

Paris Dakar Spezial 2009

Heute berichte ich euch einmal nicht über Südamerika, sondern über die Rallye Paris – Dakar.

Wir verzichten darauf einzugehen, ob in der heutigen Zeit, eine solche Veranstaltung durchzuführen noch opportun ist. Tatsache ist jedoch, es macht halt verdammt viel Spass. Also gleich rein ins Vergnügen.

Doch so schnell geht dies wiederum auch nicht, sind doch, von unserer Wiese in Bariloche wo wir immer noch, oder besser, nach Chile, schon wieder stehen, zuerst 240 km bis nach Jacobacci zurückzulegen. Über Buenos Aires nach Santa Rosa, nach Puerto Madrin, (einige von euch kennen dieses Kaff vielleicht noch von den Walen her), nach Jacobacci, soweit ist die Rallye in 3 Tagen schon gekommen. Wir bräuchten bei unserem Tempo dafür mindestens einem Monat. Also 240 km dies sollte mit einiger Mühe sogar für uns zu schaffen sein und so machen wir uns gegen Mittag auf den Weg. Die ersten 25 km sind geteerte Strasse danach nur noch Piste, wie es sich für eine Rallye eben so gehört. Nur dass diese Piste in einem so erbärmlichen Zustand ist, finden wir wiederum nicht ganz fair. Es ist so schlimmes Ripio, dass uns bei jeder möglichen Geschwindigkeit fast die Hütte um die Ohren vibriert.

Normalerweise hört bei uns so zwischen 70 und 80 km/h die Vibration auf und eine Unterhaltung ohne Schreien und Gehörschaden ist durchaus möglich.

Hier aber ist ein Ripio, schön regelmässig hoch, durchsetzt mit einigen grossen vorstehenden Steinen und dazu Bodenwellen, dass ich glaube meine erste Flugstunde habe begonnen.

Eine Piste vom feinsten, gut sind es nur noch 215 km.....

Was soll's, gut geschüttelt ist...aber lassen wir das.

Jedenfalls kommen wir ganz in Jacobacci an, na ja fast, unser Holz, was wir jeweils unter die Räder legen um unsere Hütte gerade zu stellen hat sich abvibriert und liegt jetzt irgendwo zwischen hier und Bariloche. (wenn es jemand sieht, bitte auflesen, danke).

Also wir sind jetzt hier und brauchen nur noch auf den nächsten Tag zu warten, dann kommt ja endlich die ersehnte Rallye.

Hierzu muss ich jetzt einige Erklärungen geben.

Eine Etappe ist normalerweise in 3 Teile geteilt (daher der Name 3 Teile).

Also 1. Teil - Anfahrt zum Start

Also 2. Teil, - Start, Spezialprüfung im Gelände, Ziel

Also 3. Teil - Fahrt zum Biwak (in verständlicher Sprache auch unter Schlafplatz bekannt). Dabei kann die Anfahrt zum - Also 1. Teil und Rückfahrt zum - Also 3. Teil länger sein als der - Also 2. Teil, die Spezialprüfung. Alles klar?

So war die 3. Etappe 70 km Anfahrt, danach Start der Etappe die 551km lang war und die Fahrt zum Biwak nochmals 73 km. Die Anfahrt zum Start und die Fahrt zum Biwak nach dem Rennen werden dabei auch bewertet. Fährt ein Pilot zu schnell, über das erlaubte Limit werden Zeitstrafen erteilt und es könnte sein, dass ein Fahrer die Rallye verliert, weil er zu schnell gefahren ist.

Daher sehen die meisten Zuschauer eigentlich bei der Rallye nur die Zufahrt und die Abfahrt. Dies wollten wir nun vermeiden und haben daher rückwärts angefangen, das heisst, wir sind zuerst an die Strecke gefahren und haben uns die Boliden bei der Fahrt zum Biwak angeschaut. Also hierzu muss ich noch sagen, dass der Name Biwak total falsch gewählt wurde, denn auch bei mehrmaligem genauen hinschauen konnten wir keinen einzigen Biwaker erkennen der nur annähernd geschlafen hätte. Die waren ja alle damit beschäftigt ihre Kisten für die nächste Etappe fahrbar zu machen. Und einige hatten dies auch dringend nötig.

Für jeden Teilnehmer ist das Rennen erst zu Ende, wenn er im Biwak eingetroffen ist.

Dies macht die Dakar auch neben den Spezialprüfungen zu einem sehr harten Rennen.

Ein Motorradfahrer, hat als Beispiel, bei der 2. Etappe mit einem Motorschaden die Spezialprüfung im Gelände beendet, dies schon mit erheblichem Rückstand nach den 237 km. Jetzt aber musste er versuchen die restlichen 600 km auch noch irgendwie zurückzulegen, denn nur selber oder mit der Hilfe von anderen Teilnehmern, muss es das Biwak erreichen, sonst fliegt er aus dem Rennen. Unser Pechvogel hatte Glück, über die ganzen 600 km verteilt hatten ihm 20 andere Motorradfahrer geholfen und ihn jeweils eine Strecke abgeschleppt. Er erreichte das Biwak um 1 Uhr 30 und musste zuerst bei KTM die Leute aufwecken, einen neuen Motor kaufen und diesen montieren. Kurz vor 6 Uhr war er mit der Arbeit soweit fertig, dass er sich waschen konnte einen Riegel verschlingen und zum Start für die nächste Etappe antreten musste.



Einige brauchen Hilfe



andere nicht

So standen Renate und ich eben an der Piste und haben wie viele Argentinier auch dem bunten Treiben zugeschaut und natürlich bei jedem Lastwagen tüchtig gehupt (nur MAN). Da bei der Anfahrt zum Schlafplatz (der ja keiner ist) die Servicefahrzeuge auch in die Rennfahrzeuge eingefädelt werden, ergab dies eine schön lange Huperei.

Wie bei jedem anderen Rennen auch, sind die Mannschaftswagen und Servicefahrzeuge eindeutig in der Mehrzahl. Diese befahren jeweils eine andere weniger anspruchsvolle Piste, die aber auch nicht immer einfach ist. Es kann daher vorkommen, dass der Rennwagen oder das Motorrad einige Zeit vor seinem Mannschaftswagen im Biwak eintrifft.

Dies natürlich wie hier üblich in einer Staubwolke da wieder einmal ein starker Wind blies.



Der Staub ist sowieso ein Hauptproblem und die Dakarteilnehmer sind dies von Afrika her nicht in diesem Ausmass her gewohnt. Besonders die Motorradfahrer leiden sehr darunter.

Einen Nachteil hatte das für uns aber doch, da wir ja am nächsten Tag das Rennen verfolgen wollten mussten wir bis zum bitteren Ende warten bis die Strecke wieder frei war,

da die Zufahrt zum Start der Rennstrecke für den nächsten Tag über die gleiche Piste führte. Bei der Etappe nach Jacobacci war nun die Strecke vom Rennende bis zum Biwak 70 km lang und der letzte Teilnehmer hatte nur etwas über 9 Stunden Rückstand auf die Ersten. Wir hätten also erst irgendwann in der Nacht Zugang zur Piste gehabt und diese in der Dunkelheit sicher nicht gefunden, da es hier 1. keine Lampen gibt und 2. hier nichts, aber auch gar nichts angeschrieben ist. Und die Pisten die von der Dakar befahren werden sind bei uns nicht einmal mehr im Mapear (GPS System) aufgeführt.

Also blieb nur noch Plan B übrig. Dies bedeutete 190 km (üble) Piste, aber wenigstens bei Tageslicht fahren und den 2. Zugang zur Rennstrecke finden der öffentlich zugänglich ist. Grosse Strecken der Rallye führen über private Haziendas, (Bauernhöfe etwas grösser wie in der Schweiz, normalerweise so wie der Kanton Bern) und sind daher nicht immer zugänglich. Also fahren wir gegen 20 Uhr in Jacobacci ab um gegen 23 Uhr auf einer Wiese in der Pampa zu Schlafen. Es bleiben uns für den nächsten Tag noch 70 km zurückzulegen und wir stellen den Wecker auf 6 Uhr (am Morgen)!!!!!!!!!!!!!!

Ich glaube es ist sicher 4 Jahre her seit ich letztmals so früh aufgestanden bin, ich finde dies fast ein wenig unmenschlich. Aber wie heisst ein berühmtes Sprichwort, Spass muss leiden...

Ich gestehe es, ich war etwas nervös und bin schon um 5 Uhr 30 wach und aufgestanden, so erspare ich mir wenigstens den leidigen Wecker.

Um ja nichts zu verpassen werden wir zuerst die restlichen 70 km zurücklegen und an der Piste oder Rennstrecke unser Frühstück einnehmen. Ich glaube sowieso, so früh zu Essen kann gar nicht sehr gesund sein.

Die Fahrt vergeht wie im Fluge (die Piste hilft mit) und wir bekommen erst noch einen wunderschönen Sonnenaufgang gratis dazu.

An der Piste angekommen sind wir natürlich nicht alleine, denn die Argentinier sind total verrückt nach dieser Rallye Paris Dakar.

Wir werden ja seit Monaten immer wieder angesprochen, ob wir von der Rallye seien. Dies dürfte sich, glaube ich, wenn sie die richtigen Lastwagen gesehen haben etwas ändern.

Die Dakar wie sie kurz genannt wird, ist hier zurzeit der Kassenschlager überhaupt. Jeder weis wie Fussballverrückt die Argentinier sind, ein Schlagerspiel bringt es in Buenos Aires auf ca. 55'000 Zuschauer. Die Dakar hat in den zwei Vorbereitungstagen in Buenos Aires im Fahrerpark 80'000 Eintrittskarten verkauft und zum Start in der Stadt Buenos Aires waren gegen 500'000 Zuschauer anwesend.

Die Teilnehmer sind völlig überrumpelt von den Emotionen der Zuschauer. Sogar die Argentinischen Teilnehmer sind davon völlig überrascht worden. In Jacobacci bei der Zielkontrolle wollten alle ein Autogramm, ein Foto und natürlich den Helden auch noch anfassen. Die Argentinischen Fahrer hatten bei der Kontrolle die normalerweise keine 5 Minuten dauert mehr als eine Stunde, bevor sie weiterfahren durften um ins Biwak zu fahren. Wenn sie es fertig bringen das Rennen zu beenden sind sie vermutlich berühmter als Maradona.

Also wir sind an der Rennstrecke angekommen und viele Argentinier sind bereits im Gelände verteilt. Natürlich nimmt der Argentinier immer sein Auto mit, da kennen die nichts, an den unmöglichsten Stellen haben sie Position bezogen und warten. Die meisten sind hier schon seit einem Tag, geschlafen wird im Auto, dies bei Temperaturen um den Gefrierpunkt. Natürlich ohne Schlafsack usw., denn dafür reicht bei den meisten das Geld sowieso nicht. Pro Auto sind immer zwischen 5 und 8 Personen, wie die es fertig bringen auch in die kleinsten Autos immer die gesamte Familie plus Fressalien reinzupacken bleibt uns weiterhin ein Rätsel.

Jedenfalls ist unser Timing perfekt. Kaum habe ich mein Frühstück geschnabelt und mir mein Kauwerkzeug gereinigt, als ich auch schon ein verdächtiges Geräusch vernehme.

Kurz entschlossen delegiere ich den Abwasch an Renate und verdünne mich an die Strecke. Die ersten Motorräder düsen an mir vorbei.



Die weite Anreise hat sich gelohnt, sind wir doch an einer Schlüsselstelle, einer Haarnadelkurve, davor steigt das Gelände leicht an und die Strecke ist von den Fahrern erst ca. 300 Meter vor der Kurve einsehbar.

Also kommen sie alle mit voll Stoff und bemerken erst, fast schon zu spät, dass es brutal in die andere Richtung weitergeht.

Hier sind auch schon deutlich die Unterschiede der einzelnen Fahrer zu bemerken. Die Profis Bremsen wirklich erst im letzten Augenblick, stellen das Motorrad seitlich um mit Vollgas im Gelände abzukürzen und auf der regulären Piste weiterzufahren.

Bei den Amateuren gibt es sogar schon einige die in der Kurve fast vom Motorrad fallen, ihnen ist die Erschöpfung schon deutlich anzusehen. Arme Typen, es bleiben ihnen immerhin noch einmal fast 400 km bis ins Ziel.

Bei den ersten Autos kommt schon etwas Panik auf. Die meisten Zuschauer sind ja in der Haarnadelkurve, es ist wirklich die beste Position aber sehr gefährlich. Das Auto ist nun schon von weitem zu hören, immerhin mit weit über 200 km/h auf einer Piste die von uns mit 40 bis 60 km/h gefahren würde.



VW

gegen

Mitsubishi

Kaum ist das Auto sichtbar, ist es auch schon in der Kurve und panikartig versuchen die Zuschauer die Flucht zu ergreifen, was natürlich beim Matetrinken im Campingstuhl sitzend nicht ganz einfach ist.

Beim Abbremsen schlingert das Auto wild durch die Gegend und eigentlich ist es fast ein Wunder, dass es die Kurve überhaupt noch schafft.

Und schon ist es weg. Unglaublich wie die Kisten beschleunigen können.

Spätestens jetzt wird der anwesenden Polizei klar, sie muss die Zuschauer aus der Gefahrenzone entfernen, um diese Schlüsselposition mit eigenen Leuten zu besetzen, denn hier gibt es die wirklich guten Bilder.

Gespannt warten nicht nur Renate und ich auf die ersten Lastwagen, aus den Gesprächen hören wir, dass dies auch für die Argentinier etwas Spezielles ist. Ein Lastwagen der mit über 150 km/h im Gelände fährt übersteigt ihr Vorstellungsvermögen.

Und schon kommt der erste Kamaz, von einem Russen und der Ginaf vom Holländer de Roy die sich seit anfangs ein erbittertes Rennen liefern. Spätestens jetzt staunen auch Renate und ich. Mit welcher Geschwindigkeit die anerauscht kommen ist schlicht unglaublich und kommt im Fernsehen nicht zur Geltung. Da der Fahrer ja sehr hoch sitzt hat er gegenüber den Autos einen Vorteil und überblickt die Piste besser. So sehen die Lastwagen schon von weitem wo die Haarnadelkurve gut abgekürzt werden kann. Es überrascht also nicht, dass die Lastwagen eine etwas andere Linienführung wählen als die Motorräder und die Autos. Ohne jeden Skrupel reißen sie das Lenkrad herum und kürzen die Strecke um etliche Meter ab. Da es sich ja nicht um flaches Gelände handelt ist dieses Manöver mit recht grossen Sprüngen verbunden, was sehr spektakulär aussieht und wir sind gespannt ob dies bei allen nachfolgenden Lastwagen ebenso gut ausgehen wird oder in einer Rolle neben der Piste endet.



Ab jetzt ist durch die Überholmanöver auf der Piste ein Chaos, wild durcheinander kommen jetzt Quads, Autos, Lastwagen und zwischendurch sogar noch einige Motorradfahrer. Das Überholen ist beim Rennen kein Problem und wird folgendermassen durchgeführt.

Fährt ein Fahrzeug auf ein anderes auf, wird der Aufholende seine Hupe betätigen, diese ist mit einem System verbunden, dass im vorderen Fahrzeug ein Blinklicht und ein Akustisches Signal auslöst. So ist der Fahrer orientiert auch ohne jede Sicht, dass sich ein Fahrzeug nähert und ihn überholen will. Der angeblinkte muss sofort auf die Seite ausweichen, tut er dies nicht, droht eine Zeitstrafe.

Da die ersten beiden Lastwagen eine neue Linienführung eingeführt haben, versuchen jetzt die folgenden Fahrzeuge diese nachzufahren, was natürlich bei den Autos meist nicht gelingt, da sie ja zu spät realisieren, dass es sich nicht um die „offizielle“ Piste handelt und so sehen wir einige spektakuläre Querbeetaktionen und die Kurve mutiert von einer Haarnadel in einen undefinierbaren Kartoffelacker.



Nach einigen Lastwagen, ein Kartoffelacker den manchmal nicht alle problemlos schaffen

Für uns ergibt dies natürlich einige schöne Bilder.



Ich möchte ja nicht Öl auf's eigene Haupt giessen, aber MAN ist erstens sehr gut vertreten und zweitens, die einzigen Lastwagen die ohne viel Lärm durch diese Pisten düsen. Bei den meisten (vor allem Mercedes) rumpelt und quietscht es erbärmlich. MAN dagegen ist sogar den Argentinern aufgefallen. Diese Marke war bis anhin hier nicht bekannt, dies hat sich aber wie wir schon festgestellt haben sehr geändert. Wenn wir durch Ortschaften fahren schauen die Leute zuerst auf den Kühler, sehen das MAN Zeichen, danach strahlen sie wie die Maienkäfer und halten den Daumen nach oben. Mal sehen wie lange dies anhält. Ich hätte grosse Lust einmal selber die Dakar mitzufahren, wenn jemand von euch den Lastwagen stellt übernehme ich das Startgeld. Träumen ist erlaubt..... Mehr Bilder der Dakar werden nächstens von Renate ins <http://pepamobil.myjalbum.net> gestellt.

Ps: ev. habt ihr schon davon gehört, dass es leider einen Todesfall gegeben hat. Die genauen Ursachen sind zurzeit nicht klar. Alle Fahrer sind mit einer „Blackbox“ ausgerüstet die es jederzeit erlaubt den Fahrer zu orten. Alle 5 Minuten wird ein Signal über Satellit nach Paris an die Rennleitung gesendet von wo aus das ganze Rennen kontrolliert wird. Bleibt das Signal also über eine längere Zeit am gleichen Ort wird ein Alarm ausgelöst und Paris wird direkt über diese Blackbox mit dem Fahrer sprechen um ihn nach seinen Problemen zu befragen oder sofort Hilfe zu organisieren. Dies ist auch bei diesem Fahrer geschehen und nach seinen Angaben hatte er kein Benzin mehr. Kurz darauf wurde ihm aber von einem anderen Motorradfahrer mit Benzin ausgeholfen und er hätte eigentlich weiterfahren sollen. Dies ist auf der 2. Etappe vom Sonntag passiert. Er ist aber nie im Ziel eingetroffen und die eingeleitete Suche verlief erfolglos.

Mittwoch ist nun seine Leiche ca. 15 m von seinem Motorrad in einem Gebüsch weitab der Strecke gefunden worden. Er hatte den Helm abgenommen Wasser und Nahrungsmittel hatte er dabei.

Wieso er nicht mehr auf der Strecke war, wieso er nicht selber über seine Blackbox mit der Rennleitung Kontakt aufgenommen oder das Notsignal ausgelöst hat, denn dies kann er damit auch, und wieso er trotz genügend Nahrung und Wasser nach nur 2 Tagen gestorben ist wird zurzeit abgeklärt.