

# DAKAR 2006

**28. Dezember 2005**

## **Verifikation:**

Mit der Landung in Lissabon ist die Anspannung auf das Bevorstehenden nochmals gestiegen. Unsere Mechaniker weilten bereits im Umladepark und konnten die Lage vorsondieren und sich einen Überblick verschaffen. Wir fuhren in den Umladepark zu unseren Mechanikern und den Quads. Das Material bereitstellen wie Jacke, Helm und persönliche Unterlagen, die Papiere nochmals kontrollieren für die Abnahme und schon ging's los. Wir fuhren auf einer vorgeschriebenen Route auf den Platz, wo die Technische Abnahme erfolgte und parkten unsere Fahrzeuge. Mit gezielten Schritten machten wir uns auf in die grosse Halle wo der gesamte Papierkram erledigt werden musste. Mit meinem Mechaniker Florian gingen wir von Stand zu Stand und legten vom Zahlungsbeleg bis zur Lizenz alles vor. Der Verantwortliche von der Lizenzkontrolle erklärte mir ganz gelassen, dass meine Lizenz nicht gültig ist und ich so nicht starten könne. Das war der Moment als eine gewisse Hektik im ganzen Team aufkam. Mit Telefonaten zum FMS und viel Verhandlungsgeschick von Claude, konnten wir per Fax eine entsprechende Lizenz aus der Schweiz anfordern, die im Laufe des Abends ankommen sollte.

Mit einem Provisorium in meinem Verifikationsheft wo alle Stempel erfüllt werden müssen, ging die Reise in der Halle weiter. Mit Crashkursen im Verhalten auf der Piste bei Unfällen oder letztmögliche Hilfe zu erlangen sowie GPS Erklärungen, machten wir unseren ersten Schritt in Richtung Start. Nachdem auf die letzte Minute auch noch meine Lizenz gekommen war, konnten wir zu unseren Motorrädern und die nächste Hürde in Angriff nehmen.

An diesem Abend konnten wir noch das Sentinel, Iritrak, GPS montieren und ebenfalls testen und abnehmen lassen. Schon wieder 3 Stempel in unserem Verifikationsheft. Mit gutem Gefühl, dass alles so schlank funktioniert, was ich nicht so erwartet hätte, fuhren wir ins Hotel zurück. Am nächsten Tag gingen wir zurück zu unseren Fahrzeugen und wurden fast in die Halle gestossen um so schnell wie möglich die technische Abnahme zu absolvieren. Auch da war die Vorbereitung von Claude in Verbindung mit Herr Feretti (FIM), der als Chef der Dakar für die Technik und Sicherheit gilt, eine super Vorarbeit. Ohne, aber auch wirklich ohne Probleme absolvierten wir die letzte Hürde und die Entspannung stand uns ins Gesicht geschrieben. Es wurde noch zum Fototermin gebeten, als letzte Handlung in der gesamten Abnahme. Mit der Fahrt in den Park-Ferme ist mehr und mehr Freude aufgekommen, dies mit dem guten Gewissen, wir sind dabei und gehen an den Start der Dakar 2006. Beruhigt verbrachten wir die Zeit am nächsten Tag und absolvierten zur Sicherheit nochmals den GPS Kurs. Mit Spaziergängen, Fotografieren, Rekognoszieren, Essen und immer wieder Kontrolle ob alles vorhanden ist, harten wir der Dinge bis zum Start am 31. Dezember 2005.

An dieser Stelle bedanke ich mich beim gesamtem Team das so viel zum Unternehmen beigetragen hat.

- **31. Dezember 2005 1. Etappe:**

**Liaison 186 Km    Special 83 Km    Liaison 101 Km (Lisboa - Portimao)**

Mit Spannung am Start bis alles bereit war. Roadbook eingefädelt, Motor gestartet, GPS Funktion in Betrieb genommen, Code eingegeben einmal mehr warten bis es los geht. Es waren nur 30 Minuten, dies kam mir jedoch wie eine halbe Ewigkeit vor. Und wo ist das Licht an diesem GPS? OK, es wird bald hell und da das GPS nur ein besserer Kompass ist, kann ich später suchen wie das geht.

Der Aufruf zum Vorstart mit ein paar netten Worten von der Organisation und schon geht's auf die Rampe. Ja, die legendäre Rampe von der Dakar. Die Spannung steigt und meine Blicke schweifen durchs Publikum. Wo ist das Team? Und da! Leicht links von der Rampe sehe und man glaubt es kaum, ich höre sogar unsere Begleiter aus den Menschenmengen neben Lautsprecherdurchsagen und den ganzen Geräuschkulissen. Mit einem Schulterklopfen und der Mahnung vorsichtig zu sein, werde ich auf die Strecke entlassen. Der Startkulisse entlang, zwei mal rechts und es wird ruhig. Alles ist von der Polizei abgesperrt und schon geht's auf die Autobahn. Jetzt ist der Zeitpunkt wo ich auf mich selber gestellt bin und nur noch das Gelernte, wie Navigation und Fahrkönnen zählt. Mit Spannung, was auf der Strecke auf mich zukommt, fahre ich Kilometer für Kilometer der Liaison bis zum Start der Special ab. Zeitlich gut angekommen treffe ich Urs, Sandro, Ruedi. Mit einem kurzen Gespräch und Blick auf die ersten paar 100 Meter der Special, bereite ich mich innerlich auf den Start vor.

Mein Ziel der ersten Special war, verhalten zu fahren und mich nochmalig aufs Roadbook, Bedienungen, GPS zu konzentrieren um bei den weiteren Etappen wirklich alles im Schlaf beherrschen zu können. Die Special war die reinste Wasser-, und Schlamm Schlacht. Beim ersten Wasserloch war ich bis auf die Unterhosen nass. Beim zweiten Wasserloch schwammen die Füße bereits in den Stiefeln. Und so ging es weiter. Trotz Nässe und Kälte war es ein riesengrosser Spass. Mit unzähligen Bachdurchfahrten, Schlammflöchern und sogar eine Watstelle in einem kleinem See, versuchte ich eine Harmonie ins Fahren, Schauen und Bedienen zu erlangen. Nach etwa der Hälfte der Special hatte ich langsam ein gutes Gefühl und ich konnte mein Tempo erhöhen. Gegen Ende der Strecke bemerkte ich, dass mein Quad nicht mehr richtig lief. Mit diversen Motoraussetzern kam ich an die Zeitkontrolle. Ich wartete auf Urs und nach einem kurzen Gespräch, machten wir uns auf die Liaison nach Portimao. Die Aussetzer wurden immer schlimmer, bis ich nach ca. 70 Km die Fahrt unterbrechen musste und versuchte mein Quad wieder zum Laufen zu bringen. Ein kurzes Telefon an unserem Team, mit der bitte um Hilfe, schraubten Urs und ich mit dem vorhandenen Werkzeug am Quad. Als unser Team eingetroffen war konnte ich das Quad wieder starten. Wir entschlossen uns bis zur nächsten Raststätte zu fahren. Nach wie vor hatte mein Quad Aussetzer und mit Stefan demontierten wir auf der Raststätte das halbe Quad bis es wieder lief. Mit einer grossen Verspätung konnte ich die Fahrt wieder aufnehmen und nach Portimao fahren.

Dies hatte zur Folge, dass mir eine Zeitstrafe von ca. 20 Minuten auferlegt wurde.

- **1. Januar 2006 2. Etappe:**

**Liaison 65 Km      Special 115 Km      Liaison 387 Km (Portimao - Malaga)**

Erneute grosse Spannung am Start der Liaison auf dem Weg in die zweite Special. 65 Km absolvieren und danach gilt's wieder Ernst. Ein paar interessante Gespräche mit anderen Fahrern, letzte Kontrolle von der Ausrüstung, Trippmaster auf Null stellen und ein paar Gedanken fassen und los geht's. Mit einer guten Portion Sicherheit und Selbstvertrauen ging ich die zweite Wertungsprüfung an. Ich kürze die Special mit Worten ab. Es war einfach nur noch toll. Das war mein Gelände, wo ich mich restlos austoben konnte. Fahren, fahren, fahren. Ein super Gelände für Quad und wenig Wasser! Mit der gefahrenen Zeit konnte ich zufrieden sein. Spass bis zum Ende nach 115 Km, wo unser Team wartete und der Verlad nach Malaga erfolgte.

- **2. Januar 2006 3. Etappe:**

**Liaison 237 Km      Special 314 Km      Liaison 121 Km (Nador - Errachidia)**

Um Uhr 03.15 ging der Wecker los und es hiess anziehen Morgenessen und bereitstellen. Um Uhr 4.00 landet die Fähre in Afrika. Entladen und an den Vorstart rollen. Das Roadbook ist eingespannt, Trippmaster genullt und schon hiess es los. Kilometer für Kilometer absolvierte ich die Liaison an diesem Morgen, es war wirklich sehr kalt und die Feuchtigkeit ging bis auf die Knochen durch. Mit einem kurzen Stopp für Benzin und Regenkombimontage um Kälte, Feuchtigkeit und Wind abzuhalten, ging die Reise weiter. In der vorgeschriebenen Zeit erreichte ich den Start der Special und auch da ging es ohne grossen Halt wieder weiter. Jetzt gilt es Ernst. Vor uns nur noch Wüste, Steine und Sand, so weit wie das Auge reicht. Mit gutem Gefühl und Konzentration aufs Roadbook und meinen Trippmaster, absolvierte ich Kilometer für Kilometer. Ich musste jedoch nicht lange warten, bis ich mich das erste Mal verfahren hatte. Die Merkmale auf dem Roadbook waren nicht immer klar ersichtlich.

Das gute an der Geschichte, ich war nicht alleine. Wie aus dem Nichts, tauchte ein weiteres Quad auf und wir fuhren gemeinsam zurück auf die Piste. Dabei führten wir abwechselnd. Mit Handzeichen bei Unklarheiten, navigierten wir uns weiter bis zum CP1 (Km 121).

Zeitstempel und ohne Worte ging es weiter. Nach weitem ca. 20 Km der Schreck. Bei total 142 Km der Special, brach auf der rechten Seite die Fussraste beim Chassis weg. Mit Spannsets und etwa 5 Stopps absolvierte ich die restlichen 172 Km der Special.

Bei CP2 traf ich noch Ruedi und Sandro, die versuchten mit Schrauben auszuhelfen. Jedoch konnte ich diese nicht mehr ansetzen. Die Zeit lief einfach nur noch so davon. Bei CP3 nochmalig alle Spanngurten nachziehen, Roadbook wechseln und die letzten 121 Km in Angriff nehmen. Auch in Gesprächen mit unseren Freunden waren alle der Meinung, dass die letzten 121 Km das Sahnehäubchen oben drauf war. In der Nacht und teils im Verband mit vielen Schwierigkeiten, absolvierte ich auch noch das letzte Stück. Glücklicherweise und mit dem letzten Spannset erreichte ich mit über 3 Stunden Verspätung das Camp. Mit einem weitem Schrecken musste ich feststellen, dass ich auch noch die Schutzplatte der hinteren Schwinge verloren hatte und auf der rechten Seite ebenfalls die Fussraste am Chassis gebrochen waren. Keinen Schutz mehr für Antriebsritzeln und Bremsscheibe. Mit diversen Versuchen bis

zum Morgen das Ganze wieder hin zu kriegen, neben zurecht finden im Camp, Verpflegen, Roadbook richten, Schlafplatz zu suchen, Kleider zu wechseln, Räder zu wechseln, einen kleinen Service am Quad zu tätigen, eine Schutzplatte zu organisieren, lief die Zeit davon und ich hatte nicht mehr die Möglichkeit mit vernünftigen Material zur Zeit an den Start zu kommen. Somit entschied ich mich aus Vernunft und schweren Herzens das Rennen aufzugeben.

### **Fazit:**

Ein Mechaniker ist Mechaniker, Fahrer ist Fahrer und Begleitung ist Begleitung. Bei einem solchen Unternehmen kann ein Fahrer nicht alle Positionen einnehmen. Uns wurde von den Profiteams eindrücklich gezeigt wie ein Ablauf in einem Camp funktionieren kann. Alle Bewunderung den anderen Privatteams, die es ebenso versuchten. Ein unvergessliches Erlebnis und eine Erfahrung fürs Leben. Viel Spass und Freude am Fahren. Das Resultat ist nicht berauschend. Jedoch fürs erste Mal, können wir stolz auf die gesund absolvierten Kilometer zurückschauen, denn die Gefahren an einer Dakar sind nicht zu unterschätzen. Mit grossem Dank an allen Sponsoren und Personen die an diesem Projekt beteiligt waren und Urs und mir das Abenteuer ermöglichten.

Markus Senn