

ENDURO

ENDURO

3 / 95

TEST REISE TECH SPORT

März

DM 6,-/ÖS 48,-/SFR 6,-



E 8324 E



The show must go on

Erstmals begann die "Dakar" nicht in Paris, sondern in Granada in Spanien. Die lange und oft sehr kalte Anfahrt bis zur Fähre nach Afrika konnte damit entfallen. Ich startete mit einer Honda Dominator voller Euphorie.

Das Motorrad ist solide, gut vorbereitet, sogar ein Sportstoßdämpfer von Öhlins wurde noch für teures Geld eingebaut. Wenn ich verhalten und nur auf Ankommen fahre, dann werde ich sicher einen schönen Dakar-Urlaub erleben. So waren meine Hoffnungen zu diesem Zeitpunkt.

Granada - Motril: 275 Kilometer

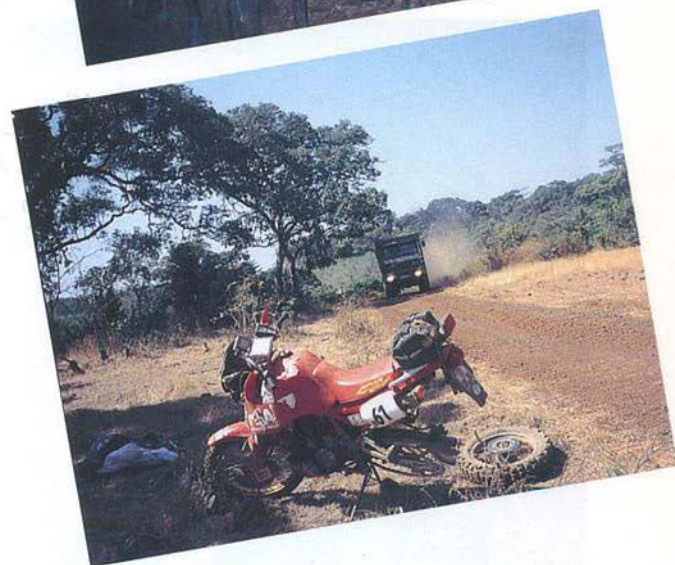
Zum Start am 1. Januar will sich die andalusische Sonne nicht zeigen. Auf der 170 Kilometer langen ersten Sonderprüfung wird der Boden durch den einsetzenden Regen recht schlüpfrig. Dies wird gleich einigen zum Verhängnis. Jürgen Mayer rutscht eine Böschung hinunter. Unmittelbar vor einem betonierten Wassergraben kommen Fahrer und Motorrad

Er kämpfte Kilometer um Kilometer: gegen die Zeit, die Technik, den Schlaf, die Wüste. Norbert Schilcher berichtet live von seiner Odyssee nach Dakar.

zum Stillstand. Die KTM hat wie durch ein Wunder keinen Schaden genommen, und der zerrissenen Hose rückt Jürgen auf der Fähre mit Nadel und Faden zu Leibe. Trotz dieses Mißgeschicks beendet er diese Etappe auf dem sensationellen dritten Platz. Ich selbst bin mit Platz 38 von 95 gestarteten Motorrädern sehr zufrieden.

Nador - Er-Rachida: 619 Kilometer

Erholen und Schlafen sind angesagt. Auf der Fähre nach Na-





Konstant zum Ziel: Jürgen Mayer plazierte die KTM auf einem sagenhaften siebten Platz

in Marokko lege ich mich in meine Koje und verzichte aufs Abendessen. Ausgeschlafen und topfit starte ich so zur ersten Etappe in Marokko.

Nach 180 Kilometern Verbindungsstrecke bei Regen und Kälte landen wir auf einem Berggrücken in dichtem Nebel. Wir Fahrer wollen nicht starten, denn in dem bergigen Gelände ist bei Nebel kein Hubschraubereinsatz möglich. Kinigadner und Peterhansel setzen eine Verlegung des Starts um 30 Kilometer durch.

War nicht zu schlagen: Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel auf der Zweizylinder-Werks-Yamaha

Nun erfolgt endlich der Start zur ersten Sonderprüfung in Afrika. Die Startreihenfolge ist umgekehrt, der Letztplatzierte vom Vortag startet als erster. Damit erhalten die Schwächeren die Chance, früher und vor



Einbruch der Dunkelheit das Ziel zu erreichen. Ich nehme mir vor, verhalten zu fahren, denn ich weiß, daß man sich erst wieder an die Gegebenheiten in Afrika gewöhnen muß. Drei Kilometer nach dem Start habe ich plötzlich ein unruhiges Gefühl. Meine Dominator fängt immer mehr zu schwingen und zu schaukeln an. Ich halte an und traue meinen Augen nicht, als ich sehe, daß aus dem Stoßdämpfer Öl ausläuft. Das kann nicht sein; nach drei Kilometer Sonderprüfung. Der Ersatzdämpfer liegt in der Ersatzteilkiste, und die ist bereits mit dem Flugzeug im Etappenziel Er-Rachidia. Doch bis dorthin sind es noch 430 Kilometer. Ich fahre sehr langsam weiter.

Bei Kilometer 150 liege ich jedoch plötzlich am Boden. Das Hinterteil der Dominator ist zusammengeklappt. Diagnose: Stoßdämpferstange und Umlenkhebel sind gebrochen. Ich kann und will es einfach nicht glauben. Nach dem Augenblick der totalen Verzweiflung stelle ich mir die Frage: "Braucht ein Motorrad unbedingt einen Stoßdämpfer?" Die Antwort lautet nein, denn ein Fahrrad hat auch keinen. Also baue ich den Stoßdämpfer aus und überlasse ihn der Steinwüste von Marokko. Das Problem besteht nur noch darin, die Schwinge ohne Stoßdämpfer zu fixieren. Nach mehreren Experimenten gelingt

es mir, einen der beiden Umlenkhebel so einzubauen, daß die Schwinge nun fix ist. Die Sitzposition ist zwar um 20 Zentimeter höher, und zum Auf- und Absteigen benötige ich einen Felsen. Aber das Motorrad fährt wieder.

Nach wenigen Kilometern stehe ich erneut. Die Kette ist abgesprungen und hat sich zusammen mit der gebrochenen Kettenführung um das Ritzel verkeilt. Zwei Ärzte im Organisationsauto erkennen meine Lage und unterstützen mich bei der Befreiungsaktion. Es wird bereits dunkel. Damit beginnt das nächste Problem. Infolge des angehobenen Hecks strahlt der Scheinwerfer drei Meter vor der Maschine in den Boden. Eine Höllenfahrt beginnt. Nach sieben Stunden erreiche ich gegen Mitternacht das Etappenziel Er-Rachidia.

Das Problem ist die Stoßdämpferumlenkung. Denn dieses Ersatzteil habe ich nicht mitgenommen. Zufällig sind französische Motorradtouristen im Lager. Doch der Dominator-Fahrer lehnt sogar ein Gebot von 5000 Francs für das Teil ab. Nachdem auch das Honda-Werksteam keine Möglichkeit für eine Reparatur sieht, baue



Herbert Schek

Der 62jährige Herbert Schek spricht nun schon seit sechs Jahren davon, daß dies seine letzte Teilnahme war. Doch der Herbert redet zwar oft davon, aber aus den Fesseln der "Dakar" kann er sich nicht befreien. "Dakar" heißt für ihn leben. Bis zur Halbzeit in Zouerat war er ein tolles Rennen gefahren. Meistens folgte er dem Franzo-

ich gegen drei Uhr nachts mit der Unterstützung eines französischen LKW-Fahrers aus zwei Flacheisen eine provisorische Umlenkung. Afrikanisch, ohne Lager, mit viel Spiel. "The show must go on".

Er-Rachida - Quarzarzate: 576 Kilometer

Gestern als letzter angekommen darf ich heute als erster starten. Auf den ersten 150 Kilometern habe ich freie Fahrt, bis ich von den schnellen Motorrädern und Autos überholt werde. Heinz Kinigadner fliegt förmlich über die Steine. Mit einer Hand winkend springt er in einem großen Satz an mir vorbei. Für ihn scheint es sich hier um ein Langstrecken-Moto-Cross zu handeln. Er fährt ein klasse Rennen und gewinnt insgesamt sechs Etappen. Auf dem schwierigen und steinigen Gelände in Marokko kann ihm und seiner leichten KTM keiner das Wasser reichen.

Quarzarzate - Goulmine: 646 Kilometer

Um halb vier Uhr klingelt der Wecker. Anziehen, frühstücken, Zelt abbauen und Kiste packen. Meine Zeit ist wie immer knapp. Um halb fünf startet das erste Motorrad zur 153 Kilometer langen Verbindungsetappe.

Mein neues Fahrwerk mit dem Originalstoßdämpfer und

sen Loizeaux, ebenfalls auf BMW unterwegs, und brauchte sich somit kaum um die Navigation zu kümmern. In Zouerat ereilte ihn allerdings ein Mißgeschick. Da die BMW einfach nicht anspringen wollte, kam er mehr als eine Stunde zu spät zum Start und wurde damit vom Rennen ausgeschlossen. Hubert Auriol zeigte jedoch ein Herz und ließ ihn ab der nächsten Etappe wieder starten. Doch nach der Etappe von Ayoun el Atrou nach Bakel war er mit seinen Kräften so am Ende, daß die Ärzte ihm ein Weiterfahren untersagten. Dennoch eine unglaubliche Leistung des Allgäuers in diesem Jahr.



der Flacheisen-Umlenkung muß ich heute mehrmals reparieren. Die Schrauben lösen sich immer wieder oder brechen ab. Ich versuche zwar eine ganz vorsichtige und weiche Fahrweise, aber es treten immer wieder Situationen auf, wo das Federbein erbarmungslos durchschlägt. Steine, Steine, Steine. Ganz Marokko ist ein einziger Steinhafen. Die Belastung für Motorrad und Fahrer sind gewaltig.

Goulmine - Es Smara: 486 Kilometer

Endlich ein Abschnitt zum Erholen. Ein großer Salzsee. Hier erreicht meine Honda immerhin 135 Stundenkilometer. Kurz vor Ende der Sonderprüfung blockiert der Motor. Die Kette ist erneut heruntergesprungen und verkeilt sich zwischen Ritzel und Gehäuse. Mehr als 45 Minuten dauert die Befreiungsaktion.

Im Camp in Es Smara helfen mir zwei liebenswerte Marokkaner beim Bau einer neuen Umlenkung für meine Dominator. Gegen drei Uhr nachts sind meine Reparaturen und die Vorbereitung für den nächsten Tag abgeschlossen. Dazu zählen die tägliche Eingabe der GPS-Punkte in meinen Garmin-Computer, Einlegen des neuen Roadbooks und Tanken.

Es Smara und Awserd - Zouarat: 585 und 628 Kilometer

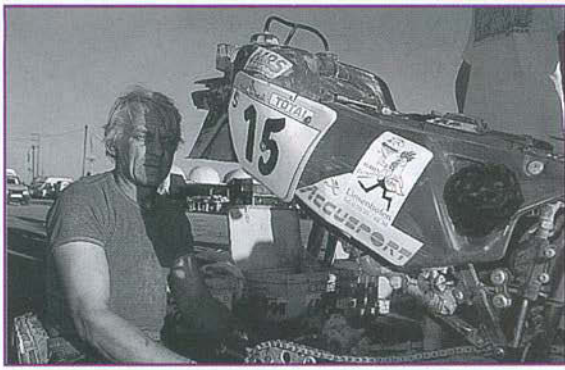
Die Strecken werden schneller. Mehr und mehr geht es nun in die Sandwüste. In Awserd ist Marathonstation. Die Motorräder müssen unmittelbar nach Ankunft in einen Parc fermé gestellt werden. Keinerlei Reparaturen sind erlaubt. Endlich kann ich schlafen. Außer dem abgerissenen Wassertank habe ich keine Probleme an meiner Maschine. Der Motor läuft wie ein Uhrwerk.

Wie in allen Nachtlagern hat die Thierry Sabine Organisation große Teppichzelte aufgebaut. Dort kann man essen und schlafen. Es herrscht eine wun-

Fuhr wie der Teufel: Bis zu seinem Ausfall konnte Heinz Kinigadner sechs Etappensiege verbuchen

Sensationell: Mayer mit der besten Platzierung, die je ein Deutscher bei der Dakar belegen konnte



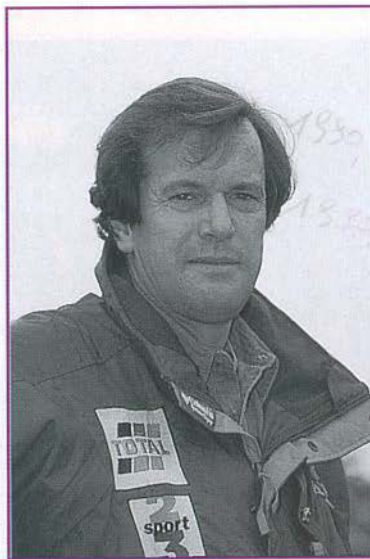


Alle Hände voll zu tun: Holger Roth fungierte als Mechaniker für die deutsche Crew

derschöne Atmosphäre. Das Essen ist sensationell gut. Es gibt komplette Menüs mit Nachspeise, und sogar Kaffee wird permanent zur Verfügung gestellt. Allein das Essen ist es wert, jeden Tag das Ziel zu erreichen.

Ruhetag in Zouerat

Das erste Teilziel ist erreicht. Halbzeit und Ruhetag in der nordmauretanischen Stadt Zouerat. Dort habe ich nun etwas mehr Zeit, um die Honda ausreichend zu pflegen. Nachdem ich gleich am Abend bis zwei Uhr nachts arbeite, wird der Ruhetag zur wirklichen Erholung. Wie schön wäre jetzt eine Dusche. Aber es gibt nur ein Wasserfaß zum Waschen. Das einzige Hotel in der Stadt ist ausgebucht, wobei die Zimmerpreise ins Utopische steigen. 1500 Mark für ein Doppelzimmer. Wenn die "Dakar" kommt, ist eben Hochsaison. Ich ziehe mich lieber in mein kleines Zelt zurück.



Fest im Griff: Hubert Auriol führte die Dakar zu ihren harten ursprünglichen Regeln zurück

Zouerat - Chinguetti - Tidjikja: 514 und 347 Kilometer

Der Wind ist so stark, daß die Motorradspuren sofort wieder zugeweht werden. Sandsturm in der mauretanischen Wüste. Kein Motorradfahrer will in der weiten Dünenlandschaft allein fahren. Der Wettkampf wird zum reinen Abenteuer. Zusammenbleiben lautet die Devise.

Der Italiener Carcheri hat sich mir angeschlossen. Gemeinsam suchen wir den Weg über die Dünen. Und es zeigt sich, wie wichtig Teamwork in dieser Situation ist. Denn vier Hände befreien ein über 200 Kilo schweres Motorrad wesentlich leichter als zwei. Der Franzose Landeraue auf der 660er Sonauto-Yamaha fleht uns an, ihm zu helfen. Er hat sich in einer Düne festgefahren und scheint mit seinen Kräften am Ende. An dieser Passage stecken bereits fünf Autos fest. Kurz nach Einbruch der Dunkelheit erreichen wir erschöpft Chinguetti.

Das GPS-Navigationssystem arbeitet super. Es gibt mir die Sicherheit, die mir 1991 bei meiner ersten Odyssee in Mauretanien fehlte. Ich weiß immer, wo ich bin, und der kleine Pfeil zeigt mir an, in welche Richtung ich fahren muß, um zum nächsten Streckenpunkt zu gelangen.

Der zweite Teil der Marathonetappe ist wieder sehr steinig und stellt hohe Ansprüche an die Navigation. Wege sind meist überhaupt nicht vorhanden. Jürgen Mayer beendet die Etappe auf Platz zwei. Er war auf die Führungstruppe mit Peterhansel und Arcarons aufgelaufen und konnte im schweren Gelände mit seiner KTM den Zweizylindern von Cagiva und Yamaha gut folgen.

In Tidjikja angekommen muß ich erneut meine Stoßdämpferumlenkung ersetzen. Das Camper-Cagiva-Team von Orioli und Mas stellt mir Winkelschleifer und Bohrmaschine zur Verfügung, und ich baue die dritte, verbesserte Umlenkung für



Einäugige Zwillinge: Eine der Zweitakt-Werks-Hondas erreichte das Ziel

meine Dominator. Das größte Problem besteht darin, entsprechend lange Schrauben zu organisieren. Da auch die Radnaben-schrauben von Mitsubishi nicht lang genug sind, weiche ich auf eine Gewindestange aus. Doch die Zugfestigkeit ist zu schwach, wie ich bei einem erneuten Zusammenbruch der Hinterradfederung am nächsten Tag feststellen muß.

Jan Tidjikja - Ayoun el Atrous: 518 Kilometer

Die Strecke führt uns über den berühmten Negga Pass in den Süden von Mauretanien. Es gibt wieder Bäume, Sträucher und Gras. Und natürlich auch Menschen und Tiere. Das heißt aber nicht, daß deshalb die Strecke einfacher wird. Im tiefen Sand muß ich die Dominator heute richtig quälen.

Bengt Wimmer

Der Mönchengladbacher Bengt Wimmer, durch seine vielen Wüstenabenteuer – zum Beispiel Paris-Peking – in Fachkreisen wohlbekannt, startete mit einer Honda XR 650. Vorbereitet und betreut von Holger Roth, fuhr er ein tolles Rennen. Zwischendurch hatte er jedoch einige konditionelle Tiefpunkte zu überwinden, aber auch ein gerissener Gaszug und eine alptraumartige Dünenfahrt bei Nacht konnten ihn nicht bremsen. Doch am 11. Januar kam auch für ihn das Aus. Die Chokeyklappe am Vergaser löste sich und wurde in den Motor gezogen.

Fotos: Desert Pro (6), Hahn (1), Poiran (1), Mayer (1), Schlicher, Werk (3)



Da fährt sie wieder: Norbert Schilcher (links) in den mauretanischen Dünen

Doch während der Motor alles unberührt über sich ergehen läßt, zeigt der Rahmen erste Ermüdungserscheinungen. Hinter dem Lenkkopf ist bereits ein zentimeterlanger Riß. Das Öl spritzt heraus, denn der Rahmen dient gleichzeitig als Öltank. Frontverkleidung und Scheinwerfer sind nur noch mit Gurten befestigt, alle Halterungen sind abgebrochen. Aber ich will nach Dakar. Der Wille ist ungebrochen. Eine große Hilfe bei meinen nächtlichen Reparaturarbeiten ist das tschechische Tatra-Team. Bengt Wimmer aus Mönchengladbach, einer der wenigen Deutschen, bleibt 50 Kilometer vor dem Ziel wegen Motorschaden an seiner Honda XR 650 stehen. Aus der Traum von Dakar.

Jan Ayoun el Atrou - Bakel: 457 Kilometer

Heute geht es in den Busch. Rund 200 Kilometer der Strecke führen rein nach GPS quer durch die Buschlandschaft im südlichen Mauretanien. Dornbüsche und unter dem hohen Gras versteckte Felsen und Baumstücke bilden eine große Gefahr für uns Motorradfahrer.

Der Belgier Marc Lauwers ist heute mein Weggefährte. In Selibabi, dem Ziel der Sonderprüfung, freue ich mich nun auf die 50 Kilometer Verbindungsetappe bis nach Bakel.

Doch meine Freude weicht bald einem bitteren Zorn. Denn diese Verbindungsetappe hat es in sich. Tiefe Spurrillen durchziehen die Piste. Einen kapitalen Sturz kann ich gerade noch vermeiden. Doch dann muß ich doch noch zu Boden. Die Dominator liegt kopfüber in

diesem verfluchten weißen Pulver. Ich kann sie im ersten Moment nicht mehr aufstellen, und schon höre ich einen heranbrausenden Lastwagen. Ich springe aus dem Wellental heraus und winke wie verrückt. Der Mitsubishi-Service-LKW erkennt meine Not und kommt fünf Meter vor meiner Honda zum Stehen. Das war knapp. Vor Einbruch der Dunkelheit erreiche ich noch die Fähre über den Fluß Senegal. Das Ziel rückt immer näher. Nur noch drei Tage bis Dakar.

Bakel - Labe - Tambacounda: 632 und 811 Kilometer

Die ersten 300 Kilometer sind relativ einfach. Schnelle, staubige Pisten. Gefahr droht jeweils von hinten, wenn Vatanen und Co mit ihren Wüstenraketen zum Überholen ansetzen. Da helfen nur noch Anhalten und Warten. Nach 300 Kilometern wird meine Fahrt abrupt beendet. Plötzlich blockiert das Hinterrad. Als ich den Schaden erkenne, weiß ich, daß der Traum zu Ende ist. Die Schwingenaufnahme ist ausgerissen, und der Rahmen ist komplett gebrochen.

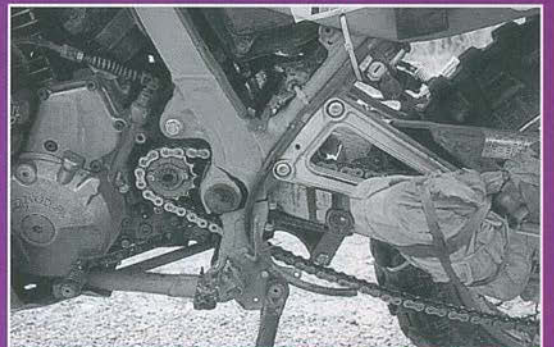
Nach zehn Minuten Besinnung nehme ich den Kampf gegen das Material erneut auf. Ich kann das Motorrad wieder soweit herrichten, daß ich zumindest die 30 Kilometer zurück bis zum CP2 schaffe. Hier führt eine Teerstraße nach Kedougou. Nach 50 Kilometern langsamer Fahrt erreiche ich die Stadt. Das Hinterrad läuft zwar schräg, aber solange ich vorwärtskomme, ist das kein Problem. Natürlich bin ich die Attraktion in der senegalesischen Stadt. Unter einem Strohdach mit vier Pfosten finde ich die Werkstatt eines Schmieds. Hammer, Meißel und ein abenteuerliches Schweißgerät sind seine Werkzeuge. Nach zwei Stunden Arbeit unter den Augen von 100 Kindern hat der afrikanische Kunstschmied meinen Dominator-Rahmen mit einem Blechmantel versehen



Schon am ersten Tag brach Norbert Schilcher – hier beim Schrauben – die Umlenkung der Dominator, doch mit...



...Spanngurten und abenteuerlichen Schweißkünsten baute er eine neue. Nachteil: die Kette sprang ständig...



...vom Kettenblatt. Kurz vor dem Ziel dann das Dilemma – am Schwingendrehpunkt brach der Rahmen. Doch...



...in einem kleinen Dorf fand Schilcher Hilfe. Der Schmied brutzelte, die Dominator hielt doch noch bis Dakar



Hahn im Korb:
Das deutsche Team wurde von Party- und Rallyespezialist Herman Hahn gesponsert

und natürlich mehr als einen Monatslohn damit verdient. Nun heißt es wieder: "The show must go on".

Gegen vier Uhr nachmittags melde ich mich beim CP2 zurück. 300 Kilometer stehen mir bevor, und in zwei Stunden ist es Nacht. Abends gegen acht erreiche ich den CP3. Der Mann mit dem Stempel teilt mir mit, was mich in den kommenden 200 Kilometern bis Labe erwartet. "You must go very slowly in night, because the next part is very hard, it is like trial." Minuten spielen für mich nun keine Rolle mehr. Es geht nur darum, daß ich bis sieben Uhr das Ziel erreiche. Um für die Nacht gestärkt zu sein, stellt mir der freundliche Mann an der Kontrollstelle noch ein komplettes Menü zur Verfügung.

Gestärkt nehme ich meine Guinea-Nachtetappe in Angriff. In der hellen Mondnacht spüre ich, daß ich in einer herrlichen Landschaft bin. Dschungel mit hohem Gras und Büschen und dazwischen riesige Bäume. Auf- und Abfahrten mit großen Felsbrocken, Wasserdurchfahrten und Tiefsandpassagen reichen sich die Hände.

Um die steilen Auffahrten überhaupt zu schaffen, muß ich das Motorrad voll belasten. Und



Der Siegeszug:
Erneut holte sich der französische Spitzenpilot Stephane Peterhansel den Dakar-Pokal

langsam beginnt sich der reparierte Rahmen wieder aufzulösen. Das Hinterrad streift beim Einfedern bereits am Auspuff. An einer steilen Auffahrt werde ich zu einer nächtlichen Reparatur gezwungen. Die Kette ist so locker, daß ich sie um ein Glied kürze. Zwischendurch muß ich anhalten, um die Augen kurz zu schließen. Kurzschlaf auf der Honda.

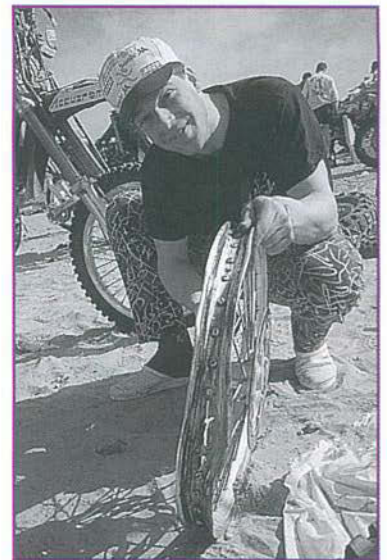
Das Erwachen ist jedoch hart. Mit gebrochenem Bremshebel liege ich plötzlich am Boden. Ich muß wohl von einer Rechtskurve geträumt haben. Gegen sechs Uhr morgens treffe ich in Labe ein. Damit überschreite ich zwar die Etappenmaximalzeit und erhalte dafür einiges an Strafzeit, aber ich darf nach einer kurzen Untersuchung durch einen Arzt zur nächsten Etappe starten. Gut eine Stunde bleibt mir für Reparaturarbeiten.

Die Müdigkeit steckt mir in den Knochen, denn auch die Tage zuvor hatte ich nur wenige Stunden geschlafen. Doch der Wille ist noch vorhanden. Ich will nach Dakar. Noch in Guinea bricht erneut der Rahmen im Schwingenachsenbereich, und ich kann nicht mehr weiterfahren. Das Hinterrad läuft nun in eine andere Richtung als das Vorderrad, und sobald ich etwas schneller fahre, springt die Kette herunter. In einem kleinen Negerdorf ist die Rallye für mich beendet.

Tambacounda - Dakar: 503 Kilometer

Als am nächsten Morgen der Besenwagen immer noch nicht kommt, verkeile ich die Schwinge mit Holz am Motorblock und fahre im Schrittempo bis in die Stadt Telimele. Ein Schmied wird mir empfohlen. Der besitzt sogar ein elektrisches Schweißgerät. Als das Wort Dakar fällt, ist alles andere sofort unwichtig, und der liebenswerte Farbige verschweißte meinen Dominator-Rahmen erneut mit diversen Eisenteilen.

Von den Zuschauern werde ich mit Bannanen und Orangen



Materialmord: KTM-Felge nach den harten Etappen in Westafrika

überhäuft. Die Reparatur ist zwar nicht schön geworden, aber dafür sehr solide. Auf dem GPS erstelle ich mir nun eine Route. Nach einer weiteren Nacht erreiche ich am 16. Januar gegen neun Uhr morgens Dakar. Ich bin also nach Dakar gefahren, diesmal sogar auf dem Motorrad. Leider bin ich nicht mehr in Wertung angekommen. 27 Motorräder sind im Ziel, 68 sind ausgefallen. Allein diese Zahlen belegen die Härte der Veranstaltung in diesem Jahr.

Ach ja, beinahe hätte ich es vergessen: Stephan Peterhansel auf Yamaha hat gewonnen, zum vierten Mal. Doch der Sieger hätte auch Kinigadner auf KTM heißen können. Er erkämpfte sechs Etappensiege und war permanent der schnellste Fahrer im Feld, doch ein Motorschaden auf der Etappe nach Labe warf ihn schließlich aus dem Rennen. Jürgen Mayer erreicht als einziger deutscher Fahrer das Ziel auf dem siebten Gesamtrang. Eine tolle Leistung, denn noch nie war ein Deutscher besser plazierte. Die letzten Tage waren auch für ihn die härtesten. Ein Holzsplitter hatte sich durch den Stiefel in seinen Fuß gebohrt, und in Guinea mußte er über 100 Kilometer mit gebrochener Gabelbrücke überstehen.

Norbert Schilcher

In diesem Jahr sollte alles besser werden. Die bestehenden Mängel der Maschine wurden behoben, und wochenlanges Training in sandigem wie auch steinigem Gebiet sollte mich und meinen Mitstreiter Thomas Ott vor weiteren Überraschungen bewahren.

Der Prolog in Spanien war trotz Kälte, Regen und Schneegestöber eine relativ leicht zu bewältigende Hürde. Ankommen war wichtig, Sicherheit das oberste Gebot. So konnten wir uns zwar nur am Ende des Feldes plazieren, die Fahrzeuge überstanden den Prolog unbeschadet.

Die für uns schwerste Etap-



Aller guten Dinge sind drei: Manfred Balle beim Start zu seiner dritten Dakar

pe war die von Nador nach Er Rachida. Die Speziale war mit großen Felsbrocken nur so übersät, was unser Vorwärtkommen enorm bremste. Als wir weit nach Mitternacht das Biwak in Er Rachida erreichten, waren wir immer noch innerhalb der Sollzeit und hatten keine technischen Defekte zu verbuchen.

Nach zwei Stunden Schlaf und einem kleinen Frühstück soll um sechs Uhr morgens der Start zur Liaison sein, zur Verbindungsetappe. Zehn Minuten zuvor erfahren wir, daß es im Biwak keinen Kraftstoff mehr gibt. Helle Aufregung! Bei der genauen Betrachtung des Roadbooks gibt es doch noch einen Hoffnungsschimmer. Eine Tankstelle innerhalb der Liaison. Tankstelle geschlossen, Tankwart im Tiefschlaf. Nach zwanzig Minuten ist der Mann dazu zu bewegen, die Maschi-

nen vollzutanken. Leider bleiben für mich nur noch drei Liter übrig. Hubert Auriol, der Fahrer, versichert jedoch, daß meine Reserve bis zur nächsten Tankzone reichen werde. Auf den nächsten 200 Kilometern durchqueren wir ein Dünengebiet, das für unserer Quads wie geschaffen ist. Der Spaß läßt die Qualen des vorgegangenen Tages vergessen.

Am Check-Point 3 angekommen muß ich erfahren, daß die Tankzone noch weitere 150 Kilometer entfernt sei. Durch unser Zuspätkommen am Vorabend hatten wir das Briefing und die Information über mögliche Tankstopps versäumt. Thomas kann noch zehn Liter Benzin an mich abgeben. Da dies jedoch nicht ausreicht, um das Etappenziel zu erreichen, entschließen wir uns: Thomas soll in ein Bergdorf fahren, um Benzin zu besorgen.

Nach zwei Stunden ist er zurück. Für rund 100 Mark hat er ganze zwölf Liter Sprit erhalten.

Langsam bricht die Dunkelheit über uns herein. Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß wir von nun ab etwa die doppelte Zeit für jeden zu fahrenden Kilometer benötigen. Es mag gegen 23 Uhr sein, als wir bemerken, daß wir es nicht mehr in der vorgegebenen Zeit schaffen würden, das Biwak zu erreichen.

Unsere Reserven sind aufgebraucht, als wir gegen 24 Uhr den Check-Point 5 erreichen. Wir unterbreiten dem dort anwesenden Kontrollpersonal den Vorschlag, über eine Straßentappe direkt ins Camp zu fahren. Das wird uns jedoch unter der Androhung, aus der Wer-



Fotos: Balle, Desert Pro (1)

Nach nur zwei Stunden Schlaf: Aufbruch nach Quarzarzate



Von einem der auszog, ...

...die Wüste zu besiegen: Manfred Balle mit seinem Quad unterwegs nach Dakar.

tung genommen zu werden, untersagt. Nach ein paar Stunden Schlaf nehmen wir die letzten Kilometer in Richtung Etappenziel unter die Räder.

Im Camp angekommen teilt man uns mit, daß wir bereits aus der Wertung sind. Die Enttäuschung ist riesengroß.

Die Möglichkeit, weiterzufahren, wird verworfen, als wir nach nötigem Kartenstudium erkennen, daß über 800 Kilometer ohne Schutz des Rallyetrosses zurückgelegt werden müßten, um die anderen Teilnehmer wieder einzuholen. Wir entscheiden uns, die Rallye unter diesen Umständen aufzugeben und fahren noch am selben Tag nach Agadir. Hier nehmen wir Kontakt zum ADAC auf, der die Heimreise und den Rücktransport unserer Quads übernimmt.

Manfred Balle

EML-Honda-
Quad XRV 750



Auf allen Vieren

Wer eine Honda Africa Twin in ein Quad verwandelt, führt etwas im Schilde. Richtig: Das Gefährt, mit dem Manfred Balle und Thomas Ott die Dakar bezwingen wollten.

Manfred hatte die Schnauze gestrichen voll. Sein Traum vom großen Erfolg, als erstes Motorrad-Gespann das Zielband der Rallye Paris-Dakar zu durchkreuzen, wurde 1989 bereits in den ersten afrikanischen Dünen jäh im feinen Sand erstickt. Die Einsicht, mit einem mehrere hundert Kilogramm schweren Dreirad für die härteste Rallye der Welt nicht optimal gerüstet gewesen zu sein, kam für den ersten Einsatz wohl zu spät.

Nicht etwa, daß Balle das Rallye-Abenteuer für ewig abgehakt hätte. Auch der Umstieg auf die üblichen Fahrzeuge wie Auto oder Motorrad entsprach nicht seinen Vorstellungen. Die Lösung: Ein Quad mußte her. Hohe Zuverlässigkeit mit brauchbarer Rallye-Tauglichkeit



Tollkühnere Männer und ihre Maschinen: Thomas Ott (links) und Manfred Balle

kombiniert. Ein Zweitakter kam nicht in Frage. Da also kein Quad-Hersteller dieser Welt ein adäquates Fahrzeug im Programm führte, griff Balle zur Selbsthilfe. Eine Honda XRV 750 Africa Twin des aktuellen Modelljahrgangs hielt als Basis für das Eigenbau-Rallye-Quad her.

„Vor allem der äußerst zuverlässige Honda-V-Motor mit seinem guten Drehmoment ist meiner Ansicht nach ideal dafür“, begründet Balle seine Entscheidung. Weitere Details

wie der hochliegende, einfach zugängliche Luftfilter oder die Halbverkleidung sprachen zusätzlich für die Africa Twin. Motor und Hauptrahmen wurden nahezu unverändert von Hondas großer Enduro übernommen. Damit endet die Liste der unveränderten Bauteile. Alles andere wurde von Balle selbst oder von Zulieferern neu konstruiert, entsprechend umgebaut und angepaßt.

Das Rahmenheckteil wich einer höher belastbaren verlängerten Ausführung. Auf dem Heckträger lagern nicht nur etliche Kilogramm Gepäck, die den Rahmen bei Sprüngen und Bodenwellen gewaltig beanspruchen. Auch der 31 Liter fassende Zusatztank am Heck, der die Reichweite des Quads erheblich vergrößert, mußte eine solide Basis finden. Ferner gehört Manfred Balle mit seinen 52 Lenzen nicht unbedingt zu jenen Rallye-Piloten, die ihren Weg nach Dakar in den Fußrasten strammstehend und somit materialschonend hinter sich bringen. Dementsprechend sind alle Fahrwerkskomponenten auf höchste Haltbarkeit ausgelegt.

Unter der Sitzbank arbeitet nun eine mächtige vom niederländischen Gespann-Spezialisten EML gefertigte Stahl-Kastenschwinge, die zusammen mit einer modifizierten Pro-Link-Umlenkung und einem dicken WP-Zentralfederbein die Schläge einsteckt. Statt der schmalen Africa-Twin-Felge beherbergt das EML-Pendant eine Starrachse mit zwei üppig profilierten Quad-Rädern, die für den entsprechenden Vortrieb und gute Traktion im Wüstensand sorgen.

Diesbezüglich erinnert sich Balle gern an die 94er Paris-Dakar, als er erstmals mit seinem Quad teilnahm: „Wo viele mit ihren schmal bereiften Fünf-Zentner-Bikes im Stand steckenblieben oder umkippten, pflügte ich mit meinem Quad durch“, führt er die Argumentation für das Honda-Vierrad fort.

Doch auch hier gab es noch Spielraum für Optimierung: Bei

der 95er Rallye verwendet Balle 15-Zoll-Räder statt der bisher benutzten 10-Zöller. "Die baggern sich noch besser durch den Sand", ist Balle nach Tests auf holländischen Sand-Cross-Pisten überzeugt.

Während die Montage von Schwinge und Achse noch verhältnismäßig einfach war, gestaltete sich der Umbau im Bug schon weitaus diffiziler. Wo sonst die Telegabel ihren Dienst versieht, arbeitet nun ein komplettes Vorderachs-Aufhängungssystem nach Pkw-Vorbild: Ein separater Zusatzrahmen, der an verschiedenen Punkten des Hauptrahmens angeschweißt ist, stützt sich jeweils über ein White-Power-Federbein und zwei Dreieckslenker pro Rad ab.

Natürlich sind solche Bauteile in ähnlicher Form auch an käuflichen Quads zu finden. Doch Größe, Gewicht und Geometrie der Africa Twin erforderten die Anfertigung eines völlig neuen Zusatzrahmens. Lenkungsteile und Lenkungsdämpfer sowie die kleinen Bremscheiben mit zwei Doppelkolbensätteln stammen von EML. An der Hinterachse verbaute Balle eine der beiden vorderen Bremscheiben der Africa Twin.

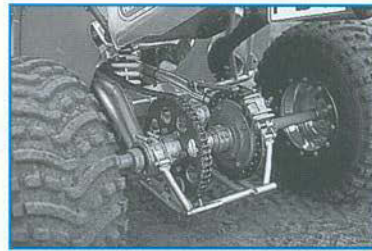
Testtag im holländischen Oos. Der mehrfache Quad-Champion Wil van der Laan, für Balle & Co auf der Rallye als Mechaniker tätig, tüftelte zusammen mit zwei White-Power-Technikern eine passende Fahrwerksabstimmung aus. Voll betankt und mit allem Zu-



Vorderbau mit White-Power-Federbein nach PKW-Vorbild



Die solide Leichtmetall-Box für Werkzeug, Ersatzteile und Notsender ist gleichzeitig auch Schutz für die Füße des Fahrers



Mächtige Stahlkasten-Schwinge mit Starrachse und Kettenantrieb, üppig profilierte Quad-Räder sorgen für Vortrieb im Sand

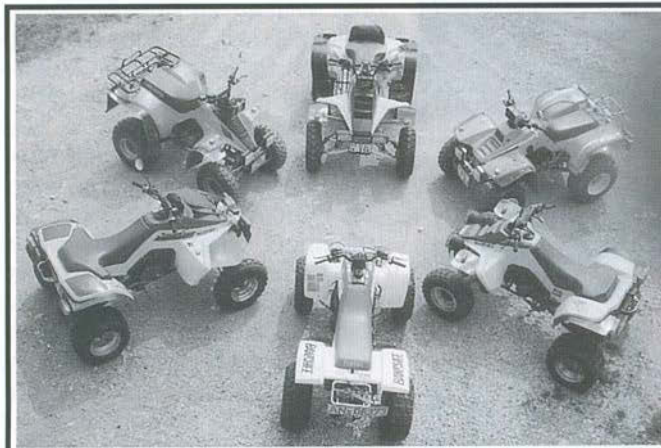
behör bringt die Honda knapp 400 Kilogramm auf die Waage. Wil nimmt das Quad ordentlich ran, fliegt eindrucksvoll über die Sprunghügel des Crosskurses und fordert dabei die letzten Reserven der langen Federwege. Nachdem er nach diversen Korrekturen zufrieden ist, bin ich an der Reihe.

Sitzposition und Haltung sind mir als Africa-Twin-Besitzer sofort vertraut. Anklemmen an die Sicherheits-Reißleine für den Motorstop und los geht's. Geradezu neidvoll vernehmen meine Ohren den herrlichen Sound, der aus dem Sebring-Sportschalldämpfer entweicht. So muß ein Zweizylinder klingen: Kernig, aber nicht zu aufdringlich und laut. "Das ist auch schon die einzige Änderungen gegenüber dem serienmäßigen Antrieb", erläutert Balle, denn absolute Zuverlässigkeit stand im Vordergrund.

Die kurze Übersetzung für

maximal etwa 140 Stundenkilometer sorgt dafür, daß die geschätzten 65 Pferdestärken das Acht-Zentner-Geschoß auch auf losem Untergrund zügig vorantreiben. In den engen Kurven und den tief sandigen Passagen heißt es für den Piloten, den Schwung zu halten. Kein Problem für die Drehmoment-Muskeln des Honda-V2. In Sachen Kurventechnik empfiehlt sich eindeutig die Variante "langsam rein, frühzeitig Voll-dampf" und dann im Drift wieder raus. Andernfalls schiebt das Vierrad-Monster schnell über die Vorderräder zum Kurvenrand und baggert sich dort in der Streckenbegrenzung fest.

Aber wo gibt es in der Wüste schon Kurven? Und sollte Manfred Balles 95er Dakar wirklich der letzte Rallye-Einsatz sein, so macht sein als "offener Pkw" straßenzugelassenes Vierrad auch außerhalb der Wüste eine prächtige Figur. *Thomas Beyer*



QUAD-STADEL SCHWAB

Kleinbreitenbronn 34, 91732 Merkendorf
Tel./Fax 09826/9088

QUAD'S VON 80 - 500 ccm MIT TÜV

Ständig ca. 35 Gebrauchte auf Lager
Auf Wunsch mit TÜV und Pkw Zulassung
600 Reifen und 150 Alufelgen sofort verfügbar
Versand per UPS möglich

WULFSPOORT RACEWARE PROSPEKTE + PREISLISTE.
JETZT ANFORDERN! HÄNDLERANFRAGEN ERWÜNSCHT!
Fax 09008/306 (nur für Wulfspport)