Nach einigen Minuten sogar rund! Es konnte also weitergehen.

Diese Mopped-Versenken-Aktion hatte allerdings unserer tapferen Andrea erst mal den Schneid abgekauft. Es ging nur noch gaaanz vorsichtig weiter durch das Flussbett. Als sie schon der Mut verlies, ging es endlich wieder raus aus dieser doch sehr schwierigen Passage und wir hatten endlich wieder gewohnten Schotter unter den Rädern. Eine Überprüfung des Roadbooks ergab keine schwierigen Abschnitte mehr und einfache Navigation bis zur nächsten DK (Durchgangskontrolle), sodass ich die letzten Kilometer Andrea verlies und vorausfuhr, um an der nächsten DK noch das Zeitlimit zu erreichen. Es hat um einige Minuten geklappt! Gott sei Dank konnte ich in die nächste Wertungsprüfung einsteigen. Doch wo war eigentlich Silke? Ihr war die Warterei im Flussbett dann schließlich doch zu lang geworden und um die nächste DK noch rechtzeitig zu erreichen ist sie verständlicherweise weitergefahren. Sie hat sich in den „Navigationsschatten“ des hilfreichen Geländewagens gehangen und staubfressenderweise die nächste DK noch rechtzeitig erreicht. Andrea erklärte an dieser DK ihren Ausstieg für den Tag und sie wolle auf der Servicestrecke zum Hotel weiterfahren. Nun war ich also das erstemal alleine unterwegs. Also kurz einen Müsliriegel eingeschoben, ordentlich Wasser getankt und auf in die nächste Etappe mit der kleinen Hoffnung, irgendwann vielleicht doch wieder auf Martina und René aufschließen zu können. Es wurde meine schnellste Etappe dieser Rallye. Das Gelände lag uns (Pitter/XT) ausgezeichnet und wir holten Teilnehmer um Teilnehmer auf. Zum Glück war die Navigation in diesem Sektor nicht so schwer und ich konnte mich gut auf´s Fahren konzentrieren. Natürlich beflügelt so etwas und man wird immer mutiger, die Überholmanöver immer abenteuerlicher. Erst als ich neben der Piste versuchte einen der staubaufwirbelnden Geländewagen zu überholen und neben im sah, dass wir gemeinsam auf einen Engpass in einem Steinwall zufuhren rutschte mir das Herz tief in die Hose. Aber in dem Moment, als ich vom Gas gehen wollte, langte der Geländewagen in die Eisen und ich rutschte knapp vor ihm durch die Engstelle. Tief durchgeatmet, sich herzlich bei dem Fahrer durch Winken bedankt und das ganze als Warnhinweis verstehend, lies ich es jetzt etwas langsamer angehen. Das waren bis dahin 120% Einsatz und so was geht auf Dauer nicht gut. Aber es hat sich gelohnt: in einem kleinen Dünengebiet fand ich später Martina und René wieder und die gegenseitige Freude war groß!

Gemeinsam ging es auf die nächste Etappe dieses Tages. Ein Blick durch das Roadbook ergab die Aussichten auf einige kleine Dünenpassagen und die Nachfrage bei den Orgaleuten an der DK ergab den Tipp, die Luft aus den Reifen weitgehend abzulassen, um für den kommenden Sand genug Grip zu haben. Ein fataler Tipp, wie sich leider herausstellte. Das bischen Sand war schnell durchquert und die folgenden schnellen Schotter- und Grobsteinpassagen ließen den Reifen mehrere Male heftig durchknallen. Nur 15! km vor dem Tagesziel war es dann selbst dem dicken verstärkten Schlauch zuviel und er machte sich empört Luft! Versuche, langsam mit dem Platten weiterzufahren gaben wir schnell auf. Ich hätte den nahezu neuwertigen Vorderreifen dabei zerstört. René notierte sich die Koordinaten aus dem GPS und versprach am Ziel der Orga Bescheid zu geben.
Ach ja, ein recht durchwachsener Tag mit Höhen und Tiefen neigte sich dem Ende zu und ich hatte Gelegenheit in der marokkanischen Wüste in aller Einsamkeit einen wunderschönen Sonnenuntergang zu fotografieren.

Dabei sah ich auch erst mal genau die Größe der spitzen Steine, über die wir im Tiefflug neben den Pisten lang sausten.

Als Reifen/Schlauch mit wenig Druck hätte ich da auch irgendwann keine Lust mehr gehabt ;-) Als ich schon mein Regenzeug überziehen wollte, um mich für die kommende Kälte nach dem Sonnenuntergang zu wappnen, kam im Tiefflug der Abräumer/Besenwagen angeflogen. Thomas mit dem großen Toyota. Habe ich mich gefreut, ihn zu sehen! Flugs war die XT im letzten Büchsenlicht aufgeladen und weiter ging´s zum nächsten Havaristen.

Wenige Kilometer weiter luden wir eine KTM auf, deren Fahrer lediglich maulte, dass er seine dicke Zigarre noch nicht habe zu Ende rauchen können. Das Angebot, ihn rauchenderweise zurückzulassen

schlug er dann aber doch aus und das Prachtexemplar von Zigarre wurde wehmütig in den Wüstenboden gebohrt!
So hatte ich mir meine Ankunft in Merzouga nicht vorgestellt. In der Dose mit der XT hintendrauf L Zwei Stunden Strafzeit obendrauf wegen Bergen aus der Etappe. Aber egal, Schlauch wechseln war angesagt. Dummerweise haben wir an dem Hotel der Orga abgeladen und meine Kiste mit Werkzeug etc. war im „Kasbah Tuareg-Hotel“ einen knappen Kilometer weiter. Karl-Heinz vom Service-Team OSM (feiner Kerl und immer hilfsbereit!) hatte leider keinen verstärkten Schlauch mehr über und verwies mich an das Service-Team Kaiser. Thorsten Kaiser lag grade auf einer mobilen Massagebank (***wow*** was die alles in die Wüste mitschleppen!) und lies sich ordentlich den Rücken massieren. Mir lief das Wasser im Munde zusammen, das wäre es jetzt! Aber der Reifen ging vor. Es kam, was kommen musste: Er habe auch kaum noch Schläuche, seine Fahrer haben auch bereits mehrere kaputt gefahren. Ich solle doch mal den Karl-Heinz fragen. Nun gut, da käme ich grade her... ich solle dann erst mal den Reifen ausbauen und dann würden wir sehen, ob wir den nicht flicken können. Andernfalls gäbe es da noch einen alten Pfadfindertrick: Den defekten verstärkten Schlauch innen der Länge nach aufschneiden, das Ventil rausschneiden und meinen normalen dünnen Reserve-Schlauch in diesen faltenfrei einlegen. Das Ganze dann vorsichtig in den Desert einlegen und ebenso vorsichtig aufpumpen. Dafür sollte ich mir aber einen sehr geübten Reifenmonteur suchen, der sein Geschäft verstehe. Meine Frage nach eben diesem geübten Monteur beantwortete er mit einem Verdrehen der Augen und: „Scheiße, ich bin nicht da...“ Das Gespräch fand wohlgemerkt während seiner Massage statt, als ich im Sand vor ihm saß und mit ihm durch das Gesichtsloch der Massagebank plauderte J Also alles klar, lange Rede kurzer Sinn, genauso habe ich zusammen mit dem späteren Gewinner der Profiklasse gemeinsam meinen Reifen repariert! Kaputten dicken Schlauch aufgeschnitten, dünnen Schlauch eingelegt und wieder vorsichtig aufgezogen. Die Frage nach meiner Art und Höhe der Schulden beantwortete er mit: „Bei Gelegenheit eine Runde Bier für meine Schrauber!“
So kann man hier Weiterkommen: DANKE THORSTEN KAISER!!!

Logisch, dass das Versprechen später auch Ausgiebig eingelöst wurde und ich mit diesem tollen Team ein paar kühle Bier in netter Runde zischte!

Jetzt aber ab zum Hotel Kasbah Tuareg, Kiste Nr. 221 gesucht, Klamotten rausgeholt, Reste vom Büffet gespachtelt und ab auf´s Zimmer. Es war schließlich schon spät. Kurze sms an René: „Morgen 7:30 Uhr Startbereit am Vorstart“ So wusste er auch Bescheid, das bei mir wieder alles klar sei. Halt Stop, sagte ich Zimmer? Diese kleine Bude oben am Dach der Hotelbaustelle ohne Toilette und ohne Dusche/Waschbecken wurde bald mein kleiner „Eselstall“.

Eine Beschwerde bei der Orga brachte natürlich nix und auch meinen Einwand mit nächtlichen Bedürfnissen und den nun langen Wegen zum Gemeinschaftstopf wurde nur der Tipp entgegengebracht, ich könne doch Nachts vom Dach schiffen. Meinen Einwand, da durchaus die Moppeds der Teilnehmer treffen zu können entgegnete man mit dem Hinweis, mein eigenes dann weit genug weg zu stellen. Ich habe natürlich in der Nacht NICHT vom Dach geschifft, sondern einen anderen, scheinbar unbewohnten Eckturm am Dach angepillert. Als ich am nächsten Tag durch Zufall mitbekam, dass dort ausgerechnet Silke wohnte, habe ich das peinlich berührt natürlich sofort wieder sein lassen *__pfeif__* Ich hoffe, sie hat es nie mitbekommen...
Überhaupt war die Unterbringung in Merzouga sehr unausgeglichen. Die Orga war in einem Hotel Nähe Start konzentriert und daher nicht überall als Ansprechpartner verfügbar. Dass es in den Standarts auch große Unterschiede gab, machte Martina später einmal aus, als sie dort morgens mal reinschaute. Das Frühstücksbüffet machte hier wenigstens mit Eiern, Yoghurt und anderen Leckereien seinem Namen etwas Ehre.

Tag 3; Der erste richtige Sand und „Bob-Track“

Nach der Schlacht am kargsten Frühstücksbüffet meines Lebens im Hotel Tuareg und den endlosen Verdünnungsversuchen des dort sogenannten Kaffees (die dachten wohl, wir brauchen noch Dichtungsmasse für die Motoren!) trafen wir uns draußen vor der Stadt an einem See zum Vorstart. Erfreut fand ich mitten im Trubel Silke wieder und merkte erst nach dem spontanen Foto die dicken Tränen, die ihr über die Wangen kullerten. Sie hatte Angst vor dem Sand! Zum Glück hatten wir noch was Zeit und so konnte sie mir erzählen, dass sie vor drei Jahren im Sand einen schweren Unfall mit inneren Verletzungen hatte, bei dem ihr auch anschließend die Milz entfernt werden musste. HALLO! Wie viele Winks des Schicksals brauchen manche Leute, um ruhiger zu werden? Egal, sie war nun mal wieder da und es musste weitergehen. Ich versprach ihr, bei ihr zu bleiben und mit ihr den Tag gemeinsam zu fahren. Eine gute Entscheidung, wie sich herausstellte. Noch kurz Martina und René Bescheid gesagt und dann ging es auch schon bald wieder los. Andrea hing sich anfangs wohl an Martina und René und wollte sich ihren eigenen Weg suchen. Silke hatte sich wieder beruhigt und

wenn man einmal fährt, ist die Angst wie weggeblasen und die Konzentration lässt einem keinen Spielraum mehr für andere Überlegungen. Die ersten schweren Sandpassagen meisterten wir klaglos und machten Kilometer auf Kilometer gut. Dass in dieser Passage René seinen Unfall mit dem gebrochenen Daumen hatte, sollten wir ja erst später am Abend erfahren... Auch dass der sympathische Alexander Seitz auf diesem Stück die Kupplung seiner BMW HP2 verbrannte und damit die Rallye bereits aufgeben musste, erfuhren wir erst später am Tag. Allerdings machte auch ich in dieser Sektion eine neue wichtige Erfahrung. Bin ich bis dato diesen dicken Grasbüscheln im Sand immer instinktiv ausgewichen, sprang mir auf diesem Stück doch so ein Teil plötzlich vor das Vorderrad. Ach ja, ein paar Grashalme mit etwas Sand zwischen...können die eine XT aufhalten? Und ob die das können! Der Abflug seitlich über den Lenker hat sich gut bei mir eingeprägt. Wieder was gelernt. Ungläubig verpasste ich dem Teil mit den Crossstiefeln noch ein paar wütende Tritte. Unglaublich! Wie können diese Dinger nur so hart werden?
Wie dem auch sei, Silke erwies sich ebenfalls als erfahrene und sehr gute Navigatorin (oder sagt man dann Navigeuse? ;-) und so konnten wir uns zwischendurch bedenkenlos gegenseitig abwechseln. Es ist unheimlich erholsam, zwischendurch auch mal einfach „nur“ hinterherfahren zu müssen. Etappe auf Etappe kamen wir im guten Tempo voran und ließen uns auch von dem berüchtigten Bob-Track nicht groß aufhalten: eine längere Passage mit extrem ausgefahrenen Fahrspuren und gefährlichen Kurven.

Meine Bilderpausen zwischendurch waren ihr vielleicht nicht ganz so recht, aber solange ich sie lediglich mit den Pinkelpausen kombinierte, hat Silke nicht gemeckert J Dann kam das angekündigte größere Dünengebiet. Flache Dünen bis höchstens 10-15m Höhe. Wir beratschlagten uns noch mal, überprüften unsere Waypoints im GPS und brummten los. Silke vorneweg, eine gute Spur suchend und ich knapp neben ihrer Spur hinterher. Alle 4-5 Dünen blieben wir stehen und schnauften durch. Die Herzen rasten, die Aufregung war groß, aber es klappte ja schließlich ganz gut. Also weiter. Leider achtete ich an einer Düne nicht darauf, ob Silke an der nächsten Düne bereits wieder hochfuhr und prompt lag sie hinter einer Dünenkante unter ihrer WR250 und schaute mich mit weit aufgerissenen

Augen flehentlich an, als ich in ihrer Spur mit Schwung über die Dünenkante kam. Dem Zug an der Handbremse folgte erst mal der Abstieg in hohem Bogen über den Lenker auf das Päckchen, das vor mir lag. Dann zogen wir beide schnell den Kopf ein und warteten auf den unvermeidlichen Einschlag der sich noch überschlagenden XT, die sich aber zum Glück etwas seitlich von uns in den Sand bohrte und mich nur halb begrub. Es reichte jedenfalls, mir das Bein derart einzuklemmen, dass ich aus eigener Kraft nicht mehr raus kam. Also buddelten wir zuerst Silke frei, die dann die XT etwas anhob, sodass ich darunter rauskrabbeln konnte. Während wir die Moppeds wieder sortierten, schoss auf einmal ein Geländewagen neben uns über den Dünenkamm. Eindringlich wurden wir auf diese Gefahr aufmerksam gemacht und mit der Bitte belegt, doch wenigstens einen Helm oben auf den Dünenkamm zu legen! Das war in der Tat nicht ganz ungefährlich. Nachdem wir die Motorräder endlich wieder im Dünental stehen hatten, setzten wir uns erst mal reichlich erschöpft vor die Motorräder oben auf den Dünenkamm und tranken und aßen etwas. Dieser ungewollte „Annäherungsversuch“ zu Silke im Sandwichverfahren verschaffte mir dann auch prompt noch den Spitznamen „Kuschel-Pitter“ im Fahrerlager. Aber schon kam der nächste Geländewagen auf uns zu. Wir standen auf und winkten ihn etwas zur Seite, um sicher zu sein, dass er die Motorräder hinter uns nicht traf. Dieser Tollpatsch schaffte es dann tatsächlich, mit seiner gelben Dose genau auf dem Dünenkamm zu bremsen und sich gnadenlos festzufahren. Natürlich waren wir schuld und unsere Winkerei sei nicht zu verstehen gewesen. Wir hätten ihn ja an eine Tankstelle winken können, oder zur nächsten DK! Wir ließen den Kasper fluchend und sandschaufelnderweise zurück und wollten grade weiterfahren, als wir in einiger Entfernung einen Motorradfahrer eindeutige Winksignale geben sahen. Also ab dahin. Der arme Kerl war mit Kreislaufproblemen zusammengesackt, hatte zwischenzeitlich bereits bewusstlos neben seinem Motorrad gelegen und sich dann bis zu dem einzigen Strauch weit und breit in den Schatten geschleppt.

Zum Glück hatten wir Handyempfang! Silke konnte sich mit dem Italiener in einem bunten Sprachgemisch mit „Italienischakzent“ verständigen und erfahren, was passiert war. Also die

Koordinaten abgelesen, die Stelle abgesichert und die Orga informiert. Zwischenzeitlich habe ich in der Ferne ein Mopped auf den Dünen vorbeiziehen sehen, das Martinas nicht unähnlich war, da aber kein René in der Nähe auszumachen war, maß ich dem keine Bedeutung bei. Wir wurden von der Orga gebeten bei dem Italiener zu bleiben, bis die Rettungskräfte eintreffen. Ca. 45 Minuten später kamen dann gleichzeitig Eddi und Hopsin von der Orga mit den Motorrädern und Thomas mit einem Notarzt im Landcruiser an die Stelle. Abends erfuhren wir dann noch, dass sich an der Stelle der Rettungswagen festgefahren hatte und sich bei deren Freifahrversuchen Thomas an seinem Landcruiser noch einige Beulen geholt hat. Wir baten dann Eddie, doch bitte mit uns unmittelbar zur Ziel-DK zu fahren und uns auf kürzestem Wege hier aus dem Dünengebiet rauszuholen, es war mittlerweile schon recht spät. Kein Problem, meinte er, aber da wäre noch der Fall Degelmann! Da würde ein Motorrad nicht anspringen und dort müssten wir auf dem Weg nach Draußen noch vorbei. Also doch! Ein Mopped, das nicht anspringt: die DR von Martina. Also war das vorhin doch keine Fata Morgana gewesen. Flugs GPS eingestellt und hin zu Martina, die mit ihrer DR ganz alleine unterwegs und in ein Sandloch geraden war. Nach dem dann fälligen Umfaller war die DR einfach nicht wieder anzukicken!

Auch Eddi kickte sich die Seele aus dem Leib, bis er aufgab und Martina hintendrauf auf seiner Maschine mit raus nahm. Glücklich und erleichtert stempelten wir dann an der Ziel-DK des Tages. Später beim Bergen von Martinas DR schaffte es jemand, sie wieder anzukicken und aus dem Sand zu fahren. Bis dahin waren wir allerdings schon unterwegs zum Hotel und Martina genoss bei mir die ach so bequeme Sitzbank hinten auf der XT J
Das erste größere Dünenfeld war also durchwachsen verlaufen. Ob wir die versteckte DK am nächsten Waypoint nach dem verletzten Italiener noch rechtzeitig geschafft hätten, kann ich nicht bestätigen. Es waren zwar nur noch wenige Kilometer bis dahin, aber wir waren im Sand doch noch recht langsam und vorsichtig unterwegst. Hier war also durchaus noch Verbesserungspotential für uns vorhanden!

Tag 4; Die Königsetappe

Für die Amateure 1 Runde durch das Erg Chebbi (Profis 4 Runden), 45km nur Sanddünen aller Kategorien! 12,5 km bis zur ersten DK waren unser persönlich ausgemachtes Ziel und mit flauem Gefühl im Bauch starteten Silke, Martina und ich in diese Runde. Als erstes fuhr sich Martina fest und nach dem Aufheben folgte die obligatorische elendige Kickerei. Hundert Meter weiter war Silkes WR wieder im Sand festgefahren und ich half ihr, das Teil wieder freizubekommen. Danach versuchte ich mich an den nächsthöheren Dünen und setzte um, was mir der erfahrene Georg Petersen mitgegeben hatte: Viel Schwung, 3. Gang Vollgas und laufen lassen! Gesagt, getan und es ging! Zum ersten Male erlebte ich das Gefühl, wenn ein Motorrad bei höherer Geschwindigkeit aus dem Sand kommt und oben auf der Sandoberfläche surft! ***wow*** Die dazu erforderliche Geschwindigkeit war zwar für meinen Geschmack reichlich hoch, aber wenn es denn erforderlich war: Bitte! Ich nahm in diesem Zustand einige beachtlich hohe Dünen und war wieder Richtung Hauptfahrweg unterwegs, als ich einen ebenso wichtigen Tipp von Georg NICHT beachtete: Fahre nie im rechten Winkel mit Schwung über einen Dünenkamm. Nimm das letzte Stück immer unter 45° und werfe zuerst einen Blick über die Düne, was dahinter los ist! So kannst du im Bedarfsfall immer noch abdrehen... Die Dünen links und rechts liefen oben weich und rund aus und nach einer leichten Senke führten sie weiter nach oben. Warum sollte das an „meiner“ nun folgenden hohen Düne denn anders sein? Nun, ganz einfach: weil ich ein verdammtes Greenhorn bin, das grade ein unglaubliches Fahrgefühl entdeckt hat und das es gilt, wieder auf den Boden der Tatsachen zurückzuholen! DESWEGEN befand sich hinter „meiner“ Dünenkante ein tiefes Dünental mit viel schönem weichem Sand. Ich habe zwischenzeitlich noch nicht wieder überprüft, wie schnell die XT im 3ten Gang bei Vollgas so macht, aber es reichte, um oben an der Düne ungebremst abzuheben und sich im hohen Flug noch Gedanken machen zu können, was ich denn da eigentlich mache. Die 45° standen auf einmal ganz groß vor mir am Himmel, aber zu spät! Ich schaffte es dann immerhin noch, mich von der XT im Flug zu lösen und nicht gemeinsam mit dem Mopped im Sand einzuschlagen. Nach einigen heftigen Schlägen auf den Kopf bremste mich der stumpfe Sand an der linken Schulter abrupt ab. Bäuchlings lag ich dann am Hang. Ruhe ringsum. XT war also aus, GUT. Langsam die Glieder gecheckt: Arme bewegt, ging! Beine gehorchten! Langsam auf die Knie, kein Problem und so rappelte ich mich langsam hoch. XT steckte drei Meter neben mir kopfüber im Sand.

Zwischen Dünenkannte und Einschlag lagen ca. 6-8 Meter unberührter Sand! Über diese noch lange sichtbare „Spur“ wurde sich dann abends sogar noch im Fahrerlager unterhalten. Ich habe mich da aber als Eigentümer dieser Spur nicht geoutet L Georg hätte mich wohl noch verdientermaßen zu Recht in den Allerwertesten getreten!
Jedenfalls kam ich aus diesem Tal von alleine nicht mehr raus und die Orga schickte mir Hopsin zu Hilfe, der mit etwas Mühe dann die XT tatsächlich dort wieder rausfuhr! Er bot mir noch an, mich wieder in die Fahrspur zu bringen, damit ich die Rallye wieder aufnehme, aber die Schulter meldete sich schon schmerzhaft und mein Schneid für diesen Tag war mir reichlich abgekauft! Also heim zum Hotel und Strafzeiten kassieren. Safety first! Ich hatte es schließlich zu Hause versprochen!
Aber ich war heute nicht der einzige Pechvogel. Das nette Schweizer Geländewagenteam mit Andi als Fahrer hatte sich in den Dünen achtfach überschlagen! Zum Glück hielt der eingebaute Überrollkäfig das aus! Aber der Wagen sah lecker aus! Die Türen standen schief, die Frontscheibe war geborsten und ein Scheinwerfer ausgeschlagen.

Aber auch hier zeigte sich der Gemeinschaftsgeist des Rallyetross. Sie trieben bei einem Konkurrenten eine Ersatzscheibe aus Kunststoff auf, die sie anpassen konnten und hatten dadurch die Möglichkeit, weiterzufahren. Das Besondere an diesem Team war das begleitende Servicefahrzeug, das auf einem alten Feuerwehrfahrzeug aufgebaut und mit seinem Schrauber Reinhard gut bekannt war. Es war hier mit Reinhards Freundin Martina und ihrem gemeinsamen Freund Rolf als Hobbyreporter (www.schlammreporter.de) eine recht lustige Truppe zusammengekommen, mit der wir während der Rallye viel Spaß hatten. Auf jeden Fall drückten wir Andi für die Weiterfahrt mit seinem Pajero ganz fest die Daumen.
An diesem Tag gab es endlich auch die ersten Ergebnislisten. War man ja eigentlich „nur“ auf Ankommen eingerichtet, so interessierte es einen natürlich doch, wo man so lag! Der Blick auf den Tag 3 lies mich aber an der Auswertung der Orga doch etwas zweifeln: Silke und ich hatten an allen

DKs minutenscharf gleichzeitig die Karte abgegeben und hatten unterschiedliche Fahrzeiten in der Auswertung: Silke 10:17 Stunden und ich 12:30 Stunden. DAS konnte ja nun wirklich nicht sein... Ein schriftlicher Hinweis an die Orga (über Annette) erfolgte. Am Tag darauf wurden die Ergebnisse vom Tag 3 wieder entfernt L hier soll es noch mehr Unstimmigkeiten gegeben haben... In den Endergebnissen nach der Rallye hatte dieser Tag aber für Silke und mich wieder seine Richtigkeit! Abends saßen wir im Hotel in der obligatorischen netten Runde beisammen und rekapitulierten die Ereignisse vom Tag. Dazu zwei nette Erlebnisse von Marcus auf einer der BMW HP2. Wenn man so alleine in den Dünen unterwegs ist, schaut man natürlich auch immer wieder nach anderen Teilnehmern, um sich der richtigen Richtung zu vergewissern. Irritiert verfolgte Marcus einen vermeintlichen Teilnehmer, um bald festzustellen, dass dies unmöglich die richtige Richtung sein konnte. Bevor er sich aber dazu verleiten lies, gänzlich vom Kurs abzukommen gab der „Teilnehmer“ seine Tarnung auf und entpuppte sich beim Näherkommen als wildes Kamel in den Dünen. Derart gewarnt, achtete Marcus nun darauf, dass die Teilnehmer in dem Dünenmeer auch wirklich auf zwei Rädern unterwegs waren. Umso größer sein Erstaunen, als ihm auf der Dünenetappe ein Fahrer entgegen kam. Kein Zweifel, da kam etwas auf ihn zugefahren. Etwas kleines Motorrad vielleicht und einen merkwürdigen Helm, aber ein Mopped war es alle male! Diesmal war es ein Einheimischer auf einem Mofa, der mit seinem Turban als Sonnenschutz (der merkwürdige Helm) barfuß auf den Pedalen in den Dünen unterwegs war und dem Marcus zu dessen Verwunderung dann auch noch Fossilien, Wüstenrosen und Schmuck zum Kauf anbot! Diese Brüder verfolgen einen überall hin!
Ich hatte dies in Reiseberichten schon häufiger gelesen, dass diese Einheimischen scheinbar aus dem Nichts auftauchen können. Dies kann ich nur zu gut bestätigen. Man ist in der Wüste im Niemandsland unterwegs und hofft innbrünstig, dass hier einem nie etwas passiert. Du hälst kurz an und schaust konzentriert in dein Roadbook/GPS und auf einmal hält dir ein Kind selbstgemachten Schmuck unter die Nase, den du doch bitte schön kaufen mögest! Erstmal bist du voll erschrocken. HALLOH! Aus welchem Erdloch bist DU denn jetzt geschlüpft??? Immer wieder unglaublich!

Tag 5; Touristen im Erg Chebbi

Genau, Touristen waren wir heute. Wir beschlossen, diesen Tag im Sand von Erg Chebbi fahrerisch auszusetzen und das heutige Spektakel als Zuschauer mitzunehmen. René war mit seinem Daumen außer Gefecht, mir tat die Schulterprellung reichlich weh, Andreas Dakar war für diese Sand-Etappe gänzlich ungeeignet und Martina hatte schlicht kein Bock mehr auf die elendige Kickerei auf der DR im Sand. Die Wanderung auf die ca. 200 m hohe Hausdüne war zwar reichlich anstrengend, aber es hat sich gelohnt.

Die heutige Aufgabe für die Teilnehmer bestand in der zweifachen Umrundung der Hausdüne und anschließender Abgabe der Zeitkarte OBEN auf der Hausdüne! Da Laufen im Sand speziell mit kompletter Enduro-Montur reichlich anstrengend ist, war natürlich das Bestreben der Fahrer sehr ausgeprägt, die Hausdüne mit dem Mopped zu erklimmen. Das muss man aber erst mal schaffen... Bei den vorderen Teilnehmern der Profiklasse handelte es sich natürlich um die Spitzenfahrer, die scheinbar mühelos den steilen Sandaufstieg schafften. Doch je später die „Anfahrer“ der Düne, desto erschöpfter waren sie bereits von den Umrundungen derselbigen und taten sich am Aufstieg schwer. Bald war der Hang mit Moppeds übersät, die mittendrin ihren Schwung verloren und sich im Hang festfuhren. Aber die Sch... Karte musste ja hoch zur Zeitnahme. Auf allen Vieren krabbelten die erschöpften Fahrer bisweilen die letzten Meter den Hang hinauf. Da half es auch nix, dass die Orga an dieser Zeitnahme zwei nette Mädels postiert hatte, welche die hoch krabbelnden erschöpften Fahrer immer wieder anfeuerten und mit lockeren Sprüchen zu sich lockten.

Den Ratschlag, sich was freizumachen, um die Fahrer noch mehr zu locken, wollten sie dann aber doch nicht nachkommen J Es war ein irres Erlebnis dort oben und die glücklichen „Düneneroberer“ lagen dort mit einer Zufriedenheit, die unschwer an ihren verdreckten Gesichtern abzulesen war. Einer holte überglücklich eine Riesenpackung Toblerone aus seinem Rucksack: „Wenn ich hier hochkomme, esse ich zur Gipfelbesteigung diese Toblerone, habe ich mir geschworen!“ Dabei war er anfangs noch so erschöpft, dass wir ihm die ersten Stücke von dem großen Teil abbrechen mussten.

Ich hatte großen Respekt vor diesen Mädels und Jungs und wäre jetzt eigentlich auch gerne gefahren... Aber meine Schulter hat mir diesen Ruhetag mit der möglichen Teilnahme bis zum Schluss der Rallye gedankt! Eine Untersuchung beim Rennarzt hatte „nur“ eine Prellung ergeben. Glück gehabt!
Als wir uns abends in unserem Hotel an die Proviantkisten der Orga begaben, um uns wie gewohnt die Lunchpakete für den nächsten Tag zusammenzustellen, schaute uns fast das nackte Blech entgegen. Zum Glück war grade jemand von der Orga im Hotel und wir konnten darüber Bescheid geben. Ein kurzer Anruf und wir bekamen neuen Proviant für den nächsten Tag. Aber was für Proviant! Gläser mit Selleriesalat und Gläser mit Gurkenstreifen. Darüber hinaus große Dosen mit scharfen Salatmischungen. Die kommen bestimmt gut, wenn man mal in der Wüste gestrandet ist und mit dem Wasser haushalten soll. Die begehrten Müsliriegel und Kekse waren allesamt weg. Wahrscheinlich haben einige Teilnehmer direkt am Anfang der Rallye für alle Tage gebunkert. Na Prima!

Tag 6; Nie wieder Hollandwitze!

Der Rallyetross verlies Merzouga nach drei Tagen Richtung Norden. Es sollte wieder ein langer, schwerer Tag durch die marokkanische Wüste werden. Wären da für uns nur nicht die ersten 7 Kilometer gewesen. Als erste Etappe stand die Durchquerung des Erg Chebbi an. Dieser Teil lag genau auf den Spuren der legendären DAKAR *__schluck__*. Martina bekam über den Veranstalter irgendwie spitz, dass es für den Sandteil eine Umfahrungsmöglichkeit um das Erg Chebbi herum gäbe. Sie bekäme die genauen Daten dafür nach erfolgtem Start von der Orga und könne sich dann hinter dem Dünengebiet wieder auf die „normale“ Rallyestrecke begeben, Strafzeit für das Umfahren einer Etappe inklusive! Martina und Andrea wollten diese Möglichkeit nutzen und ich erlag anfangs ebenfalls dieser Versuchung. Hatte ich doch nach meinem sprichwörtlichen Abflug vor zwei Tagen immer noch gehörigen Respekt vor diesem Sand! Ich dachte, auch Silke mit dieser Möglichkeit ein tolles Angebot machen zu können, aber sie dachte ernsthaft an die Durchquerung der Dünen. Es solle keine gefährlichen Kanten auf dem Stück geben. Der Sand sei von der Nachtfeuchte morgens noch sehr fest und gut zu befahren. Auch Rainer Autenrieth als oberster Organisator und versierter Kenner des Gebietes versicherte uns noch mal der Ungefährlichkeit dieses Sandabschnittes. Und mitten in diese Diskussionen mit Silke kam eine „kleine holländische Fee“ namens Nienke und bot uns ihre Hilfe an, wenn wir auch danach weiter zusammenblieben und ihr auf dem schwierigen Schotterterrain helfen würden. Sie kam aus dem Norden der Niederlande und hatte zu Hause reichlich Gelegenheit gehabt, ihre Sanderfahrungen in den heimischen Dünen zu machen. Aber Schotter? Fehlanzeige in ihrer Region und daher kaum Erfahrung. So beschlossen wir also, unser Glück zu dritt zu versuchen und nahmen die Dünen in Angriff. Es sind doch nur knapp 7 km, verdammt noch mal!

Nienke fuhr also vor und suchte uns tatsächlich eine schöne, relativ einfache Spur durch die Dünen. Danach folgte Silke und ich war hinten als Letzter für evtl. Umfaller als „Aufheber“ ausgeguckt. Verrückt, aber das gab den Mädels eine unglaubliche Sicherheit, wie sie mir später versicherten. Ob Nienke überhaupt mal ihr Mopped aufheben musste, weiß ich nicht mehr. Silke hatte etwas Pech und fuhr sich zweimal fest. Aber kein Problem, gemeinsam bekamen wir die leichte WR250 wieder frei und weiter ging´s. Als die WR von Silke ein drittes mal feststeckte, strahlte sie mich mit großen Augen an: „Ich habe das Ende des Dünenfeldes gesehen, es ist ganz nah! Ich habe mich das letzte Mal festgefahren, versprochen!!!“ O.K., sagte ich. Hand drauf! Und tatsächlich, nach wenigen hundert Metern waren wir aus dem Sand und vor uns tat sich eine endlose, weite Schotterwüste auf!
Unter großem, glücklichen Indianergeheul fuhren wir nach GPS auf den nächsten Waypoint los und fanden auch recht schnell die erforderliche Schotterpiste für die Weiterfahrt nach Roadbook. Nun kam wieder Silkes große Stunde: perfekte Navigation ohne Anzuhalten oder auch nur den kleinsten falschen Abbieger. Wir nahmen jetzt Nienke in die Mitte, die in der Spur von Silke einen respektablen Speed auf ihrem ungeliebten Schotter hinlegte. Zu dritt „flogen“ wir für unsere Verhältnisse über diese endlose Schotterwüste.
Dort kamen wir auch wieder an einigen Beduinenzelten vorbei, deren Schaaf- und Ziegenherden erschrocken von der Piste wegliefen. Doch die Bewohner standen am Wegesrand und winkten uns interessiert und freundlich zu. Gaswegnehmen und freundlich zurückwinken war das Mindeste, was man machen konnte! Wie gerne hätte ich dort eine Fotosession eingelegt, aber Silke gab einen zügigen Takt an. Wovon leben die hier eigentlich? Was fressen deren kleine Tierherden hier in dieser kargen Gegend? Die Kinder liefen in diesem Geröllfeld barfuß rum und wir hatten Sorge um unsere Reifen, verrückt! Doch allzu lange bleibt keine Zeit zum Grübeln. Ich fahre zwar hinten als Letzter in unserem Trio, aber nehme trotzdem die Navigation komplett mit auf. Sicher ist sicher! Aber ich muss nur äußerst selten mal korrigieren und meist hat Silke das dann auch schon selbst gemerkt.
Mit großem Respekt brumme ich recht zügig hinter diesen zwei Federgewichten her. Als sie später einmal beim Tanken feststellten, dass ihre Maschinen unterschiedlich viel verbrauchen, kamen auch evtl. Gewichtsunterschiede der Beiden mit in die Diskussion. Ein Abgleich ergab 50 kg für Nienke und 53kg für Silke. Das könne also den Unterschied beim Verbrauch auch nicht ausmachen. Ich schluckte und verschwieg, dass ich drei 10kg-Persiltrommeln mehr auf meinen Hüften mit herumfuhr. Da ihre WRs vollgetankt auch nur ca. 110kg wogen, konnte ich unterwegs mal in Ruhe überschlagen: Die XT hatte mit über 170kg also satte 60kg mehr am Rahmen hängen und mit meinem „Gewichtsvorteil“ von 30kg gegenüber den Mädels machte das summa sumarum fast 100kg Fahrgewicht mehr! Kein Wunder also, dass die Mädels im Sand oft locker über die Oberfläche fuhren, wo ich schon wieder drohte einzusacken und viel Speed brauchte, um im Surfzustand zu bleiben! Nienke hatte zwischendurch mal erzählt, dass sie zwar eine erfahrene Straßenfahrerin sei, aber erst seit einem halben Jahr im Gelände ihr Glück versuche. Die WR habe sie erst im Februar vor der Tuareg-Rallye bekommen und leider noch nicht sehr viel damit üben können. Und deswegen fuhr ich also mit „Respekt“ ob dieses Tempos hinter den Beiden her und nahm mir mit Blick auf diese tapfere, kleine Holländerin vor, in Zukunft keine Holland-Witze mehr zu erzählen...
Wie lange ich das durchhalte, wird die Zukunft zeigen ;-)

Als wir in diesem Niemandsland von Schotterwüste einen kleinen Pass überquerten und sich uns eine fantastische Aussicht bot, konnte ich mal wieder nicht mehr anders. In die Eisen gelangt und Fotoapparat raus. Silke hatte das zwar beobachtet, aber wusste, dass ich wieder aufschließen würde. Daher fuhren die Beiden zügig weiter. Wie zügig, merkte ich bei der anschließenden erforderlichen Aufholjagd.

Ich brauchte etliche Kilometer, um endlich wieder Anschluss zu bekommen und die XT tat mir ihren Unmut zu diesem Tempo mit einigen Durchschlägen der Federung vorne und hinten kund.
Endlich wieder zusammen, ergab sich für mich das nächste Problem: Du musst viiieeel trinken, heißt es immer! Klar, machen wir auch! Aber irgendwann mutierst du zum Durchlauferhitzer...
Bei mir meldete sich also das Bläschen! Kein Problem, dachte ich. Die zwei Mädels trinken ja genauso viel und irgendwann wird es auch sie treffen. Weit gefehlt. Kilometer um Kilometer verging, ohne dass die Beiden Anstalten machten, mal „auszutreten“. Ich drohte irgendwann zu platzen und als ich langsam schon alles „gelb“ sah, kürzte ich an einer Kreuzung im Niemandsland zu Silke ab und stellte kurzentschlossen die XT in den Weg. Meine Gesten müssen wohl eindeutig gewesen sein, denn sie wussten sofort Bescheid und machten Halt. Ich schaffte knapp noch einige Meter zu Fuß und konnte dann endlich entspannen...
Über was man sich auf so einer Rallye alles freuen kann, unglaublich! Diese Stelle stellte sich aber als höchst ungeeignet für die Mädels heraus. Kein Busch oder Strauch auf Kilometer hinweg zu sehen. Also blieben nur ihre Moppeds als „Deckung“ und ich schaute mir so lange demonstrativ die leere Gegend an, bis sie mich riefen und ich mich wieder umdrehen durfte.
Nun kam, was kommen musste: Eine Jede von ihnen war schon eine Weile am Kneifen, wollte aber das flotte Trio nicht als vermeintlich Einzige aufhalten. Nach einem herzhaften Lachanfall fuhren wir gut gelaunt gemeinsam weiter...

Endlich die DK nach dieser doch sehr einsamen, weiten Steinwüste. Auf den letzten Metern fuhren wir dann nebeneinander und lieferten uns spaßeshalber noch ein spannendes Sprintduell bis zum Erreichen der DK! Gut in der Zeit liegend gaben wir aber lachend brav unsere Zeitkarten in der Reihenfolge ab, wie wir unterwegs gefahren sind und nahmen das letzte Stück des Tages auf der Straße unter die Räder. Nun hatten wir genug Zeit, um in aller Ruhe das Hotel in Missour zu erreichen. Die Zeitvorgabe sollte locker zu schaffen sein! So beschlossen wir an einer Tankstelle mit einheimischer Küche ein ausgiebiges Mal zu nehmen. Tat das gut! Nienke und ich hatten Omelett mit Gemüse und Silke versuchte sich an einer marokkanischen Spezialität, einem Schmortopf mit Gemüse und Fleischeinlage. So gestärkt machten wir uns wieder auf den Weg.

Es folgten interessante Durchfahrten von größeren Ortschaften mit chaotischem Verkehr und einem tollen Canyon mit richtig viel Kurven. Werden die Straßen doch hier immer zweckmäßig in einer Graden von A nach B gebaut L Ich hatte unterwegst sogar Zeit, ein brütendes Storchenpaar zu fotografieren.

Doch was kam jetzt? Die XT verschluckte sich beim Gasgeben! Wenn man das Gas gaaanz weich aufzog, drehte sie noch hoch, aber wehe man zog zu heftig am Gas. Stottern und Ruckeln war dann die Folge. Noch ca. 70 km bis zum Tagesziel.... die sollte die gute alte XT doch wohl noch schaffen. Klar merkten die Mädels was los war und rätselten mit mir über die Ursachen. Vielleicht die Höhe, meinte Silke. Die Höhe??? Ein Blick auf den Höhenmesser des GPS ergab knapp 1500m *__ups__* wir fuhren also auf den hohen Atlas zu (deswegen wurde es auch zunehmend schattiger). Das musste es sein: der K&N hatte sich in den Dünen heute Morgen wieder was mit Sand zugesetzt und in Verbindung mit der dünnen Höhenluft nahm die Leistung rapide ab. In Erwartung, dass es bald wieder runter gehen musste, fuhren wir weiter. Pustekuchen! Hinter jeder Kurve ging es weiter berghoch. Links und rechts die Gipfel lagen noch unter einer blütenweißen Schneedecke. Langsam wurde auch uns richtig kalt und es ging noch höher. Mehr als 70km/h waren der XT nicht mehr zu entlocken, aber auch die WRs der Mädels hatten unter Leistungsmangel zu leiden. Endlich der ersehnte Pass: 1907 Meter stand auf der Passhöhe. Na das ist doch schon mal was. Und endlich ging es bergab mit uns. Und noch besser: Kurven, Kurven, Kurven. Ging es auf der anderen Seite noch sehr beschaulich bergauf, folgte jetzt endlich mal ein wahres Kurveneldorado! Das war endlich was für Pitter: Schräglage, Knie raus und ab dafür. Alles mit der XT in den Dolomiten schon hundertfach geübt! Klappte anfangs auch recht gut. Hatte da aber nicht mal jemand den Michelin Desert auf der Straße als „Holzreifen“ bezeichnet? Solange man einen sauberen ruhigen Strich in mäßiger Schräglage fuhr, war das alles O.K. Als ich aber in Schräglage mal bremsen musste und die Vorderradbremse benutzte... wie sagt Katja immer so schön?: Hollah die Waldfee! Ich dachte, die Stollen erzählen mir jetzt jede einzeln für sich, dass sie dafür nicht gedacht sind und damit auch keinen Bock auf solche Aktionen haben. Ich habe jede

einzelne äußere Stolle am Vorderrad in Gedanken geküsst, geknutscht und auf der Gegenfahrbahn lies die Schaukelei endlich nach und ich konnte die Fuhre wieder in die Kurve drücken. Was für ein Unterschied zum TKC80! Wenn das schon kritisch war und der Desert bei Nässe noch heikler sein soll… Prost Mahlzeit!
Der Rest bis zum Hotel verlief wenig spektakulär über Asphalt und wäre nicht der Erwähnung wert, wenn das Roadbook gestimmt hätte. Als wir schon hätten da sein müssen, ergab sich nach GPS noch eine Reststrecke von über 35km. Natürlich hatten wir auch mit der Tankerei etwas knapp kalkuliert. Hatten die beiden WRs doch lediglich 10Liter-Tanks. Zum Glück hatte ich die XT mit ihren 23 Liter vollgetankt und so fuhren wir mit den WRs auf Reserve das letzte Stück im Schleichtempo und mit Windschatten. Umfüllen mussten wir knapp nicht mehr.
Abends beim Service am Hotel holte ich natürlich einen total verstaubten, fast dichten Luftfilter raus. Zum Glück also doch nur diese Kleinigkeit! Staub auf Schotter ist kein Problem, aber sobald Sand mit im Spiel ist, setzt sich der K&N sehr schnell zu! Da aber kein Sand mehr zu erwarten war, reinigte ich den K&N wieder und lies den mitgebrachten orijinool Papierfilter in der Kiste.
Wir waren also wieder im gleichen Hotel, wie am Hinweg. Das gleiche Zimmer, der gleiche Bettnachbar, die gleichen/selben Handtücher, die gleiche/selbe Bettwäsche... Ob die zwischendurch noch andere Gäste hatten, ist nicht überliefert ;-) Wie gut, dass wir sooo schmerzfrei sind *__lach__*

Tag 7; Mein persönliches Navigationsdiplom

Natürlich wollten wir drei vom Vortag unseren guten Lauf gemeinsam fortsetzen. Mir war das recht, hatte mir doch Thomas von der Orga schon gesteckt, dass dieser Tag navigationsmäßig sehr anspruchsvoll werden würde. In Verbindung mit Silke konnte mich das aber nicht wirklich erschrecken. Wir wussten, was wir diesbezüglich aneinander hatten. Aber irgendwie war an diesem Morgen der Wurm drin. Ich ging zum Sicherheitscheck und holte anschließend meine Zeitkarte. Dann traf ich noch „meine“ Mädels. Kurz geknuddelt und sie wollten auch noch ihre Zeitkarten holen. Als ich dann jemand von der Orga fragte, wo denn nun der eigentliche Start sei, schaute er mich verwundert an und meinte, heute laufe die Zeit mit Ausgabe der Zeitkarte, ich solle machen, dass ich wegkäme. Irritiert lief ich in dem ganzen engen Tohuwabowu der zusammenräumenden Servicefahrzeuge und aufbrechenden Teilnehmer hin und her und suchte Silke und Nienke, fand sie aber nicht. Mist! Also die Straße runter gefahren und hinter dem Hotel an der Straße eine Weile gewartet. Wieder nix. Vielleicht warten sie ja an der ersten DK außerhalb der Stadt? Aber auch dort waren sie nicht zu sehen. Von Martina und Andrea ebenfalls keine Spur. Noch länger wollte ich nicht warten, es war sehr kalt an diesem Morgen und ich musste weiter. Ich hatte mich damit abzufinden: Heute fährst du mal ganz alleine auf dich selbst gestellt! Nun gut, wer weiß, wofür es gut ist...
Recht früh kam die angekündigte nasse Flussdurchfahrt. Die Durchfahrtshöhe könne man uns nicht sagen, die hätten wir vor der Durchfahrt selbst zu ermitteln. Das hieß eigentlich: vor der Durchfahrt einmal zu Fuß durch den Fluss durchwaten und sich eine Spur suchen. Na toll, und das bei der Sch...kälte. Am anderen Ufer standen bereits einige Fahrer und kippten ihre Stiefel aus, bzw. wrangen ihre Klamotten trocken. Zum Glück kamen hinter mir viele ehrgeizige Moppedfahrer, die sich mutig mit dem Mopped in das Wasser stürzten. Ich holte die Kamera raus, machte ein paar schöne Bilder und schaute mir deren gewählten Spuren an. Zwei fuhren sogar den Fluss weiter hoch und suchten eine seichtere Furt. Mir reichten die Testergebnisse der Vorfahrer aus. Spur gewählt, sachte an das Ufer rangefahren, 2. Gang rein und mit mäßigem Schwung durch. Die Strömung trieb mich zwar noch etwas ab, aber ich kam gut durch und fuhr in einem Schwung die gegenüberliegende Böschung wieder hoch und weiter ging´s. Leider hatte ich etwas zu viel Schwung gewählt und mein rechter Handschuh und Jackenärmel waren ordentlich nass vom Spritzwasser. Die nächsten Kilometer habe ich an den nassen Stellen gefroren wie ein Schneider L Andere berichteten abends ebenfalls von nassen Händen und stechenden Fingerkuppen auf der Weiterfahrt. Die Sonne stand halt noch nicht sehr hoch und nachts wurden 0-2°C gemessen!

Einige Kilometer später kam die nächste breite Flussdurchfahrt, aber diesmal ohne Wasser! Dafür mit einem irritierendem Pfeil im Roadbook, der nach Einfahrt in das Flussbett nach links zeigte. Ein Teil der Fahrer war bereits in dem Flussbett in diese Richtung unterwegs, ein Teil stand am anderen Ufer und diskutierte sich ein Wölfchen. Andere fuhren am Ufer lang und suchten irgendwelche Hinweise. In diesem Bereich waren bestimmt 15-20 ratlos herumkreisende Moppeds unterwegs. Gespräche mit anderen ergaben ebenfalls keine weiteren Hinweise. Der nächste Roadbook-Punkt war über 7 km weiter. Also nix mit mal eben hinfahren und gucken und prüfen! Allerdings ebenfalls eine Flussdurchfahrt! Und das machte mich stutzig. Falls man in das Flussbett reinfahren sollte, wie kann dann INNERHALB eines Flussbettes eine weitere Flussdurchfahrt quer kommen? Warum aber der Pfeil nach links? Ein Blick zurück zum Einstiegsufer zeigte mir unterhalb der Uferböschung ein tiefes Loch. Sollte der Pfeil lediglich um dieses Loch herumführen? Ich interpretierte dies so und fuhr auf der anderen Seite des Flussbettes den Schotterweg weiter. Wenige Kilometer weiter kamen mir wieder Moppeds entgegen, schüttelten den Kopf und zeigten in die entgegengesetzte Richtung. VERDAMMT! Was denn jetzt?!? Ich blieb stur und fuhr weiter. Wenn doch Sturheit immer so belohnt würde: Es kam nach 7 Kilometer exakt nach Roadbook die angekündigte Flussdurchquerung! Hipp Hipp Hurrah!

Wie viele “Spezialisten” hatte ich nun schon hinter mir gelassen? Aber bloß nicht übermütig werden! Der folgende Teil war wieder was einfacher und nach einiger Zeit kamen die Jungs einer nach dem anderen wieder an mir vorbeigeschossen. Auf solchen Schotterstrecken war für die XT mit ihren kurzen Federwegen und ihrer doch trägen Leistung schnell das Limit erreicht. Da bügeln einen die KTMs und Konsorten gnadenlos nieder... man könnte eigentlich schneller fahren, aber die Wege werden immer wieder von Washouts, tiefen querliegenden Rinnen durchquert und während ich da Vollbremsungen hinlege, um ein Durchschlagen der Federung zu vermeiden, reißen die Sportenduros kurz das Gas auf, lupfen das Vorderrad an und springen mit einer kurzen Entlastung der Fußrasten mit dem Hinterrad über das Hindernis. Ähnliche Versuche mit der XT habe ich schnell bleiben lassen. Mir

fielen da die 90kg Gewichtsunterschied zu den Mädels wieder ein... aber ich will ja nicht meckern. Ich war schließlich gut unterwegs!
An der nächsten DK fragte ich wieder nach Silke und Nienke, aber die waren leider noch nicht dort durch. Warten hatte auch kein Zweck mehr, schließlich hatte ich selber an der verwirrenden Flussdurchquerung einige Zeit verloren. So fuhr ich also alleine in die Berge in das „berüchtigte“ Dorf mit seinen Steinmauern und wirrem Straßengeflecht.
Vorher kam ich allerdings noch an einer Unfallstelle vorbei. Zwei Quads, die ich aufgrund der beträchtlichen Staubentwicklung hatte vorausfahren lassen, waren beim Abbiegen wohl aneinander geraden. Jedenfalls hatte sich eines überschlagen und der Fahrer krümmte sich mit schmerzverzerrtem Gesicht am Boden. Ich sicherte die Unfallstelle mit der quer gestellten XT ab, winkte die anfliegenden Moppeds in die Abzweige und holte die Notfallnummern raus. Der andere Fahrer telefonierte mit Orga und die nur wenige Kilometer entfernte DK reagierte sofort mit der Entsendung eines Notarztes. Ich konnte also weiterfahren. Normalerweise gibt es für solche Aktionen für die Helfer Zeitgutschriften, aber für die 20 Minuten hatte ich keine Lust, diesen Verwaltungszirkus von der Aktion mit dem Italiener in den Dünen vom dritten Tag zu wiederholen. Darüber hinaus verlor ich durch das hektische Öffnen der Hecktasche meine dort abgelegte Armband-Uhr, wie sich später herausstellte L

Jetzt also auf zum Bergdorf! Hier kam mir wieder der genaue ICO von Olaf zugute. Ich bin einfach langsam und stur die einzelnen Punkte im Roadbook abgefahren. Bereits auf dem Weg zum Dorf den Berg hoch kamen mir schon Fahrer aus der Profiklasse kopfschüttelnd entgegen und forderten mich auf, umzudrehen. „Drieß üch jed“, dachte ich mir nur und fuhr weiter. Ein Stück vor dem Dorf kamen sie wieder an mir vorbei gebrettert. Ich habe irgendwann nicht mehr gezählt, wer mich an diesem Tag wie oft überholt hat und habe auch auf keinen mehr gehört. Am Ende des Dorfes kam mir auch wieder einer entgegen und meinte, ich bräuchte dort nicht weitersuchen, das könne auf keinen Fall richtig sein. Die ganzen Steinmauern vor, in und hinter dem Dorf konnten einen aber auch verwirren und die Roadbookpunkte folgten dicht auf dicht. Hinter den angekündigten „Steinstufen“ des Roadbooks wähnte ich mich auch mal falsch, aber sah dann ganz dicht an einer Steinmauer auf den Felsen die Andeutung eines zweispurigen Weges. Laut Roadbook mussten hier auch die Autos durch, deswegen war für mich unverständlich, dass viele Moppeds irgendwelchen Singletrails folgten?!? Als ich auf den Weg einbiegen wollte, hatte ich einen Konkurrenten neben mir. Ob ich mir sicher sei, fragte er. Ich verneinte natürlich und er drehte wieder ab. Als er hinter dem nächsten Haus verschwand, sah ich mich kurz um. Niemand zu sehen, Gas auf und raus aus dem Dorf auf diesen ominösem Weg über die Felsen. Der war wirklich mehr zu ahnen, als zu sehen. Hinter dem Dorf mussten wir um einen Hügel rum und rein in einen Wald. Hier passte alles wieder und ich hatte den innerlichen Durchmarsch: „Nänänäänänäänäääähh!“
Hinter dem Wald oben auf dem Hügel hatte man wieder eine herrliche Aussicht auf die Umgebung und ich konnte mir wieder mal nicht verkneifen, ein paar Bilder zu machen. Vorsorglich parkte ich die XT ein gutes Stück neben der Strecke und das war gut so, denn nun hatte das Rudel im Dorf einen gefunden, der sie endlich dort oben rausgeführt hatte. Mit Schmackes kamen sie Einer nach dem Anderen an mir vorbeigeflogen und schauten mich mit großen Augen an. Manche schüttelten nur den Kopf andere lachten mir zu J Man konnte an den Nummern sehen, dass es überwiegend Starter aus der Profiklasse waren. Ob mir das als Anfänger wohl auch mal gut tat?

Auf der weiteren Strecke überholten mich noch mehr, die ich schon vorher gesehen hatte. Ein paar kurze Gasstöße und sie waren an mir vorbei. Es folgten noch etliche Kilometer grobste Schotterwege mit dicken Wackersteinen, auf denen ich noch einen „Beinaheabflug“ hatte. Entgegen der Enduroweisheit, dass die Beine auf den Fußrasten zu bleiben haben, versuchte ich die ausbrechende XT mit einem ausgestellten Bein abzufangen. Der Schlag mit dem Fuß gegen den dicken Stein am Weg tat höllisch weh, aber dadurch bekam ich die XT wieder in den Griff. Allerdings musste ich erstmal einige Minuten stehenbleiben!
Es ist doch immer wieder schön, wenn der Schmerz so gaaanz langsam nachlässt... Wenigsten hielten einige Fahrer an und fragten, ob bei mir alles klar sei! Danke!
Es ging dann zum Ende hin noch etliche langweilige Kilometer parallel an einem Kanal entlang, bis wir wieder auf Asphalt mussten und dort bis nach Nador zum Fährhafen fuhren. An einer der letzten Tankstellen vor Nador wurde noch das restliche marokkanische Spielgeld vertankt, wo ich auch noch unsere Feuerwehr mit René traf und dann ging es Richtung Zoll. Im Zollbereich musste man sich dann wieder „seinen“ Transporter suchen und helfen das Mopped für die Fährüberfahrt aufzuladen.
So nach und nach trafen die bekannten Gesichter wieder ein und es gab wieder das eine oder andere große Hallo. Nur „meine“ Mädels fehlten immer noch und ich machte mir langsam Gedanken. Sie kamen dann auch recht spät und hatten auf den Grobschotterstrecken wohl doch mehr Mühe gehabt, als erwartet. Stellenweise musste Silke die Maschine von Nienke auf Steilstücken hochfahren und dadurch verloren sie soviel Zeit, dass sie obendrein noch 2 Stunden Strafe bekamen L
Dass wir uns morgens verpasst hatten, war ihnen etwas unverständlich. Ich war auf einmal weg und sie dachten wohl, ich wolle alleine fahren. Dem war zwar nicht so, aber der Tag alleine hat mir widerum zugegebenermasen viel Erfahrungen gebracht!

Für die Fährüberfahrt sollten sich wieder 4er Gruppen bilden, die dann die Schlüssel für die Kabinen bekämen. Klar, wollte ich wieder mit unserem Team mit Martina, René und Andrea in eine Kabine. Denkste Puppe! Meine Schnarchorgie von der Hinfahrt war ihnen noch deutlich in Erinnerung geblieben und es bedurfte einiger Überredungskünste meinerseits, um sie wieder zu einer gemeinsamen Kabine zu bewegen. Das war knapp und mir später an der Bar für das Team einige Bier wert. Dass ich nachts wieder, wie bereits auf der Hinfahrt, einige Tritte abbekam, als es ihnen doch zu laut wurde, damit kann ich leben. Ich bleibe dann halt was wach, bis alle wieder gleichmäßig atmen und schlafen und säge dann erst weiter ;-)
Doch was waren das schon für Sorgen gegenüber Anderen! Wir erfuhren später, dass wir aus „Platzgründen“ unser geliebtes Feuerwehrauto und darüber hinaus den Unimog in Marokko zurücklassen mussten. Auf dem Unimog waren auch noch drei Motorräder von aktiven Teilnehmern, die sie für die morgige Tour brauchten. Wie konnte das passieren? Das obere Deck des Schiffes war angeblich noch leer und da war bereits fast alles verladen. Gerüchte von falschen Fahrzeugangaben seitens der Orga gegenüber der Fährgesellschaft machten die Runde, aber da bekommt man als einfacher Teilnehmer natürlich keine Einsicht.

Als Ergänzung zu diesem Tag: am nächsten Morgen nach dem Ausschiffen kamen wir wie üblich mit anderen Fahrern in´s Gespräch und auf einmal kam die Frage auf, ob ich dieser XT-Fahrer sei?! Ja, warum? Amüsiert erzählten sie mir, dass sie mir gestern auf der Berg-Etappe doch einigen Respekt gezollt hätten. Eigentlich sei so eine XT für die Profis auf dem Weg ja ein lästiges Hindernis, aber durch mein faires Verhalten mit rechtes ranfahren und Hand raus nach links zur Vorbeifahrt winkend (Rückspiegel sei Dank!), sei ich immer problemlos zu überholen gewesen. Aber erst die Navigation! Sie hätten sich gestern viele Male verfahren und mich dadurch immer wieder überholt. Irgendwann sahen sie es dann als Bestätigung der richtigen Strecke an, wenn schon wieder „diese verdammte XT“ vor ihnen auftauchte. Lachend und stolz nahm ich dies als großes Kompliment hin.

Tag 8; Isidre Esteve Pujol bei WM-Endurolauf schwer gestürzt L

Was das mit der Tuareg-Rallye zu tun hat? Nun, für uns war als Abschluss noch eine schöne Strecke durch die Berge der Sierra Nevada geplant. Jetzt fand aber am Vortag auf den gleichen Streckenabschnitten ein Endurowelmeisterschaftslauf statt und Isidre Esteve Pujol stürzte dort schwer und ist seitdem querschnittsgelähmt! Sowas mag natürlich keiner von uns hören. SHIT! Obendrein haben wohl spanische Anwohner gegen deren Veranstaltung Strafanzeige gestellt und die örtliche Polizei riet den Organisatoren der Tuareg-Rallye zu einen Verzicht auf diese Wertungsprüfung, um die aufgewühlten Gemüter dort nicht noch weiter anzuheizen. Dies und der Respekt gegenüber dem verunglückten Fahrer liesen uns dann auf diesen Teil der Rallye verzichten. So blieb für diesen Tag nur eine ganz kleine, kurze Spezialetappe durch ein trockenes Flussbett bis hin zum Meer/Flussmündung. Wenigstens konnten auch die Fahrer starten, deren Motorräder noch auf dem Unimog in Marokko standen. Sie bekamen die Privatmaschinen von Leuten der Orga zur Verfügung gestellt.

Die Anfahrt erfolgte von Almeria aus in einem eindrucksvollen 2-3km langen Konvoi über die Autobahn. Doch so kurz wie diese Speziale auch war, die Fahrt durch diese kleine Schlucht bis hin zum Meer hin war der würdige Abschluss einer tollen Tuareg-Rallye!

Am Strand wurden dann die obligatorischen Zielfotos gemacht, oder einfach nur still die Ankunft genossen. Andere knallten den Strand mit Wheelies hoch und runter wieder andere lagen im Sand und schliefen einfach nur: fertig wie die Lachsbrötchen...

DAKAR
F 650 GS

BOOKING
Husqvarna
LIQUI MOLY

Siegerparty

Vom Strand aus ging es dann gemeinsam an der Strandpromenade von Mojacar entlang zum Hotel. Die Geräuschkulisse der ganzen Enduros im Konvoi war überwältigend und überall standen die Menschen auf den Straßen und klatschten, machten Bilder und winkten. Am Hotel wurden die Motorräder abgestellt und es gab erstmal Freibier von der Orga. Tat das gut! Die ganze Freude über eine (halbwegs) heile Ankunft mit auch noch heilem Mopped entläd sich spätestens hier und es wird getanzt, geherzt und fotografiert, was das Zeug hält! Hier erfolgt auch bereits eine erste Siegerehrung der jeweiligen Klassen mit Ausgabe der obligatorischen Sektflaschen. Wer vorne gute Bilder machen wollte, musste natürlich auch leiden und so waren wir in den ersten Reihen vom Sekt ordentlich kontaminiert ;-) Es klebte ekelhaft… Anschliesend wurden unter wildesten Anfeuerungsrufen an diversen Motorrädern noch die Hinterreifen in gewaltigen Burnouts verheizt. Die Luft zitterte unter der Geräuschkulisse der brüllenden Motoren und es stank bestialisch nach verbranntem Gummi.

Für den Nachmittag sollte man tatsächlich noch eine Mütze Schlaf nehmen und beim Dinner ordentlich zulangen, um für die abendliche/nächtliche Siegerparty bis morgens ½ 4 Uhr fit zu sein. Glücklicherweise fanden sich zur abendlichen Siegerparty noch rechtzeitig unsere verlorenen Begleitfahrzeuge wieder ein. Die Feuerwehr und der Unimog haben nach einer ungemütlichen Nacht in Nador die Frühfähre nehmen können und waren endlich wieder bei uns!

Auf der abendlichen Siegerparty ging dann nochmal richtig die Post ab! Tamsin, die Gewinnerin der Damen-Profiwertung bewies auch AUF der langen Theke mit einem Sprint ihre überlegene Schnelligkeit. Bevor die Kellner reagieren konnten war sie unter großem Beifall und Gejohle einmal die komplette Theke entlanggesaust! Dass sie ein gutes Auge für den Weg hatte, bewies sie auch hier: es ging dabei nicht ein Glas kaputt!

Table-Dances und ein netter Striptease wurden selbstverständlich auch geboten. Orga wusste wohl nur zu gut, was ein Männerherz nach 2.300km Wüste höher schlagen lies ;-)

Mietwagen und Heimflug über Mallorca klappten diesmal reibungslos und Dienstag Abend 22:30 Uhr konnte ich meine liebe Emma wieder in die Arme schliesen!
Ich hatte es geschafft! Ich habe eine Rallye gefahren, bin in Wertung angekommen und habe mein Material heile nach Hause zurück gebracht! Das war für mich persönlich ein großer Erfolg!
Ein Blick auf die abends während der Siegerparty noch ausgehangene Ergebnisliste ergab bei den Motorrad-Amateuren folgende Plazierungen:

1. Thomas Stricker

.
.
17. Silke Wissing
18. Nienke Viersen
19. Peter Kilian

.
.
22. Martina Degelmann

.
.
25. René Degelmann

.
.
29. Andrea Wenzel
30. Haumichblau???

Jedenfalls Andrea nicht letzte! ;-)

„Meine“ Mädels und ich amüsierten uns prächtig darüber, dass wir in der Endabrechnung so lagen, wie wir unterwegst an bewusstem Tag fast die gesamte Zeit gefahren sind. Und dass die Beiden vor mir lagen, freute mich aufrichtig! Damit kann ich prima leben J

Obendrein gewann Silke die Amateur-Damenwertung mit einem schönen Pokal!
HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH dazu auch an dieser Stelle!

Nun kommt dauernd die obligatorische Frage: Und? Fährst du nächstes Jahr wieder?
Ehrlich gesagt, ich weiß es nicht. Ich kann es einfach noch nicht sagen. Zuviel sind die Eindrücke, die es erstmal zu verarbeiten gilt. Bereut habe ich die Teilnahme jedenfalls auf keinen Fall!
Es war für mich ein Wahnsinnserlebnis.
René muss seinen gebrochenen Daumen erstmal wieder ausheilen! DAS ist wichtig!
Auf jeden Fall hat es mir geholfen, dies alles mal niederzuschreiben. Jetzt das Ganze mal in Ruhe sacken lassen und dann: Schaun mer mal...

Ein stolzer Pitter ;-)