April 2008

Erlebnisbericht eines

Wiederholungstäters...

Tuareg Rallye 2008

Frechen im April 2008

Es gibt im Leben immer nur EIN erstes Mal. Und MEIN erstes Mal bei der Tuareg war im März 2007. Von daher wird auch der Bericht über meine Erstteilnahme einmalig bleiben. Diesen Bericht zu schreiben, hat mir vor einem Jahr selbst geholfen, die vielfältigen Eindrücke zu verarbeiten, die diese Rallye für mich persönlich mit sich brachte. Erst ein Probelesen durch René ergab die Tauglichkeit, diesen Bericht bei ihm auf seiner Seite www.motocamp.de zu veröffentlichen. Was danach geschah, übertraf meine kühnsten Erwartungen. Ich bekam über Renés Internetseite und seitens diverser Motorradforen eine wahnsinnige Resonanz in Form von Forenbeiträgen und noch mehr durch viele Mails an mich, in denen oft auch noch nach weiteren Details über die Rallye nachgefragt wurde.
Das Ganze setzte sich auf der diesjährigen Rallye fort. Durch den Namenszug „Pitter“ auf meinem T-Shirt einfach zu identifizieren, sprachen mich viele an, ob ich DER Pitter mit dem tollen Bericht vom letzten Jahr sei?! Sogar einige Holländer sagten mir, dass der Bericht dort sehr bekannt sei und gerne gelesen wurde. Das hat mich natürlich sehr gefreut und auch etwas stolz gemacht ;-)
Der Nachteil folgt auf dem Fuß: Jetzt wird wieder so ein Bericht erwartet! Die Erwartungshaltung ist enorm und der Druck entsprechend groß! Und hier schließt sich der Kreis: der Bericht über die Erstteilnahme bleibt einmalig. Schon alleine aus dem Grund, dass ich letztes Jahr viele Dinge aus der Sicht eines Anfängers gesehen habe, alles Neuland und furchtbar aufregend für mich war und ich mit viel mehr Emotionen geschrieben habe. Nicht, dass die Rallye dieses Jahr nicht aufregend war, aber eben anders aufregend. War letztes Jahr vieles in einer gespannten Erwartungshaltung ob des vielen Neuen, war ich dieses Jahr mächtig aufgeregt, weil ich wusste, WAS auf mich zukam. Davon ab, habe ich dieses Jahr auch keine „spektakulären“ Dinge erlebt, wie meinen meterweiten Abflug in den Dünen oder der Sturz mit Silke zu unserem Doppeldecker hinter der Düne, der zum „Kuschelpitter“ führte. Ich bin dieses Jahr auch keinmal mit einem Rallyeauto nebeneinander auf die Lücke im Steinwall zugebrettert. Sprich, ich habe eine ganz „normale“ Rallye gefahren. Und damit es kein Mecker gibt, schreibe ich dieses Jahr nur von einer ganz normalen Tuareg-Rallye und wer jetzt weiterliest und dann enttäuscht ist, ist es selber schuld J

Peter Kilian alias Pitter

Vorspiel

Natürlich hat diese Rallye auch wieder ein Vorspiel. Ursprünglich sollte die Teilnahme der 2007er Rallye ein schönes und einmaliges Erlebnis für mich bleiben. Aber da gab es einen gewissen Thorsten aus Köln der mich mehrmals in einigen Zeitabständen nach der Rallye geschickt fragte, ob ich denn so was vielleicht noch mal.... und lies dann irgendwann die Katze aus dem Sack: „Wenn du 2008 wieder fährst, fahre ich mit!“ Na, das war doch mal eine klare Aussage! Die Verhandlungen zu Hause waren recht kurz und erfolgreich J die Planungen konnten also wieder beginnen. Die Anmeldungen für die Tuareg 2008 gingen raus.

Vorbereitungen

Hier galt es die XT für die nächste Rallye weiter zu verbessern. Am hohen Gewicht der XT war zwar kaum was zu machen, aber dafür gab es anderweitiges Verbesserungspotential. Die Schwachpunkte lagen aufgrund der gemachten Erfahrungen der Rallye 2007 auf der Hand:

- Kettenöler raus. Hat sich nicht bewährt. Der Sand sammelte sich auf der Kette, anstatt abzuschleudern.
- Manuelles Roadbook ersetzen durch ein elektrisches. Die Handkurbelei an dem manuellen Roadbook war unterwegs beim Fahren viel zu gefährlich.
- Das Fahrwerk verbessern. Der Federweg war einfach zu gering und es schlug vorne und hinten viel zu schnell und heftig durch.
- Ein „richtiges“ Cockpit am Rahmen installieren, damit die Gewichte vom Lenker runterkamen und diese am Besten auch noch etwas hinter einer Verkleidung schützen.

Punkt eins war ja noch am einfachsten zu erledigen: ausgebaut und gut war. Punkt zwei eigentlich „nur“ eine Kostenfrage und in Verbindung mit der Cockpitfrage vernünftig unterzubringen. Auch wollte ich mir nicht schon wieder von meinem Kollegen Olaf den ICO leihen. Das sollte schließlich keine Dauerlösung werden. Von daher bin ich bei einem IMO-100R50 Rallye der Fa. Touratech (TT) gelandet, der außerdem noch den Vorteil bot, das gesamte Instrumentarium der XT, sprich Tacho und Drehzahlmesser zu entsorgen. Diese mechanisch angetriebenen Teile waren nämlich auch nicht grade leicht.
Aber bleiben wir erst mal beim Fahrwerk. Thorsten riet mir zu einem Fahrwerk einer Yamaha TT600S bis Baujahr 1997. Die verfügte über eine 43er Kayaba Upsidedown-Gabel mit 310 statt wie die XT über 220mm Federweg. Eine Suchanfrage in diversen TT-Foren brachte den gewünschten Erfolg: Tom aus Monheim meldete sich und bot mir die Teile zu guten Konditionen an. Außerdem dabei: das original TT600S Öhlins Federbein für hinten. Die Gabel hatte sogar schon Technoflex-Federn und war auf Toms höheres Gewicht eingestellt worden. Das kam mir natürlich mit dem höheren Gewicht der XT sehr entgegen.
Glaubte ich anfangs, die Teile nach Yamaha Baukastensystem einfach tauschen zu können, lernte ich die Tücken eines solchen Umbaus schnell kennen. Ich mag nicht mehr in die Details gehen, aber es musste eigentlich ALLES geändert werden. Der Dom (Lenkachse) der TT-Gabel passte nicht und musste auf einer Presse mit dem der XT-Gabel getauscht werden. Dabei ging auch die untere Gabelbrücke der XT entzwei. Wohl noch eine Spätfolge des Abfluges in den Dünen. Das Lenkradschloss passte nicht mehr, die obere Lenkkopfaufnahme passte nicht mehr, der Lenkanschlag stimmte mit der anderen Gabelbrücke nicht mehr, das Öhlins Federbein war zu lang und die Federbeinaugen stimmten nicht etc. etc. Es hat sich letztlich über einige Monate hingezogen, das alles anpassen und anfertigen zu lassen. Und ohne die guten Kontakte und dem Zuspruch durch Thorsten hätte ich vielleicht zwischendurch das Handtuch geworfen. Es gab Tage, da klappte einfach gar nix, da hörte man besser auf zu schrauben. Und es gab Tage, da fluppte es nur so und du schraubst besser weiter, so lange es irgend geht...
Das Öhlins-Federbein wurde dann von Franz in Wegberg angepasst www.franzracing.eu und nach zwei Anläufen und angepasster neuer Feder lies es sich auch in die XT einbauen.
Der Lenkanschlag wurde nach erwägen von verschiedenen Lösungen von Oli von der Fa. www.performanceparts.de gelöst und mit einem aufwändigem Frästeil auf der unteren Gabelbrücke super erledigt. Vorweg: Der Lenkanschlag wurde während der Rallye hart geprüft und hat sich gut bewährt. DANKE Oli!
Auch die Reifen wurden erst auf den letzten Drücker montiert. Zum Glück gab es durch die ausgefallene DAKAR diesmal keine Lieferschwierigkeiten für die Michelin Desert und so konnte Gerd von www.reifen-schueller.com in Brühl alles noch rechtzeitig und gewohnt günstig erledigen.

Fahrwerk mit 43er Upsidedowngabel und viiieeel Bodenfreiheit

Zum Cockpit. Es handelt sich hier um einen Aluvorbau, den Thorsten von dem einem oder anderen Lieferanten herstellen lässt. Über die Lieferschwierigkeiten und damit verbundenen Wartezeiten (LKW von Brücke in Fluss gestürzt *haha* etc.) lasse ich mich hier nicht weiter aus und melde einfach nur Vollzug der Montage mit Roadbookhalter und IMO sowie der Anpassung einer Verkleidung mit Doppelscheinwerfern inkl. vernünftigem Licht mit H4 und H7 Birnen! Als echtes Sahnehäubchen bekamen Thorsten und ich noch unsere Verkleidungen von seinem Lackierer Christian lackiert! Jetzt ging es also schon um den Schönheitspreis ;-)

Zum Glück ist Thorstens Laden www.off-the-road.de auf einem großen alten Fabrikgelände, auf dem jederzeit eine Probefahrt möglich war. Denn zu einem echten Test mit Probefahrten auf einem Endurogelände reichte irgendwann einfach die Zeit nicht mehr :-(
Was sich hier mit einigen Zeilen beschreiben lässt, war monatelange Arbeit im Detail und viel Diskussionen mit Fachleuten und Freunden. Dem Thorsten (und seiner Drehbank) dafür an dieser Stelle auch noch mal vielen Dank für die beigesteuerten Fachkenntnisse und seine geopferte Zeit!

Es war diesmal im Vorfeld irgendwie alles mit Überraschungen gespickt. Kurz vor Weihnachten rief mich Thomas Kleinwächter an und sagte mir, ich möge mir für den Moppedtransport nach Spanien jemand anders suchen, er führe die 2008er Rallye leider nicht mit :-(Zum Glück wurde das aber innerhalb der Tuareg-Organisation (Orga) aufgefangen und wir hatten eine Mitfahrgelegenheit von Aachen aus :-) Auch unsere roten Rallyekisten bekamen wir mit viel Glück über Nadine von der Orga Richtung Süden zum Orga-Service durch Karl-Heinz transportiert. DANKE Nadine ;-)
Spannend erwies sich noch der Transport der Moppes nach Aachen zu Nadine, die dann die Moppeds auf dem Toyota-Pickup mit nach Spanien nehmen sollte. Um den geliehenen Moppedtrailer wieder pünktlich um 20:00 Uhr in Köln abgeben zu können, waren wir etwas in Zeitdruck. Natürlich verfährt man sich bei solchen Gelegenheiten und kurvt mit Wut im Bauch in Aachen rum. Und wenn dann bei 50 km/h kurz vor einem die Ampel umschlägt mache ich mit dem beladenen Gespann auch keine Vollbremsung mehr. Also Gas und durch! Was folgte, war ein rotes Blitzlichtgewitter des gegenüberliegenden Blitzkastens, der 3 mal (in Worten: Drei!) blitzte. Ich hatte eigentlich kein Rotlicht der Ampel gesehen, während Thorsten vom Beifahrersitz aus noch einen Hauch von Rot wahrgenommen hat :-(
Übeltäter, sprich Auslöser, war wohl der Moppedanhänger! Was musste der uns auch die ganze Zeit so dicht verfolgen :-(Bis jetzt, drei Wochen danach, habe ich noch nix von den Aachenern gehört...
Natürlich haben wir die Moppeds noch bei Nadine abgegeben und auch den Hänger wieder pünktlich in Köln abgeliefert. Kisten und Moppeds waren also schon mal unterwegs...

Was leider nicht mehr mit unterwegs war, waren unsere Teammitglieder Martin und Ralf. Waren wir recht früh ein Team von 4 Fahrern, welche die Tuareg-Rallye gemeinsam angingen und gemeinsam die Planungen und Vorbereitungen begannen, mussten wir recht kurz vor Schluss das Lied der 10 kleinen Negerlein anstimmen. Zuerst musste Martin aus Zeitgründen absagen. Nach umfangreichen

Vorbereitungen und bereits getätigten Investitionen mehr als ärgerlich :-(und ganz kurz vor der Rallye fiel auch noch Ralf aus. Nach einer routinemäßigen Untersuchung seiner gebrochenen und mittlerweile wieder zusammengewachsenen Schulter musste diese dringend neu operiert werden :-(Nachdem er sich extra für die Rallye ein passendes Motorrad zugelegt hatte und auch schon einiges an Umbauten durchgeführt hatte, auch hier mehr als ärgerlich! So blieben also die ursprünglichen zwei, Thorsten und ich über. Schade, wir vier hätten sehr gut zusammengepasst! Auf ein Neues :-)

Abflug und Hafen von Almeria

Am 29.03. brachte uns Emma zum Flughafen Düsseldorf und lieferte uns pünktlich ab. Nach einem unspektakulärem Flug ohne Verspätungen (wie letztes Jahr) landeten wir in Almeria. Von einem Freund hatten wir einen guten Tipp für eine nette Unterkunft in der Nähe. Leider kannten die örtlichen Taxifahrer diese Unterkunft draußen auf den platten Land nicht und diskutierten sich untereinander ein Wölfchen. www.sierra-nevada-tours.de Erst ein Anruf bei Maria, der Inhaberin der Unterkunft brachte Klarheit und die ersehnte Abfahrt. Die Unterkunft war ein toller Tipp und wir gingen mit Maria noch lecker essen. Am nächsten Morgen ging es nach dem Frühstück zum Hafen von Almeria, wo schon hektische Ralley-Atmosphäre herrschte. Nadine war mit den Moppeds auch schon da und wir konnten direkt abladen. Papierkram und technische Abnahme folgten. Auch das erste Briefing fand bereits im Hafen statt. War doch am Hafen von Nador in Afrika morgen bereits der Start zur ersten Etappe.

Im Hafen: „Wie ging das mit dem Navi noch mal???“

Was ich nicht verschweigen möchte, ist der Empfang am Hafen durch die anderen Teilnehmer und durch Orga. Dauernd gab es herzliche Hallos und Begrüßungen durch Freunde und Bekannte vom letzten Jahr. Überall wurde gedrückt, geknuddelt und Hände geschüttelt, einfach toll. Groß auch die Freude, dass „meine“ Mädels Silke und Nienke vom letzten Jahr wieder dabei waren. Wir würden wieder viel Spaß miteinander haben!
Was erst mal den meisten Teilnehmern keinen Spaß machte, war die Fährfahrt nach Afrika. Der Wellengang war nicht zu knapp und der Kahn schaukelte schon mächtig. Auch Thorsten verzog sich früh in´s Bett und wollte einfach nur noch ankommen. Ich bin in der Nacht auch einige Male wach geworden, denn es rummste heftig und knarrte in dem Kahn schon ganz ordentlich. Zum Glück habe

ich nix mit Seekrankheit zu tun und brauchte mich nur in der Koje vernünftig zu verkeilen, um weiterschlafen zu können.

1. Fahrtag; Nador – Missor

Das Abladen der Moppeds und die Zollgeschichte in Nador ging recht zügig und so konnten wir recht bald in die erste Etappe starten. Nach einigem Asphalt ging es auch schon das erste mal in´s Gelände. Und was soll ich sagen, es lief super. Das neue Fahrwerk meiner XT war zum Glück ein Volltreffer. Was ich letztes Jahr an Bodenwellen und Löchern mühsam auskurven musste, konnte ich jetzt locker überfahren und daher einen ganz anderen Speed gehen. Ich lies es aufgrund der mangelnden Übung langsam angehen und fand trotzdem sehr bald zu einem recht passablen Tempo. Hatte ich anfangs noch Bedenken, den Thorsten aufzuhalten, meinte er, ich solle es ruhig etwas langsamer angehen lassen. O.K., das passte also auch ganz gut. Die ersten Navigationsetappen fuhr ich als „erfahrener“ voraus und Thorsten folgte mit einigem Abstand, um sich langsam an das Navigieren zu gewöhnen: Roadbook verfolgen, Abzweige zuordnen, dabei Tripmaster korrigieren und die Waypoints im Navi nachhalten will während der Fahrt erst mal gelernt sein und bedarf einfach einiger Übung.

Nienke, Thorsten und Silke. Da macht das Fahren Spaß :-)

Zur Erläuterung: So ein Fahrtag besteht meistens aus mehreren Abschnitten. Den „Navigationsetappen“, die ohne Abweichung von der Rallyestrecke in einem bestimmtem Zeitfenster abgefahren werden müssen (die Trackaufzeichnung im Navi ist Pflicht!) und den sogenannten „Speziale“, die gezielt unter Zeitnahme gefahren werden und über die Tagesplazierungen/ Gesamtstand entscheiden. Wird von den vorgegebenen Strecken abgewichen, gibt es Strafzeiten von 2 Stunden. Das Nichtanfahren von versteckten Kontrollen wird mit 4 Stunden Zeitstrafe belegt. Eine saubere Navigation ist also das A + O auf so einer Rallye. Das müssen auch immer wieder Piloten feststellen, die ihren Verstand überwiegend in der rechten Gashand haben.
Zum Glück NACH der Speziale in einer Navigationsetappe ereilte mich mein erster Defekt: Der Roadbookhalter brach einfach ab. Das an dem Aluminiumträger angeschweißte Rohr, welches das

Roadbook hält, brach an der Schweißnaht einfach ab. Mit Kabelbindern und einem kleinen Spanngurt bekamen wir das Roadbook provisorisch wieder an´s Halten.

Wenigstens brach der Halter in reizvoller Landschaft...

Wie dem auch sei, Thorsten und ich wurden am ersten Tag zeitgleich 5. + 6. Was für ein Einstieg! So kann es ruhig weitergehen... Zum Glück hatte Thorsten für den Roadbookhalter das gebrochene Teil als Ersatzteil noch mal einpackt. Der Tausch ging recht einfach und problemlos. Ansonsten normale Routinearbeiten am Mopped: Kette pflegen, Luftfilter checken etc. Das gebrochene Teil hätten wir natürlich gerne wieder repariert, aber wer kann schon mal eben Alu schweißen?! Ein Angestellter vom Hotel nahm sich der Sache an und verschwand mit dem gebrochenen Teil in Missor. Wir waren gespannt! Und tatsächlich: nach Stunden, spät am Abend tauchte er mit einem Mann wieder auf, der

unser Teil geschweißt hatte! Über den Preis wurde nicht mehr verhandelt. Die 6,50 € wurden aufgerundet und das Teil wieder gut in der Kiste verstaut. DANKE unbekannter Schweißer!
Nach dem abendlichen Briefing für den nächsten Tag waren wir wieder dementsprechend vorbereitet und gut drauf :-)

2. Fahrtag; Missor – Merzouga

Der Start erfolgte in 4er-Gruppen nach den Plazierungen vom Vortag. Es lief wieder hervorragend. Die vor uns liegende Gruppe hatten wir recht bald eingeholt und einen guten Vorsprung herausgefahren. Ich fuhr wieder voraus und Thorsten mit einigem Abstand hinterher. Der Boden war sehr steinig und grob. Dazu trocken und staubig. Recht früh nach dem Start kam uns schon Harm, der Freund von Nienke mit einem platten Hinterrad entgegen. Er schleppte sich zurück zum Start, um dort seinen Reifen flicken zu können. Wir hatten vielleicht ein viertel der Speziale zurückgelegt, als ich Thorsten im Rückspiegel vermisste. Erst habe ich gewartet. So nach und nach zogen alle bereits überholten Fahrer wieder an mir vorbei :-(dann bin ich vorsichtig die Strecke gegen die Fahrtrichtung wieder zurück und nach einigen Kilometern stand Thorsten am Fahrbahnrand: Vorderrad platt. Nachdem wir feststellten, dass wir keine Montiereisen mithatten, wurde Thorsten doch recht ungehalten. Unser Werkzeug für unterwegs hatten wir nicht gerade taktisch geschickt zusammengestellt. Als ich auch noch das Flickzeug in der Hecktasche vermisste, kam doch was Frust auf. Das waren unnötige Anfängerfehler. Mir blieb nichts anderes übrig, als Thorsten alleine zurückzulassen und mich wieder auf den Weg zu machen. Zum Glück fand sich kurze Zeit später bei Thorsten noch jemand mit einem Platten ein und sie konnten gemeinsam ihre Reifen flicken. Dass Thorsten an diesem Tag insgesamt 3 Platten einfuhr, war natürlich heftig. Damit fiel er bei einer späteren DK (Durchgangskontrolle) aus dem Zeitfenster und durfte nicht mehr in die nächste Geländesektion. Auch ich blieb nicht vom Fehlerteufel verschont: Mein Roadbookhalter brach erneut :-(Da hatten wir wohl eine Montagsserie erwischt. Wieder wurde das Roadbook mit Spannriemen und Kabelbindern notdürftig gesichert. Den Rest vom Tag musste ich es also was vorsichtiger angehen lassen. Die Fahrtstrecke ähnelte der vom letzten Jahr und ich kam auch wieder im Flussbett an der Stelle vorbei, an der Andrea letztes Jahr ihre F650 Dakar versenkt hatte. Die Speziale selbst war zwar zeitmäßig „versaut“, aber ich lag immerhin gut im allgemeinen Zeitfenster und konnte alle Tages-Etappen planmäßig abfahren. Auch traf ich unterwegs wieder Silke und Nienke, denen ich mich bei der Weiterfahrt anschloss. Mit dem Holländer Jan waren wir eine recht muntere Vierergruppe, die sich wacker durchschlug. Was Nienke anbelangte, war ich einfach nur sprachlos. Letztes Jahr war sie unsere „Sandspezialistin“, die sich auf Schotter und felsigem Untergrund sehr schwer tat. Stellenweise musste ihr Silke das Motorrad noch in schwierigen Sektionen an Steilauffahrten hochfahren, während Nienke hochlief! Und heuer? Sie knallte an der Spitze der Gruppe über die Schotterpiste, dass mir hören und sehen verging! Was hatte sich das Mädel weiterentwickelt, TOLL! Es war ein verdammt langer Tag, aber mit dieser Gruppe machte es wieder Spaß und wir kamen gut nach Merzouga am Erg Chebi. Mehr als Tages-Platz 16 war nach diesen Ereignissen für mich natürlich nicht drin.
Spät Nachmittags erst mal das sehr gute Zimmer mit großer Dusche in dem Hotel Kasbah Tuareg www.kasbahletouareg.com bezogen und die Werkzeugkiste an Land gezogen. Ich wollte den Umbau des Roadbookhalters so schnell wie möglich erledigt haben, bevor Thorsten später unausweichlich mit weiterer Arbeit dazukam. Jetzt wurde also der reparierte Roadbookhalter eingebaut. Und ich kann es vorweg nehmen: Der Junge aus Missor hat die Teile wieder stabil zusammengebraten. Das Teil hält bis heute! Peinlichkeit am Rande: das gesuchte Flickzeug befand sich nicht wie gedacht in der Hecktasche, sondern in einer Nische unter der Sitzbank L Ich hatte schlicht vergessen, dass ich es DORT reingezwängt hatte. Aber ohne die Montiereisen hätte es Thorsten zu dem Zeitpunkt eh nicht geholfen. Aber wie das so ist: nachdem wir für die spätere Weiterfahrt Montierhebel und Flickzeug gut auffindbar verstaut hatten, fuhren wir keine Platten mehr ein. Wie heißt der dafür verantwortliche Idiot mit seinem Gesetz doch gleich? Murphy?

Thorsten kam dann einige Zeit später mit dem Besenwagen inkl. XT in´s Fahrerlager und wir tauschten erst mal seinen Schlauch vom Vorderrad. Ich machte mich dann noch mit dem zweiten gebrochenen Roadbookhalter im Fahrerlager auf die Suche nach einem Alu-Schweißer. Schließlich gab es doch einige recht gut bestückte Servicefahrzeuge auf dieser Rallye. Und ich fand den Schweißer meines Vetrauens: im holländischen Team Memo Tours. Aber einfach so hingehen und schweißen lassen, ist nicht. Erst eine Anfrage beim obersten Chef des Teams mit Fürsprache durch Nienke, dann der Verweiß an Service-Chef Bennie und der schließlich mit der Anweißung an den entsprechenden Mitarbeiter, der das Teil dann auch geschweißt hat! Der hat dann erst mal den Schweißapparat auf Aluschweißen umgebaut und unser Teil sorgfältig wieder repariert. Auf die Frage nach meiner Schuld verwies der mich wieder an Bennie. Und dem konnte ich noch nicht mal ein Bier für die Arbeit anbieten. Hatte doch dieses Team für ihre Leute stets (d.h. jeden Abend!) ein kaltes Fass Grolsch parat stehen. Über mein gezwinkertes „Angebot“, MIR für das Schweißen noch ein Grolsch zu geben und wir wären quitt, musste er aber doch lauthals lachen. Ich solle für das gute Memo Tours-Team Reklame machen und überall sagen, wie gut sie seien. Na das mache ich doch gerne: DAS SERVICE-TEAM MEMO TOURS IST SPITZE! DANKE! ;-)
Noch zwei kleine Episoden zu diesem Tag: Dass die Kinder am Wegesrand nicht immer nur winken und vereinzelt auch Steinewerfer dabei sind, müssen wir wohl oder übel hinnehmen. Als einmal nach mir geworfen wurde und Thorsten das mitbekam, setzte er in einem Dorf mit seinem Motorrad der Kindermeute hinterher und jagte sie kreischend quer durch den Ort, bis er sie in die Enge getrieben hatte. Riesengeschrei und gegenseitige Schuldvorwürfe unter den Kindern war die Reaktion auf Thorstens lautstarken Anranzer. Die nachfolgenden Teilnehmer dürften in dem Ort Ruhe gehabt haben. Aber was ich vor einem kleinen Ort unterwegs erlebte, war die Höhe: vorne an der Straße ca. 10 winkende und lachende Kinder, überwiegend Mädchen, denen ich gerne zurückwinkte. Doch ca. 10 Meter dahinter eine Gruppe von 4-5 Jungens mit Steinschleudern. Ich sah noch, wie sie ihre Schleudern gemeinsam spannten und auf mich zielten. Mir blieb nur noch: Kopf runter und Vollgas. Abbekommen habe ich glücklicherweise nichts, aber das war die Härte! Was machen die erst, wenn sie an ihre erste Kalaschnikow kommen?! Thorsten hätte die wohl auch durch die Gegend gejagt, aber alleine in der Pampas war mir das zu link.

Ein gutes Stück nach der Steinschleuderattacke

Dann bekam ich am Abend noch mit, dass sich ein Service-Team (Micha/Ralf) verfahren hatte und aus versehen auf die Rallyestrecke geraten war. Wenn ich das Video richtig deute, haben sie sich dafür einen der härtesten Schotterpässe ausgesucht, den die Rallye zu bieten hat. Für einen Kia Sorento ja nicht weiter tragisch, aber DER ANHÄNGER!!!
http://www.youtube.com/watch?v=_lkaOUm9L3k&feature=related Sie hatten wohl Glück, dass der nicht umgeschlagen ist und nur diverse Kontaktspuren mit den Felsen davontrug. Zum Ende des Videos fragte ich mich noch, warum sie so langsam fuhren, der Hänger hatte doch eine 100km/h-Zulassung ;-) Spaßeshalber wurde hinterher bei Orga für die Rallye noch eine Anhängerwertung beantragt J , die leider abgelehnt wurde...

Zeltlager für die Teilnehmer in Merzouga

Kasbah Tuareg mit Erg Chebi im Hintergrund

Routinemäßige Wartungsarbeiten: Kette prüfen, Luftfilter reinigen etc.

Abends dann wieder das obligatorische Briefing für den nächsten Tag. Der mittlere Teil der Strecke mit dem nicht ganz ungefährlichem Bob-Track machte mir eigentlich weniger Sorgen. Dabei handelt es sich um Wege mit tief ausgefahrenen und zum Teil sehr sandigen Fahrspuren. Die würde ich schon meistern! Zumal sie durch eine wunderschöne, abwechslungsreiche Landschaft mit kleinen Tafelbergen, Pässen und Tälern führte. Was mir eher Kopfzerbrechen bereitete, waren die Sandpassagen am Anfang und Ende des Tages. Grade am Anfang war ein zwar relativ kleines, aber

recht langes Dünenstück mit sehr weichem Sand. Das wollte auch sorgfältig abgefahren werden, denn es befanden sich, wie sich später herausstellte, 2 versteckte DKs darin!

Auf dem Mopped trägt der Holländer dann doch Endurostiefel :-)

3. Fahrtag; Rund um Merzouga

Thorsten hatte ich sehr schnell verloren. So schnell, dass er sogar die erste versteckte DK verpasste: Klatsch, hatte er 4 Stunden drauf! Unmittelbar nach der DK machte ich mich bereits das erste mal lang. Bei der Dünenabfahrt sackte das Vorderrad weg und ich machte einen kleinen Purzelbaum. Orga kam mir noch nachgelaufen und gab mir den bereits schon so oft gehörten Rat: Arsch nach hinten und GAS! Mit diesem Vorsatz schaffte ich dann doch ein beträchtliches Stück Richtung nächstem Waypoint. Aber ich grub mich immer wieder in dem sehr weichen Sand ein. Nach 4-5 mal freibuddeln war ich am Ende meiner Kräfte. Ich lies mich dann von Bernd rausfahren und landete wieder beim Start L Ein Blick auf die Uhr sagte mir aber, dass ich den mittleren Teil des Tages durchaus noch schaffen müsste. Also umfuhr ich das Sandgebiet, suchte einen bestimmten Waypoint auf der gegenüberliegenden Seite des Dünengebietes und fuhr von dort nach Roadbook weiter. Leider geriet ich dadurch inmitten der später gestarteten Geländewagen. Was allerdings auch Vorteile hatte. Für den Sand hatte ich natürlich die Luft abgelassen, um die Aufstandsfläche der Reifen zu erhöhen. Jetzt folgten aber erst mal brutale Schotterstrecken mit handballgroßen Steinen und scharfkantigen Felsabsätzen. Ich musste also dringend wieder aufpumpen. Und unsere Luftpumpe fuhr bei Thorsten weit vorne auf und davon. Ich wartete am Wegrand, um einen der Geländewagen nach einer Luftpumpe zu fragen. Währenddessen kamen mehrere Einheimische mit Mopeds dazu und fragten, was ich habe. Spontan lief einer zu seinem Moped und kam mit einer

kleinen Luftpumpe wieder. Er schraubte das Anschlussstück auf das Ventil und fing an aus Leibeskräften zu pumpen. Erst dachte ich, wenn der so weitermacht, fliegt mir noch der Michelin Dessert um die Ohren. Die Luftdruckprüfung belehrte mich aber eines Besseren. Wenn der SO weitermachte, brauchen wir mind. eine halbe Stunde. Zum Glück kam dann doch ein Range-Rover vorbei und fragte was los sei. Nö, eine Pumpe haben sie nicht und stiegen aber trotzdem aus. Etwas viiieeel besseres: und drückten mir das Ende eines Druckluftschlauches in die Hand. 1 Minute vorne, 1 Minute hinten und die Geschichte war gegessen, inkl. Schulden von zwei Bier an dieses nette Team! Diese Hilfe wurde mir in einer Speziale gewährt, in der die Zeit läuft, wohlgemerkt! Auch hier ein dickes Dankeschön!
Die Weiterfahrt war wieder prima. Vertrautes Gelände, sprich heftiger Schotter und herrliche Landschaften. Die DKs wurden gefunden und ich kam sogar gut durch ein kilometerlanges sandiges Flussbett. Arsch nach hinten und Vollgas, geht doch. Warum klappt das bloß nicht in den Dünen?!?
Den mittleren Teil bewältigte ich also problemlos und nach einer längeren Pause vor dem letzten Abschnitt des Tages, wo es dann durch die Dünen des Erg Chebi ging, beschloss ich, für den Tag Schluss zu machen. Ich war einfach noch zu blöd für diese Sch...dünen. Zurück am Kasbah Tuareg traf ich später auf einen frustrierten Thorsten, der den Tag ebenfalls mit Hindernissen gemeistert hatte. Bei ihm sprang irgendwann die XT nicht mehr an L Wie sich später herausstellte, war der Anlasserknopf defekt. Für mich sprang an diesem Tag lediglich ein 16. Platz raus. Logisch! Thorsten war immerhin noch 13. des Tages.
Und da war es wieder, mein kleines Problemchen: ich versage in den Dünen. Und für den nächsten Tag stand die Königsetappe an: für die Amateure 2 lange Runden im Erg Chebi. Ich dachte ernsthaft an´s Aussetzen für diesen Tag. Das bekam wiederum Uli mit, die Beifahrerin von Tina, den Rallye-Ladies in ihrem Opel Frontera www.rallyeladies.de Uli fuhr die komplette Rallye mit einem Gipsfuß als Beifahrerin mit. Sie hatte sich kurz vor der Rallye den Mittelfußknochen gebrochen und sich einen stabilen Gehgips verpassen lassen. Nach Rücksprache mit Oli, dem begleitenden Notarzt, fuhr sie die Rallye trotzdem mit. Den Gips-Fuß gut im Fußraum justiert und weich gelagert, ging das ganz gut. Aber in den Dünen hatte das wenig Zweck. Es lies sich kaum vermeiden, dass man sich festfuhr und fleißig Sand geschaufelt werden musste. Und spätestens da war Schluss mit lustig und Gipsfuß! Tina stand zwar grade mit jemand anderem im Gespräch als potentiellen Beifahrer, aber meine Erfahrungen in Sachen Navigation gaben dann den Ausschlag: ich hatte einen Job als Beifahrer/Navigator in einem Rallyeauto während der Königsetappe. Wenn ich schon kein Mopped fuhr, so sollte ich wenigstens mal was anderes erleben ;-)

Man muss im Fahrerlager genau hinsehen, wenn man zugreift! Der Knockando war jedenfalls lecker!

Eine besondere Begegnung der etwas anderen Art hatte ich aber an diesem Abend noch. Als ich an einem der Fenster vorbeiging, in der Leute der Orga untergebracht waren, bemerkte ich aus den Augenwinkeln im Zimmer eine Bixi, die von Nadine im Nacken massiert wurde. Warum sie dabei ihr T-Shirt bis knapp unter Brustansatz hochgezogen hatte, erschloss sich mir nicht. Egal, die Motivklingel läutete und ich machte den Foto startklar. Blitzlicht raus und mit dem Finger auf dem Auslöser mit einem Satz wieder vor das Fenster: ratzfatz war das T-Shirt unten und es folgte großes Geschrei und Gelächter, was sich auch in dem schönen Schnappschuss widerspiegelt J . Für den Rest der Rallye waren die Vorhänge dann zugezogen...

4. Fahrtag; Königsetappe

Le Mans-Start der Motorräder in die Königsetappe

Ich holte mir bei einem Profiteam noch ein paar Anregungen für Besonderheiten mit der Navigation in der Dose und dann konnte es auch schon losgehen. War ich aufgeregt! Würde das klappen mit Tina und mir? Gebe ich ihr die richtigen Anweisungen? Viel Starthilfe bekam ich auf Nachfrage von ihr nicht: „Rede einfach, wie du meinst, solange du dann nicht draußen im Sand sitzt, war es O.K.!“

Mit dem (falsch rum) aufgesetzten Helm lies man mich nicht mal die Zeitkarte abholen...

Aber wie „cool“ Tina wirklich war, war auch zu sehen: ihr zitterten kurz vor dem Start die Hände, sie war angespannt bis in die langen, blonden Haarspitzen. So ging es schlicht den Meisten hier. Nur versucht jeder seine Nervosität anders zu überspielen oder zu verbergen. Zum Glück fällt das in der Regel mit dem Startsignal einfach ab. Dann hast du keine Zeit mehr für Nervosität, da ist Konzentration gefragt.
Bei unserem Start ging es direkt in die Dünenfelder, d.h. es wird weniger nach Roadbook navigiert, sondern nach Richtung der Waypoints im Navi. Und hier baute ich meinen ersten Bock. Ich hatte den falschen Waypoint in meinem Navi und musste den Richtigen nach vorne holen. Ich hatte mir die Waypoints zu einer Route zusammengestellt und wollte sie so abfahren. Aber ich hatte noch ein Problem mit der Umstellung von einem Waypoint zum Nächsten. Also wählte ich sie jetzt manuell an, was anfangs halt Zeit kostete L . Dieser anfängliche Nachteil sollte sich aber ganz schnell als großer Vorteil herausstellen. Die meisten Wagen hatten sich bereits festgefahren und suchten teilweise zu Fuß einen Weg durch die Dünen in die richtige Richtung. Wir umfuhren dieses „unbequeme“ Dünenstück weiträumig und suchten uns einen anderen Weg Richtung nächster Waypoint. Wir hatten Glück und kamen sehr gut durch. Es dauerte recht lange, bis Tina sich das erste mal auf einer Dünenkante festfuhr und wir Sand schaufeln mussten. Es ist immer wahnsinnig schwer, eine Dünenkante abzuschätzen. Nimmst du früh zu viel Gas weg, schaffst du die Düne nicht. Nimmst du etwas zu früh Gas weg, bleibst du womöglich auf der Dünenkante hängen. Gibst du zuviel Gas, hebst du unter Umständen an der Kante ab und riskierst auf der anderen Seite einen Einschlag. Aber Tina hatte ein tolles Gefühl für ihren Wagen und kam i.d.R. super über die Kämme. Wir hatten uns verbal recht schnell aufeinander eingestellt: Ich gab ihr die grobe Richtung vor und die sich verringernden Entfernungen mit den Abständen in hundert Metern, während sie den möglichen Weg durch die Dünen in diese Richtung suchte. Als ich ihren Fahrstil und den bevorzugten Weg etwas verinnerlicht hatte, schaute ich dann auch mit nach möglichen Wegen durch die Dünen und wir besprachen uns bisweilen.

Auch imponierte mir die Solidarität unter den Geländewagen-Fahrern, indem sie sich über Funk vor gefährlichen Stellen warnten oder befreundeten Teams sogar Tipps für Umfahrungen gaben. Wir kamen jedenfalls sehr gut zurecht, bis wir in ein kleines Tal reinfuhren. Es war ein richtiger kleiner Kessel, der ringsum von hohen Dünen umschlossen war. Eigentlich recht weitläufig, sodass wir genug Anlauf für eine Überquerung haben sollten. Aber nix war! Ein Anlauf folgte dem Nächsten, aber es fehlte der letzte Kick, um über die Düne rüberzukommen. Tina versuchte alle Tricks, fuhr an den Wänden Kreise, um Schwung zu holen, fuhr rückwärts den Gegenhang soweit wie möglich hoch, um den Schwung mitzunehmen... nichts half. Als wir es wieder mal FAST geschafft hatten, beschloss Tina, den Rest mit den Sandblechen zu probieren. Was folgte, war eine reichliche Buddelei mit den Sandschaufeln, um immer wieder mit den Sandblechen für zwei bis drei Meter weiterzukommen. Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen und irgendwann war es dann geschafft. Wir luden die Sandbleche wieder auf und sahen grade noch, wie die nächsten Teilnehmer mit Schwung in den Talkessel reinfuhren... Wir grinsten uns kurz an und fuhren zügig weiter.

Die Kurverei im Sandkessel. Es sah eigentlich harmlos aus, aber hatte es in sich...

Um die nächste DK fuhren wir eine unnötige Runde, die ich immer noch nicht verstehe, aber egal, wir kamen danach gut voran. Es folgte noch ein schnelles Stück über Schotter-Pisten mit Fahren nach Roadbook und dann wieder rein in die Dünen bis zum Ziel. Vom Gefühl her sind wir eigentlich gut durchgekommen und tatsächlich: Wir waren als Dritte im Ziel! Haben wir uns gefreut! Und das mit mir als Rallye-Greenhorn in der Dose J

Welchen Platz haben wir belegt? Richtig: Platz DREI!

Die anderen hatten sich tatsächlich ebenfalls in dem besagten Kessel festgefahren und viel Zeit verloren. Was blieb, war die Disskusion über meine Teilnahme im Team Rallye-Ladies. Würde Tina aus der Damenwertung fliegen? Mein Hinweis, dass ich mich extra glatt rasiert hätte, beruhigte nicht wirklich, denn von meinem Schnäuzer hatte ich mich nicht trennen wollen L Aber wenn es hilft, würde ich auch im Rock mitfahren... letztendlich entscheident war aber wohl die Fahrerin und so blieb bei mir alles beim Alten *puuuhhh*

So sehen wir Karsten am liebsten: entspannt und arbeitslos im Berge-Unimog

Nachmittags im Kasbah Tuareg wurden dann natürlich ein paar Bierchen aufgetischt. 3. Platz auf der Königsetappe war schließlich schon mal was! Nachdem wir bereits einige 0,5er Dosen Krombacher verdrückt hatten, sagte ich, dass ich auch eine Dose Bier stiften würde und zog ab Richtung Zimmer. Klar, die Moppedfahrer haben ja nicht viel Platz und EINE Dose Bier dazutun... besser als nix, dachten die anderen! Gab es Gelächter und große Augen, als ich meine Dose auspackte: eine 5-Literdose Krombacher mit Zapfhähnchen! Wenn ich sie nicht jetzt opfern würde, wann dann? Stefan zog los und holte Gläser und wir liesen es uns an diesen Nachmitag mit Erzählungen und viel Gelächter gut gehen. Abends trafen wir uns mit den meisten anderen Amateurteams noch in dem Hotel der Rallye-Ladies und dort gab es sogar noch eine Runde leckeren Prosecco :-)

5. Fahrtag; Dünenrennen

Start der Motorradfahrer in Vierergruppen in die Dünen

Ursprünglich wollte ich mich an dem Dünenrennen mit dem Mopped versuchen. Der Weg durch die Dünen sollte nicht zu schwer sein und zum Schluss galt es für die Moppedfahrer, die Karte oben auf der Hausdüne abzugeben. Das war immer eine Riesengaudi, denn die Fahrer versuchten natürlich, mit dem Mopped soweit wie irgendmöglich die ca. 200 Meter hohe Düne hochzufahren, was den Besten auch gelingt. Der Rest wirft zwischendurch das Mopped ab und kraxelt den Rest zu Fuß oder auf allen Vieren nach oben. Und genau das wollte ich auch mal versuchen. Aber nach unserem Erfolg vom Vortag lies ich Tina nicht hängen und bot ihr wieder meine Dienste an. Wer weiß, was ich sonst wieder mit dem Mopped in den Dünen angestellt hätte... der Abflug vom Vorjahr war mir noch allzugut in Erinnerung.

Es gab in den Dünen auch wieder reichlich Gelegenheiten zum Einkaufen

So kam es, dass ich auch das Dünenrennen mit Tina im Auto fuhr. Diesmal hatte ich mein Navi besser vorbereitet und konnte zügig von Waypoint zu Waypoint wechseln. Aber das half uns leider nicht wirklich. Ziemlich zu Beginn an einer sehr unscheinbaren Stelle gruben wir uns ein L Es ging weder vor noch zurück. Knapp neben uns die Fahrspur funktionierte, aber unsere Spur war total weich. Mit den Sandblechen mühten wir uns Meter für Meter nach oben, bis wir nach reichlich über 30 Minuten endlich wieder Grip hatten. Die Meute war bereits auf und davon und wir konnten uns nur noch um Schadensbegrenzung bemühen. Und das taten wir! Tina fuhr fantastisch. Ihr Näschen für den Weg durch die Dünen hätte ich gerne und ich konnte an den Tagen viel von ihr lernen! Die Navigation war kein Problem und ich lotste eine äußerst konzentrierte Tina durch die Dünen. Die letzten Kilometer der Tagesetappe nahmen wir recht gradlinig zum Waypoint, was zur Folge hatte, dass wir unentwegt Dünenkämme rechtwinklig überfahren mussten. Wir fuhren die Dünen auf der Luv-Seite an und hatten dadurch auf der Lee-Seite oft eine hohe, senkrechte Kante. Ich hatte zwar keine Probleme damit, konnte aber spätestens hier nachvollziehen, dass einige Copiloten in den Dünen seekrank wurden. Sand-Himmel-Sand-Himmel durch die Frontscheibe und zwischendurch mal einen ordentlichen Rumms vom Vornüberkippen. Und genau so einen Rumms hatten wir leider auch. Über eine Kante einen kleinen Tick zu schnell und wir hoben etwas ab. Was folgte war ein Einschlag erst vorne und dann mit einem ordentlichen Aufsetzer hinten. Alles was im Auto nicht niet- und nagelfest war, wurde neu sortiert. Die Hosenträgergurte schnitten in die Schultern und der Kopf flog nach vorne. Alles halb so wild, dachte ich. Aber das Auto??? Der Wagen lief, die Reifen waren O.K. also weiter. Ein Stück weiter meinte ich, es stinkt was im Auto. Normal, die Kupplung, beruhigt mich Tina. Doch wieder ein Stück weiter nehmen wir beide deutlich Benzingeruch wahr! Tina steigt aus und sieht, dass der Tank undicht ist. Der Aufsetzer war wohl doch eine Nummer zu heftig! Kurze Diskussion: der Tank ist noch voll und die DK am Ende der ersten Runde nicht mehr

weit. Also beschließen wir, die noch zu Ende zu fahren. Zwischendurch helfen wir Uwe mit seinem Jeep noch von einer Düne runter und ziehen dann durch bis zur DK. Dort stellen wir dann fest, dass die Meisten nach einer Runde bereits aufgegeben haben. Die anvisierten zwei Runden waren nicht so ohne weiteres zu schaffen. Wir wurden immerhin 8. mit nur wenigen Minuten Abstand auf Platz 5. Wir hatten also insgesamt nur lelativ wenig Zeit auf die Konkurenz verloren. Ein kleiner Trost...

Jetzt ging es aber erstmal zügig in das Fahrerlager, um den beschädigten Tank auszubauen. Dort stellte sich dann heraus, dass die Druckleitung aus dem Tank heraus durch den Schlag einen Riss bekommen hatte und sich gut reparieren lies. Zum Glück war also der Tank selbst dicht geblieben und Tina konnte damit problemlos weiterfahren!

Das waren für mich zwei spannende und abwechslungsreiche Tage in der Dose, die mir sehr viel Spaß gemacht haben! DANKE TINA!
Bis nach Hause hatte ich ja noch was Zeit, um mir für meine Emma was einfallen lassen zu können, warum ich ausgerechnet in einem Damenteam mitfuhr....
Der Umgang mit den Car-Amateuren ist jedenfalls locker, offen und von viel Spaß bestimmt, also mit einem gewissen Wohlfühlfaktor versehen ;-) Andererseits auch erschreckend, wie schnell hier viel Geld verloren werden kann. Das nette Team im Range Rover, das mir unterwegs am Motorrad mit der Luft geholfen hatte, hat sich später mit ihrem Wagen überschlagen. Ihnen ist soweit zum Glück nichts passiert, aber der Range sieht lecker aus. Dann kam noch dazu, dass ihnen die Frontscheibe fliegen gegangen ist. Sie haben also die restliche Rallye ohne Frontscheibe zu ende gefahren. Eine zwischenzeitlich eingesetzte Notscheibe aus Kunststofffolie hat sich als untauglich erwiesen. Sobald die Sonne daraufstand, haben sie nichts mehr gesehen. Also blieb nur noch die „Sommerlösung“ mit ohne Scheibe. Vorsorglich wurden die Moppedfahrer auf diesen Umstand hingewiesen, damit sie vor dem Wagen nicht zu heftig am Gashahn zogen und unnötig Steine aufwirbelten. Hatten die Dosenfahrer doch offene Jethelme und keinerlei Protektoren an.

Oder das Päärchen mit ihrem Mercedes G. Ein ein Jahr alter toller Wagen: G 320 CDI. Überschlag und Falten vom Dach bis zum Fahrwerk, für mich ein Totalschaden. Ich hoffe, der Wagen war nicht auf Pump gekauft :-(

Fahrtag 6; Merzouga – Missor

„Hinka-Lotta“ Uli hat ihren Stammplatz bei den Rallye-Ladies wieder übernommen

Was ging mir für den Tag die Düse! Der Tag als Solches war O.K., aber zuallererst galt es wieder das Erg Chebi zu durchqueren. Ein Teilnehmer hatte sich schon nach dem Weg um das Erg rum erkundigt und bewusst die Strafzeit in Kauf genommen. Die gleichen Diskussionen wie letztes Jahr, verdammt. Wieder der Gang zu Rainer: Ist es schwer? Sind hohe Dünen dabei? NEIN, du kannst es fahren! Versuch es! Kleine Dünen ohne gefährliche Kanten... O.K. überredet. Ich nehme die Dünen!
Ich Dünen-Hasenfuß also anfangs hinter Thorsten her. Verrückt, wo der hoch kachelte. Ging das nicht auch anders? Da sehe ich die Eheleute Frey. Er auf seiner HP2 vorneweg, sie auf ihrer Husaberg hinterher. Jochen suchte für seine Brigitte einen tollen Weg. Sanft durch die Dünen und lieber Umwege und kein Risiko. Ruckzuck versuchte ich mich dranzuhängen und hinterherzukommen, hatte die Beiden aber auch schnell wieder aus den Augen verloren :-(Noch mal eine hohe Düne hoch und mir mal eine Übersicht verschafft. Ich hatte doch bei Tina gelernt, verflixt noch mal. Also ganz ruhig die Lage peilen, einen schönen Weg gesucht und dann konzentriert mit Arsch hinten und Gas ab in die richtige Richtung. Na also, geht doch! Navi im Auge halten und über die niedrigeren Dünen geht es Richtung Ausgang Erg Chebi zur Schotterebene. Ich komme wesentlich besser durch als befürchtet und muss am Ende auf Thorsten sogar 5 Minuten warten. War ich aufgeregt und happy. Das muss nächstes Jahr besser werden!!! Thorsten kam dann auch aus den Dünen, musste noch Luft aufpumpen und sein Navi einstellen. Ich scharrte mit den Hufen, wir waren auf einer Speziale! Aber er hatte schließlich auch recht: 2 Tage Mopped stehen lassen, meine Wertung damit versauen und dann um Minuten kämpfen wollen *flööt* Aber weiter ging es. Das war die Strecke, die ich letztes Jahr mit Silke und Nienke gefahren bin. Streckenweise Hochgeschwindigkeit über Schotterebenen, dann wieder kleine Steilhänge mit klettern über Felskanten. Auf den Hochgeschwindigkeitsstücken waren lange weite Bodenwellen, auf denen das Mopped bisweilen abhob und meterweit flog, ein irres Gefühl! Später kamen noch mal zwei kleinere Dünenfelder, in denen ich mich prompt noch einmal lang machte. Beim Gasgeben hatte ich auf einmal Grip im Sand und das Hinterrad wollte auch mal führen. Dem Dreher folgte ein kleiner Abwurf in den Sand, was aber ohne Folgen blieb. Ich erreichte die DK vor Thorsten und wurde noch mal 7. Ohne Warten auf Thorsten wäre es sogar ein 4. Platz gewesen. Aber alles „Wenn“ und „Hätte“ taugen hier nix. Ohne das anfängliche Führen von Thorsten und Jochen hätte es vielleicht nicht mal zum 7. Platz gereicht. Also schön den Ball flach halten :-)

Nach der DK folgten für uns Amateure 300 km Asphalt *würg* Wir hatten uns mit Silke, Nienke, Jan und anderen an der letzten DK vor Asphalt verabredet und gingen an der Strecke am Straßenrand in einem kleinen Restaurant kurz was Essen, bevor wir den Großteil der Weiterreise nach Missor unter die Räder nahmen. An einer der nächsten Tankstellen trennten wir uns aber wieder. Thorsten und ich konnten mit unseren dicken Tanks gemütlich durchfahren. Es folgten wie letztes Jahr wieder die Fahrt durch den schönen Canyon und die Fahrt über den kühlen Pass im Atlas mit über 1900 Metern Höhe. Abends gegen 18:00 Uhr waren wir wieder im Hotel Baroudi in Missor. Der einheimische, alte Wächter vom rückwärtigen Eingang, wo wir die Motorräder einstellten, erkannte uns gleich wieder und begrüßte uns herzlich.

Bei DEM Empfang freut man sich doch noch mehr auf die Durchgangskontrollen :-)

Leider war Thorsten mittlerweile ziemlich platt. Hatte Rainer letztes Jahr die Rallye mit einer dicken Grippe und Fistelstimme geleitet, haben einige Rallyemitglieder diese „Tradition“ für dieses Jahr aufgegriffen und die Rallye auch mit ordentlichen Erkältungserscheinungen absolviert. Oli von den Notärzten, Hopsing von der Orga, Tina Meier bei den Motorradprofis. Alle plagten sich damit rum und sorgten bisweilen sogar noch für Verbreitung :-(. So schlug auch Thorsten sich seit Tagen mit den Symptomen rum und war reichlich platt. Er schlief viel und nahm Medikamente, um überhaupt noch vernünftig mitfahren zu können.

7. Fahrtag; Missor – Nador

Pünktlich verließen wir morgens das Hotel Baroudi und machten uns auf zur obligatorischen Flussdurchquerung und dem nachfolgenden Offroad-Navigationsstück, welches wir problemlos meisterten. Als mittlerer Teil des Tages stand wieder eine Speziale an. Hier wollte ich noch mal angreifen und selbst austesten, wo ich im Teilnehmerfeld stehe. Konzentriert ging ich die letzte Speziale der Rallye an und war zügig unterwegs. Aber hier erwischten mich die Tücken der Navigation. An einer Kreuzung mit mehreren Abzweigen erwischte ich prompt die Falsche. Ich hätte besser mal auf die zu fahrende Gradzahl im Roadbook geschaut. Erst nach 2,2 km erkannte ich

meinen Fehler und kehrte um. Eine Weile später fuhr ich nicht nach Roadbook geradeaus, da die Fahrt durch einen privaten Hof zu gehen schien und folgte dem Weg daneben zum trockenen Flussbett. Die Profis sollten im Flussbett links abbiegen, die Amateure auf der anderen Seite wieder raus. Aber es gab keine Ausfahrt auf der anderen Seite L Also erst mal den Weg der Profis mitgefahren, bis ich den richtigen Einstieg hinter dem besagten Hof fand und dort auch den Ausstieg für die Amateure nehmen konnte. Aber da hatte ich natürlich schon reichlich Zeit verloren... wenn man es halt mal besonders gut machen will L SHIT Platz 13 war die magere Ausbeute für den Tag mit lediglich 16 Minuten Rückstand auf den Tagessieger. So dicht lagen wir hier zusammen.
Dass sich der Vorjahressieger und in Führung liegende Thorsten Kaiser auf eben dieser Etappe ebenfalls verfuhr und damit seinen Gesamtsieg für 2008 einbüßte, konnte mich auch nicht trösten :-(Ich hätte es dem Thorsten wieder gegönnt!

Unterwegs auf einem Navigationsstück mit etwas Zeit für Bilder

Nach einem weiteren Asphaltstück kamen wir zum Einstieg in die letzte Geländeetappe in Marokko mit noch mal anspruchsvoller Navigation durch das gleiche Dorf mit den schwierigen Steinstufen, wie letztes Jahr. Aber hier seilte sich Thorsten ab. Seine Erkältung machte ihm doch schwer zu schaffen und er nahm lieber die Strafzeit in Kauf und fuhr das letzte Stück bis zum Hafen auf Asphalt durch. Die letzte Navigationsetappe im Gelände von Marokko klappte wieder recht gut und oben am Berg traf ich noch Hopsing von der Orga, der einige schöne Landschaftsaufnahmen machte. Am Ende der Etappe, als es wieder auf die Straße ging, fand ich noch ein paar alte Bekannte wieder. Micha und Ralf vom Service mit ihrem Kia samt Anhänger hatten sich neben der Strecke einige Meter den Hang hochgeschraubt und machten Fotos von den Teilnehmern. Und schon kamen mir einige Teilnehmer entgegen, die in den Beiden eine versteckte Durchgangskontrolle vermuteten. Ich konnte sie aber beruhigen und davon abhalten, den Berg hochzukraxeln, um den Beiden ihre Zeitkarte unter die Nase zu halten *lach*
Nun folgte noch ein Stück Asphalt bis zum Hafen von Nador, der ein kleines Juwel in seiner Nähe hatte: eine feine, kleine Pizzeria. Dort wollte ich mir eine Pizza zum Hafen mitnehmen, um sie dann dort zu futtern. Natürlich war die Pizzeria gerammelt voll mit Rallyeteilnehmern und es herrschte chaotischer Hochbetrieb. Mitten im Gewühl erkannte ich Reinhard. Klar, könne er mir meine Pizza auch im Auto mitnehmen. Also was leckeres ausgesucht, bezahlt und weiter zum Hafen. Dort fand

ich einen tief schlafenden Thorsten vor. Direkt neben ihm mussten einreisende Einheimische ihren total überladenen Transporter auseinander nehmen und alles dem Zoll vorführen. Was für ein Chaos: Gebrauchsgegenstände aller Art bis hin zu einer Friseursaloneinrichtung mit Waschbecken und höhenverstellbaren Stühlen. Dazu noch Tand und Klamotten aller Art meterhoch auf dem Dach. Ich machte zwei Bilder von dem Chaos, das man mit Worten kaum beschreiben kann. Das merkte aber ein etwas abseits stehender Beamter und kam zu mir. Freundlich aber bestimmt wollte er die Bilder in der Digitalkamera sehen und forderte mich dann auf, nur diese Beiden bitte zu löschen. Bevor er mir den ganzen Chip beschlagnahmte, kam ich dieser Aufforderung natürlich nach. Meine Motive für diese Bilder waren ihm klar, aber er wolle nicht, dass diese Situation bei mir zu Hause weiterverbreitet würde. Nun gut, respektiert!

„Zigarren-Rasmus“ durfte nicht wieder fehlen! Er schaut genauso zufrieden aus, wie letztes Jahr J

Langsam hatte ich aber wirklich Kohldampf, wo blieb Reinhard? Nach gefühlten 2 Stunden tauchte er mit reichlich Wut im Bauch endlich auf. Nachdem er sich eine Weile mit angesehen hatte, wie andere Kunden im Laden recht zügig bedient wurden, ist er dann wohl was laut geworden. Zügig bekam er danach drei Pizzen ausgehändigt. Wohl nicht das, was wir bestellt hatten, aber egal. In der Not frisst der Teufel Fliegen! Und die Pizza war nach dem langen Tag wirklich lecker *hmmmmm*
Abends auf der Fähre machte sich Thorsten recht bald in die Koje, um seiner Erkältung was Herr zu werden. Ich verfolgte in der Bar noch das Briefing für den Abschlusstag in Spanien und trank mit einigen Teilnehmern noch ein paar Bierchen. Als ich hier mein letztes marokkanisches Geld loswerden wollte, musste ich wieder dazulernen: Auf einer marokkanischer Fähre noch in marrokanischen Hoheitsgewässern MUSSTE mit Euro bezahlt werden. Na Prima! Aber auch nicht weiter schlimm, hatte ich doch eh kaum noch Dirhams…
Die Überfahrt war für meinen Geschmack recht ruhig, auch wenn es mitten in der Nacht auf hoher See wieder ein paar Mal kräftig rummste.

8. Fahrtag; Almeria – Mojacar

Die Strecke war eine Notlösung. Geländemotorsportveranstaltungen sind uns in Spanien angeblich nicht mehr erlaubt. Also keine Speziale mehr, sondern nur noch eine größtenteils über Asphalt

gehende Navigationsstrecke. Aber die war zugegebenermaßen nicht von schlechten Eltern. Nicht umsonst stand im Roadbook für einen Teil: Super-Moto Strecke ;-) kleine, feine Sträßchen die sich in engen Serpentinen den Hang hochschraubten, um auf der anderen Seite mit wilden Kurven wieder in´s Tal zu fallen. Und zum Schluss auch noch eine schöne Endurostrecke, die wir aber auf Bitte von Orga hin „touristisch“ abfuhren, um sie auch nächstes Jahr wieder nutzen zu können.
Ca. 10 Kilometer vor unserem Hotel in Mojacar war Treffpunkt für alle Teilnehmer, um dann früh nachmittags gemeinsam im Konvoi zum Hotel Marina Playa zu fahren.
Das machte, wie schon letztes Jahr, wieder einen Heidenspaß und im Ort standen wieder die Leute und winkten und fotografierten, was das Zeug hielt. Am Hotel angekommen, lösten sich auch schon die ersten Reifen wieder in Rauch auf. Nicht wenige gaben ihren Hinterreifen in mächtigen Burn-Outs den Rest. Motorengedröhn und Gummigestank lag wieder in der Luft. Das Freibier floss und man lag sich nach den Strapazen vielerorts in den Armen. Die erste provisorische Siegerehrung der Gewinner der einzelnen Klassen erfolgte durch Rainer und die Kleberei durch den spritzenden Sekt folgte stehenden Fußes. Spätestens hier entläd sich die Anspannung vom Fahren und man kommt langsam wieder runter...

Daniel Willemsen, der Sieger der Motorrad-Profis

Zu dem Foto oben: Nein! Der Teilnehmer links unten in dem Rosa/Weißem Anzug kommt nicht aus Köln! Er gehört auch NICHT der Motorsportabteilung der „Rosa Funken“ (Falls Interesse: bitte google bemühen) an! Auch wenn diese Aufmachung was für ein kölsches Fahrerteam gehabt hätte ;-)

Einige Reifen bliesen hier ihr Leben aus...

Noch eine Besonderheit musste Daniel Willemsen, der Gewinner der Profi-Bikes über sich ergehen lassen: mehrere kräftige Jungens krallten ihn sich und hielten ihn waagerecht hinter ein Motorrad mit laufendem Motor. Während vorne Vollgas gegeben wurde, schüttete Bixi genüsslich mehrere Dosen Bier, in die Auspufffahne. Alleine das Zusehen, wie sich das Bier mit dem Auspuffstrom zerstäubt und dem armen Daniel in jede Ritze fährt, war schon hart. Wie gut, dass ich diese Rallye nie gewinnen werde *lach*

Da half alles nix, da musste Daniel einfach durch J

Ein sympathischer Gewinner der 2-Zylinder-Wertung mit BMW HP2: Gratulation Thomas!

Auch Orga hatte allen Grund für zufriedene Luftsprünge: KLASSE!

Wichtig: Zufriedene und heile angekommene Teilnehmer!

Siegerparty

Ich hatte es nachmittags wieder geschafft, mich nach dem Duschen ein paar Takte auf´s Ohr zu legen. Zuerst hauten wir uns bei dem Dinner den Bauch gut voll, um eine vernünftige Grundlage für den Abend zu haben. Dann war noch Geschenkübergabe an Nienke, die an diesem Tag Geburtstag hatte. Silke hatte ihr einen Yamaha Schlüsselanhänger nett eingepackt und ich hatte ihr ein großes Gruppen-Foto vom letzten Jahr mitgebracht, das Silke und ich signiert hatten. Dazu noch ein schönes Bild von Nienke von der Strandankunft 2007. Ich denke, sie hat sich sehr gefreut, dass wir an sie gedacht haben und auch noch eine Kleinigkeit für sie dabei hatten.

Die diesjährige Siegerehrung stand natürlich unter dem Zeichen des Jubiläums: **10 Jahre Tuareg!** Alex erklärte in bewegenden Worten, wie das Ganze damals zustande gekommen ist und Rainer eine „Laiengruppe“ um sich scharrte, um eine Rallye nach seinen Vorstellungen durchführen zu können. Fand die erste Tuareg-Rallye noch mit knapp 30 Leuten inkl. Orga statt, hat sich diese Veranstaltung zu einer weit bekannten und geschätzten Rallye-Veranstaltung gemausert. Kompliment an Rainer und sein Team! Sein Orga-Team hatte noch ein schönes „10 Jahre Tuareg“ T-Shirt für ihn und überreichte ihm dazu noch ein tolles Geschenk!

Ein zu recht stolzer Organisator Rainer Autenrieth nach seiner 10. Tuareg-Rallye

Das rettete ihn allerdings nicht vor dem überraschenden Wurf in den doch recht kalten Hotel-Pool J

Die eigentliche Siegerehrung ging reibungslos mit vielen Fotos über die Bühne und es wurden sich einige Bierchen gegönnt. Irgendwann kam natürlich wieder die Frage auf: gab es dieses Jahr wieder was für´s Auge? Plötzlich aufkommende emsige Diskussionen seitens der Mädels sorgten für Gewissheit. An die Jungs war wieder gedacht worden. Aber die Mädels wollten, zu Recht!, auch auf ihre Kosten kommen. Der arme Manager der Stripperin wurde bedrängt und bearbeitet, auch für sie

was zu bieten. Es gipfelte seitens der Mädels in dem Vorschlag, er könne doch selbst auf den Tisch steigen und eine Show abliefern! Der arme Kerl wusste gar nicht mehr, wie ihm geschah. Er tat es natürlich nicht. Und wenn ich mich recht an ihn erinnere, war es vielleicht auch gut so. Sorry Mädels, aber dann lieber keinen Kerl, als dieses Männchen da. Sooo ausgehungert könnt ihr gar nicht sein... Stilgerecht wurde dann das Mädel unter großem Gejohle von Hopsing auf seiner Enduro in die Kneipe gefahren. Alleine die Geräuschkulisse im Raum war schon eine Wucht. Die Stripperin zog dann ihr Programm ab, indem sie auch einige Teilnehmer mit einbezog und sich teilweise mit ihnen gemeinsam entblätterte. Einige reagierten recht steif und nervös, während andere ganz toll mitmachten, wie zum Beispiel Tina von den Rally-Ladies, die bei der Show mit der Stripperin ganz toll mitging und damit eine schöne Einlage ablieferte. Respekt und Kompliment!

Unsere Rallye-Ladies: Tina (unten liegend!) hat immer alles gut im Griff!

Sie wurde für´s Mitmachen auch noch „belohnt“ *lach*

Uwe vom Team Rappelkiste hatte einen Heidenspaß, als die Stripperin seinen Sohn nach vorne holte und sich nackt auf ihn setzte. Knallrote Ohren und Verlegenheit waren die Folgen...
Nach der Show wurde noch was getanzt und zu einigen Liedchen aus den wilden 70er und 80er was Luftgitarre gespielt, bevor sich dann doch so die ersten müden Krieger davonmachten. Thorsten war aufgrund seiner schweren Erkältung bereits gegen 24:00 Uhr im Bett. Doch ich schaffte diesmal auch nur ½ 2, bis mir die Augen zufielen...

Hat sich wieder wacker geschlagen: Unsere gute, alte XT600E J

Der Heimflug über Palma/Mallorca verlief problemlos und Mittwoch Abend konnten wir unsere Mädels am Kölner Flughafen endlich wieder in die Arme nehmen.

Die letztjährige Frage nach einer erneuten Teilnahme stellt sich dieses Jahr nicht: Ich habe bereits wieder gebucht! Zu viele nette Leute und Freunde sind nächstes Jahr wieder dabei, als dass ich darauf verzichten wollte J Hat mich das Rallyefieber also doch erwischt?
Kann sein, ich werde es jedenfalls genießen, solange es irgend geht!

Pitter

PS: Wer sich in dem Bericht in Text oder Bild wiederfindet und nicht damit einverstanden ist, oder über beschriebene Ereignisse eine andere Sicht der Dinge hat, möge mir das bitte mitteilen, dann berücksichtige ich das. Mail an: pitter(äd)anpeki.de

2. Version mit besserer Bildqualität 16.04.2008