

ENDURO

3 / 94

TEST

REISE

TR

SPORT

März

DM 6,- / ÖS 48,- / SFR 6,-

E 8324 E



Nur geträumt

Die Dakar ist immer schon sein großer Traum gewesen. Nach 13000 Kilometern blickt Jürgen Mayer mit einem lachenden und einem weinenden Auge zurück.

Früher habe ich die Dakar, wie die meisten von euch, immer im Fernsehen verfolgt. Wenn ich sah, wie Orioli, Arcarons, de Petri oder Peterhansel durch die Dünen pflügten, packte mich jedesmal das Fernweh. Der Wunsch, auch einmal dabei-zusein, wuchs mit jedem Mal. Aber wie ihr sicherlich wißt, ist die Dakar ein verdammt kostspieliges Abenteuer. So beträgt die Teilnahmegebühr schon 15.000 Mark. Rechnet man das Motorrad, die Spezialteile, Benzin, den Service und den Mechaniker noch dazu, ist man schnell bei 40.000 angekommen.

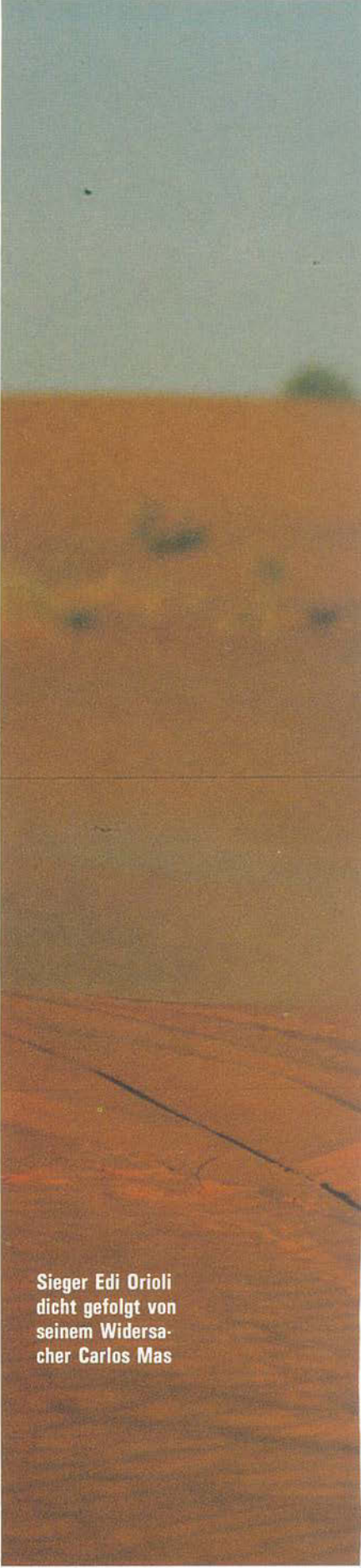
Dank meiner bisherigen Erfolge bei der Pharaonen-, Tunesien-, Atlas- und Nevada-Rallye wurde ich in das offizielle KTM-Diesel-Jeans-Team berufen. Damit wurde mir ein Teil der finanziellen Last abgenommen. KTM-Importeur Toni Stöcklmeier hatte dies ermöglicht, und ohne die großzügige Unterstützung der Firmen Büse, Levior, Baehr, Shell und Metzeler wäre mein Einsatz nicht machbar gewesen.

Die Entwicklung der neuen Rallye-KTM (ENDURO 2/94) seit Mitte des letzten Jahres

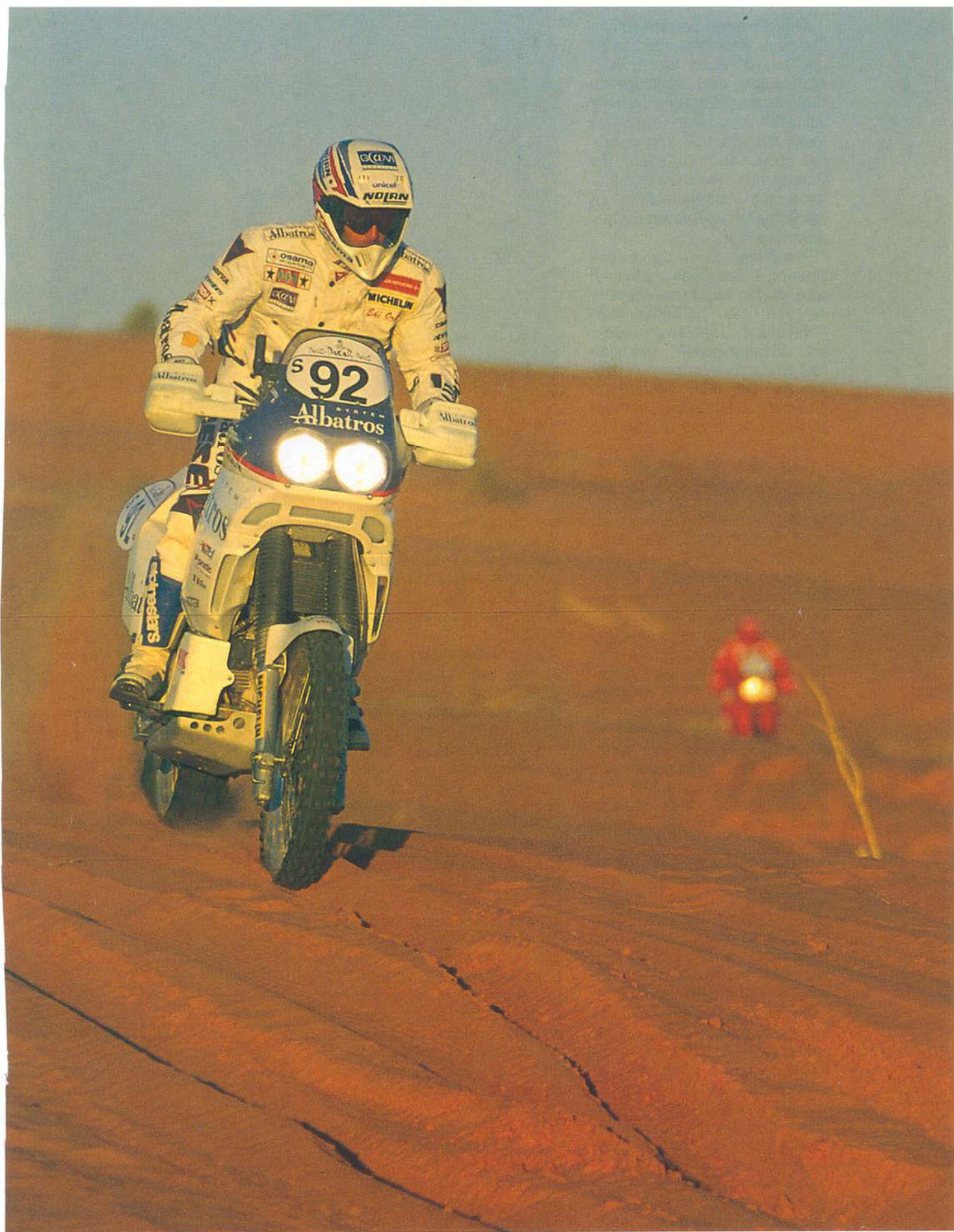
kam wie gerufen. Da ich nur noch meine Navigationsinstrumente zu montieren brauchte, sparte ich mir viel Zeit bei der Vorbereitung. Um die Kosten so gering wie möglich zu halten, teilte ich mir mit Manfred Balle die Kosten für unseren fliegenden Mechaniker Dietmar Gossner. Fliegend deswegen, weil Didi per Mechaniker-Flugzeug von Biwak zu Biwak reiste. Das kostet zwar einiges, stellt aber sicher, daß der Mechaniker bereits da ist, wenn man ankommt.

Am zweiten Weihnachtstferiertag machen wir uns zusammen auf den Weg nach Paris. Mit Gelbfieberimpfung, heizbaren Handschuhen, einer Tasche voll Papieren und der Sorge, irgend etwas doch daheim vergessen zu haben, stürzen wir uns in die Papier- und technische Abnahme. Alles halb so wild, und nach dreieinhalb Stunden steht meine LC 4 im Parc fermé am Trocadero, direkt vor dem Eiffelturm.

Ein kribbelndes Gefühl, als ich nach den Stars auf die große Startrampe fahre. Bei der Fahrt durch Paris komme ich mir dann vor wie ein Kreuzritter, der in ferne Länder verabschiedet wird: Zigtausende bejubeln unseren Auszug aus der Stadt.



Sieger Edi Orioli
dicht gefolgt von
seinem Widersacher
Carlos Mas



Unsere erste Sonderprüfung über vier Kilometer interessiert uns wenig. Auch wenn nach Abschaffen des traditionellen Prologs das Ergebnis bereits voll zählt, sind wir in Gedanken mehr auf den 850 Kilometern, die noch vor uns liegen. Bei Schneetreiben und Temperaturen knapp über Null kommt da nämlich alles andere als Rallyestimmung auf.

Nachdem dann die zweite Prüfung in Bordeaux gestrichen wird, dürfen wir unsere Maschinen für die 1000-Kilometer-Fahrt durch Spanien verladen. Im südspanischen Grenada stehen dann nochmal zwei Prüfungen auf dem Programm, diesmal allerdings bei Sonnenschein und angenehmen 20 Grad.

Und dann die spanische Begeisterung. Unbeschreiblich! Die Paris-Dakar muß das Allergrößte für die Spanier sein. Ich habe den Eindruck, halb Spanien ist auf den Beinen. Kein Vergleich zu Frankreich. Carlos Mas und Jordi Arcarons werden dort wie große Toreros gefeiert. Fernsehinterviews am laufenden Band, auf Schritt und Tritt werden sie von den Kameras verfolgt. Ein bißchen Schmunzeln muß ich über Mas schon: Jedesmal, wenn er irgendwo eine Kamera sieht, zieht er eine Pepsi-Dose aus der Jackentasche und trinkt genüsslich vor der Linse des Kameramanns – Sponsor-Verpflichtung.

Nach der Jubelfahrt durch Spanien setzen wir per Fähre nach Tanger in Marokko über. Die Paß- und Zollformalitäten klappen überraschenderweise hervorragend, und so können wir noch am Abend unser Biwak in Rabat erreichen. In einem riesigen weißen Zelt, das mit bunten Teppichen ausgelegt ist und durch bombastische Kronleuchter ausgeleuchtet wird, essen wir zu Abend. In dieser Atmosphäre aus tausend und einer Nacht prosten wir dann Herbert Schek zu, der hier seinen 61. Geburtstag feiert.

Auf die erste Etappe in Afrika sind alle gespannt. Schließlich ist das die erste Möglichkeit,



Fotos: Grottel

Heinz Kini-gadner wurde wegen unerlaubten Motorwechsels disqualifiziert

sich und die anderen einzuschätzen. Daraus wird aber dann doch nichts, weil die Etappe wegen Nebel abgesagt wird. Also 650 Kilometer Liaison, sprich Verbindungsetappe nach Agadir.

Und wieder steht eine Feier an: die Jahreswende. Aus der groß angekündigten Sylvesterparty wird dann aber nichts. Hatte die TSO, die Thierry Sabine Organisation, etwa die Champagnerflaschen und die Feuerwerksraketen in Frankreich vergessen?

Mehr Stimmung kommt dann beim Start zur ersten richtigen Etappe auf: Per Massenstart werden 92 Piloten am Strand von Agadir auf die Reise geschickt. Le Touquet läßt grüßen. Nach vierzig Kilometern gilt es, die erste rallyetypische Entscheidung zu treffen. Im Roadbook ist ein Kontrollpunkt eingezeichnet, aber niemand ist zu sehen. Meine Kollegen fahren ohne anzuhalten weiter, ich drehe nach ein paar Kilometern nochmal um. Vielleicht ist da doch irgendwo die CP versteckt. So eine Aktion hat mir und allen anderen Spitzenfahrern bei der letzten Tunesien-Rallye alle Siegchancen genommen. Wirklich niemand zu sehen. Aber lieber 15 Minuten

Viel Pech für den Ditzinger Jürgen Mayer, hier in der bizarren Landschaft der West-Sahara





Härtetest für Mann und Maschine – bei Kinigadners Hinterrreifen flogen die Fetzen

vergeuden, als fünf Stunden Strafzeit für einen fehlenden Stempel kassieren, denke ich mir.

Auf der Etappe staubt es wahnsinnig. Jedesmal, wenn ich auf einen Vordermann auf laufe, warte ich, bis eine Stelle kommt, an der es nicht so staubt. Das Überholen in der Staubwolke ist mir einfach zu gefährlich. Als ich abends im



Camp vom Sturz Laurent Charbonnels höre, finde ich Bestätigung für meine Vorsicht. Der Ex-Enduro-Weltmeister hatte bei einem Überholversuch im Staub eine Welle übersehen, überschlug sich mit seiner Kawasaki KLE 500 und brach sich das Schlüsselbein.

Trotz meiner vorsichtigen Fahrweise werde ich vierter an diesem Tag. Mit meinem Teamkollegen Heinz Kinigadner der im Gesamtklassement einen Platz vor mir an achter Stelle steht, starte ich zur längsten Sonderprüfung der Rallye: 680 Kilometer von Tan Tan nach Dakhla in der Westsahara. Der Boden ist extrem felsig, also fahre ich schön rund, jeder spitzen Kante möglichst ausweichend.

Um gegen Plattfüße gefeilt zu sein, fahre ich mit neuen Metzeler- Moosgummischläuchen, die Heinz schon getestet hat. Alles läuft super, als sich bei Kilometer 220 plötzlich mein Hinterrad ganz schwammig anfühlt. Ich halte an, um nachzusehen. Der Moosgummischlauch ist geschmolzen. Beim anschließenden Demontieren des Reifens verbrenne ich mir die Finger. Also warten, bis sich der heiße Gummi abgekühlt hat.

Beim genaueren Betrachten der Reifendecke stelle ich mit Entsetzen fest, daß da ein Fünfmärkstück großes Loch drin ist. Noch 460 Kilometer vor mir, und das ist der letzte Schlauch, den ich dabei habe. Jetzt um alles in der Welt nur nicht den Schlauch beim Montieren zwicken. Ich stehe unter Strom.

Den Frust über den kaputten Schlauch und Reifen verdaue ich schnell. Hauptsache ankommen. Im Touristentempo rolle ich wie auf rohen Eiern ins Ziel. Drei Stunden habe ich auf den ersten verloren. Damit ist der Anschluß an die Spitze weg. Und das gleich zu Beginn der Rallye.

Angesichts dieses Umstands stehe ich wenigstens nicht mehr unter Erfolgsdruck. Die Jungs an der Spitze mit ihren Zweizylinder-Cagiva brennen



Herbert Schek (links) feierte bei der Dakar seinen 61. Geburtstag – Glückwünsche auch von Fenouil

wie verrückt: Arcarons, Mas, Orioli und Wagner trennen keine zwei Minuten.

Weiter geht es stur südwärts entlang der Atlantikküste. Endlich wird es sandiger. Plötzlich bleibt meine Maschine unverhofft stehen. Sprit zu Ende? Nein, es ist die Zündkerze. Wieder dreißig Minuten verloren. Kurz vor dem Ende der Prüfung, nur drei Kilometer vor dem Ziel erwischt es mich wieder: Der Motor blockiert, und ich fürchte schon das Schlimmste. Zum Glück hat aber nur ein Stein die Kette gesprengt, und die hat sich erstmal zwischen Ritzel und Motorgehäuse verklemmt. Wenn es einen Defektteufel gibt, dann verfolgt der mich gerade. Das Getriebe hat etwas abbekommen, und so wechsle ich gemeinsam mit Didi nachts den Motor.

Da der Tauschmotor nagelneu ist, muß er auf der nächsten Etappe in Mauretanien erst einmal eingefahren werden. Endlich läuft es problemlos. Wir fahren zum erstenmal gut dreihundert Kilometer nur nach Kompaßzahl. Mein GPS-Satellitennavigationsgerät begeistert mich total.

Die letzte Etappe des Hinwegs nach Dakar führt uns wieder dicht am Meer entlang. Auf der ersten Sonderprüfung steigt Jean-Christophe Wagner bei 160 Sachen am Strand ab. Er hat wahnsinnig Glück. Außer einer leichten Prellung kommt er mit dem Schrecken davon.

Abends läßt er seine Maschine in Dakar zurück und beschließt, der Rallye den Rücken zu kehren. Er begründet seine Entscheidung mit der Verantwortung für seine Familie. Die Strecken sind so gewählt, daß nur Vollgasbrennerei und Highspeed zum Sieg führen können. Vor Wagners Entscheidung ziehe ich den Hut.

Endlich in Dakar angekommen, ist von Ruhetag keine Spur. Ich muß das angeknackste Getriebe meines ersten Motors in Ordnung bringen. Die kommenden Tage werden hart und lang. Fenouil hat für die nächsten drei Tage die entscheidenden Etappen angekündigt.

Doch zunächst werden wir mit einem unerwarteten Problem konfrontiert. Auf der langen Verbindungsetappe müssen wir uns durch riesige Heuschreckenschwärme kämpfen. Auf der ersten großen Dünene-tappe, die über 500 Kilometer nach Atar ins Landesinnere Mauretaniens führt, habe ich dann mein großes Erfolgserlebnis: Beim ersten Tankstopp nach 160 Kilometern bin ich vom 26sten Startplatz bereits auf die achte Stelle vorgefahren. Das wird mich im Gesamtklassement wieder kräftig nach vorn bringen.

In den wenigen schierigen Sand-etappen konnte Mayer mit der KTM bis an die Spitze vorfahren

Die Freude hält aber nicht lange, denn knapp 50 Kilometer vor dem Ziel geht mir der Sprit aus, und der Motor hat kaum noch Kompression. Einen nachfolgenden Fahrer kann ich überreden, mir eineinhalb Liter Benzin zu überlassen. Damit steuere ich in ein Dorf, um dort erneut um Sprit zu betteln. Die Einheimischen organisieren einen Kanister, aber sehr vertrauenerweckend sieht der Inhalt nicht aus. Sage und schreibe 200 Francs, das sind rund 60 Mark, berappe ich für zirka zehn Liter.

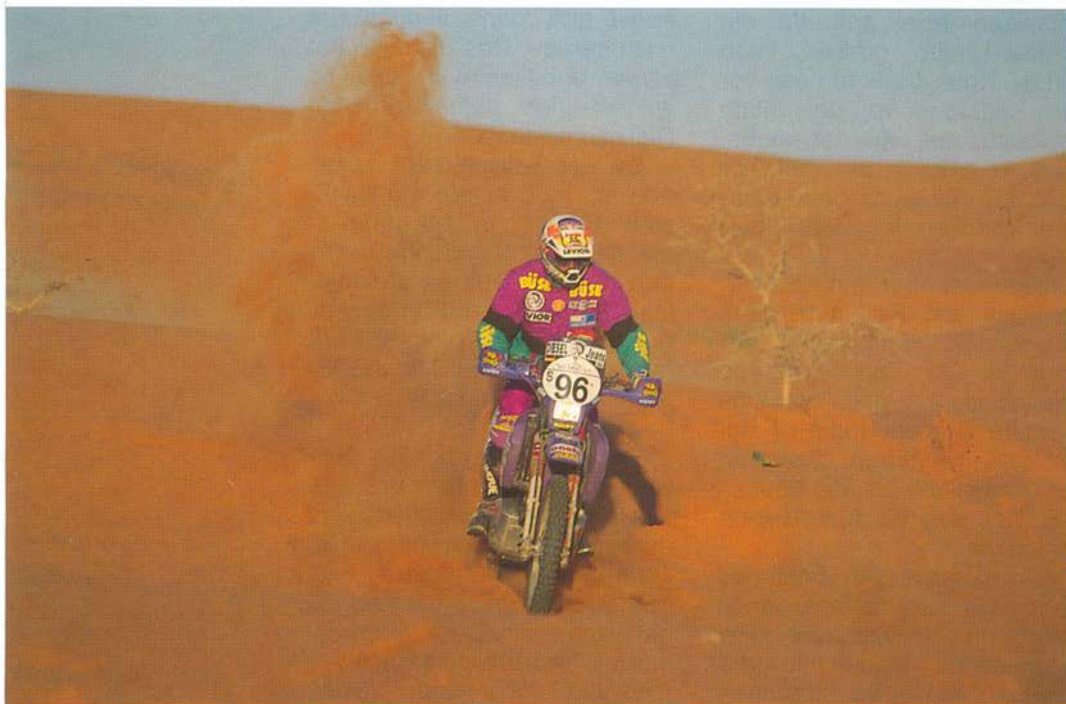
Das teuerste Benzin meines Lebens brockt mir aber noch mehr Probleme ein: Zwei Kilometer vor dem Ziel blockiert mein Motor. Der miese Sprit hat ihm wohl den Rest gegeben. Von dem Pickup eines Einheimischen lasse ich mich ins Etappenziel schleppen. Dort steht der zweite Motorwechsel an. Das heißt bist tief in die Nacht hinein schrauben, und mit drei bis vier Stunden Schlaf die nächste Etappe angehen. "Todesdünen" hat Fenouil angekündigt, und er sollte recht behalten. Bei Kilometer 280 wird der Sand immer weicher. Auf der Suche nach dem Kontrollpunkt begegne ich dem Führenden in der Autowertung, Pierre Lartigue. Er geistert ge-

nauso desorientiert wie ich in dem Dünenfeld umher.

Bei Kilometer 335 stoße ich auf die ersten 15 Motorradfahrer, darunter mein Teamkollege Angelo Cavandoli, der als bester Einzylinderfahrer auf einem fantastischen fünften Platz liegt. Er ist völlig aus dem Häuschen: "Mein Motorrad steckt da vorn bis zur Sitzbank im Sand. Nichts geht mehr. Fenouil hat mich per Hubschrauber hierher zurückgefliegen. Wie komme ich jetzt an meine Maschine?"

Es herrscht großes Chaos. Ein Wagen von der Organisation kommt und teilt uns mit, daß die Etappe abgebrochen sei. Wir sollen bis Kilometer 260 zurückfahren, dort eine Piste nördwärts nach Atar nehmen und dann 350 Kilometer entlang der Bahnlinie zu einem Notbiwak fahren. Das ganze ohne Roadbook, versteht sich. Woher wir den nötigen Sprit bekommen, kann uns niemand sagen.

Um sechs Uhr abends erreiche ich mit dem letzten Tropfen Sprit Atar und treffe dort an einer Tankstelle Herbert Schek. Gemeinsam fahren wir bis Sonnenuntergang weiter. Mit dem letzten Tageslicht erreichen wir das Städtchen Choum, wo wir auf eine ganze Meute weiterer





Kollegen treffen, darunter Jordi Arcarons. Vor uns liegen noch 290 Kilometer.

Wir beschließen in Choum zu bleiben, weil es viel zu gefährlich wäre, nachts zu fahren. Plötzlich macht aber doch das Gerücht die Runde, Edi Orioli sei bereits aufgebrochen. Und wie die Lemminge stürzen sich alle auf ihre Maschinen, in der Angst, aus der Wertung zu fallen. Mir ist das egal, meine Gesundheit ist mir wichtiger. Mit Michael Griep und dem Brasilianer Azevedo niste ich mich auf dem Polizeiposten ein. Posten ist zuviel gesagt, es ist eine Wellblechhütte. Wir breiten unsere Aluminiumdecken aus und schlafen ein.

Gezwungenermaßen müssen wir am nächsten Morgen erneut auf den grausigen Sprit in Mauretanien zurückgreifen. Als wir gegen Mittag den Notbiwakplatz erreichen, ist die neue Etappe bereits gestartet. Show must go on, denke ich nur, lege ein neues Roadbook ein, esse ein paar Kekse und unterhalte mich ein wenig mit Michel Merel, dem Betreuer der Motorradfahrer.

Wie soll es auch anders sein, es läuft bei mir genauso schlecht weiter wie bisher. Bevor der Motor die letzte Kom-

pression verliert, lasse ich mich von den Scout-Tour-Jungs an Bord eines Versorgungs-LKWs nehmen und ins Biwak fahren. Im Camp stehe ich allein mit meiner lädierten Maschine, Didi ist bereits ins nächste Camp geflogen.

Nach Absprache mit Fenouil ziehe ich meinen Joker, lade am nächsten Morgen meine LC 4 auf den Lastwagen und kassiere 24 Stunden Strafzeit. Notdürftig können wir den Motor wieder zusammenflicken. Ob er die nächsten 625 Kilometer unbeschadet überstehen würde? Natürlich nicht. Die Kupplung beginnt zu schleifen. Ich unterlege fünf Kettenschlosser-Chips, baue die Kupplungsbetätigung aus und rette mich so zum nächsten Biwak.

Noch drei Tage, dann ist es geschafft: Auf der letzten Etappe in Afrika belege ich immerhin den elften Platz, obwohl ich nicht mehr über den fünften Gang verfüge. Das muntert mich ein bißchen auf. Die achtstündige Fährfahrt nach Spanien nutze ich, um mit Didi anzuprosten. Irgendwie werden wir die 1300 Kilometer auch noch schaffen.

Die allerletzte Sonderprüfung der Rallye findet auf einem 42 Kilometer langen Parcours in Südfrankreich statt. Nach meiner endlosen zermürbenden Odyssee durch Afrika will ich zum Abschluß nochmal die Sau rauslassen. Mit Bohumil Posledni, der fast die gleiche Tortur wie ich durchgemacht hat, liefere ich mir ein fetziges Duell. Als ob wir auf Moto-Cross-Motorrädern sitzen würden, fliegen wir um die Ecken. Im Ziel fallen wir uns um den Hals und sind happy. Es ist geschafft, und mit Platz drei habe ich wenigstens die Genugtuung, daß ich zu den schnellsten Leuten dieser Rallye zähle.

Einen letzten Dämpfer gibt es dann in Paris: Die geplante Parade über den Prachtboulevard fällt aus. Darauf hatte ich mich wahnsinnig gefreut. Die miese Siegerehrung im Euro-Disneyland ist schließlich das I-Tüpfelchen einer verkorksten Rallye. Langweiliges Pistenra-



Heuschreckenplage in Mauretanien (ganz oben)

Guter Service beim Cagiva-Team (oben)

sen auf 80 Prozent der Sonderprüfungen, öde Landschaften, hoher Materialverschleiß, keinerlei Informationsfluß, miese Stimmung allerorten sprechen eine deutliche Sprache. Ich hatte mir die Dakar anders vorgestellt.

In das sportliche Geschehen konnte ich ja leider nicht eingreifen. Doch mit jedem Tag wuchs die Hilfsbereitschaft untereinander, es entstanden neue Freundschaften. Während der 19 Tage bin ich in vielerlei Hinsicht an meine eigenen Grenzen geführt worden. Das ist die nackte Realität der Rallye. Die Träumerei vom großen Abenteuer bleibt aber trotz alledem.

Jürgen Mayer



Fotos: Godel

Paris-Dakar-Paris

Schnelles Aus

Dabeisein ist alles – so die Devise der meisten Amateure. Auch Manfred Balle stürzte sich mit seinem Quad ins Abenteuer Dakar.



Über 50 und kein bißchen weise: Manfred Balle und sein Vierrad auf dem weiten Weg nach Dakar

Als ich 1985 als 42jähriger Motorradfahrer wieder in den Endurosport einstieg, ahnte ich natürlich nicht, daß ich irgendwann die Rallye Paris-Dakar fahren würde. Denn begonnen hatte alles 1961, als ich im Boot des damaligen Deutschen Gelände-Vizemeisters saß und damals schon von Fahrten durch unbewohntes Land träumte. Der Beruf nahm mir jedoch die Zeit, meine Motorradträume zu verwirklichen.

Nach mehreren kleinen Rallies begeisterte ich mich 1988 für das Geländefahren mit einem Gespann, so daß ich noch im gleichen Jahr eine Maschine erwarb und einen Beifahrer fand. Der Bazillus "Gespann" ließ mich nicht mehr los. Die Transpaña im darauffolgenden Jahr sah ich dann als Training für meine erste Paris-Dakar.

Mit Motorschaden bei Sabah in Libyen blieb ich liegen. Ich ahnte zu dieser Zeit nicht, daß ich noch viel Lehrgeld bezahlen sollte, bis ich schließlich während der Pharaonen-Rallye 1992 erkannte, daß ein Endurogespann wohl das ungeeignetste Gefährt ist, um in der Wüste einen Wettbewerb zu fahren.

Dennoch sollte es, etwas

ganz besonderes, eben nicht alltägliches sein. Ich plante nächte-tage-wochenlang, viele Freunde halfen mir bei meinem Vorhaben, und es entstand in mühevoller dreizehnmonatiger Pionierarbeit auf Basis einer Honda Africa Twin ein vierrädriges Gefährt, das nach Expertenmeinung die Paris-Dakar bestehen könnte.

Zusammen mit Jürgen Mayer verpflichtete ich Didi Gossner zu unserem Leib- und Seelen-Motorradmechaniker. Denn bei der Dakar brauchst du 50 Prozent Glück und für die restlichen 50 Prozent einen guten Mechaniker, besser noch zwei.

Die anfänglichen europäischen Strecken meisterte ich mit Bravour und erwartete mit großer Freude den afrikanischen Sand. Denn ich wußte von Probefahrten an Hollands Küste, daß dies das Metier für meine Maschine ist. Doch zuvor erwarteten mich die harten Steinwüsten Marokkos. Dort wurde mir klar, daß ich das Quad nicht hundertprozentig auf den Einsatz vorbereitet hatte. Mehrmals brach die vordere Verkleidung, und zwei Tage mußte ich verhalten fahren.

Als auf den Strecken zwischen Rabat und Dakla die er-

sten Sandpassagen kamen, konnte ich sogar mit den Solomaschinen mithalten und auch Zeit gutmachen. Es sah nicht schlecht aus, und meine Hoffnungen, die Rallye zu bestehen, wuchsen. Jedoch nur bis Kilometer 140 auf der Strecke von Dakla nach Nouadhibou. Die Kette riß und durchschlug das Getriebegehäuse. Das Glücksgefühl vom Vortag wandelte sich von einem Moment zum anderen in die Erkenntnis: Aus, Ende.

Im Schlepp eines Organisationsfahrzeugs erreichte ich morgens um vier das Camp an der mauretanischen Grenze. Alles war am Schrauben, auch Didi. Als er sah, was mit meiner Maschine los war, bemerkte ich, wie er sich eine Träne wgwischte.

Die Panama-Jacks konnten mir mit einem Metallkleber aus-helfen. Ich flickte, so gut ich konnte, das taubeneigroße Loch und legte eine neue Kette auf. Ohne Schlaf, aber total fit, startete ich zur 500 Kilometer langen Wüstenetappe in Richtung Nuackschott.

Verhalten hatte ich fast schon die Hälfte der Strecke bewältigt, als mich der enorme

Ölverlust stoppte. In meiner Verzweiflung sah ich abseits der Strecke einige Soldaten und Unterstände. Ich fuhr hin, um nach Öl und Wasser zu fragen, und wurde überaus freundlich empfangen. Sie machten mir klar, daß ich mit meinem Paß in den Unterstand gehen solle. Dort lag ein "Offizier" auf einer Decke und deutete mir, ich solle mich setzen. Nachdem er den Paß nur oberflächlich inspiziert hatte, verlangte er eindeutig nach Geld. Ich gab ihm zu verstehen, daß ich lediglich 500 Französische Francs bei mir habe, der Rest befände sich beim Rallye-Troß.

Daraufhin wurde er furchtbar böse, fing an zu schreien und verlangte, daß ich mich bis auf die Unterhose ausziehe. Ich zitterte vor Angst und dachte: Wenn sie dich jetzt umbringen und im Sand verscharren, dann findet dich keiner mehr. Nachdem die Soldaten alles genauestens durchsucht hatten, bekam ich einen Tritt und fiel zu Boden. In diesem Zustand lag ich wohl eine halbe Stunde, danach durfte ich mich anziehen und verschwinden.

Wie gelähmt wankte ich zu meinem Quad und fuhr noch

etwa 50 Kilometer, erst langsam, dann immer schneller, ehe mein Kopf wieder auftaute. Ich hielt an. Der Motor hatte zwar nicht mehr viel Öl, war aber dennoch okay. Ich aß etwas und muß dann eingeschlafen sein, denn ich wurde erst durch Motorengeräusche wieder wach. Es waren Einheimische mit einem Lastwagen. Sie waren auf dem Weg nach Nuackschott.

Nach langen Verhandlungen wurde die Maschine aufgeladen. Was ich leider nicht wußte: Einheimische brauchen für diese Strecke drei bis fünf Tage. Als man sich nach einem Plattfuß anschickte, hier zu über-nachten, wußte ich, mit diesen zwar netten Leuten kommst du nicht mehr rechtzeitig nach Dakar.

Am darauffolgenden Tag trafen wir auf eine Nachhut der Organisation, die mich samt Maschine mitnahm. In Nuackschott kümmerte man sich um mein Vierrad, das in einem Container nach Europa verschifft wurde. Im Hafen von Le Havre kann ich das Quad hoffentlich bald wieder in Empfang nehmen und für die nächste Rallye, die Transitalia, entsprechend vorbereiten.

Manfred Balle

Von einem der auszog, das Fürchten zu lernen: Trauriges Ende eines wirklichen Abenteuers

