



Kurzbericht Dakar 2006

Die Anreise (28. Dezember 2005)

Nun war es also soweit. In den letzten vierzehn Monaten war aus dem „Traum“ von Markus, einmal mit dem Quad die berühmte „Paris-Dakar“ Rallye zu bestreiten, ein veritables Projekt mit zwei Fahrern, Förderverein, Team-Chef, Mentor, Mechanikern, Supportfahrzeug, Sponsoren und einer richtigen kleinen Fan-Gemeinde geworden. Obwohl auch diese Vorbereitungs- und Trainingszeit das Team immer wieder forderte und manchmal auch nahe an die Grenzen brachte (hatten doch alle nebenbei noch ein „normales“ Leben mit Arbeit und Familie zu bewältigen), begann das wirkliche Abenteuer mit dem Abflug nach Lissabon. Wobei eigentlich hatte es ja schon zwei Tage früher damit begonnen, als im Morgengrauen des 26. Dezembers die beiden Techniker, Stephan und Florian, mit dem Transporter und den beiden Quads in Richtung Lissabon aufgebrochen waren.

Die beiden Fahrer, Markus und Urs, sowie Team-Chef Claude mit seiner Frau Uschi wurden von einer kleinen Gruppe der ganz hartgesottenen Fans im inoffiziellen „Team Senn Headquarter“ bei der Haari AG in Bachenbülach verabschiedet und nach einem Kaffee ging's von dort aus dann weiter in Richtung Flughafen. Nach einem ruhigen Flug und nur wenigen Orientierungsproblemen in einem im Rhythmus der Dakar-Rallye pulsierenden Lissabon, stiess die Gruppe schon bald zu den Technikern, welche bereits die Quads, geschmückt mit je einer Schweizer Fahne, abgeladen hatten.

Nun musste noch die Kiste mit Ersatzteilen und persönlichen Habseligkeiten, welche man der Organisation mitgeben konnte, gepackt und zusammen mit den beiden Ersatzrädern „eingecheckt“ werden. Die letzten Details an den Quads wurden gerichtet und schon wartete die ersten grossen Hürde. Also setzten Markus und Urs sich auf ihre Quads und fuhren die kurze Strecke zur administrativem Abnahme, während Claude mit dem restlichen Team die Strecke zu Fuss zurücklegte.

Die administrative und technische Abnahme (28. und 29. Dezember 2005)

Claude, Uschi und die beiden Techniker waren zu Fuss beinahe schneller als die Fahrer, so dass sie schon bereit standen – und während sich die beiden Techniker um die Fahrzeuge kümmerten, lotste Claude seine beiden Piloten von einem Schalter zum nächsten, um an jedem einen Stempel zu erhalten, der einen weiteren Punkt als „erfüllt“ bestätigte. Plötzlich stockte es. Markus kam am Lizenz-Kontroll-Schalter einfach nicht weiter. Es gab eine Unstimmigkeit bei seiner Renn-Lizenz. Die Dakar Organisation bestand explizit auf der Formulierung „Cross Country Rallye“, während seine Lizenz pauschal „alle Arten von Rennen“ beinhaltete. Dank der unbürokratischen Hilfe des FMS und Claudes Einsatz konnte dann nicht nur die Lizenz von Markus noch am selben Abend in Ordnung gebracht werden, sondern auch gleich für alle anderen Fahrer, welche ihre Lizenz über den FMS bezogen hatten.

Am späteren Abend waren dann alle administrativen Stempel gesammelt und es konnte die zweite Phase, die technische Abnahme, in Angriff genommen werden. In der Einfahrt zur technischen Abnahme reichten sich Motorrad an Motorrad – und an allen wurde gearbeitet. Einige waren bis auf den Rahmen auseinandergeschraubt. Offensichtlich war die technische Abnahme für einen grossen Teil der Teilnehmer alles andere als problemlos.

Als erstes mussten GPS (Satellitenavigation), Iritrack (Satellitenüberwachung) sowie Sentinel (Überhol-Warnsystem) angeschlossen und überprüft werden. Dies war bei eine Sache von ein paar Minuten – ganz im Gegensatz zu dem, was sich die Leute gewohnt schienen – und das Team erhielt ein Riesenkompliment an die Adresse des Elektrikers. Die Leute waren schlichtweg begeistert, dass alles absolut korrekt und gut durchdacht installiert worden war.

Claude und vor allem Uschi mit Hilfe von Schweizer Schokolade hatten inzwischen etwas politische Vorarbeit geleistet, so dass die Fahrer beim Eingang des Zeltes, in welchem die technische Abnahme stattfand, wie alte Freunde in Empfang genommen wurden, ihnen dann geraten wurde, aufgrund der vorgerückten Stunde die Quads doch einfach neben dem Eingang zu parkieren und erst am nächsten Morgen mit den Kontrollen zu beginnen. Ein Vorschlag, den alle zu dieser vorgerückten Stunde, dankend annahmen.

Die Abnahme am nächsten Morgen ging im Eilzugstempo über die Bühne. Dank Claudes Vorarbeit mit Gianfranco Ferretti, dem technischen Direktor, waren die Leute so begeistert von den Änderungen, die den letzten Wochen noch gemäss den Erkenntnissen aus dem Reglement und dem Dialog zwischen Claude und Gianfranco implementiert worden waren, so dass sich die Stempel, die es für die Abnahme eines jeden Teilaspektes gab, nur so jagten – und nach dem letzten Stempel wurde das Heft eingezogen und die Fahrer hatten eine viertel Stunde Zeit, um sich im Parc Fermé zu melden. Dort angekommen, stellten sie die Quads in die noch lichten Reihen der zugelassenen Motorräder, hüllten sie in eine Plastic-Folie und schmückten sie wieder mit der obligaten Schweizer-Fahne. Von nun an waren die Fahrzeuge bis 30 Minuten vor dem Start unter Verschluss – und das Team Senn endgültig zum Rennen zugelassen.

Das Warten auf den Start und das erste Roadbook (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. Zudem gab es doch noch einige Kleinigkeiten, die auch ohne Zugriff auf die Quads zu haben, erledigt werden konnten.

Das Briefing am Abend des 30. Dezembers 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. Am Ende wurde den Fahrern die Rolle mit dem Roadbook sowie sechs zusammengeheftete A4 Blätter mit Änderungen dazu in die Hand gedrückt. Zur Sicherheit setzte sich das Team dann geschlossen in den Wagen und fuhr die ersten paar Kilometer der Strecke ab, was gleich am Anfang schon zu Diskussionen führte, wie denn nun der eine oder andere Eintrag im Roadbook zu interpretieren sei. In der Nacht mussten die Fahrer dann noch die Änderungen ins Roadbook übertragen. Ein Aufwand von weit über einer Stunde – und wie man bei Beobachtungen und Gesprächen in der Hotel-Lobby feststellen konnte, taten sich teilweise auch alte Dakar-Hasen schwer damit.

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

Im Morgengrauen ging's nach einem kurzen Frühstück wieder mit dem Taxi zum Parc Fermé. Urs startete mit der Startnummer 250 als drittes Fahrzeug und Markus mit der 249 als viertes, fuhren also kurz hintereinander an den Wegweisern vorbei auf die Startrampe. Oben angekommen, wurden ein paar Belanglosigkeiten ausgetauscht, beide Fahrer fanden aber noch Zeit, das Team in der Menschenmenge auszumachen und erhielten dann die erste Stempelkarte des Rennens und wurden auf die Reise geschickt.

Die erste Liaison war schlichtweg überwältigend. Trotz der frühen Stunde waren die ersten paar hundert Meter der Strasse gesäumt von Menschen, die die Fahrer anfeuertem. Dann kam die Autobahnstrecke, und auf jeder Brücke war eine Ansammlung von Leuten die winkten, und dauernd war man von Fahrzeugen umgeben, aus denen fotografiert, gefilmt oder gewunken wurde. 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. Kurz hintereinander erreichten Urs und Markus den Start der ersten Wertungsprüfung.

Diese begann mit einem Steilhang, den man hintunter und dann direkt durch ein Schlammloch fahren musste. So war man wenigstens gleich von Anfang an gut durchnässt und schmutzig, so dass man skrupellos den restlichen Kurs, der zu beinahe 50% aus Schlamm bestand, in Angriff nehmen konnte. Die gesamte Strecke bestand hauptsächlich aus hügeligen Waldpassagen und Feldwegen. Navigation war nicht gefragt, denn die Strecke war ausgeschildert und an beinahe jeder Kurve standen Zuschauer, so dass man eigentlich gar nichts falsch machen konnte. So etwa bei $\frac{3}{4}$ des Rennens schloss Markus, der hinter Urs gestartet war, auf ihn auf und wischte in einer Kurve an ihm vorbei, so dass er das Ziel einige Minuten vor ihm erreichte.

Im Ziel angekommen, beschlossen Markus und Urs, die Liaison nach Portimao gemeinsam in Angriff zu nehmen. Auf ein Waschen der Fahrzeuge verzichteten sie, als sie die Schlange bei der ersten Waschanlage sahen. Unterwegs begann dann der Quad von Markus zu stottern. Nach ein paar vergeblichen Schnellversuchen auf dem Pannestreifen, das Problem zu lösen, hielten die Fahrer auf einem Autobahn-Parkplatz an und nahmen telephonisch Kontakt mit der Support-Truppe auf. Bis zum Eintreffen der Crew konnte Markus' Fahrzeug zumindest provisorisch flott gemacht werden, so dass Urs sich auf den Weg in den Parc Fermé machen konnte, wo er mit einer Minute Verspätung eintraf. Markus arbeitete zusammen mit Stephan und Florian noch länger an seinem Fahrzeug und musste deshalb 20 Strafminuten entgegennehmen.

Das Resultat nach dem ersten Renntag: Markus, Position 213 – Urs, Position 191 - von insgesamt 252 gestarteten Motorrädern.

Das Silvester-Essen hatte Claude auf einer Terrasse über einer sensationellen Bucht am Meer organisiert, aber die Fahrer verzogen sich schon relativ früh in ihre Hotelzimmer, um das Roadbook vorzubereiten und zu versuchen, etwas von den den durchnässten Sachen zu trocknen.

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

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 war diese zweite Wertungsprüfung wesentlich angenehmer als die erste. Bis auf wenige Ausnahmen gab es keinen Schlamm. Die Strecke ging mehrheitlich durch Hügel und über Bergkämme und man konnte praktisch durchgehend recht schnell fahren, und gefährliche Kurven, vor allem solche, die versteckt daher kamen, waren auf dem Roadbook gut gekennzeichnet.

Markus war voll in seinem Element und lieferte sich unter anderem mit Antoine Morel einige harte Duelle und überholte auch viele Motorräder, so dass er diese Etappe als 124. der noch ca. 230 sich im Rennen befindenden Motorrädern beendete.

Im letzten Viertel der Etappe kamen dann doch wieder ein paar kleine Bachdurchquerungen und ca. 5 km vor dem Ziel ein grosses, breites Schlammfeld mit einigen Wassertümpeln. Urs wurde in

eine der tiefen Spuren der Autos gezogen und legte seinen Quad mitten in dieses Schlammfeld. Mit der Hilfe zweier Zuschauer gelang es ihm aber, den Quad nach einiger Zeit und etlichen Schlammuschen durch vorbeifahrende Autos wieder auf die Räder zu stellen und das Rennen erfolgreich zu beenden, wo er nach der Zieleinfahrt als erstes auf einen übergelücklichen Claude traf, der ungeheuren Spass an seinem schlammigen Zustand zu haben schien.

Nun verluden die Fahrer zusammen mit den Technikern die Fahrzeuge in den Support-Bus und setzten sich, schmutzig wie sie waren, in den Mini-Van von Claude, und ab ging's in Richtung Malaga. Kurz vor Malaga stiessen dann Trix Burri und Markus Merk zur Gruppe und lotsten sie zu einer Waschanlage und Tankstelle und nach einem letzten Check durch die Techniker durch das Verkehrsgetümmel der Innenstadt in Richtung Hafen, so dass das Ende der Liaison diesmal ohne Zeitstrafe beendet wurde.

Das Konsolidierte Resultat nach dieser zweiten Etappe: Markus, Position 188 – Urs, Position 202.

Die kurze Fahrt durch die Hafenanlage zur Fähre war für die Fahrer ein Bad in der Menschenmenge. Alle paar Meter wurden sie angehalten, um ein Kind auf den Quad zu nehmen oder sich mit einer Gruppe Menschen ablichten zu lassen. 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. Das Roadbook, welches die Fahrer bei der Einfahrt in den Hafen erhielten, schien diesmal ohne grosse Änderungen auszukommen, war aber so dick, dass es nur knapp in die Halterung passte und von den meisten Piloten in einzelne Teile zerlegt wurde.

Die (leider) einzige Afrika-Etappe von Nador nach Er Rachidia (2. Januar 2006)

Kurz nach vier Uhr früh 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.

Auch die erste Afrika-Liaison präsentierte sich nicht allzu dramatisch, wenn man davon absieht, dass bei der Durchquerung einer Stadt von der offiziellen Route abgewichen werden musste, was aber von Polizisten gut signalisiert wurde.

Auf den ersten paar Kilometern der Wertungsprüfung war die Navigation recht problematisch. Da waren so viele Spuren im Sand, dass man nur schwer erkennen konnte, was denn nun eine Piste und was lediglich vereinzelte Spuren waren. Die Strecke war vom Gelände her sehr gut fahrbar. Sowohl auf den langezogenen Hochplateaus wie auch auf den Pisten liess es sich sehr schnell fahren, wobei man aufpassen musste, dass man mit dem Roadbook immer schön Schritt hielt, da hier nur noch selten Zuschauer als Wegweiser am Rande standen und die schnellen Passagen immer wieder durch teils happige Hindernisse unterbrochen wurde. Durch die Länge der Strecke wurde man nun auch vermehrt von Autos überholt, was zu teilweise gefährlichen „Blindflügen“ in deren aufgewirbeltem Staub führte.

Während Markus in der ersten Phase des Rennens noch rekordverdächtige Geschwindigkeiten hinlegte, brach ihm schon im ersten Drittel der Strecke die linke Fussraste ab, so dass er immer wieder anhalten und sein Fahrzeug mit Spannsets zusammenflicken musste. Dadurch verlor er viel Zeit und erreichte schlussendlich das Camp erst gegen 20h, wo er dann auch noch den Verlust des Unterbodenschutzes und Risse an der rechten Fussraste feststellen musste. Da er keine Möglichkeit sah, diese Schäden kurzfristig so zu beheben, dass das Fahrzeug eine weitere Renn-Etappe überstehen würde, begab er sich nach dem Abendessen frustriert ins Schlafzelt.

In der Zwischenzeit hatte sich Urs in etwa der Hälfte der Wertungsprüfung bei einem der Blindflüge nach einem Überholmanöver die beiden Felgen auf der rechten Seite damit ruiniert, dass er in eine Wagenspur gerutscht war. Nach vergeblichen Versuchen, wenigstens eins der Räder wieder flott zu kriegen, tauschte er die beiden hinteren Räder aus, so dass er die beiden Plattfüsse diagonal am Fahrzeug hatte und setzte so das Rennen fort. Gegen 21h musste er sich dann aber in mitten eines Sandfeldes, knapp 30 km vor dem Ende der Wertungsprüfung, geschlagen geben, da die Bodenfreiheit nicht mehr ausreichte, um solche Hindernisse zu überwinden. Gegen 23:30h wurde er dann vom Besenwagen abgeholt und erreichte kurz vor fünf Uhr am Morgen das Camp. Im Besenwagen hatte er Guy Monion getroffen, der auch auf dieser Strecke mit technischen Problemen ausgeschieden war und gegen sechs Uhr gesellte sich dann Markus zur Gruppe.

Die Schlusswertung nach der dritten und für das Team Senn leider letzten Etappe: Markus, Position 208 – Urs, Position 218.

Die Rückreise (3. und 4. Januar 2006)

Mit einem uralten Mercedes-Taxi, welches mehr Wasser als Benzin verbrauchte und dessen Fahrer einen Hang zur linken Fahrspur hatte, fuhr die Dreiergruppe dann nach Marrakech. Von dort aus konnte dann für den nächsten Morgen die Heimreise organisiert werden. Am nächsten Morgen ging's dann mit dem Flugzeug nach Paris und von dort aus mit dem TGV nach Zürich, wo die beiden Sennen-Buben um 22:30h im Hauptbahnhof eintrafen und von Christian Weber und Ivo Berger abgeholt und nach Hause gebracht wurden.

Schlussworte

Nun ja, das grosse Abenteuer „Dakar 2006“ war nach langer Vorbereitung letztendlich viel zu schnell zu Ende gegangen. Und damit ist auch sicherlich der Zeitpunkt gekommen, wo sich das ganze Team und speziell die beiden Fahrer bei allen, die dieses faszinierende Projekt ermöglicht haben, speziell den Sponsoren, Helfern und Gönnern aber auch allen mitleidenden während des Geschehens, ganz herzlich bedanken möchten.

Das Resultat ist sicherlich nicht berauschend, wenn man das reine Rennergebnis betrachtet. Berücksichtigt man aber auch die ganzen Lehren und Erfahrungen, die das Team und die einzelnen Mitglieder im Vorbereitungsjahr sammeln konnten, sowie die Beziehungen, die geknüpft wurden und zu guter Letzt auch die immerhin acht Tage „Abenteuer“, welche die Fahrer erleben durften, dann darf trotzdem mit Stolz auf das Projekt zurückgeblickt werden – für eine kurze Zeit ihres Lebens waren Markus und Urs – aber auch Claude und die anderen Team-Mitglieder - Teil des grössten Motorsport-Abenteuers unserer Zeit. Dass beide Fahrer ausgeschieden sind, vor allem so früh, ist sicherlich schade, aber von allen dreizehn „Exoten-Motorrädern“ (Quads und Seitenwagengespanne) sind deren drei ins Ziel gekommen, also lediglich 23% - über alle Fahrzeugkategorien hinweg haben es 38% geschafft – und für eine erste Dakar-Teilnahme hat sich das Team durchaus wacker geschlagen. Und etwas wird dem Team Senn niemand nehmen können: Sie waren die ersten Schweizer, die sich mit Quads an die Dakar gewagt haben.

Ob (und in welcher Form) ein Nachfolgeprojekt zustande kommt, lässt sich momentan nicht sagen, aber der Virus hat alle infiziert, und wer weiss, vielleicht startet ja bei der nächsten Dakar Claude Haari auf seiner Harley.