



# Team Senn

## Erlebnisbericht Dakar 2006 von Urs E. Senn

### **Die Anreise (28. Dezember 2005)**

Nach einer schlaflosen Nacht (ich musste noch einiges an Papierkram erledigen und wurde damit erst so gegen 07h fertig), und dem was man morgens so tut, um sich zivilisiert auf die Strasse zu begeben, wurde ich von Carole abgeholt. Der Abschied von meiner Familie war unproblematisch, da die Diskussionen darüber, ob dieses Projekt nun etwas Intelligentes sei oder nicht, schon lange hinter uns lagen.

Wir trafen uns dann mit meinen Reisebegleitern sowie Christian und Eddy im inoffiziellen „Team Senn Headquarter“ bei der Haari AG, und nach einem Kaffee ging's von dort aus dann weiter in Richtung Flughafen. Nach dem Einchecken – in der allerlängsten, sich am langsamsten vorwärtsbewegenden Schlange – und nach einem weiteren Kaffee mit unseren Begleitern verabschiedeten wir uns, und Markus, Claude, Uschi und ich waren endgültig unterwegs nach Lissabon.

Der Flug verlief ruhig, die Übernahme des Mietwagens problemlos. Erste kleine Komplikationen ergaben sich erst dadurch, dass leider genau die Gegend, wo wir uns mit unseren Technikern bei den Quads treffen sollten, etwas ausserhalb der Avis Karte lag. Nach einer längeren Diskussion mit dem Avis-Vertreter fühlte sich Claude sicher genug, und los ging's, mitten ins Zentrum von Lissabon. Schon bald bemerkten wir, dass wir nicht allzu falsch liegen konnten, waren doch immer wieder „dakarmässige“ Fahrzeuge vor und hinter uns auf der Strasse zu erkennen. Als dann unser „Referenzfahrzeug“ (ein wuchtiger gelber 4x4, den wir seit einigen Strassenzügen am Verfolgen waren) so kurzfristig links abbog, dass ihn Claude nicht mehr verfolgen konnte, schnappten wir uns während der Fahrt ein Taxi, welches uns hinführen sollte. Bei der ersten Ampel wechselte Markus von unserem Team-Bus ins Taxi, so dass sichergestellt war, dass der Taxichauffeur auch an alle Informationen betreffend der Adresse kam, die er benötigen würde. Nach einer unwahrscheinlich kompliziert wirkenden Zick-Zack-Fahrt mitten durch die Stadt landeten wir endlich auf der Strandpromenade in der Nähe des Kulturzentrums von Belém – und hier war es wieder offensichtlich, dass wir nicht allzu falsch liegen konnten: Dakar-Fahrzeuge, wohin das Auge blickte. Nach einigen



weiteren abenteuerlichen Schlenkern, die durch die vielen Brücken, Bahnschienen und anderen Hindernisse aufgezwungen wurden, hatten wir es endlich geschafft und wurden freudig von unseren beiden Technikern Stephan und Florian begrüsst. Unsere Quads standen schon strahlend im Sonnenlicht, geschmückt mit je einer Schweizer Fahne – einem Detail, welches ihnen ungemein gut stand.



Nun musste ich noch die Kiste packen, welche man der Organisation mitgeben konnte. Dies war etwas, was man leider nur bedingt hatte vorbereiten können, so dass das „optimale“ Verpacken gleich wieder weit über eine Stunde Zeit verschlang. Dann musste die Kiste zusammen mit den beiden Ersatzrädern „ingecheckt“, die letzten Details am Quad gerichtet, und die Dinge, welche man dann noch im Rucksack auf dem Quad oder in der Jacke verstauen

wollte, in einen Sack verstaut werden ... und zwischendurch brauchte man ja auch noch etwas Zeit, um die anderen Fahrzeuge zu bestaunen, mit dem einen oder anderen Bekannten ein paar Worte zu wechseln, andere „Nachbarn“ auf dem Platz zu begrüßen, wie z.B. Robert Greff aus Ungarn, der ein gelbes „Schwesterfahrzeug“ unserer Quads von Suzuki fuhr, oder wie Uschi „stundenlang“ mit einem jungen, blonden Tiroler zu flirten oder portugiesische Polizisten mit Züri-Tirgeln zu verwöhnen ...

So verging die Zeit wie im Fluge, und schon mussten wir los, um uns der ersten grossen Hürde zu stellen. Also setzten Markus und ich uns auf unsere Quads und fuhren die kurze Strecke nach Plan in Richtung administrativem Check-in.

### ***Die administrative Abnahme (28. Dezember 2005)***

Dort angekommen mussten wir als erstes unsere Zeitkarte präsentieren, um zu belegen, dass wir an der Reihe waren, dann liessen wir die Fahrzeuge bei den Technikern zurück, die inzwischen zu Fuss beinahe schneller vor Ort gewesen waren, und Claude lotste uns professionell von einem Schalter zum nächsten. Ich kann mich nicht mehr an alle einzelnen Schritte erinnern, eine Auflistung aller Einzelschritte würde auch langweilig werden. Es gab jedenfalls einiges an Formularen auszufüllen, Papiere zu präsentieren, Unterlagen in Empfang zu nehmen – und nach jeder abgeschlossenen Stufe erhielt man einen weiteren Stempel in sein kleines Kontrollbuch, welches zwei komplette Seiten für diese Stempel reserviert hatte. Ganz wichtig war auch der Akt des „Beringens“, wo wir mit unserem Armband ausgestattet wurden - die Fahrer mit einem gelben, die anderen Team-Mitglieder mit einem orangen. Dieses Armband würde uns in den nächsten Tagen alle Türen öffnen, so dass wir uns frei von jeder Einschränkung in der ganzen Anlage bewegen konnten.



Nach einem ungewohnten Anfangsgefühl lief die Sache immer besser. Ich kam langsam in einen schönen Rhythmus von „zum nächsten Schalter gehen, freundlich lächeln, warten, bis man mich auf Französisch anspricht, fragen, ob's auch auf Spanisch oder Englisch möglich wäre (was es immer war), je nachdem etwas unterschreiben, etwas in Empfang nehmen oder etwas zeigen, meine Stempelkarte hinhalten, und wieder freundlich lächelnd

nach ein paar Dankesworten zum nächsten Schalter wechseln“. Zwischendurch gab's ab und zu etwas Stau, hauptsächlich wenn man am selben Schalter mit dem russischen Nissan-Team landete. Da gab's aus Prinzip ein Riesenpalaver und jegliche Schlangen-steh-Ordnung verlor ihre Gültigkeit. Aber schliesslich ist man ja auch schon Skilift gefahren und hat auch solche Situationen im Griff.

Und plötzlich stockte es. Markus, der vor mir am Lizenz-Kontroll-Schalter war, schien einfach nicht weiter zu kommen. Da wir ja an sich dieselbe Vorbereitung hinter uns hatten und ich sprachlich bei einigen der Funktionäre einen Vorteil hatte, mischte ich mich ein, nur um festzustellen, dass bei mir keinerlei Probleme bestanden. Die Unstimmigkeit bei Markus' Papieren war, dass seine internationale Lizenz pauschal „alles“ beinhaltete, während meine explizit für „Cross Country Rallyes“ ausgestellt war. Wie sich im Gespräch mit weiteren Fahrern, die an dieser Stelle hängenblieben, ergab, schien es eine Neuerung dieses Jahres zu sein, auf dieser „Cross Country“-Formulierung zu bestehen. Dank der unbürokratischen Hilfe des FMS und Claudes Einsatz konnten wir dann nicht nur die Lizenz von Markus noch am selben Abend in Ordnung bringen, sondern auch gleich für die anderen Fahrer, welche die Lizenz über den FMS bezogen hatten.

Weiter ging es dann mit dem GPS-Training, welches ich in einer ersten Instanz auf Französisch und Italienisch genoss – und dabei blieben so viele Fragen offen, dass ich mir vornahm, diesen Kurs am nächsten Tag noch auf Englisch zu absolvieren.

Irgendwann zwischen 21h und 22h (zum auf die Uhr schauen blieb einfach keine Zeit), konnte ich dann den letzten administrativen Stempel auf meiner Karte verbuchen und durfte schwer bepackt mit GPS, Iritrack, Sentinel, Balise, Sicherheitsausrüstung sowie Dokumentationen zu den Strecken und den Camps, zusammen mit Markus und unserem Team in Richtung technische Abnahme gehen.

## **Die technische Abnahme (28. und 29. Dezember 2005)**



Die Einfahrt in die technische Abnahme war etwas ernüchternd. In der Zwischenzeit war es stockdunkel geworden und es hatte angefangen, leicht zu nieseln, und innerhalb des Geländes stand Motorrad an Motorrad – und an jedem wurde gearbeitet, einige waren bis auf den Rahmen auseinandergeschraubt. Offensichtlich war die technische Abnahme für einen grossen Teil der Teilnehmer nicht gerade problemlos.

Vor der effektiven Abnahme mussten nun GPS (Satellitenavigation), Iritrack (Satellitenüberwachung) sowie Sentinel (Überhol-Warnsystem) angeschlossen und überprüft werden. Dies war bei uns eine Sache von ein paar Minuten – ganz im Gegensatz zu dem, was sich die Leute gewohnt schienen – und wir erhielten ein Riesenkompliment an die Adresse unseres Elektrikers. Die Leute waren schlichtweg begeistert – und selbstverständlich klappte alles auf Anhieb. Die ganze Überprüfung ging sogar so schnell, dass dabei von allen Beteiligten glatt vergessen wurde, die Tripmaster-Funktion im GPS zu aktivieren.

Claude und vor allem Uschi mit Hilfe von Schweizer Schokolade hatten inzwischen etwas Vorarbeit geleistet, so dass wir Fahrer beim Eingang des Zeltens, in welchem die technische Abnahme stattfand, wie alte Freunde in Empfang genommen wurden, unser Eintreffen als „innerhalb der vorgeschriebenen Zeit“ verbucht und uns dann geraten wurde, aufgrund der vorgerückten Stunde die Quads doch einfach neben dem Eingang zu parkieren und dann am nächsten Morgen mit den Kontrollen zu beginnen. Einen Vorschlag, den wir dankend annahmen – und als dann Stephan und Florian auch noch zwei riesige Plastic-Folien hervorzauberten, konnten wir unsere Fahrzeuge professionell verpackt zurücklassen und begaben uns mit dem Taxi ins Hotel.



Nach einem sehr guten Abend-Bufferet und vor allem einem exzellenten Frühstücks-Bufferet, welches keinerlei Wünsche offen liess und von dem ich literweise frischen Orangensaft konsumierte, ging's mit dem Taxi wieder zum Kulturzentrum von Belém – und wir begannen uns langsam daran zu gewöhnen, dass jeder Taxifahrer seine ganz eigene Route zu haben schien und wir über die

ganzen Tage, weder hin noch zurück, keine zweimal dieselbe Strecke fahren würden.

Am Eingang der technischen Prüfungen wurden wir bereits mit derselben Herzlichkeit von gestern erwartet und sanft gepusht, unsere Maschinen schnellstmöglich auszupacken und ins Zelt zu fahren, damit wir gleich als erste drankommen würden.



Die Abnahme selbst ging im Eilzugstempo über die Bühne. Dank Claudes Vorarbeit und seinem politischen Geschick mit Gianfranco Ferretti, dem technischen Direktor, hatten wir praktisch ein Heimspiel. Die Leute waren so begeistert von den Änderungen, die wir in den letzten Wochen noch gemäss den Erkenntnissen aus dem Reglement und dem Dialog zwischen Claude und Gianfranco implementiert hatten, dass sie in den höchsten Tönen

von unseren Fahrzeugen schwärmten. Einzig die seitlichen Startnummern hatten keinen Platz und es mussten noch schnell je zwei Tafeln angeschraubt werden, was die Leute aber gleich vor Ort machten. Hier bemerkte ich dann auch gleich zum ersten Mal, dass meine mit viel Aufwand „optimal“ gepackte Werkzeugkiste nicht allzu praxistauglich war, da sie zwar schnell ausgeräumt war (so dass die Löcher für das Nummernschild gebohrt werden konnten), aber das Einpacken dauerte dann zu lange, so dass ich auf die Schnelle nur etwa die Hälfte reinwarf und den Rest in einem Papiersack mitnahm – mit dem Vorsatz, die Kiste dann vor der Einfahrt in den Parc Fermé noch „richtig“ zu packen.



Inzwischen hatten Stephan und Florian Bekanntschaft mit dem oder den Loctite Girl(s) gemacht und vor der offiziellen Photo-Session, wo das offizielle Fahrer-Foto geschossen wurde, etliche Bilder unserer Quads mit diversen Schönheiten mit ihren Kameras aufgenommen. Leider habe ich dies nur am Rande mitgekriegt, weil

ich so beschäftigt damit war, ja alle meine Einzelteile aus der Werkzeugkiste einzusammeln und gleichzeitig zu überwachen, dass meine Startnummer korrekt auf die Jacke genietet wurde. Und schon hatte ich einen letzten Stempel in meinem Stempel-Heft, welches



gleich eingezogen wurde, sowie einen Zettel in der Hand, der mir 15 Minuten Zeit gab, um mich im Parc Fermé zu melden, so dass meine Pläne vom sorgfältigen Einräumen der Kiste gleich wieder über den Haufen geworfen wurden.

Zusammen mit Markus machte ich mich auf den Weg in den Parc Fermé, den wir nach 10 Minuten auch erreichten, unsere Quads in die noch lichten Reihen der zugelassenen Motorräder stellten, wieder in Plastic hüllten und mit der obligaten Schweizer Fahne schmückten.



Von nun an durften wir also bis 30 Minuten vor dem Start nicht mehr an unsere Fahrzeuge – so dass wir eigentlich nur noch warten konnten.

### ***Das lange Warten auf den Start (29. und 30. Dezember 2005)***

Zugegeben, ein langes, resp. langweiliges Warten war es nicht. Die Gegend um die Kathedrale und das Kulturzentrum von Belém pulsierten im Rhythmus von Dakar. Wo man hinschaute, war man umgeben von faszinierender Technik.

Noch hatten wir aber ein paar Dinge zu erledigen. Als erstes setzten wir uns nochmals in den GPS-Kurs (diesmal auf Englisch), nur um nach einigen Rückfragen festzustellen, dass wir eigentlich gar nichts verpasst hatten und dass die Funktionalität absolut eingeschränkt ist, ohne irgendwelche Möglichkeiten zum „Tricksen“. Die einzige „positive“ Erkenntnis war, dass es an maximal drei Renntagen die Möglichkeit geben würde, alle verdeckten Wegpunkte zu aktivieren, ohne gleich vom Rennen suspendiert zu werden, so dass man sich doch den einen oder anderen kapitalen Fehler im Navigieren erlauben durfte, ohne damit gleich den Ausgang des Rennens zu besiegeln.

Nun hatten wir auch noch Zeit, der untergegangenen Tripmaster-Funktion im GPS nachzugehen und erhielten je einen Code, den wir dann vor dem Start ins GPS eintippen mussten ... na ja, etwas mehr, was in der kurzen Zeit zwischen Einlass in den Parc Fermé und dem Start getan werden musste ...

Neben diversen interessanten Gesprächen mit Mitbewerbern wie z.B. den beiden Jungs vom Harley-Gespann, dem spanischen Bombardier-Fahrer und vielen mehr, kam selbstverständlich auch das Kulinarische nicht zu kurz, und vor allem blieb man immer mal wieder vor einem der eindrucklichen



Fahrzeuge stehen, analysierte die Radaufhängung oder ein anderes Detail oder spionierte etwas im Cockpit der Wagen herum. Speziell die Buggies, die ja für die Dakar Rallye „massgeschneidert“ konstruiert wurden, haben mich



beeindruckt - die sehen wesentlich mehr wie Raumfahrzeuge denn wie Autos aus.

Nach einem letzten Blick bei Tageslicht über den Platz mit den parkierten Rallye-Fahrzeugen und einigen letzten Souvenir-Käufen ging's zu einem kurzen Boxen-Stopp ins Hotel zurück und dann auf schon wieder einer neuen Route mit dem Taxi ins Kulturzentrum Belém ans erste Briefing der Dakar 2006.

### ***Das erste Briefing und das erste Roadbook (30. Dezember 2005)***

Und schon wieder gab es einen neuen Grund, beeindruckt zu sein. Der Vorplatz zum Konferenzsaal war total verstopft. Viele, viele hundert Leute, ich vermute, dass es weit über tausend waren, drängten sich vor dem Eingang. Und dies, obwohl genau definiert war, dass nur noch zwei der möglichen vier Farben von Armbändern zugelassen sein würden.

Das Briefing selbst war relativ kurz. Die Organisatoren stellten sich vor, begrüßten alle Teilnehmer und machten noch auf die letzten paar Detailänderungen in den Abläufen aufmerksam. Das ganze wurde untermalt von Filmausschnitten der letztjährigen Dakar. Und schon wurden wir wieder entlassen, und beim Verlassen des Saales wurden uns eine Rolle mit dem Roadbook sowie sechs zusammengeheftete A4 Blätter mit Änderungen dazu in die Hand gedrückt.

Nun wollten wir die ersten paar Kilometer des Roadbooks im Mietbus abfahren, um sicherzustellen, dass wir am nächsten Morgen zumindest in der Anfangsphase keine Navigationsprobleme haben würden. Die Skizze auf dem Roadbook war beinahe eindeutig ... doch je nachdem, ob man die Schienen als Strassenbahnschienen oder als Eisenbahnschienen interpretierte und je nachdem, in welcher Richtung man aus dem Parc Fermé hinausfahren würde, war da aber noch einiges an interpretativem Spielraum gegeben ... und so fuhren wir auch prompt erst einmal in die falsche Richtung, was zu lautstarken Diskussionen und einem ungeplanten Halt am Strassenrand zur Neuorientierung führte. Von dem her war es wohl wirklich gut, dass wir hier nichts dem Zufall überliessen, denn am nächsten Morgen wären wir unter weit mehr Druck gestanden und hätten niemanden zum Diskutieren mit auf dem Quad gehabt. Die restlichen paar Kilometer, die wir abfuhren, waren dann problemlos zu erkennen und führten auf direktem Weg auf die Autobahn und aus der Stadt, so dass wir dann schon bald wieder umdrehten und in Richtung Hotel fuhren.

Diese Nacht schlief ich schlecht (wenn überhaupt). Einerseits war da die allgemeine Nervosität vor dem Start, dann noch das unangenehme Gefühl, dass ich ja am Morgen auch noch einige Dinge auf dem Quad verstauen müsste, nämlich all das, was ich vor der Einlieferung in den Parc Fermé nicht mehr geschafft hatte, und zu guter Letzt war da noch das Roadbook mit den Änderungen: Da war nur schon einmal die ellenlange „WC-Rolle“, die rückwärts gespult werden musste, damit sie am nächsten Morgen auf dem Fahrzeug eingerollt werden konnte – und dann noch die sechs Seiten mit Änderungen. Einige davon klar und problemlos, wie z.B. eine zusätzliche Information in einem bestehenden Feld, dann aber auch ganze Passagen, die Teile in der Rolle ersetzten. Folglich durfte intensiv mit Filzstift, Klebstreifen und Schere hantiert werden. An diesen ersten Roadbook-Änderungen arbeitete ich 1½ Stunden. Ich konnte nur hoffen, dass dies lediglich die Anfangsschwierigkeiten wären, denn jede Nacht noch diese Zeit aufzuwenden, und die Klebstreifenorgie in der Wüste anstelle des bequemen Hotelzimmers, stellte ich mir recht unrealistisch vor.

Irgendwann war dann Frühstückszeit – mehr als einen Orangensaft wollte ich meinem nervösen Magen aber nicht antun - und dann ging's in voller Montur und der Papiertüte voller Dinge, die noch auf dem Quad verstaut werden wollten, mit dem Taxi auf einer neuen Route in Richtung Parc Fermé. Dort angekommen, mussten wir noch weit über eine halbe Stunde warten, bis wir eingelassen wurden. Dann endlich war es soweit, und ich wurde zu meinem Fahrzeug gelassen - und damit war das Rennen für mich eröffnet.

### ***Der erste Renntag von Lissabon nach Portimao (31. Dezember 2005)***

Jetzt musste als erstes die Plastic-Hülle vom Quad genommen werden – übrigens eine gute Idee, diese Plastic-Hülle, hatte es doch die ganze Nacht über immer wieder geregnet, und es begann auch just in diesem Moment wieder zu nieseln. OK, weg war der Plastic – und nun wohin damit? Eigentlich hatte ich ja geplant, die Hülle mitzunehmen, um das Fahrzeug auch auf dem Schiff und bei eventuell aufkommendem Sandsturm schützen zu können – aber auf die Schnelle fand ich keinen Platz, folglich landete der Plastic am Strassenrand.

Als nächstes startete ich den Quad, um ihn warmlaufen zu lassen und um die Batterie nicht übermäßig beim Einrollen des Roadbooks zu belasten. Doch nun geschah etwas Unerwartetes: Ein wild gestikulierender Vertreter der Organisation erklärte, dass die Motoren noch nicht eingeschaltet werden dürften, gleichzeitig räumten einige Polizisten den Bereich ausserhalb des Parc Fermé, wo unsere Techniker standen, so dass ich meine ganze Tüte mit zusätzlichem Material noch schnell rüberwerfen musste, damit sie in guten Händen war – und nicht wie geplant, den Teil, der auf's Fahrzeug passte, dort verstauen konnte. Wenigstens musste ich mich nun nur noch auf das Einspulen des Roadbooks konzentrieren, was bei dem immer stärker aufkommenden Regen und dem recht

streng gehenden Roadbookhalter so ziemlich die ganze Zeit beanspruchte, die mir zur Verfügung stand.

So ganz am Rande bekam ich mit, dass der erste Quad, der mit der Startnummer 252 als erster losfahren musste, mit wesentlich mehr Problemen zu kämpfen hatte und sein Fahrzeug erst nach dem x-ten Anlauf und mit der Batterie in den letzten Zügen starten konnte.

Doch schon kam wieder Hektik auf. Ich war an der Reihe. Also, Helm auf, Handschuhe anziehen (die waren inzwischen vom Regen bereits nass und fühlten sich unangenehm an), und dann an den verschiedenen Wegweisern vorbei auf die Startrampe fahren. Oben angekommen, wurden ein paar Belanglosigkeiten ausgetauscht, die Sekunden kamen mir wie Stunden vor, und es blieb genügend Zeit, um in der gigantischen Menschenmenge die Kollegen, die an den Start gekommen waren, wie auch unser Team ausfindig zu machen und ihnen zuzuwinken. Dann erhielt ich meine erste Stempelkarte dieses



Rennens und stellte fest, dass ich dafür keine Tasche reserviert hatte, so dass sie zusammen mit anderem in die Brusttasche gewürgt werden musste. Nun wurde ich auf Null heruntergezählt und musste mich entscheiden, ob ich auf der nassen Rampe irgendwelche Show-Einlagen riskieren sollte, zu denen man bei dieser Atmosphäre verlockt wird, oder – wozu ich mich dann entschloss – ganz normal und vielleicht „zu“ zivilisiert hinunterfahren sollte.

Die erste Liaison war schlichtweg überwältigend. Trotz der frühen Stunde waren die ersten paar hundert Meter der Strasse gesäumt von Menschen, die einen anfeuerten. Dann kam die Autobahnstrecke, und auf jeder Brücke war eine Ansammlung von Leuten die winkten, und dauernd war man von Fahrzeugen umgeben, die fotografierten, filmten oder einem zuwinkten.

Der portugiesische Quad-Fahrer mit den Startproblemen war gleich auf den ersten wenigen Metern an den Rand gefahren und den als zweiten gestarteten überholte ich nach ca. 5 km, als er recht zögerlich die Spur wechselte (vermutlich fehlte ihm da die grosse Roadbook-Erfahrung, die ich in diesem Bereich dadurch vorweisen konnte, dass wir diese Strecke ja am Abend vorher schon in der Gruppe abgefahren waren). Von da an führte ich bis ca. km 155 die Dakar 2006 an. Logisch war es „nur“ die Liaison, also die Verbindungsstrecke zur ersten Wertungsprüfung, welche nicht auf Zeit gefahren wird, und logisch war ich als dritter gestartet ... trotzdem war es ein unbeschreibliches Gefühl, zu wissen, dass man an der Spitze der „Dakar“ fuhr und sich alle 252 Motorräder, 184 Autos und 75 Lastwagen hinter einem befanden und einem nachfuhren.

Die Navigation auf dieser Liaison war einfach. Einerseits handelte es sich vorerst einmal um Autobahn und danach um grosse Überlandstrassen, welche alle gut beschildert waren, zudem kam man alle paar Kilometer wieder an winkenden Menschenmengen vorbei und wusste so, dass man auf dem richtigen Weg war, und zu guter Letzt, was mir aber erst auffiel, als es heller wurde, waren alle Kreuzungen sauber mit gelben Dakar-Wegweisern beschildert. Nachdem ich bei Kilometer 155 vom ersten Motorrad überholt wurde, tauchten dann alle paar Minuten Dakar-Fahrzeuge im Rückspiegel auf, so dass nur schon dadurch klar war, dass ich mich auf der korrekten Route befand.

Irgendwann war dann mein vorderer Tank leergefahren und ich schaltete bei stotterndem Motor auf den hinteren Tank um. Nach dieser Schrecksekunde ging die Fahrt weiter. Bei der Gelegenheit stellte ich fest, dass sich während der Fahrt nur die linke Seite vernünftig bedienen liess und dass ich zum Bedienen des Schalters am rechten Tankausgang anhalten musste. Plötzlich begann die Maschine wieder zu stottern. Ich kontrollierte die Positionen der Schalter, und alles war korrekt, das Stottern nahm aber zu und schliesslich stellte der Motor ganz ab und ich rollte am Strassenrand aus. Mein erster Gedanke war, dass es eigentlich nur eine Erklärung geben konnte: Der hintere Tank war nun auch leer – was nur möglich wäre, wenn er ein Leck haben sollte. Ein Kontrollblick in den Tank ergab aber, dass der noch beinahe voll war. Ich untersuchte alle möglichen Fehlerquellen der Benzinzufuhr, riegelte an allen Schaltern hin und zurück, für den Fall, dass etwas verklemmt wäre, ohne wirklich etwas festzustellen, abgesehen von einem kleinen „Schönheitsfehler“, dass der Entlüftungsschlauch des hinteren Tankes verdreht war. Ich richtete ihn und versuchte die Maschine erneut zu starten, was nun netterweise problemlos ging, so dass ich weiterfahren konnte. Obwohl ich nicht länger als ein paar Minuten gestanden war, waren inzwischen einige Dakar-Fahrzeuge an mir vorbeigerauscht.

Kurze Zeit später erreichte ich die letzten paar hundert Meter der Liaison, welche im Roadbook korrigiert werden mussten, und dort traf ich dann auf den Quad von Robert Greff, welcher sein Roadbook nicht angepasst hatte und der deshalb etwas verloren am Strassenrand stand, wo gemäss der ursprünglichen Fassung die Liaison zu Ende sein sollte. Ich erklärte ihm das von den Änderungen (was er anscheinend nicht bewusst mitbekommen hatte), und wir fuhren dann zusammen das letzte Stück an den Start der ersten Wertungsprüfung.

Dort herrschte eine grosse Nervosität. Die Jungs, die für das Abstecken der Wertungsprüfung zuständig waren, hatten offensichtlich nicht mit den Verantwortlichen der Liaison gesprochen, so dass keine Pufferzone eingeplant war und die ankommenden Fahrzeuge mehr schlecht als recht in irgendwelche Wartepositionen gewiesen wurden und eine Startverzögerung von 25 Minuten angekündigt wurde. Nun kamen in kurzer Folge Motorräder, Quads sowie auch das Seitenwagen-Gespann von Sandro Lanaro und Ruedi Howald, mit denen ich noch etwas plaudern konnte, bevor es dann zur Sache ging. Es war auch genügend Zeit, einen kurzen Spaziergang an den Start der „Speciale“ zu machen

und einen Blick auf den Anfang der Piste zu werfen. Es begann mit einem Steilhang, der geradewegs in ein erstes Schlammloch führte, und auf der kurvigen Strecke, die dann folgte, liessen sich noch einige weitere Schlammpassagen ausmachen. Ich sah mich vor meinem geistigen Auge bereits den Steilhang hinunterschliddern und dann den Quad mitten im ersten Schlammloch versenken, denn zu meiner Schande muss ich gestehen, dass ich, was Quads und Schlamm anging, noch absolut jungfräulich war. Wenige Minuten vor dem Start kam Robert mit der Mitteilung, er habe soeben erfahren, dass das Roadbook in dieser ersten Etappe nicht benötigt würde, es sei alles ausgedeutet, so dass er keine Probleme mit seinem unangepassten haben werde.

Und dann ging's los. Wieder das Gewürge mit der Zeitkarte in der übervollen Brusttasche und das Herunterzählen für den Start, und dann warf ich mich todesmutig den Steilhang hinunter auf das erste Schlammloch zu. Abgesehen von einer unangenehmen, braunen Dusche beim Durchqueren von Schlamm und Wasser passierte nichts weiter, und bei dem steten Wechsel von erdigen Waldweg-Abschnitten und Schlammflöchern begann ich mich langsam an letztere zu gewöhnen und sie in immer optimaleren Spuren immer schneller zu attackieren. Grundsätzlich hatte ich aber das Gefühl, zu langsam zu sein, aber jedes Mal, wenn ich versuchte zu forcieren, begann mir das Fahrzeug in den schlammigen Kurven wegzurutschen, so dass ich wieder vom Gas musste.

Inzwischen war ich sowohl froh über Robert's Aussage, dass das Roadbook nicht benötigt würde, sowie über die gelben Dakar-Schilder und die Zuschauer, die den Weg an jeder Abzweigung säumten, denn mit den schnellen Richtungsänderungen nach teilweise weniger als 100 Metern und dem um mehr als 15% falsch laufenden Kilometerzähler des Trip-Masters, verlor ich den Faden praktisch von Anfang an, und alle Versuche im Verlauf der weiteren Etappe, mich wieder zu synchronisieren, blieben im Ansatz stecken. Nicht gerade ein gutes Vorzeichen, aber wie gesagt, für diese Etappe ging's zum Glück auch so. Langsam kam ich auch zum Schluss, dass ich nicht als wandelndes Verkehrshindernis unterwegs sein konnte, denn es dauerte doch recht lange, bis ich das erste Mal ein „feindliches“ Fahrzeug im Rückspiegel erblickte. Zu meinem Erstaunen war es nicht der nach mir gestartete Markus, sondern der hinter diesem gestartete Bombardier von José Manuel Gonzalez – und es dauerte doch zwei oder drei Schlammflöcher lang, bis er an mir vorbei war. Entweder war ich so unheimlich schnell, oder er war clever genug, sich nicht von mir duschen lassen zu wollen.

Noch vor dem nächsten Quad wischte dann das erste Motorrad an mir vorbei. Das musste im Vergleich zu den vor ihm gestarteten Quads und Gespannen ein wahnsinniges Tempo drauf gehabt haben. Von nun an kamen immer wieder Motorräder von hinten, und ich musste feststellen, dass ich mit dem Quad vor allem in engen Kurven üblicherweise schneller war, in den langezogenen Kurven und Geraden aber keine Chance hatte. So etwa bei  $\frac{3}{4}$  des Rennens sah ich

dann auch endlich Markus' Kawasaki im Rückspiegel, um den ich mir schon langsam Sorgen gemacht hatte, weil ich eigentlich davon ausgegangen war, ihn nach spätestens fünf Minuten wenn überhaupt, dann nur noch von hinten zu sehen.



Gegen Ende der Wertungsprüfung kamen nochmals einige schlammige Passagen, und irgendwie hatte ich langsam genug davon, dauernd mit Dreckwasser geduscht zu werden, schliesslich hatte ich mich auf eine Wüstenrallye eingestellt. So war ich gar nicht unglücklich darüber, als dann endlich das Ziel in Sicht kam, hinter dem dann nur noch die Liaison nach Portimao über „zivilisierte“ Strassen vor mir lag.

Im Ziel traf ich auch Markus, und wir beschlossen, die Liaison gemeinsam in Angriff zu nehmen. An der ersten Tankstelle wollten wir noch unsere Fahrzeuge waschen, als wir dann aber die Schlange vor der Waschanlage sahen, entschlossen wir uns, dies bei einer Tankstelle näher am Ziel nochmals zu versuchen. Dadurch, dass inzwischen der Regen wieder stärker eingesetzt hatte, wurde auf der Autobahn ein Teil des Drecks automatisch abgewaschen. Nachdem wir eine ganze Weile zügig unterwegs waren, begann plötzlich der Quad von Markus zu stottern. Nach ein paar vergeblichen Schnellversuchen auf dem Pannestreifen, das Problem zu lösen, hielten wir auf einem Autobahn-Parkplatz und nahmen telephonisch Kontakt mit unserer Support-Truppe auf. Claude, Uschi, Stephan und Florian waren auf einer Autobahnraststätte ca. 30 km vor uns, und da Markus Bedenken hatte, mit dem stotternden Quad diese Strecke noch zu schaffen, beorderten wir „unsere Crew“ kurzerhand auf unseren Parkplatz. In der Zwischenzeit arbeiteten wir mit freundlicher Unterstützung eines Österreichischen KTM-Supporters am Fahrzeug von Markus und hatten es zu dem Zeitpunkt, als unser Team eintraf, schon wieder grundsätzlich fahrbereit. Also fuhren wir nun die 30 km zur Autobahnraststätte in der Karawane, wo sich dann die Techniker um alles inklusive Auftanken kümmerten, so dass ich kurz darauf wieder unterwegs war. Dies war auch dringend notwendig, da ich inzwischen viel Zeit verloren hatte und schlussendlich trotz durchgedrehtem Gasgriff noch eine Minute zu spät die Liaison beendete und eine Strafminute verbuchen musste.

Nachdem dann auch Markus ins Ziel gekommen war, trafen wir uns im Assistenz-Park, wo vor allem die Profi-Teams eindrücklich demonstrierten, wie man angeschlagene und total verdreckte Fahrzeuge innert kürzester Zeit wieder



fabrikneu ausschauen lässt. Zusammen mit den welschen Kollegen fuhr unser Team zum Hotel. Das Roadbook für den nächsten Tag, selbstverständlich wieder mit einigen Seiten Korrekturen, hatten wir bei der Einfahrt in den Parc Fermé in die Hand gedrückt erhalten. Die Startzeit musste man sich anhand des Resultates im Rennen selber ausrechnen.

Inzwischen war ich so durchgefroren, dass nicht einmal die heisse Dusche im Hotel mich mehr aufzuwärmen vermochte, und ich war über Claude's Wahl des Silvester-Essens, einer Terrasse über einer sensationellen Bucht am Meer, nur mässig begeistert, da die Temperaturen alles andere als sommerlich waren.

Grundsätzlich war die Lage schlichtweg genial und das Essen ausgezeichnet, so dass ich mir die Adresse merken werde, um irgendwann einmal diese Atmosphäre an einem wärmeren Abend zu geniessen.



Ich verzog mich relativ früh ins Hotelzimmer, in der Hoffnung, den verpassten Schlaf der letzten Nacht nachholen zu können, verbrachte dann aber die halbe Nacht mit dem Fön in der Hand, um Stiefel und Handschuhe zu trocknen sowie mich selber warm anzublase, da ich es nicht schaffte, die Heizung im Zimmer einzuschalten. Und dann waren da natürlich auch noch die obligaten 1½ Stunden Roadbook-Modifikationen, welche ich leider noch immer nicht schneller zustande brachte. Und was mir am meisten auf dem Magen lag, war die morgige Wertungsprüfung, von der man zwar nichts Genaueres wusste, die aber bei jeder Gelgeneheit als „brutal“ und „gefährlich“ geschildert wurde. Die Organisatoren warnten explizit davor, zu übermütig zu werden, da viele Strecken auf Bergkämmen lägen, wo es bei Fahrfehlern gefährlich steil bergab gehen würde.

### ***Die zweite Etappe von Portimao nach Malaga (1. Januar 2006)***

Nach der zweiten schlaflosen Nacht mit entsprechend nervösem Magen und aufgrund der guten Erfahrungen vom Vortag, beschränkte ich mein Frühstück wieder auf einen Orangensaft.

Die Liaison verlief problemlos und unspektakulär. Noch immer waren Zuschauer auf Brücken postiert, aber lange nicht mehr im selben Ausmass wie während der ersten Etappe.

Vom Gelände her lag mir diese zweite Wertungsprüfung wesentlich besser als die erste. Dies erlaubte es mir auch, mich mehr auf die Navigation zu konzentrieren. Ich verlor den Faden zwar immer noch ab und zu und fuhr dann einfach den Schildern nach, konnte mich aber jeweils, spätestens ein oder zwei Schritte auf dem Roadbook weiter, wieder synchronisieren.

Ich begann mich langsam zu fragen, was denn nun so gefährlich sein sollte. OK, Auslaufstrecken gab es wenige, an gewissen Stellen keine. Aber man konnte selbst auf den Bergkämmen recht schnell fahren, und gefährliche Kurven, vor allem solche, die versteckt daher kamen oder im Gefälle waren, wo ein Bremsen in letzter Sekunde schiefgehen würde, waren auf dem Roadbook gut gekennzeichnet.



Auf einer der langen Geraden überholte mich etwa in der Hälfte der Etappe das Harley-Gespann von Scott Whitney und Duane Mc Dowell. Und wie mir schon bei der gestrigen Etappe aufgefallen war, zogen sie mir bei geraden Strecken weg, sobald es kurvig wurde, war ich schneller. Während den nächsten mindestens 40 Kilometern wechselten sich nun langsame und schnelle Passagen ab und ich war mehr als einmal versucht, sie zu überholen, liess es dann aber bleiben, weil ich sie beim Aus der Kurve Herausbeschleunigen mit einem Steinhaagel eingedeckt hätte (wie ich es auch ein paarmal beim Überholt werden erlebt hatte) und sie bei der nächsten Geraden wieder hinter mir geklebt wären, so dass es eh nicht viel gebracht hätte. Zudem war es recht interessant, hinter dem Gespann herzufahren und zu sehen, wie die beiden Jungs schwer zu arbeiten hatten, während ich im Vergleich dazu recht relaxed fahren konnte. Zweimal signalisierten sie Probleme und hielten kurz an, und ich erkundigte mich, ob ich etwas helfen könnte, aber sie hatten Probleme mit dem Zahnkranz und schlussendlich mussten sie eine Pause einlegen, so dass ich vorerst wieder alleine unterwegs war.

Im letzten Viertel der Etappe wurde es dann wieder etwas feucht. Netterweise kein Regen, aber doch wieder ein paar kleine Bachdurchquerungen und schlammige Passagen. Und dann, ca. 5 km vor dem Ziel, kam ein grosses, breites Schlammfeld mit einigen Wassertümpeln drin und einem Sammelsurium von teilweise sehr tiefen Spuren, die hineinführten, da inzwischen auch schon die ersten Autos durchgefahren waren. Ich suchte mir eine Spur aus, die harmlos aussah und nur durch ein kurzes Stück Wasser führte, in der irrigen Annahme, dass ich so den tiefen Spuren aus dem Weg gehen könnte. Prompt versank dann aber mein linkes Vorderrad in einem versteckten Loch im Wassertümpel, mein Fahrzeug drehte sich um das steckengebliebene Vorderrad, kippte dann seitlich weg, und ich fiel rücklings in den Schlamm. An dieser Stelle stand viel Publikum, das durch meine „Show-Einlage“ sicherlich viel Gesprächsstoff erhalten hat. Ich rappelte mich auf, inspizierte die Maschine, der nichts geschehen war, da sie praktisch im Stand umgekippt war, und unternahm einen ersten Versuch, sie hochzustemmen, was darin endete, dass ich bis zu den Knien im Schlamm versank. Das Publikum schien mir mit Winken mitteilen zu wollen, ich solle das Schlammloch verlassen, aber da ich damit beschäftigt war

zu versuchen, meine Maschine wieder auf die Räder zu stellen, reagierte ich nicht auf die Zeichen. Aber schliesslich verstand ich doch, worum es ging: Ein Auto kam durch das Schlammloch gebraust, und ich wurde von oben bis unten mit einer Schlammfontäne eingedeckt. Da die Füsse eine zu kleine Standfläche ergaben und immer wieder einsanken, kniete ich inzwischen neben meinen Quad und versuchte ihn aufzurichten, immer wieder unterbrochen von Autos, die vorbeipreschten und mich einsumpften. Ganz speziell kann ich mich an Jutta Kleinschmidt erinnern – deren Fontäne traf mich mitten ins Gesicht, da ich ihr beim Durchqueren des Schlammlochs zuschaute. Ich sah meine Chancen langsam schwinden, als plötzlich zwei Zuschauer neben mir auftauchten und wir zu dritt das Fahrzeug beinahe spielend aufrichten konnten, worauf sich die beiden schleunigst vor dem nächsten, sich nähernden Auto in Sicherheit brachten. Nach ein paar bangen Sekunden, während denen sich der Quad weigerte, anzuspringen, verliess ich das Schlammloch „fluchtartig“, wobei ich mich als erstes gleich selbst nochmals mit Schlamm bewarf, da ich beim Anfahren die Fontänen beinahe senkrecht nach oben schleuderte.

Dadurch, dass sowohl Brille wie auch Handschuhe – genauso wie der Rest vom Quad und mir – total voller Schlamm waren, musste ich die Brille ausziehen und die restlichen paar Kilometer so zurücklegen. Da netterweise kein Schlamm mehr auf dem Programm stand und mich nur einige wenige Fahrzeuge überholten, bei denen ich stark vom Gas musste, um zu verhindern, dass Sand oder gar Steine in mein Gesicht flögen, beendete ich auch diese Etappe erfolgreich und traf nach der Zieleinfahrt als erstes auf einen überglücklichen Claude, der ungeheuren Spass an meinem schlammigen Zustand zu haben schien.



Nun verluden wir die Fahrzeuge in unseren Support-Bus und setzten uns, schmutzig wie wir waren, in den Mini-Van von Claude, und ab ging's in Richtung Malaga. Bei der ersten Autobahnraststätte liess ich mir dann von Florian mit einem Schlauch den grössten Dreck von Hosen und Stiefeln waschen und unterhielt mich etwas mit dem Österreichischen KTM-Helfer vom letzten Tag, der zufälligerweise bei derselben Raststätte Halt machte, und verdrückte ein Sandwich, da ich mich zu schmutzig fühlte, um mich ins Restaurant zu setzen.



Kurz vor Malaga stiessen dann Trix Burri und Markus Merk zu uns, welche uns zu

einer Waschanlage und Tankstelle führten, wo wir die Fahrzeuge säubern und noch ein letztes Mal von unseren Technikern kontrollieren lassen konnten, dann wurde vollgetankt, und wir durften Trix und Markus durch das Verkehrsgetümmel der Innenstadt in Richtung Hafen folgen, so dass wir diesmal ohne Zeitstrafe die Liaison beenden konnten. Nach einer Verabschiedung, die viel zu hektisch über die Bühne ging und viel zu kurz gekommen ist, wenn man bedenkt, was wir all unseren Begleitern verdanken, liessen wir nun also Europa hinter uns und fuhren innerhalb der Hafenanlage durch eine gigantische Menschenmenge in Richtung Fähre. Alle paar Meter wurden wir wieder angehalten, um ein Kind auf den Quad zu nehmen oder uns mit einer Gruppe Menschen ablichten zu lassen. Ein einmaliges VIP-Treatment, bei dem man sich wie Brad Pitt persönlich fühlt (zumal man ja durch den gut eingeschlammten Renndress und den Helm gut getarnt ist, so dass beinahe kein Unterschied besteht).

Nach der Einfahrt in die Fähre, dem Erledigen der Zollformalitäten und dem Beziehen der Koye ging's kurz auf ein Cola in die Bar und danach zum Abendessen. Ich war froh, in meinem Rucksack ein paar Shorts und Turnschuhe dabei zu haben, um mich nicht entweder in Unterwäsche oder dem Renndress auf dem Schiff bewegen zu müssen. Nachdem ich die heutige Dakar Etappe auf Spanisch im Eurosport geschaut hatte, ging ich dann schon bald in die Horizontale, wo ich diese Nacht endlich etwas schlief und erst kurz vor zwei wieder hellwach war und mich dazu zwang, noch bis halb vier wenigstens etwas zu dösen und nicht gleich schon wieder aufzustehen.

Das Roadbook, welches wir bei der Einfahrt in den Hafen erhielten, schien diesmal ohne grosse Änderungen auszukommen, war aber so dick, dass ich es gleich einmal in Liaison und Wertepfung untertrennte.

### ***Die (leider) einzige Afrika-Etappe (2. Januar 2006)***

Kurz nach vier kam dann der Aufruf, dass man sich doch bitte zu den Fahrzeugen begeben solle. Da die Startzeit, welche an Bord angeschlagen war, erst nach sieben sein würde, blieb zum ersten Mal wirklich genügend Zeit, um noch ein paar Dinge auf dem Quad optimaler einzuordnen und um in Ruhe das Roadbook einzurollen. Damit wir doch noch etwas ins Rotieren kommen sollten, wurde dann bei der Ausfahrt aus dem Hafen eine Papiertüte mit einer Zwischenmahlzeit verteilt, die man irgendwie auf dem Fahrzeug unterbringen musste, und dann wurde einem doch noch ein A4-Blatt mit einer Roadbook-Änderung am Ende der ersten Liaison in die Hand gedrückt.

In den diversen Gesprächen während der Wartezeit im Hafenaerial stellte sich heraus, dass Sandro und Ruedi zeitgleich mit mir starten würden, da sie in der Portimao – Malaga Etappe kurz nach mir ins Ziel gekommen waren. Da dies immerhin meine erste seriöse Afrika-Roadbook-Erfahrung werden sollte, erkundigte ich mich, ob es sie stören würde, wenn sie relativ konstant einen Kawasaki-Scheinwerfer im Rücken hätten, und da dies nicht der Fall war,

benutzte ich gerne diese willkommene „Navigations-Versicherung“, die ganz besonders in der Stadt beruhigend war, wo man plötzlich von Polizisten auf eine andere Spur gewiesen wurde und erst beim Verlassen der Stadt wieder auf die ursprüngliche Route zurückkehrte.

Kurz vor Ende der Liaison erreichten wir dann gemeinsam die Tankstelle, an der ein Auftanken vorgeschrieben war. Wir waren bei weitem nicht die einzigen und verloren mindestens eine halbe Stunde beim Warten, bis endlich wir bei der einzig funktionierenden Zapfsäule an der Reihe waren. Sandro und Ruedi nahmen ihre „Beschützer-Rolle“ so ernst, dass sie, nachdem sie vollgetankt waren, noch auf mich warten wollten und ich sie fast gewaltsam weiterscheuchen musste, damit sie ihre Zeitstrafe minimieren konnten. Denn diese Liaison war sehr knapp berechnet, und mit der halbstündigen Pause an der Tankstelle waren trotz zügiger Fahrt schon die ersten Strafminuten fällig.

Zum Glück hatte ich die Zeit an der Tankstelle genutzt, die zweite Rolle mit der Wertungsprüfung vom Roadbook einzuspannen, denn als ich beim Start ankam, wurde ich gleich an zwei wartenden Autos vorbeigewinkt und ohne Pause auf die Reise geschickt.

Auf den ersten paar Kilometern tat ich mich mit der Navigation recht schwer. Da waren so viele Spuren im Sand, dass ich nur schwer erkennen konnte, was denn nun eine Piste und was lediglich einige vereinzelte Spuren sein sollten. Auch Abzweigungen waren sehr schwer zu erkennen und ich gab den Versuch, mich anhand des Tripmasters zu orientieren, endgültig auf und arbeitete stattdessen mit der Tripmaster-Funktion des GPS, welche wesentlich genauer arbeitete und von dem her realistischere Informationen lieferte, wann ein nächster Punkt des Roadbooks erreicht war. Der einzige Nachteil war, dass ich bei Richtungsangaben immer zwischen der Tripmaster-Funktion und dem Navigationsbildschirm mit der Kompass-Anzeige hin und her schalten musste. Zudem stellte ich fest, dass für eine so häufige Benutzung wie für Navigation und Tripmaster das GPS zu weit unter dem Blickfeld montiert war und idealerweise weiter vorne oder oben angebracht worden wäre.

Nach etwa 80 km holte ich dann das Frauenfelder Gespann von Sandro und Ruedi ein. Die Strecke bot sich an, um sie „unaufdringlich“ zu verfolgen, da man die meiste Zeit auf einem Hochplateau fuhr, wo es gar nicht gross darauf ankam, ob man nun auf der Piste oder daneben fuhr, und ein recht intensiver Seitenwind blies den aufgewirbelten Staub meistens schon kurz hinter dem vorderen Fahrzeug zur Seite, so dass man selbst in den Passagen, an denen man nicht versetzt fahren konnte, keine Probleme mit der Sicht hatte. Für die nächsten ca. 110 km fuhren wir in dieser Konstellation, und ich benutzte die kurzen Halte des Gespanns, um jeweils ein paar Worte zu wechseln und mich zu vergewissern, dass ich mit meinem Roadbook noch synchron lief. Zwischendurch fiel ich ein paar Mal kurz zurück, entweder weil ich durch den aufgewirbelten Staub, wenn wir von einem Auto überholt wurden, langsamer fahren musste, um keinen

Blindflug zu riskieren, und zweimal musste ich kurz anhalten, weil sich die Halterung meiner Wasserflasche endgültig gelöst hatte und ich etwas mit den Spannsets zaubern musste, um sie immer wieder aufs neue festzuzurren. Ich konnte aber immer wieder aufschliessen und stellte auch fest, dass die beiden immer mal wieder, wie z.B. am Kontrollpunkt, warteten, bis auch ich abgefertigt war, bis sie weiterfuhren, obwohl eine klare Abmachung bestand, dass sie sich nicht von mir behindern lassen sollten. Dies zeigte mir, dass ein Fahren im Team durchaus ein realistischer Ansatz sein könnte, vorausgesetzt, der Fahrstil sowie die Fahrleistung der Fahrzeuge sind kompatibel.

Dann, bei Kilometer 198 passierte es: Nachdem ich wieder von einem Auto überholt worden war, rutschte ich im Blindflug in eine Spurrinne und zerschlug mir auf der rechten Seite beide Felgen und stand mit zwei Plattfüssen da. An dieser Stelle etwas zur Erklärung, wie es zu diesem Unfall kommen konnte: Wird man von einem Auto überholt, muss man zur Seite fahren und es vorbeilassen. Die Autos kommen auf diesen schnellen Wüstenstrecken mit ungefähr der doppelten Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeuges daher, so dass man nicht viel Zeit hat, um Platz zu machen. Die übliche Technik ist die, dass man neben die Piste fährt. Dort ist der Boden teilweise sogar flacher als auf der Piste selbst, man muss aber immer mit tieferem Sand oder Steinen rechnen, denen es auszuweichen gilt. Wenn man nun also neben der Piste fährt und das Auto neben sich sieht, plant man sich seine Spur in Richtung der Piste für die nächsten paar Meter, bei denen man vor lauter aufgewirbeltem Staub den Boden nicht mehr sehen wird. Sieht man keine eindeutige Spur gibt es nur noch eins: Auf die Bremse und warten, bis sich der Staub verzogen hat, ansonsten reduziert man die Geschwindigkeit und fährt das vorhin abgecheckte Stück im Blindflug und hofft, dass sich der Staub gelichtet hat, bis man an die Stelle kommt, die man nicht gesehen hatte. In den meisten Fällen geht das gut, in einigen anderen hat man in der Hitze des Gefechtes etwas übersehen oder der Staub verzieht sich zu langsam, so dass man dann auf unbekanntem Gelände eine Notbremsung einleiten muss, oder man rumpelt im Blindflug über ein paar kleinere Hindernisse hinweg, die man beim durch den Staub Blinzeln nicht als solche erkannt hatte. Nun ja, nachdem ich also bei Kilometer 198 überholt worden war, hatte ich mir eine Spur zurück auf die Piste zurechtgelegt und diese dann auch im Blindflug zurückgelegt, nur um festzustellen, dass sich der Staub von der Piste nicht verzogen hatte und die Piste zudem an dieser Stelle sehr holprig wurde, ich also auf die Bremse musste. Dabei bin ich dann mit der rechten Seite in eine Spurrinne gerutscht, an deren Rand sich einige grössere Steinblöcke befanden, und diese zerstörten meine beiden rechten Felgen.





Dass ich so nicht weiterfahren konnte, stellte ich schnell fest. Mit vollem Lenkerausschlag nach links, der nur mit brutaler Gewalt zu halten war, konnte ich geradeaus fahren. Linkskurven waren unmöglich und Rechtskurven das einzige, wozu mein Quad noch in der Lage war. In Kreisen fuhr ich so neben der Piste etwas weiter, um den Quad an einer gut sichtbaren Stelle etwas abseits der Piste zu „parkieren“,

um nicht in die Spur von anderen Fahrzeugen zu kommen. Als erstes versuchte ich dann die Felge des Vorderrades wieder zu richten, da sie wesentlich weniger verbeult war als die des Hinterrades. Biegen liess sie sich mit meinen Werkzeugen nicht, und ich vermutete, dass ich sie mit mehr Gewalt höchstens noch mehr beschädigen würde. Auch ein Abdichten mit Sealfix war an dieser Stelle nicht möglich. Also montierte ich das Rad wieder und widmete mich dem Hinterrad. Dass da mit der Felge nichts mehr zu machen war, war auf einen Blick klar. Was ich dann noch versuchte, war mit Sealfix die riesige Delle wenigstens auszukleistern, um zu verhindern, dass sich die Reifen durch diesen Kerbe von der Felge abwickeln würden. Da sich mein Parkplatz gleich neben einem etwas kniffligen Stelle befand (grundlos war ich auch nicht in die Spurrinne gerutscht), blieben in der Zwischenzeit zwei Autos liegen, denen ich etwas zur Hand gehen konnte, während ich mir krampfhaft überlegte, wie ich irgendwie mein Fahrzeug wieder flottkriegen könnte. Als ich zusammen mit einem Portugiesen auf der Kühlerhaube seines BMW sass, um als Gewicht zu fungieren, während seine Fahrerin versuchte, den Wagen aus der Senke zu fahren, kam mir dann die zündende Idee, als Versuch die Hinterräder auszutauschen, so dass ich auf jeder seite einen Platten hätte. Nachdem sein Wagen wieder Flott war, half mir der Portugiese dann den Quad stabil auf die Wasserflasche (die mir schon vorher zum Aufbocken gedient hatte) zu stellen, so dass ich beide Hinterräder in der Luft hatte. Nachdem die Räder gewechselt und die Wasserflasche wieder festgezurt waren, ging es endlich weiter. Auf gerader Strecke und bei fester Piste war ich erstaunt, wie gut es sich fahren liess. Ich fuhr Teilweise weit über 80 km/h und musste einfach doppelt auf Unebenheiten und Hindernisse aufpassen, da sowohl beim Bremsen wie beim Gasgeben der Quad sofort ausbrach und bei unruhigem Gelände die mangelnde Bodenfreiheit mit dem Plattfuss hinten sich unangenehm bemerkbar machte.



Trotz dieser Probleme kam ich recht gut vorwärts, wobei ich zwischendurch immer wieder anhalten musste, um die Wasserflasche neu anzubinden, die durch die inzwischen unruhigere Fahrt jeweils schon nach wenigen Kilometern wieder lose war. Kurz vor dem zweiten Kontrollpunkt wo ich nochmals volltankte, verlor ich dann die Halterungsplatte der Wasserflasche und irgendwo auf den

letzten 60 Kilometern nach dem zweiten Kontrollpunkt dann auch noch die Wasserflasche. Wo genau, kann ich nicht mehr sagen – ich stellte den Verlust erst fest, als ich nach der x-ten Ausgrabungsaktion gegen 21h einsehen musste, dass ich es nicht mehr ins Ziel schaffen konnte. Aber der Reihe nach ...

Etwa 20 Kilometer nach dem 2. Kontrollpunkt wurde die in meinem Zustand recht vernünftig befahrbare Piste immer wieder durch Stellen mit tiefem, weichen Sand unterbrochen. Nachdem ich die ersten (zum Glück kleineren) Stücke versucht hatte, „sanft“ anzugehen, mit dem Resultat, umgehend festzusitzen und den Quad, der mit der kompletten Unterseite aufsass, ausgraben zu müssen, stellte ich fest, dass die einzige halbwegs Erfolg versprechende Methode war, mit soviel Geschwindigkeit wie möglich den Versuch zu unternehmen, auf den Kämmen der Spuren darüberzukommen. Da das Fahrzeug sehr schwer zu steuern war, rutschte ich zwar dann meistens doch noch in die eine oder andere Spurrinne, konnte aber den Quad durch den Geschwindigkeitsüberschuss doch noch durchwürgen. Bei längeren Sandstücken war dies aber nicht möglich, so dass ich diese Stellen wenn immer möglich weitläufig umfuhr oder zumindest versuchte, mich am Rand zu halten, da ich wusste, dass ich mich einbuddeln würde, und dies wenigstens nicht gerade mitten in der Piste tun wollte.

Nach einer Flussdurchquerung suchte ich dann relativ lange nach einer Stelle, um wieder auf das Plateau zu kommen, ohne die völlig aufgewühlte Piste verwenden zu müssen. Ich fand keine und warf mich mit Vollgas im zweiten Gang in den tiefen Sand, so dass ich immerhin bis aufs Plateau hochkam, danach aber nur noch unkontrolliert zwischen den Spuren hin und her geworfen wurde und dabei soviel Geschwindigkeit verlor, dass sich das Fahrzeug wieder einmal auf der ganzen Länge tief einbuddelte. Da das Sandfeld etwa 100 Meter lang war und erst noch eine leichte Steigung aufwies, sah ich keine Chance, mich da allein weiterzubringen und ging zu einem Lastwagen, den ich ca. 300 Meter weiter vorne stehen sah. Inzwischen war es bereits dunkel, so dass ich mein Fahrzeug mit laufendem Motor und eingeschaltetem Licht sowie piepsendem Sentinel stehen liess, denn hier stand er nun wirklich mitten in der einzigen offiziellen Auffahrt. Die Besatzung des Lastwagens stellte sich als Spanier heraus, und der eine war stinksauer auf seinen Beifahrer, der anscheinend für deren Missgeschick zuständig war. Sie hatten beide Stossstangen demoliert und versuchten, diese entweder abzunehmen oder wieder so hinzukriegen, dass sie weiterfahren konnten. Ich fragte mal schüchtern nach, ob sie vielleicht ein langes Seil hätten, was verneint wurde. Mangels anderer Optionen lungerte ich etwas bei ihnen herum und ging ihnen wo immer möglich etwas zur Hand. Nach einer vielleicht halbstündigen Reparatur an ihrem Fahrzeug fragte mich dann plötzlich einer, ob ich denn etwas hätte, wo man ein Seil einhängen könne, denn sie seien jetzt dann bald fertig und dann würden sie mich



aus dem Sand ziehen – aber nur aus dem Sand und nicht den Rest des Rennens. Da ich zu diesem Zeitpunkt gar nicht mehr wollte, nahm ich die Hilfe dankend an. Sie schleppten mich dann an einem gerade mal einen Meter langen Spannset aus dem Sand und verschwanden dann in der Nacht, während ich erst einmal zu Fuss mit einer meiner Hilfsscheinwerfer-Taschenlampen die Piste auskundschaftete, um zu sehen, wie es weiter ging.

Weiter ging es dann leider nicht mehr allzu weit. Für die letzten vielleicht noch fünf Kilometer, die ich in dieser Etappe schaffte, brauchte ich über eine Stunde und musste den Quad alle paar hundert Meter wieder ausbuddeln. Manchmal nur wenig, nur so, dass die Räder wieder den Boden berührten und er nicht auf dem Kettenschutz auflag, manchmal mehrmals, bis es endlich ein Stück weiter ging.

Und dann kam das endgültige Aus in Form eines mehrere hundert Meter langen Sandstückes, welches sanft anfang und dann immer breiter wurde, immer tiefere Spurrinnen aufwies und wo ich mitten drin stecken blieb. Ich buddelte noch ein paar Mal, nur um festzustellen, dass ich das Fahrzeug nur ein paar Centimeter vorwärts brachte, bis es wieder festgefahren war. Fahrzeuge kamen auch praktisch keine mehr vorbei, und die wenigen, die innerhalb der nächsten halben Stunde an mir vorbeifuhren, hatten selber genügend mit der Stelle zu kämpfen, so dass sie auf keinen Fall anhalten und mir helfen würden. Ich überlegte mir meine Optionen: Aus Tiefsandstücken wie diesem konnte ich mich ohne fremde Hilfe nicht befreien. Die Wahrscheinlichkeit, um diese Zeit noch auf Hilfe zählen zu können, war verschwindend klein. Ich war mit meinen beiden Plattfüssen zu langsam, als dass jemand mit mir zusammen gefahren wäre, um mich bei jedem erneuten Einsanden wieder herauszuziehen. Der Weg zurück zum zweiten Kontrollpunkt und dann von dort aus über unbekannte Strassen zum Camp war ein noch grösseres Wagnis, abgesehen davon, dass auf dieser Strecke auch einige für mein Fahrzeug in diesem Zustand unüberwindbare Hindernisse warteten. Selbst wenn ich es schaffen sollte, mich innerhalb von einer oder zwei Stunden Centimeterweise durch dieses Sandstück zu schaufeln, was würde beim nächsten sein? Und auch wenn keins mehr käme, es waren noch ca. 50 km zu fahren, dies bei Dunkelheit und mit einem schlecht manövrierfähigen Fahrzeug. Und nach der Wertungsprüfung musste ich ja dann noch 121 km Liaison hinter mich bringen, was aufgrund der katastrophalen Strassenlage mit zwei Plattfüssen auch wieder Stunden dauern würde, so dass mit einem Eintreffen in Er Rachidia nicht vor dem späteren Morgen rechnen konnte, also zu spät, um noch starten zu dürfen. Bei Kilometer 278 der dritten Wertungsprüfung, einem Total von 1'452 km Dakar-Abenteuer, also etwas über 10% der Wertungsstrecke und 16% der Gesamtstrecke musste ich mich also vom Traum, Dakar zu erreichen, verabschieden. Ich meldete mit dem Telephon des Iritrack, dass ich endgültig liegengeblieben sei und fragte nach Instruktionen, was ich weiter unternehmen müsste. Nachdem ich mehrmals darauf aufmerksam gemacht wurde, dass ich nun aus dem Rennen sei und dass ich hiermit nach

Hause müsse, war die einzige Instruktion, ich solle auf den Besenwagen warten, der komme „jetzt dann gleich“.

Während des Wartens auf den Besenwagen erschienen plötzlich drei marokkanische Polizisten aus dem Dunkel. Sie hatten ihren Jeep etwa hundert Meter weiter vorne abgestellt. Sie erkundigten sich höflich, was ich hier tue und forderten mich dann auf, den Motor auszuschalten. Ich erklärte ihnen, dass ich mich mitten in der Spur eines Rennens befände und unbedingt die Beleuchtung anhaben wolle, und dass dies nur sicherzustellen sei, wenn meine Batterie aufgeladen würde. Ich habe keine Ahnung, ob sie meinen französisch-englischen Erklärungen folgen konnten. Jedenfalls gaben sie sich zufrieden, versuchten sich noch etwas in Konversation, was bei der gegenseitigen Sprachbegabung auf recht rudimentärem Niveau blieb, und zogen sich danach in ihren Jeep zurück, wo sie voraussichtlich ein Nickerchen hielten, bis dann der Besenwagen kam.

Der Besenwagen kam dann nach einem etwas gedehnten „gleich“, nämlich kurz vor halb zwölf. Ich war inzwischen recht durchgefroren in eine goldene Überlebensdecke gewickelt und hatte vergeblich versucht, mich an den Auspuffgasen zu wärmen, diese waren nämlich bereits kalt, als sie den Auspuff verliessen. Begrüsst wurde ich wie ein alter Bekannter – was ich bei genauerem Hinsehen auch war, denn der erste, der mich begrüßte, war Guy Moinon, der zusammen mit einem spanischen Motorradfahrer bereits auf dem Besenwagen einquartiert war. Dadurch, dass nur noch ein weiteres Fahrzeug zu verladen war und weil anscheinend mein Quad so schön klein war, wurde er auf den Besenwagen verladen – ein ungemeiner Glücksfall, denn rein theoretisch würden Quads an Ort und Stelle liegen gelassen. Die Fahrt im Besenwagen war höchst unangenehm. Man wurde hin und her geschleudert, der Spanier war konstant am sich Übergeben, und aus den winzigen Fenstern schauen konnte man auch nicht. Etwa ein Viertel vor fünf kamen wir dann im Camp Er Rachidia an. Dort wurden wir als erstes ins Verpflegungszelt geschickt. Der Spanier verschwand irgendwo in der Dunkelheit, und Guy und ich assen einen Teller Hühnerfleisch mit Teigwaren und stellten uns dann in die Nähe eines der erloschenen Feuer, um uns aufzuwärmen. Vorher ging ich noch kurz bei der grossen Anzeigetafel vorbei, um die Startzeiten zu studieren, und war doch sehr frustriert, als ich meinen Namen mit einer Startzeit auf der Liste sah, aber wusste, dass ich nicht mehr starten durfte.

### ***Der Abschied (3. Januar 2006)***

Eigentlich hat dieser Punkt ja gar keinen Titel verdient, aber er beschäftigt mich immer noch und war vermutlich das einschneidendste Erlebnis des ganzen Abenteuers.

Irgendwann zwischen halb sechs und sechs sahen wir dann plötzlich Markus aus der Richtung der Schlafzelte über den Platz gehen und erkundigten uns nach seinem Befinden. Da sein Quad anscheinend stark gelitten hatte, begleitete ich

ihn zu seinem Fahrzeug, an welchem zumindest einige Reparaturen ausgeführt worden waren, und von dort aus verfolgten wir auf seinem Quad den Besenwagen, der immer mal wieder ein paar Meter weiter auf dem Flugfeld herumgefahren wurde.

In dieser Zeit habe ich oft daran gedacht, dass ich mir ja eigentlich nur zwei ganze Räder und ein Roadbook der neuen Strecke organisieren müsste, um gleich wieder starten zu können. Wenn da nur diese Regel nicht wäre, dass man nach der Benützung des Besenwagens draussen ist – und einen Vertreter der Rennorganisation konnte ich nirgends finden, um eventuelle Ausnahmeregelungen zu diskutieren.

Irgendwann stand dann fest, dass Markus das Rennen nicht weiterführen würde und dass wir uns zu dritt zusammen mit Guy oder sogar zu viert zusammen mit Jean-Claude Morsillo, dem Ural-Gespänn-Fahrer, einem Bekannten von Guy, wieder in Richtung Zivilisation durchschlagen würden.



Nun mussten wir noch GPS, Sentinel und Balise abgeben. Das Lager war inzwischen zum Leben erwacht, überall machten sich Fahrer bereit, die nächste Etappe zu starten, und die Flugzeuge wurden mit den Malls beladen, so dass keine Zeit blieb, um gross umzupacken und meine Kleider, die ich mir für die Rückreise von Dakar zuunterst in die Mall gepackt hatte, herauszusuchen. Auch war niemand von der Organisation aufzutreiben, um sich irgendwie offiziell zu verabschieden. Nachdem wir herausgefunden hatten, dass von diesem Flughafen aus keine vernünftigen Zivilflüge starteten, packten wir unsere sieben Sachen zusammen und schlichen uns mehr, als wir gingen, in Richtung Start, da dort die Wahrscheinlichkeit am grössten war, ein Taxi organisieren zu können.

### ***Die Rückreise (3. und 4. Januar 2006)***

Noch bevor wir am Start angelangt waren, gelang es uns ein Taxi, welches Leute ins Camp gebracht hatte, für die Rückreise in die Stadt zu kapern. Der Taxichauffeur empfahl uns dann, nicht einen Bus zu suchen, sondern mit einem Taxi in eine der grösseren Touristenstädte zu fahren. Er organisierte dann auch gleich einen Kontaktmann, der wiederum ein Taxi, einen uralten Mercedes, organisierte, welcher uns nach Casa Blanca bringen sollte. Während der Fahrer die Bescheinigung organisierte, um nach Casa Blanca fahren zu dürfen, diskutierte Guy, der in seiner Jugend ein paar Jahre in Marokko gelebt hatte etwas mit unserem Kontaktmann, und dabei stellte sich heraus, dass Marrakech ca. 200 km näher wäre. Folglich änderten wir die Pläne und wollten nun nach

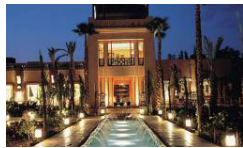
Marrakech. Dies bedeutete, dass der arme Fahrer gleich nochmals los musste, um sich diesmal eine Bescheinigung, um nach Marrakech zu fahren, organisieren musste. Dann musste der Mercedes getankt werden, was logischerweise auf unsere Kosten gehen sollte. Da wir nun aber ja eine ca. 200 km kürzere Strecke in Angriff nahmen, einigte man sich schliesslich darauf, dass es beim ursprünglich vereinbarten Preis blieb, dieser aber das Benzin beinhaltete. An der Tankstelle wurde dann auch gleich noch ein grosser Kanister gefüllt – mit Wasser. Von diesem Kanister wurde während der gesamten über sechsstündigen Fahrt mindestens einmal pro Stunde das Kühlwasser nachgefüllt. Einige kurze Zwischenhalte, bei denen etwas getrunken wurde oder an Tankstellen, dienten lediglich dazu, diesen Wasserkanister wieder aufzufüllen, da der Mercedes offensichtlich mehr Wasser als Benzin konsumierte.

Auf den Fahrstil möchte ich gar nicht näher eingehen. Lediglich soviel: Der Fahrer fuhr eigentlich konstant auf der Mittellinie, unabhängig davon, ob er allein auf der Strasse war oder ob es Gegenverkehr hatte. Unübersichtliche Linkskurven schnitt er mit konstanter Bosheit, überholt wurde nur dann, wenn man nicht nach vorne sah, bei guter Sicht konnte er geruhsam hinter irgendwelchen langsamen Lastwagen herzuckeln. Trotzdem erreichten wir sicher unser Ziel, und abgesehen vom ständigen Kühlwassernachfüllen wurde die Fahrt eigentlich nur von den lästigen Polizeikontrollen alle paar zig Kilometer unterbrochen. Bei etwa der Hälfte wurden wir durchgewinkt, bei der anderen Hälfte schnappte sich der Fahrer seine Papiere und ging nach hinten zu den Polizisten, worauf ein lautstarkes „Äch-mähäh-....“ mit viel Gestikulieren losging, so dass man davon ausgehen musste, irgend etwas sei nicht in Ordnung. Nach ein paar Minuten war er dann aber wieder im Auto, die Polizisten winkten uns freundlich zu und die Fahrt konnte weitergehen.

In Marrakech angekommen brachte uns der Fahrer zum grossen Taxi-Bahnhof. Auf unseren Einwand, wir möchten eigentlich auf den Flughafen, verliess er dann das Auto und tauchte mit einem neuen Vermittler auf, der uns erklärte, dass wir es hier mit einem Ortsfremden Taxifahrer zu tun hätten, dieser könne uns nicht zum Flughafen bringen, wir müssten in ein lokales Taxi wechseln, wenn wir zum Flughafen wollten. Ein solches war netterweise auch gleich zur Stelle. Als der Fahrer uns in unserer verdreckten Rennkluft sah, weigerte er sich strikte, uns einsteigen zu lassen. Nachdem wir dann wenigstens die schlammigen Endurojacken ausgezogen hatten und sie in den Kofferraum legten, war er dann widerwillig bereit, uns zum doppelten Tarif mitzunehmen.

Auf dem Flughafen konnten wir problemlos und zu einem tragbaren Preis einen Flug für den nächsten Morgen nach Paris buchen und nahmen dann ein Taxi in Richtung Stadtzentrum, mit der Idee, uns in ein besseres Mittelklassehotel bringen zu lassen. Auf der Fahrt wurde aus dem besseren Mittelklassehotel plötzlich das fünfsterne Le Meridien, und ich kam mir in der Lobby in meinen verschmutzten Rallyeklamotten mehr als deplaziert vor – vom Abendessen im edlen Speisesaal in Shorts und T-Shirt mit nach Benzin riechenden Turnschuhen

an den Füßen will ich gar nicht sprechen ... und ich denke, dass es Guy mit seinen Racing-Stiefeln auch nicht viel besser ging. Angenehm war sicherlich die warme Dusche gewesen, und auch das Bett war im Vergleich zum Besenwagen sehr angenehm, aber ein oder zwei Sterne weniger hätten auch gereicht.



Während wir zu Abend speisten, besorgte das Hotel für jeden von uns das, was wir als „grosse Sporttasche“ umschrieben und auf einen Zettel skizziert hatten. Was uns ausgehändigt wurde, entsprach eigentlich gar nicht meinen Vorstellungen, hatte aber Platz für meine komplette Ausrüstung inklusive Stiefel und Brustpanzer und hielt bis nach Zürich durch, womit der Auftrag voll erfüllt war.

Am nächsten Morgen flogen wir mit unserem „exotischen“ Gepäck und derselben stilvollen Aufmachung vom Abend vorher im Restaurant nach Paris. Der Flug verlief ruhig, das Gepäck kam unbeschadet an und ich musste mir die ersten neugierigen Blicke gefallen lassen, weil ich auf die Idee kam, im Winter in Shorts herumzulaufen. Schnell mussten wir feststellen, dass Anschlussflüge nach Genf oder Zürich prohibitiv teuer waren, konnten aber auf dem Flughafen recht günstig einen TGV buchen, für Guy um 14:30h nach Genf und für Markus und mich um 16:40h nach Zürich. Mit dem Taxi ging's dann auf den Bahnhof, und dort vertrieben wir uns die Zeit im Bahnhofbuffet mit einem kleinen Imbiss und jeder Menge Kaffee, bis die Zeit zur Abfahrt kam. Die Zugfahrt verlief ruhig und gab genügend Zeit, das erlebte nochmals Revue passieren zu lassen, bis wir dann um 22:30h im Hauptbahnhof Zürich ankamen und von Christian Weber und Ivo Berger abgeholt und nach Hause gebracht wurden.

### ***„The day(s) after“ oder die Zeit seit dem 5. Januar 2006***

Nun ja, das grosse Abenteuer „Dakar 2006“ war nach langer Vorbereitung schlussendlich viel zu schnell zu Ende gegangen. Vorerst steht für mich erst einmal wieder die Familie im Vordergrund, die letztes Jahr einige Opfer bringen musste. Und damit ist auch sicherlich der Zeitpunkt da, mich bei allen, die mir dieses faszinierende Projekt ermöglicht haben, ganz herzlich zu bedanken. Allen voran ist dies sicherlich Markus Senn, ohne dessen „Traum“ das Projekt gar nicht existiert hätte, und der mir erlaubte, an diesem seinem Traum teilzuhaben. An zweiter Stelle muss sicherlich Claude Haari erwähnt werden. Ohne seinen unermüdlichen Eifer, ganz speziell in den schwierigen Situationen des Projektes, hätten wir es vermutlich nicht einmal bis nach Lissabon geschafft. Dann sind da aber neben Sponsoren und Team-Mitgliedern, die auf unserer Webseite verewigt sind, auch unzählige Helfer im Hintergrund, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen. Ich möchte hier absichtlich niemanden erwähnen, weil die Liste zu lang ausfallen würde und ich trotzdem den einen oder anderen vergessen würde. Ich werde bemüht sein, mich in der näheren Zukunft bei jedem einzelnen persönlich

zu bedanken und hoffe, eines Tages dem einen oder anderen auch einen Gefallen erweisen zu können.

Wie ich feststellen musste, bin ich aber, trotz der Kürze des effektiven Abenteuers, vom Dakar-Virus infiziert worden. Nicht nur, dass ich beinahe pausenlos überlege, was ich hätte besser machen müssen und Ideen wälze, was ich ein nächstes Mal anders machen würde, was teilweise grundlegende Konzepte sind, teilweise kleine, praxisnahe Detail-Änderungen, einige technischer, andere organisatorischer Natur ... Und ich bin überzeugt, dass ich bei einem nächste Mal mehr Erfolg haben würde, denn in ein paar Punkten sind grundlegende Verbesserungsmöglichkeiten offensichtlich. Nun ja, ein „nächstes Mal“ habe ich ja ursprünglich immer weit von mir gewiesen. Inzwischen spuken so Gedanken wie „2008 ist die 30. Dakar – eine schöne runde Zahl“, „ein Team aus mindestens zwei gemeinsam fahrenden Quads, ev. mit einem Service-Fahrzeug“, in meinem Kopf und, obwohl es mich ja eigentlich gar nicht mehr interessiert, habe ich Abklärungen betreffend Tripmaster-Software eingeleitet, da ich der Meinung bin, dass es entweder „selbst justierende“ Tripmaster geben muss, oder aber in dem Bereich eine riesige Marktlücke existiert.

So oder so hat mich das Erlebnis geprägt, und ihr müsst nicht erstaunt sein, wenn ihr mich noch lange mit einem Dakar T-Shirt bekleidet oder sonstwie „markiert“ antrefft oder eventuell sogar wieder einmal von mir in dem Zusammenhang etwas hören solltet.

