

Dakar 2007 – Visit/Vorbereitungstour für Xtreme-Project.com „Rallye Dakar 2008 Following Raid“

November 2006. Dieses Jahr scheint der Winter auszu-
bleiben. Ein gutes Zeichen für mein Vorhaben, mit dem
Motorrad im Dezember in die Wüste aufzubrechen. Auf
schneebedeckte Fahrbahnen gleich zu Beginn meiner
Reise kann ich gut verzichten. Noch immer sind etliche
Punkte auf meiner Reise-Checkliste unerledigt. Ich bin
gerade dabei, meine 16 Jahre alte Suzuki DR 600 wüs-
sentauglich zu machen. Mit Hilfe eines Freundes, der
Motorradmechaniker ist, wird nun Motor und Getriebe
komplett zerlegt und wieder auf Vordermann gebracht.
Auch müssen wir alle wichtigsten Ersatzteile für meine
betagte Enduro besorgen.

Nach einer Woche (Tag und Nacht) schrauben und
feilen, bis die Finger steif sind in der kalten Werkstatt,
kenne ich mein Bike wirklich durch und durch. Ich fühle
mich, als hätte ich der Suzuki wieder Leben einge-
haucht. Nun heißt es Koffer montieren, beladen und
eine kleine Testtour Richtung Berge unternehmen. Mein
Vorhaben, dass ich mit der alten Suzuki bis zur Rallye-
strecke kommen will, entlockt meinen Mitmenschen
durchwegs ein breites Grinsen. Schon auf den ersten
Kilometern meiner Motor-Testfahrt verabschiedet sich
der Auspufflack rauchend und stinkend vom Krümmer.
Ist wohl doch nicht so hitzebeständig, wie der ATU-
Verkäufer behauptet hat. Macht aber nichts, dann wird
halt mit einem rostigen Auspuff gefahren.

Es ist Mitte Dezember und ich bin immer noch zuhause.
Die finale Reisevorbereitung habe ich völlig unter-
schätzt. Schon wieder muss ich bis spät nachts an der
Maschine herumschrauben und nochmals das Gepäck
reduzieren. Am 15.12.2006 geht es nun aber wirklich
los. Ich bin auf dem Weg von München nach Genua.
Auch ohne Schnee und Eis brauche ich 10 Stunden
und komme erst im Dunkeln an. Was mir schon mal
auffällt ist, dass meine Beleuchtung nicht unbedingt der
Hit ist.

Schon die Fähr-Überfahrt stellt sich als wahres Erlebnis
heraus. Wegen eines Computerausfalls muss ich stun-
denlang im Regen anstehen, um meine Board-Papiere
zu erhalten. Ich verstehe kein Wort von dem, was in der
Schlange gesprochen wird. Nur eine Handvoll Europäer
unter hunderten von Marokkanern. Aber dann bin ich
am Zug. Mit dem Bike fahre ich an allen wartenden und
komplett überladenen Autos vorbei auf die Fähre. Die
Suzuki wird gut verzurrt. Ich versuche, ein wenig zu
lesen oder zu ruhen. Schwieriger als ich dachte, ein
ruhiges Plätzchen zu finden. Ich muss bis Tanger (48
Stunden Überfahrt) und es ist todlangweilig hier. Das
sind die längsten zweieinhalb Tage meines Lebens.

Die erste Nacht in Afrika verbringe ich mit ein paar
Fährbekanntschaften. Wir zelten neben einer Auto-
bahn-Raststätte und studieren die Route durch Marok-
ko. Die Landschaft stellt sich als sehr abwechslungs-
reich heraus und mein erstes großes Etappenziel heißt
Erg Chebbi. Ich freue mich schon auf mein Sandtrain-
ing!

Irgendwie liegt der Mythos Dakar schon in der Luft.



Nicht die kürzeste Route soll es sein, sondern ich will
so oft es geht auf unbefestigte Pisten ausweichen.
Somit kann ich gut die Navigation auf dem Motorrad
üben. Meine Tour führt mich über Chefchauen, Fes,
Midelt, Er-Rachidia, die Quellen von Meski, Erfoud nach
Merzouga. Dieser Zungenbrecher-Ort soll für die nächs-
ten Tage Ausgangsbasis für meine Trainingseinheiten
sein. Neben Sandfahren muss ich Piste mit Gepäck
trainieren, Steinwüste und Geröll sowie GPS-Punkte
anfahen. Ich stelle fest, dass meine Beladung beson-
ders die hintere Feder stresst. Vielleicht habe ich zu
viele Ersatzteile mitgenommen? Aber ich kann mich
nicht dazu entschließen, etwas als nicht notwendig zu
deklarieren. Mir wird bewusst: Ich darf auf keinen Fall
schwer stürzen als Solo-Fahrer und es wird mir ein
wenig mulmig. Außerdem kommt mir das Tankvolumen
gering vor. Aber mehr Sprit kann ich schon aus Ge-
wichtsgründen nicht mitnehmen.

Dünen und Sand - gar nicht so einfach zu fahren. Aber
nachdem ich mein Bike einige Male ausgegraben habe
und meine Kräfte langsam schwinden hab ich es ge-
schnallt, wie es geht. Genial! Aber der Motor der Suzuki
wird richtig heiß im Sand. Wäre vielleicht ein größerer
Ölkühler nötig gewesen? Nach etlichen Trainingstagen
fühle ich mich fit für meinen Dakar-Plan. Die Rallyeteil-
nehmer sind längst in Lissabon gestartet und mein Ziel
ist es, einige Tage das Renngeschehen zu verfolgen.
Ich bin ziemlich aufgeregt und begebe mich auf Ab-
fangkurs der Rallye Dakar 2007.

Ich habe vor, einige Tage die Rallye zu begleiten. Ich
möchte testen, ob ich es schaffe, in der Früh am Biwak
der Rallye zu starten und abends beim nächsten Lager
anzukommen mit meiner alten Maschine. Heute ist der
9. Januar und ich stoße auf die weltbekannte Rallye
zwischen Erfoud und Er-Rachidia. Die Motorräder sind
auf der Marathon-Etappe unterwegs nach Fom Zguid.
Dort werden sie campieren, wie ich höre, während das
Hauptcamp in Quarzazate aufgeschlagen wird. Direkt
am Renngeschehen zu sein ist schon sehr beeindruckend.
Ich mache mich also auf in Richtung Fom Zgu-
id. Die Offroad-Passagen bereiten mir und meiner Ma-
schine nun kein Kopfzerbrechen mehr. Ich habe meine
Suzuki super im Griff und ein gutes Gefühl. Das Tempo
ist laut GPS ausreichend, um das Camp vor Einbruch
der Dunkelheit zu erreichen.

Während der Fahrt rutscht mir dauernd der rechte Stie-
fel von der Fußraste. Warum in aller Welt ist die plötz-
lich so rutschig? Ich habe hier nur Staub und meine
Enduro-Stiefel kleben eigentlich immer fast auf der
Fußraste. Ich halte kurz an und sehe die Bescherung.
Mein ganzer linker Stiefel ist schwarz von Öl. So eine
Sauerei! Ist etwa der Motor geplatzt?

Nach genauerem Untersuchen stellt sich heraus, dass sich eine Schraube vom Lichtmaschinengehäuse gelöst hat. Dort spritzt nun das ganze Öl heraus. Sollte denn meine erste Dakar-Etappe schon nach 500 km vorbei sein? So schnell gebe ich nicht auf! Ganz langsam fahre ich bis zum nächsten Ort. Dort finde ich schnell eine Art Garagen-Werkstatt. Nach langem Stöbern, was man verwenden könnte, bringt der Chef strahlend den Deckel einer leeren Lackdose. Na ja, der passt genau in die Aussparung am Motorgehäuse. Zur Befestigung trägt er eine Paste auf und versichert die Aushärtung in 15 Minuten. Er habe das schon oft so gemacht und das würde ewig halten. Garantiert! Immerhin - nach einer halben Stunde ist der Motor dicht und ich fahre weiter.



Noch 200 km bis nach Quarzazate. 50 km weiter gibt die Spezial-Konstruktion ihren Geist auf. Die Paste ist nicht Hitze resistent und der Deckel droht gleich raus zu fallen. Ich hoffe nur, dass ich bis in die Nähe des Dakar-Camps komme - dort würde ich sicherlich auf mehr technisches Verständnis stoßen. Da fällt mir ein, dass ich Knetmetall dabei habe. Ich krame im Ersatzteilkoffer und mache mich schnell an die Arbeit. Ständig donnern Nachzügler der Rallye und Service-Trucks an mir vorbei. Ich fühle mich richtig mittendrin! Es geht weiter und siehe da, meine Knetmetall-Dosendeckel-Konstruktion hält bombenfest (übrigens sogar bis heute). Ich komme völlig erledigt in der Nacht am Hauptcamp an. Zu den Motorradfahrern weiter nach Fom Zguid schaffe ich es nicht mehr; meine Beleuchtung ist zu schlecht und ich bin zu müde.



Ganz früh breche ich am nächsten Morgen auf, um die Motorräder zu treffen. Die Marathon-Etappe bedeutet für die Fahrer, dass sie keine Mechaniker zur Verfügung haben und zwei Tage ohne Service auskommen müssen. Die Fahrer sehen ganz schön ausgelaugt aus. Einige haben bestimmt die ganze Nacht ihre Maschine repariert. Der Etappen-Start ist wieder abenteuerlich! Lautes Motorengeräusch und viel Staub. Und bereits nach kürzester Zeit ist nichts mehr von den Motorrädern zu sehen.



Auf der Fahrt zum Biwak nach Tan Tan fahre ich ein Stück auf der Rallye-Route. Ich werde von einigen Fahrzeugen überholt und erreiche den Ort erst in der Dunkelheit. Am nächsten Morgen sehe ich zu, wie alle Rallye-Teilnehmer das Lager verlassen. Nochmals ohrenbetäubender Lärm, bebender Boden und Rauchwolken - wenig später ist das Spektakel verschwunden. Alles ist vergänglich. Die Rallye zieht weiter - ohne mich. Mein Bike müsste dafür noch präpariert werden und schließlich muss es mich wieder zurück nach München tragen. Immerhin hat es mich bis ans Renngehehen gebracht. Nun verlassen auch noch die Flugzeuge Tan Tan und schon in wenigen Augenblicken wird hier nichts mehr von der härtesten Rallye der Welt übrig sein - außer der Erinnerung und der Hoffnung der Einheimischen, dass die Route auch nächstes Jahr wieder bei ihnen vorbeiführen wird. Denn auch die Dakar 2008 wird wieder guten Umsatz beschieren und Touristen in Regionen locken, in die sich normalerweise niemand verirren würde.



Ich bin auf jeden Fall wieder dabei, dann die ganze Strecke von Anfang an bis Dakar! **Rallye Dakar 2008 Following Raid.** Es wird ein extremes Abenteuer werden – aber sicherlich ein großartiges Erlebnis.

Infos unter www.xtreme-project.de