



## Dakar Rallye Bericht von der Etappe 4

von Hans-Peter Bleuer

### Der Rachidia-Quarzazate, genauer vom Tizi Beni Selmane nach Fom-Zguid.

Gelände ist Steinwüste, ausgetrocknetes Bachbett, Dünen mit Weichsand, Schott, hügelige Steinwüste, Distanz ca 180km. Ab etwa 11Uhr erscheinen die schnellsten Motorräder. Die Jungs haben heute schon 96km Verbindung und 230km Speziale in den Knochen; sie haben es eilig, denn sie ziehen es vor die schnellen Werksautos hinter sich zu lassen.

Etwa fünfzig Motorräder preschen vorbei und schon erscheint mit heiserem Kreiseln der erste Mitsu. Recht unauffällig, aber enorm schnell folgen drei Racetouaregs; darunter mein Favorit Gil de Villiers mit Beifahrer Dizi. Die zu überholenden Motorräder werden mit Hilfe eines Systems, das die eigene Hupe aktiviert, von den herannahenden Werksfahrzeugen gewarnt.

Nach einer halben Stunde haben die zwanzig Topfahrzeuge die Stelle passiert und es entstehen wieder grössere Lücken zwischen den Fahrzeugen.

Unser 90er will jetzt auch etwas Rallyeluft schnuppern, also fahren wir parallel zur Rennpiste mal einige Kilometer bis zur ersten Dünenpassage. Hier steht schon der erste Nissan mit einem Defekt. Da Nissan und Landrover einander (noch) nicht verwandt sind (gäu Marc), gehts weiter über Geröll Richtung Westen, immer nahe an der algerischen Grenze, die Rennboliden und Motorräder einige Meter seitlich an uns vorbei. Bowlers werden freundlich ermuntert, etwas Gas zu geben. Irgendwie hab ich den Eindruck, dass sie sich Gentlemanlike vornehm zurückhalten; vielleicht nicht schlecht diese Taktik, vorallem am Anfang der Dakar. Eventuell hat das auch etwas mit dem eminenten Schluckvermögen der V8 zu tun. Aniwany, die Musik in den Auspuffrohren ist was vom Schönsten.

Die Piste verengt sich jetzt auf eine Spur und wir müssen einen anderen Durchgang suchen. Durch ein mehrere Kilometer breites Wadi, ziemlich zerklüftet, suchen wir unseren Weg, und orientieren uns an der Staubwolke des Dakartrosses, um etwa parallel zu fahren. Mein Co-Pilot verlässt zeitweise das Fahrzeug. Am Ende des Bachbetts treffen wir auf drei portugiesische Fahrzeuge, Dakartouristen wie wir, aber alles Männer mit relativ leichten Fahrzeugen, ohne Dachzelte etc. Mein Co. wünscht Anschluss an die Gruppe. Wir befinden uns unterdessen in weichem Dünensand und sehen Vorteile uns in der Gruppe zu verschieben. Die Portugiesen haben GPS und russische Generalstabskarten und erklären uns, dass die Weiterfahrt nach Westen absolut kein Problem darstelle. Die Laune meines Co-Piloten hellt sich sichtlich auf.....

Also los in den Sand, wir an dritter Stelle. Schon nach kurzer Zeit folgt der Kurze Patrol nicht mehr. Gurte raus und ho ruck, schon gehts weiter. Dasselbe Spiel findet noch zwei oder dreimal statt. Anzufügen wäre noch, dass das hohe Gewicht, die drei Bar in den Mts und das ETC nicht gerade förderlich für das gute Vorwärtskommen im Sand waren. Doch der Defi packte es, und war der Einzige, der nie steckenblieb.

Irgendwann, es war schon Sonnenuntergang, erreichten wir ein kleines Dorf am Rande der Dünen. Am scheinbaren Rand der Dünen.....

Die Portugiesen stoppten, und erklärten, dass ab jetzt Piste vorzufinden sei. Na also, noch hundert Kilometer Piste und wir sind in Fom guid.

Denkste..... Bei der Ausfahrt des Dorfes mussten wir exakt die gleiche Route nehmen wie die Dakar. Die Dünen wurden immer höher, nur einspurig und der Portugiese vor mir blieb stecken. Glücklicherweise konnten wir ihn rückwärts runterreissen und etwas von der Spur wegziehen. Seine Kupplung war überhitzt, darum hatte er auch keinen Vortrieb mehr.



Gleichzeitig erschienen von hinten diese eindrucklichen Racetrucks!!!

Jungs, das ist dann schon ziemlich gewaltig aus dieser Sicht.

Unterdessen war es schon stockdunkel und die Dünen hatten noch kein Ende. Plötzlich steht da der Bowler von Fromont/Fromont, der hat nur noch Vorderradantrieb. Trotz Discoll Achsen hat er die Hinterachse defekt. Wir versuchen ihn mit zwei Fahrzeugen rauszuziehen, haben aber keine Chance. Etwa 5 Km weiter naht das Ende der Dünen. Hier steht noch ein defekter Toyo, der hat sich die Lenkstange vom Radträger weggerissen. Auch hier können wir nicht helfen. Die Regel, dass 40% der Fahrzeuge Marokko nicht überleben, scheint sich zu bestätigen. Nicht umsonst sagen die Franzosen: C'est cassant le maroc! Auch das Budget des Veranstalters rechnet übrigens mit diesen 40%.

Auf der übelsten Piste legen wir die restlichen 100km bis Fom Zguid zurück. Gleichzeitig mussten wir immer wieder zur Seite ausweichen, weil die schnellen Trucks und die Nachzügler uns einholten und anschliessend in eine dicke Staubwolke einhüllten.

Beim Etappenziel trafen wir auf einen ziemlich originalen 110er einer port./span. Besatzung. Auch er hatte unterwegs die vordere Antriebswelle gewechselt und das trotz der relativ kleinen 235/85 resp. 245/80er Bereifung.

In Fom Zguid im Camping angelangt, verabschiedeten wir uns von den Portugiesen. Meine Prinzessin war vom Erlebten ziemlich angetan.

Auch, und das war das Schönste, bewunderte sie die Fähigkeiten dieses Fahrzeugs, das sie in der Schweiz sonst nur als Traktor bezeichnet.

Nachtrag vom 14.01.07

Beim Erledigen der Zollformalitäten in Nador, zwecks Rückreise mit der Fähre nach Sète, taucht ein Abschleppwagen mit zwei Bowlerähnlichen Fahrzeugen auf. Äusserlich haben sie die Front eines Freelanders, der Radstand ist etwas länger und hinten sieht das Ganze wie ein Bowler aus.

Des Rätsels Lösung: Es ist ein (zwei) Desert Warrior, hergestellt bei Rally Raid UK, eigener integrierter Rohrrahmen à la Bowler, allerdings Radstand 110, Getriebe und Achsen vom Discoll, Motor BMW 3Liter 6Zyl-Diesel, angeblich 250PS und 600Nm. Nur nützt ihm das alles nichts, weil die beiden Fahrzeuge fast zu gleicher Zeit einen Motorschaden erlitten, scheinbar wegen mangelnder Luftfilterung und anschliessendem Turboschaden. Die Pleuelstange hat beim einen Fahrzeug den Motorblock durchschlagen. Der Chef der Firma RallyRaid, ein Paul Round, scheint aber mit seinem Fahrzeug noch in Wertung zu sein. Der Neupreis dieses Fahrzeugs liegt übrigens bei 110'000 Euro. Ein effektiver Luftfilter wäre wahrscheinlich einiges günstiger zu erhalten.

In Sète hab ich die zwei, wie ein kleiner Güterzug, aus der Fähre und durch den Zoll gezogen. Das nennt man dann Schweizerisch-Französische Freundschaft. Hat alles viel Spass gemacht.

Fazit

Jedem Rallye Raid Fan empfehle ich, sowas mal aus der Nähe anzusehen.

Trotz vielen, auch unsympatischen Aspekten dieses Grossanlasses, bleiben aus sportlicher und menschlicher Sicht einmalige Eindrücke und Erlebnisse zurück.