



RALLYE DAKAR

Rennen mit Tradition

Die berühmteste Wüstenralley der Welt wird seit dem ersten Start im Dezember 1978 jährlich hauptsächlich auf dem afrikanischen Kontinent ausgetragen. Heute variiert die Strecke, die in den Anfängen des damals noch „Rallye Paris-Dakar“ genannten Spektakels auf einer Route zwischen der französischen und der senegalesischen Hauptstadt stattfand. Viele Todesfälle bei Rennfahrern, Zuschauern und Organisatoren bringen die Rallye immer wieder in Verruf. Auch der Franzose Thierry Sabine, Gründer der

Tour, kam 1986 während des Rennens bei einem Hubschrauber-Unfall ums Leben.

Absage und Neuanfang

Aus Angst vor Terroranschlägen wurde die Rallye Dakar 2008 am Tag vor dem Start abgesagt. Das französische Außenministerium hatte vor Übergriffen in Mauretanien gewarnt. Vom 3. bis 18. Januar 2009 findet die Rallye zum ersten Mal in Südamerika, nämlich Argentinien und Chile statt. Die Strecke führt über 9574 Kilometer für die Kategorien Auto, Motorrad, Quad und Truck.

FREIZEIT

Viel Köpfchen, Wüsten-Touren im Geländewagen

VON SUSANNE ROHLFING

Mit dem ersten Sand unter den Reifen gerät die Kolonne außer Kontrolle. Die Toyota Landcruiser, jeder 200 Pferdestärken stark, heulen auf wie junge Hunde, die spielen wollen. Einer schießt nach rechts, einer nach links, sie holpern über Buckel, drehen Kreise, Sand spritzt auf. Hinter den Lenkrädern sitzen erwachsene Männer, gestandene Persönlichkeiten im Job, fürsorgliche Familienväter – doch jetzt leuchtet in ihren Augen das Draufgängertum kleiner Jungs. Sie wollen sich austoben. Sie können gar nicht anders in diesen Autos am Rande der Sharkyah-Wüste im Sultanat Oman.

Zehn Minuten später stecken die ersten drei Wagen fest. Motoren kreischen, Räder drehen durch. Schaufeln werden ausgepackt und die Männer kehren endgültig in die Zeit ihrer Kindheit zurück: Sie buddeln im Sand. Oft hilft das aber genauso wenig wie Anschieben, dann kommen die Bergegurte zum Einsatz und ein Auto muss ein anderes aus der Misere retten. Es fallen ein paar laute Worte, der Geruch von Abenteuer und Männerschweiß liegt in der Luft. Am Abend hat am Lagerfeuer im ersten Wüsten-camp bereits jeder etwas zu erzählen, Geschichten, die in den

nächsten Tagen immer noch bunter werden.

Herr über den wilden Haufen ist allerdings eine Frau: Stefanie Trier. Die 42-Jährige lebt seit drei Jahren im Oman, ihre Anweisungen werden ohne jegliches Murren befolgt. Wenn es brenzlich wird, ist sie diejenige, die das vor den Bergegurt gespannte Auto fährt. Gemeinsam mit ihrem Bruder Martin Trier aus Gummersbach hat sie im Dezember zum ersten Mal im Oman den „McDonald's Dune Up“ auf die Beine gestellt, eine kombinierte Veranstaltung für Sportler und Offroad-Fans. Die einen laufen und radeln, die anderen begleiten die Athleten in Geländewagen. Schon in jungen Jahren haben die Triers bei ihrem Vater auf Touren in Afrika Offroad-Erfahrungen gesammelt. Sie fahren schnell, präzise, sicher. Ohne den verspielten Übermut der Anfänger. Und vor allem ohne die draufgängerische Verrücktheit manch eines Gelände-Freaks mit einer „Offroad-Macke im Kopf“, wie Martin Trier es nennt. „Die lassen die Kuh fliegen und sind kaum zu kontrollieren.“

Mit Offroad-Fahrzeugen unwegsames Gelände, am liebsten die Wüste zu bezwingen, hat den Menschen fasziniert, seit er die technischen Möglichkeiten dazu

FAHRTRAINING

Ein Tageskurs bei Geländespezialist Martin Trier und seinen Kollegen kostet 139 Euro inklusive Verpflegung. Autos können nur in begrenztem Umfang bereitgestellt werden, sollten also nach Möglichkeit mitgebracht werden. Gefahren wird auf Strecken im Sauerland, in Thüringen, Bayern, Brandenburg oder Oberfranken.

www.off-road-fahrschule.de

Das Land Rover Experience Center in Wülfrath bei Düsseldorf bietet Off-Road-Fahrertrainings für 360 Euro (390 Euro am Wochenende) pro Person pro Tag an. Die Bereitstellung verschiedener Landrover-Modelle und Catering sind im Preis enthalten.

www.landrover-experience.de



wenig Bleifuß erfordern mehr als Draufgängertum

hat. Bester Beweis ist die Rallye Dakar, die sich trotz vieler Todesfälle seit 1978 ungebrochener Beliebtheit erfreut und heute erstmals in Südamerika startet.

Martin Trier, der in Deutschland jahrelang Geländewagen vertrieb, musste hierzulande erfahren, dass die Menschen mit steigenden Benzinpreisen die Lust am Große-Autos-Fahren verlieren. Im Oman kosten 80 Liter Benzin gerade mal umgerechnet knapp zehn Euro, ein Verbrauch von 22 bis 25 Litern pro 100 Kilometern tut da zumindest dem Geldbeutel nicht sehr weh. Umweltfreundlich ist das nicht, aber das Sultanat setzt zurzeit mehr darauf, den Tourismus anzukurbeln, als auf Umweltschutz.

Stefanie Trier reizen am Geländewagenfahren das Landschafts- und das Teamerlebnis. Die Wüste hat für sie etwas Meditatives. Fernab von jedwedem Mobilfunk- oder W-Lan-Netz kommt der Mensch zur Ruhe. „Hier vergisst Du alles“, sagt Trier, „hier kann man absolut abschalten.“ Nachts zerrt nur der Wind am Zelt, ansonsten herrscht absolute Stille. Die Tage unterliegen einfachen Verhaltensanweisungen: viel Wasser trinken und die Augen offen halten. Wer mit einer Kolonne von sechs

Autos an einem Tag nur 15 Kilometer bewältigt, müsse sich dafür nicht schämen, betont Stefanie Trier. Denn das ist besser, als wenn am Ende des Tages nur noch zwei Autos fahrtüchtig sind. Manchmal muss zu Fuß erkundet werden, was hinter der nächsten Düne liegt, bevor sich ein Auto kopfüber den Sandhügel hinunter stürzt. Manchmal fahren sich bei der Rettungsaktion eines Autos drei weitere fest – dann wird es langsam brenzlich. Nicht immer reicht ein Wagen am Bergegurt, um einen weiteren aus dem Sand zu ziehen, manchmal bedarf es mehrerer hundert Pferdestärken. Deshalb ist in der Einsamkeit der Wüste weit weniger Bleifuß und wesentlich mehr Köpfchen gefragt.

Stefanie Trier sagt: „Wenn man es am Ende geschafft hat, zusammen irgendwo durchzukommen, ist das ein tolles Gefühl.“ Ihr Bruder Martin warnt vor Überheblichkeit und Respektlosigkeit gegenüber der Natur. Sinnlos die Dünen hinaufzuheizen verabscheut er. Und Fahrer, die aus lauter Übermut mit ihrem Kühler in der nächsten Düne stranden, rettet er nur sehr widerwillig. Auch wenn eine solche Geschichte abends am Lagerfeuer natürlich gern zum Helden-Epos umgedeutet wird.

MAGAZIN ONLINE

Buddeln, Campen, Abschleppen – weitere Bilder aus der Sharkyah-Wüste im Oman und Anbieter von Offroad-Touren in dem arabischen Sultanat finden Sie im Internet: www.ksta.de/magazin



Stefanie und Martin Trier haben schon früh erste Erfahrungen mit Geländewagen in der Wüste gesammelt.

BILDER: STUTZKE (2), SCHMITZ, ROHLFING



DIE GRÖSSTEN ANFÄNGERFEHLER IN DER WÜSTE

Zu viel Luft

Wer mit dem Geländewagen durch die Wüste tourt, muss Luft aus den Reifen lassen. Gefahren wird bei 0,8 bar. So verbreitert sich die Auflagefläche und die Räder graben sich nicht so schnell in den Sand.

Zu viel Vollgas

Geschwindigkeit hilft nicht immer, es muss auch die Landschaft studiert und so die optimale Route gesucht werden.

Zu früh gestoppt

Beim Überqueren einer steilen Düne sollte erst vom Gas ge-

gangen werden, wenn die Hinterachse des Autos am höchsten Punkt ist.

Zu spät geguckt

Besonders bei steilen Dünen sollte man sich daher vorher informieren, was dahinter liegt.

Zu stark gebremst

Wer im Sand anhält, darf nicht auf die Bremse treten, sonst gräbt sich das Auto ein.

Zu nachlässig geparkt

Damit das Auto auch problemlos wieder anfährt, sollte es immer bergab geparkt werden.