

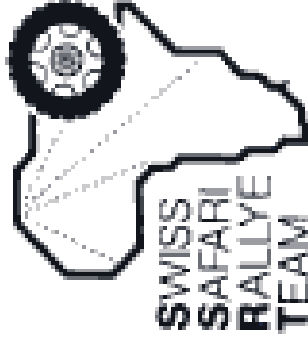
AM

**AUTO + MOTORRAD
MAGAZIN SCHWEIZ**

Ausgabe 3 März 1985 Preis Fr. 4.50/SS 40.-
Nr. 171 15. Jahrgang

- Test Mitsubishi Galant Turbo, Peugeot 505 Turbo, Rover Vitesse Injection
- OMS: Tuning aus Schwanden
- Formel-3-Schule La Châtre
- IFMA 1985
- Reisen per Motorrad: Türkei, Algerien
- Test Cagiva Elefant 125 cc





Algerien - Raid

Vom 26. September 1984
bis 13. Januar 1985

Das SBRT mit 23 Trucks, 4 Autos (4x4) auf dem längsten Weg nach Timorrasat.
«Krustal-Rallye» am Tall-Atlas, Camging bei -8 °C.

Komm Tag ohne aufregende Erlebnisse, aber kein Mann verloren und kein schwerer Unfall. Unendliche Wüsten, schöne Oasen, Fantastischer Ausstrom. Paris-Dakar: Am Ziel der grossen Raubzähmeiser-Egypte. Beim Zuckerbäck von Ghardala, im Tal der Af-fan.

Im zwei-Jahren hat sich Mansouf Meer getreift mit einer Gruppe von 9 Motorschleppern nach Algerien gewagt, mit dem Ziel, junges Leuten zu einem anstrenglichen Preis Algerien und einen Teil der Sahara überzubringen. Sein Konzept, auschliesslich gross, Entdeckungs, dass ein solider 4x4

Treffs, wenn nichts anderes vorkommt, jeweils um 20:00 Uhr im Restaurant Kreuz in Kirchburg/BE.

27. 2. 1988: Treff mit Video-Film über Sardinien-Rallye (U. Röthlisberger) und Diarvortrag Australiensreise per Toff (Hans Fuhrer).

28. 4. 1988: Treff mit Video-Film Atlas-Rallye (Hs. Uhlmann) und Film (Marcel Buol).

28.-27. 5. 1988: Pfingst-Rallye des SBRT

28. 6. 1988: Treff mit Vor-schau des Panafrikanes.

Das Swiss-Safari-Rallye-Team auf den Spuren von Paris-Dakar

Im Verpflegung Gepack und Ersatzteile, hat sich bewährt. Es wurde ein Jahr später vom SBRT übernommen: wieder vier Herren und Meier mit dabei und mit ihm waren es schon über 20 weitere Motorschlepper.

In diesem Jahr wollen wir kurzge-ben Timorrasat und verlängern die Aufstellungszeit in Algerien um ei-nige Tage. Die Frauen sorgen da-durch, aber trotzdem machen sich am 26. 12. 84 23 Motorschlepper und 4 Auto-Gruppen (allestrategie 4x4) auf den Weg zur Sahara.

26. 12. 1984 Das Gros der Teilneh-mer trifft sich um 07:00 Uhr in der Hörschule bei Moni-Sport in Kehlrich. Hier werden Motorschlepper in diversen Transporter verladen, Schlafsacke und Eiswürfel ver-packt, Dillata, Ausweiss- und Ri-sikantien geordnet und weg geht's via Gorf aufwärts, wo wir nach

von Einbruch der Dunkelheit unser bereits bei früheren Fahrten bewährtes Hotel «la Mitrabelle» in Puyolles, Nähe Aus-en-Provence finden. Auch in Opatemich hat man von diesem Jahr eine Gruppe Oster-reiche mit dabei. Sie stammen aus der Gegend von Budapest und sind direkt via Italien hierher gefahren. Ihr Fahrzeug besteht aus 3 BMW G5 80, einer Yamaha XT 500 und einem 4x4-Mitsubishi Pajero Un-dersteer. Motorrad-Auswahl, einige sind direkt mit der Maschine herpaf-fernt, besteht aus 3 BMW GS 80, 3 KTM 3 Honda, 1 XT 500 und 1 XT 550, der Rest sind Yamaha Tenéré 500. Autos: 1 mit einem Sporthol-motor bestückter Toyota Hi-Lux und ein Mercedes-Puch in voller Harley-Tim. Dies ist von der Organis-ation ein besetzter Toyota Land-Cruiser und der sogenannte Müsli-Club County 4x4 Bus. Im Hotel

wander wie nochmals kulnatisch
verändert. Auf Posten, diversen
Spezialiten und den C&C de Pre-
sence werden wir wahl in den
nächsten Wochen verziehen müs-
sen.

27.12. Es ist später kälter gewor-
den, als wir am frühen Morgen
Richtung Marseille fahren. Die
Straßen sind stellenweise vereist,
irgendwo liegt ein Auto auf dem
Dach und einer unserer Motorrad-
fahrer muss bereits die Beachung
zu Hilfe nehmen, wie auf seinem
Stuhl zu bleiben.
Beim Durchfahren trifft man weiße
Wüstengelände, so z. B. einen Khaf-
Mägled Hoff 50 stellt aus Zürich mit
seinem Freund Jürg Bauer, die
beide mit schwer beladenen KT
500 am Anfang einer zünftigen
Afrika-Tour stehen. Ich besuche
und bereide die beiden zugleich.

28.12. Nach knapp 20stündiger
ruhiger Überfahrt erreichen wir Al-
ger am frühen Vormittag. Noch ist
das Wetter gut und die Stadt mit
den schönsten Moscheen und den
vielen weißen Gebäuden bietet
einen herrlichen Anblick, der nur
durch die paar modernen Prestige-
bauten etwas getrübt wird. Die
Zoll-Formalitäten werden speditiv
abgewickelt, viel schneller als im
Vorjahr.

Wir fahren vorerst ein Stück dem
Meer entlang, bis Tipasa. Dort gibt
es eine kurze Mittagsrast. Dann
ziehen wir weiter gegen die Berge
des Tell-Atlas. Bereits in Hodna, 15
km von der Küste entfernt, verlässt
sich die erste Motorradfahrer und
zieht, als wir er schon in der Wü-
ste, auf die Piste querfeldein. Sol-
che „Werkmissionen“ werden
häufig zum täglichen Brot geföh-
ren und versch die Organisationen
stessen.

Bei Milana beginnt es zu regnen
und bald passiert schon das erste
Malheur: Raimund Stroschering aus
Koblenz rutscht in einer Abfahrt
das Vorderrad seiner schweren
BMW weg und beim nachfolgen-
den Sturz verkratzt er sich, so dass er
nicht mehr fahren kann. Nach Er-
leuchtung des Vorderrades wird die
Maschine hinten am Toyota befe-
stigt. Wir hatten nicht geahnt, dass
we diese Vorrichtung so nach be-
anspruchten wurden. Raimund fin-
det im Mitsubishi Country Platz,
während die übrigen Motorradfah-
rer nun recht zu lachen haben. Bald
geht der Regen in Schnee über,
und wie wir das sauge Hochplat-
teau zwischen dem Tell-Atlas und
dem Sahara-Atlas bei Théniet el
Had erreichen, ist die Straße
durchwegs mit 10-20 cm Schnee
bedeckt. Auch die Sicht beschränkt
sich oft auf 20-30 m.

Bei Einbruch der Nacht erreichen
die ersten Motorradfahrer Tizi.
Wir treffen dort bedeutsam später
ein, denn Raimund hatte ziemlich
Schmerzen an seiner Hand, an dem
Bauch, unsere Konkurschwester,
Raimund einen Stützverband ver-
passen musste. Kurz vor Tizi ha-
ben wir noch Glück: Mehrere Falls-
zeuge sind hier hoffunglos im

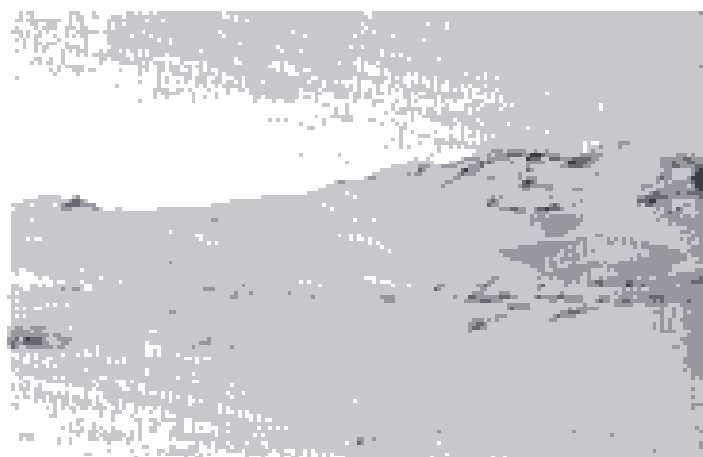


Große anrollende und belastbare 4x4, die *Mitsubishi Country* und
der Toyota-Landkreuzer, irgendwo in der unendlichen Wüste zwischen
Reggane und in Tafel.

Schnee neckengebietem. Ein
Prau-Trax, der so besaunders
will macht auch keine gute Figur.
Dank Allah ziehen wir ohne pro-
blemlos, in den erlauchten Louten
vorbei. Glücklicherweise finden wir
alle in Tizi im wohl ruhigen, aber
für diese Verhältnisse guten Hotel,
wieder zusammen.

29.12. Die „Zweirädrigen“ wieder
haus, was ihre harte Alle verläg-
bare Regenkombi. Überhand-
schute und Pullover werden ge-
braucht, aus Plastikdecken werden
Überziele gebastelt usw. Unser
Tagestier ist H Kreder und wöl-
fend einige Gruppen die Fahrt über
Saida auf der Straße bevorzugen,
wählen andere die Piste über Ain
Sihoune. Wir selber fahren vorerst
mit Raimund im Spital, wo ihm ein
Bruch des Mittelhandknochens
diagnostiziert wird, was natürlich
ein Gipverbänd nach sich zieht.
Mit rund zwei Stunden Verzögerung
verlassen auch wir Tizi und zie-
hen über Skel-Abderrahmane nach
Ain Sihoune, dann, wie weiter,
wäre ich hat irgendwo ein Motor-
schaltungs Probleme und ist froh,
wenn wir ihn holen können. Ab
Ain Sihoune ist es fertig mit As-
phalt, immer noch, die richtige Pi-
ste zu erreichen, sonst kann es be-
reits verflut gefährlich werden. Im
Sand entdecken wir die Presen-
gen von Geländemaschinen und
folgen diesen ein Stück weit, ob-
wohl wir wissen, dass diese Piste
zu direkt nach Saida führt. In der
Ferne können wir jetzt einige Mo-
torradfahrer ausmachen. Mit dem
Feldstecher verlauchen wir ihre Be-
wegungen zu erkennen. Sie fahren
zuerst gegen Westen, dann verlor-
ren sie sich in südlicher Richtung.
Sollen wir ihnen folgen, oder sollen
wir sie dem Schicksal überlassen?
Nun, schließlich haben wir jedem
Fahrer klare Verhaltensregeln mit
auf den Weg gegeben und in jeder
Gruppe stecken auch ein paar er-
fahrenere Leute drin. Wir haben
keine Chance sie einzuholen oder
ihre Tempo zu halten. Und falls
wir selber in einem Sandloch ste-
ckenbleiben würden, so könnte uns
niemand helfen. So ziehen wir
Richtung Nordwest gegen Saida,

um auf die N6 nach Tizi El Kreder
zu erreichen. Wenige Kilometer
außerhalb dieses Dorfes schlagen
wir in einem kleinen Wäldchen un-
ser erstes Camp auf. Es wird eine
kühle Nacht geben, aber vorerst er-
heben wir uns an einem wärmes-
enden Lagerfeuer. Drei Einheimische,
die uns von der Straße her ent-



Wieder wieder östlich, immer aussonnend, die Sanddünen.

deckt haben, besuchen uns,
schenken uns eine Flasche Wein
und begleiten uns mit den Klän-
gen einer einfachen Halbrüte und
einer improvisierten Tommat. Es
wird gepölkert, gesungen und
eine Feuer geschaut bis gegen Mit-
ternacht. Die Strapazen der letzten
beiden Tage haben die Top-Stim-
mung der Tizi-Fahrer keinen Ab-
bruch getan. Vielleicht lässt sich
die Hochstimmung auch damit er-
klären, dass alle Leute, auch jene
Gruppe, die viel zu weit Richtung
Skel gefahren ist, nach Tizi be-
trachtlichen Umwegen das Tages-
ziel doch gefunden haben.

30.12. Pfi, da ein Thermometer an
meine Honda montiert hat, meldet:
-8 °C bei der Expedite, etwas
später sogar -10 °C. Zugegeben,
wir haben fast alle gefahren, und
während wir bei uns zu Hause bei
solchen Temperaturen im Bett oder
wie die meisten hier, einfach im
Schlafrock herumrumpeln, so regte
man wohl annehmen, dass da ir-
gendwo eine Schneedecke locker
ist...

effigere-Dani hat sich beim
Eisbach neben Jeli in den Finger
geschrieben. Ich stürze mich daher
in die netzgeführte Ledermatte
und fahre für heute KTM. Nach
langer, teilweise auch langweiliger
Fahrt, können wir abends zufrieden
feststellen, dass wir mit Thaght eine
wunderschöne Gasse für unser
Nachtlager ausgewählt haben. Hier
in die Umgebung gibt es nicht nur
schöne, große Sanddünen, son-
dern auch berühmte Palastbauun-
gen. Da ein Thaght viele Touristen
hat, sind die Kinder entsprechend
aufdringlich. Ein netter Berber-
föhrt uns schließlich zu einem sa-
tigen und idealen Plätzchen, ein
paar Kilometer außerhalb des Dor-
fes, wo wir angeartet campieren
können. Im Verlauf des Abends
leht der Buscha die oChelou gar zu
einem Cou-Cou bei sich zu
Haus an und es stehen wir et-
was über seine Familie, sein Leben
und sein Studium. Unterrichtet
wird hier in den höheren Schulen
in französischer Sprache. Seine
Hilfe wird außer geführt die Aus-
bildung hat, verglichen mit uns,
Gewerbeshandwerk, ist aber ein-
facher.

31.12. Auch heute Nacht sinkt das
Thermometer auf minus 8-8 °C.
Gefroren haben wir aber schon
nicht mehr. Ich hebe schließlich
einige Faurnat dabei - wickelle
meine Schlafsacke zusammen -
das hilft.

Rita Aberg hat es am Montag mit
100 m den Sand geworfen, weil er
einen Stein überschauen hat. Seine
Schiefungen werden von Barbara
gepflegt, während Hans-Joel
Meier dem Vorderrad seiner Thaght
eine neue Felge verpasst. Das ist
noch arg egerige, so dass ich
heute auf meine Tintine umsteige,
die KTM kommt dann wieder sel-
ber. Das Vorderrad der Tintine ist
bisher noch etwas unruhig, dann
mit gutgemeinter Hilfe von Ein-
heimischen, bleibt H.R. Meier beim
Einpacken die neuen Felge doch
etwas wenig Zeit. Ich wachale
nicht nur den Toff, sondern gleich-
zeitig auch die Gruppe und fahre
heute mit Reg, Tom, Roger und
Robi. Gegen Abend erreichen wir
Adar, dessen Zonure heute recht
modern wirkt. Obwohl die Föh-

noch immer frisch, aber nicht mehr eigentlich kalt war, verspürten einige Gläubiger nach einem Glas Hühnerfleisch. Dieses ist wohl ein einiges besser als bei uns, dafür auch köstlicher. Nach bestem Rezept finden wir einige Kilometer ausserhalb von Aden eine ideale Stelle, um unser Schwach-Camp aufzuschlagen. Schon bald lodert das Lagerfeuer. Unsere Frauen befeuern, unter kundiger Leitung von Roger eine herrliche Speck-Höhle zu, und alle sitzen, wie Ober-Roch-Roger die Fließ gelüftet durch die Luft wehen lässt. Bis tief in die Nacht hinein wird gesungen und gelacht. Ein paar Fließlein mit gepanzertem Wasser machen die Frauen, Rabaten werden gerundet. Auch ohne Champagner über dem Meer unter einem riesigen Sternenschein können wir und werden wohl diesen Salzwasser noch lange in guter Erinnerung behalten.

3.1. Aden-in-Salah. Immer mehr geht's hinan in den unendlichen Bereich der Sahara. Immer grösser werden die Entfernungen von Städtchen zu Städtchen. Immer mehr haben die Motoren zu leiden und immer schlimmer wurde sich jetzt eine tödliche Platzwunde auswirken. Wie gewohnt, hat Hans Ulrich ein grosses Mulet, das Spezialmotor seines Toyota's in Gang zu bringen. Mit dem Problem mit dem Hinter-

rad auf die Streckenlänge des Toyota's. Die Italiener sind insbesondere weitergefahren, um die Pläne auszurufen. David hat seinen Motorrad in den Motorblock gegeben und ist dem Italiener gefolgt. Nach einer Kompasskontrolle stellen wir fest, dass die Italiener und David in falscher Richtung abgezogen sind. Diese Pläne führt Richtung Baid 8 (Genève zu Mail). Auf ca. 500 km von Topfer Wasser, kein Benzin. Hoffentlich werden die das tun. Nach 20 Minuten warten, wieder anlangsam ungemächlich. Was, wenn David jetzt ohne ein Tropfen Wasser ohne Überlebenshilfe oder sonstiges Rettungsmaterial einfach den Italiener hinterlässt? Wir fahren zurück, bis wir die Abzweigung der Pläne Richtung Aden-in-Salah finden und warten dort weitere 10 Minuten. Da endlich, Motoranlauf, und David ist in Sicht, ist wieder bei uns. Nach ca. 60 km spessen wir auf zwei Motorradgruppen, die eine mit H. H. Moss. Auch bei ihnen gab's einige Probleme, sonst wären sie natürlich weitergekommen. Dass selbst die Auskluft von Erdölleitungen nicht immer stimmen, zeigt sich gerade hier. Nach in Regener wurde uns berichtet, es gebe bis Aden eine Asphalt-Strasse. In Wirklichkeit wird nur dieser gebaut, aber es gibt noch keinen Meter As-

phalt vorgetragenen Tageszeit, weitergefahren sind?
3.1. In Aden gibt es weder Restaurant noch Laden, daher aber hübsche Mädchen. Bis die man sonst kaum je zu Gesicht bekommt, nachdem ich am Morgen auf Eselrücken zu Gartenarbeit. Ich lese die Seiten eines Tages, obwohl ich in Wirklichkeit eher das Mädchen-menschen-Schicksal über das Loh und gibt mir in gutem Fruständig zu wünschen, dass es sich wirklich um ein sehr schönes Tier handelt... Um 10:00 Uhr verlassen wir das Camp. Diese Fahrt von Aden nach in-Salah, wo sich

und einen neuen Platz unter dem Föhrenboden gesucht, was weder dem Boden noch dem Rad sehr gut bekam. Obwohl wir die organisierten Östern recht breit verteilt haben, werde ich als Serie der Gruppe (mit Ausnahme von Martin Himmels) immer wieder ausserhalb der anderen Block betrachtet. So verlässt der Camping-Chef hier von mir die Pläne der ganzen Gruppe. Im Gegenzug verlor ich vor ihm einen Spezialpreis für unser Team und werde prompt eine massive Vergütung.

3.1. Wüstenei der Hauptzeit un-



Wüstenei am Übergang zur Arab-Schucht.



Rad bei den verärgerten Bewohnern. Auch ohne Autoabpass hat die in Aden vergangener Jahre als grosse Wüstenei stattgefunden.

radiger sieben Hostels und vor Regener gibt das Pleuelager von Sara. KTM den Geist auf. Um die Mittagszeit umhören wir den Oberplatz von Regener. Das Dorf wirkt wie ausgestorben, ausser einem Wd-Gruber findet sich kaum ein Mensch auf der Strasse. Selbst ich erwidere wie Italiener mit einem Campgepäck und folgen sie nach einem Rassensal. Da auch sie nach in Salah fahren wollen, schlagen sie vor, zusammen zu fahren. Wir versuchen vorerst, Kosi auf der KTM per Akzeptanzell weiterzubringen, doch unweit ausserhalb Regener stützt er. Am Toyota-Länderfahrer hängt hinten ja immer noch Ramonda. BMW. Wir bilden nun die KTM vorne quer

phelt. Oder ist die Sandpiste auf den letzten 80 km von Aden recht schön und schnell, selbst mit dem Motorrad liegen jetzt 70-100 km/Std. ein. Kurz vor der Gasse Aden führt die Pläne zwischen hübschen Garten durch, und ein kleiner Sandplatz führt zum Campplatz ein. Wir haben durch die diversen Pannen viel Zeit eingebracht, zudem bricht die Nacht unmittelbar herein, sodass wir beschliessen den Rest bis in-Salah morgen unter der Radar zu stehen. Leider bilden zwei Gruppen, darunter die Deutschen, samt Begleitern. Ob die sich wohl verfahren haben? Oder ob die beiden Gruppen so gut durchgekommen sind, dass sie glücklich bis in-Salah, zum ursprüng-

lich die Sandpiste im Nichts verbleib, um sich später in einem Duzend mehr oder weniger gepflasterten Pfaden wieder zu finden, ist grossartig. Das ist schon Wahrscheinlich. Es ist 70 km vor in-Salah liegen etwas achtzig veraltete Baumstämme von 60-80 cm Durchmesser. Man mag hier geschätzt sein, dass diese Bäume verschunden sind, dass diese wegen in ihren verbleiben können als Zeuge einer ersten Epoche übrig geblieben sind? Bei so viel Regen wird es nicht gewesen sein, ebensowenig die Abgabe, die diese Wälderbau sind verschluckt haben. In-Salah erreichen wir gegen 14:00 Uhr und im bekannten Haus an der Ecke gibt es ein glückliches Wälderbau mit dem Rest einer Leute. Tatsächlich sind diese beiden Gruppen direkt durchgekommen, wobei Pi eine unglaubliche Leistung erbracht, indem er es durchwand, auf einer Strecke von ca. 800 km von Masabahi Pajoy im 100-km-Tempo über die Sandpiste abgeschleppt zu werden. «Nur vier Stunden habe angehalten, sonst wäre es ausgefallen, malito Pi meinet. Heute Abend schlafen die Saegher Bologna besonders gut und nach dem Essen wird noch ein wenig gebrüllt, auch die Autofahre bekommen ihren Teil. Der Anlass von Umberto Toyota hat sich in Eisenbahn aufgeführt und ein engem Bus hat sich das vom befristige Reservat mit den in die Wüste mit einem Schlag abgerichtet

sonst Leute Richtung Tamarisweil zahlt, bilden 6 Fahrer in in-Salah um sich einige Tage Ruhe zu gönnen und sich dieses Stückchen etwas näher anzusehen. Auf der Tamarisweil fahren wir zuerst durch die Wüstenei, bis die Einfahrt zur Arab-Schucht Abwechslung bringt. Zwei massive Graniten Balken in einer Sandwüste, während einige wilde Dromedare kaum Krebs zu haben vor uns. Wie die Tamarisweil unglücklich recht zugänglich zu befinden, so besteht die Einfahrt ca. 5 km von Lohem und 5 Asphalt. Wir müssen oft auf Nebelplanken ausweichen und in einigen grossen Fach- (quadratischer Sand) Durchfahrten hat nur der vordere Sicht, der Rest ist in tiefer Straube eben gehalten. Mittlerweile sind die Tagestemperaturen ganz schön gering. Auch die Nächte sind jetzt spärlich wärmer. Etwas ausserhalb der Arab-Schucht finden wir eine schöne Ebene zum Campieren. Meine Frau und ich verdrängen für einmal auf unser Ziel, zwischen ist hier der freie Sternenschein, und die Mond leuchtet die raumdeutliche Umgebung noch wilder erscheinen.

4.1. Harouzi Mossi will nun auch noch seinen Bus stellen, sodass ich auf seine Tücher steige. Nach etwa zwei Stunden Fahrt schwenken wir von der Salzwüste westwärts, um dem Destinat von Sid Moulay Hassan einen Besuch abzustatten. Wie sicher durch die Sahara kommen will, der KTM

die Runden um dieses Denkmal, so will's der (Aber-)Glaube und selbst abgebrunte Sahara-Fahrer, die mit ihren Lastwagen immer wieder diese Strecke fahren, lassen sich diese Selbstehrung nie ergehen. Also, dass einige Tofffahrer im Eifer hier noch ein paar Zentimeter drücken und sich dann die tiefen Furchen im Sand so toll an gewöhnen. Nähe zu betrachten haben. Die Motorräder Richtung Tara ist mit dem Enduro-Toff ein Vergleichen, mit dem Auto eine Tortur. Die letzten 50-60 km können allerdings auf einer neuen Asphalt-Pi-20 zurückgelegt werden. Was schon in In-Salah, ist der Compromiss von Tamarisamen und nicht ein Toffpunkt verschiedenster und interessanterer Weiten. Derzeit, Da sind Leute, die weit von Süden oder Westen her kommen, andere, die nach Gassees vor gehen. Rostfänger und auch Illustrierten, die mit solchen Vorstellungen in die Wüste gefahren sind. So jener Österreich, der auf seiner 4-Takt-Roller-Puch einen Siegel und schreibe 50 l tausenden Benzinmark montiert hat, der das fahren mit vollgeparkter Pleiniprifer (ich habe noch nie etwas nur annähernd so verrücktes gesehen) geradezu unmöglich machen dürfte.

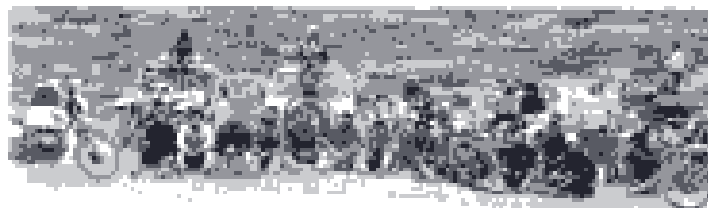
§.1. «Gentiliche Fahrt auf dem Assakern, hat Hans Ullmann, unser Streckenleiter, ins Fahrenbuch des heutigen Tages geschrieben. Wir wählen die steilere und schlechtere, für die Tofffahrer aber interessanterer Westroute. Aus der gemächlichen Fahrt wird, zumindest für die Assakern, eine hochinteressante Getzei im 1. und 2. Gang und aus dem vorgesehenen 80 km werden schlussendlich auch etwa 120. Oben, auf rund 2700 m Höhe ist es kalt und windig. Zu Fuss bestiegen wir den Hügel bis zur kleinen Klippe, wo ein Prädator von echter Formigkeit seine Tage verbringt.

Wir erleben einen traumhaften schönen Sonnenuntergang, umhüllt von einer faszinierenden und fremdartigen Bergwelt. Zum Glück hat es auch wieder Autofahrer gerade noch gereichte, um rechtzeitig vor Sonnenuntergang hier oben zu sein. Lediglich die Gruppe der Österreicher hatte diesmal als Folge von Reifen Schaden zu viel Zeit verloren und erreicht nicht mehr im fern gelegenen Camp und in der Nacht. Als Kompensation gehen sie dann in der Morgenfrühe zum Sonnenanfang auf den Assakern und wohnen dort gleich noch der Waise des Pleiniprifer bei.

§.2. Während wir noch kräftigere Frühstück beim Packen sind, macht Trudi mit dem Faltbretter in der gegenüberliegenden Steinwüste ein paar weite Dromedare und einen Esel aus. Wir finden die hier Nahrung, wo es weit und breit keine Grashalm und kein Wasser gibt? Das Rätsel löst sich schnell: Nach 10-20 km Fahren stoßen wir unversehrt auf ein grosses, von

Palmen und Schilf umgebenes Wasserloch. Eine Art Mini-Oase, bei der wir gerne einige Zeit verweilen. Die heutige Pflanz Richtung Hühler ist in ausgiebigerem Zustand. Warum habe ich im Mikroskop, ab Hühler aber dann die PS-aktive Maschine unserer Gruppe, die BMW 1000 von Konrad Sackler, seines Zeichens ehemaliger Berg-Darsteller, zusammen mit Peter Hantowitzer,

grosser Löhler, und wenn jemand nach langen Geraden wieder eine Kurve kommt so geht's über in den unbarmherzigen Schüttelbereich, aus dem herauskommen nur völlig Besessenen am Kurvenausgang hilft. Um 14:00 Uhr sind wir in In-Ecker, und bereits ist die Zimmerei installiert. Ein Team von Assakern und Helfern wartet auf die Ankunft des ersten Rallye-Fahrers. Heute wird es sich



Gruppenbild nach dem Überqueren des Denkmal von Sidi Abdes Salam Hassan.



Reisekaravane, oft auch beschwafelte Fahrt zum Assakern.



Clavel Stearns, der «Sunny-Boys» zur Kulturreise, Sieger der «Raid»-Zehnmeilen-Etappe» und vielleicht der kommende Mann beim Paris-Dakar.

dem ehemaligen Motorradfahrer, der über eine ähnliche, aber etwas weniger frische Maschine verfügt (eine Porsche-Kalber), fahren wir auf den schiefen Pfaden über In-Amquel bis In-Güles, wo heute das Ziel der Sonderprüfung des Rallye Paris-Dakar ist. Diese BMW lässt mich spüren, was PS auf Sandspuren wert sind. Ich halte mich an die Hauptpiste, wo das Weibchen zwar ein ausgeprägter ist, aber bei einer Geschwindigkeit zwischen 130-150 km fährt es sich wie auf Sand und Seife. Das ganze hat nur einen Haken: Es heisst verdammt aufpassen, auf

weisen, heute hat Sabine die Rauchscheibe zerbrochen in sein Programm eingebaut. Nur wenige werden die 600 km von In-Salah über Amquel nach In-Ecker problemlos hinter sich bringen. Für all jene, die nicht top «schwerg» sind, wird diese Etappe Endstation sein. 15:10 Uhr, ein kleiner Wüstenhorizont ist eine Staubwolke ausmachen. Ein Motorfahrer kommt näher, etwas blau ist ersichtlich, schon ist der tiefe Bass der Erdbildmaschine zu hören, noch wenige Sekunden und wie die Windböen jagt der bunte Gefährte vorbei, erst 100 m nach der Ziell-

linie wird gebremst. Der hat mind. 150 km/h auf. Eine Wüstenmaße, aber wer ist es wohl? Vielleicht Serge Baccou, der grosse Senegal im Senegal-Tour? Jetzt kommt der Fahrer zurück, wird applaudiert und umringt, er zieht seinen Helm aus, und es kommt das grosse Staunen! Das junge glückliche Gesicht können nicht einmal die heftigsten Gelächter des Amerikaner Jack Stearns. Er ist kaum gezeichnet von den Strapazen dieser beständigen und harten Sonderprüfung. Überglücklich, ein echter Sunny-Boy, gibt der junge Kalifornier Auskunft über seine Erlebnisse. Anstatt in Amquel den von der Organisation eingeschickten Tankwagen auszuweichen, hat Jack 5 l Benzin im Fuelback mitgenommen. Täglich diese nach ca. 100 km ein und sag dann voll durch. Sämtliche Mitbewerber werden überholt und disqualifiziert. Es ist kaum zu glauben, aber es vergeht eine halbe Stunde, bis der nächste Fahrer auftaucht. Dieses Mal ist es wirklich Serge Baccou. Er ist nach 25 Min hinter Stearns gestartet, verliert auf diesem also nur 5 Min. Sein Gesicht ist von den Anstrengungen des Tages hart gezeichnet, aber eine tolle Leistung hat er vollbracht, der gute Serge. Nachher geht es eine ganze Weile, bis der erste BMW von Hühler pilottiert, erscheint. Und auf die Gänge warten die hier anwesenden Italiener mit großer Ungeduld nachher eine halbe Stunde. Es ist natürlich wie Rausch durch in aller Ruhe und Sachlichkeit erklärt, was für Probleme ihn so lange hingehalten haben... Vergessens demonstrieren es unterwegs die Vergessens und einige sie. Die Benzinpumpe war ausgefallen. So blieb zurück nichts anderes übrig, also alle 60-70 km vom grossen Tank in den kleinen Tank unter dem Sattel umzuschütten, um so unter Verzicht auf die Benzinpumpe das Problem zu lösen. Kein Schickal für einen Fahrer, der zwei Mal Paris-Dakar gewonnen hat. Es würde viel zu weit führen, alles zu schreiben, was hier vor sich geht, da gibt's Dreier und Hebel, da zeigen vorbeiführende Tanks, verkrümmte Lenker sowie Felgen, die eher einem Achtack denn einem Rad gleichen, vor den Aberbauern des Tages. Sabine erscheint im Helm, wirkt noch etwas Verletzt aus.

Ich spreche mit Edi Haas, dessen Arm eingebrochen ist und der ebenfalls Schürfungen mitwies. Er erzählt mir, dass er beim Überholen und auf Sicht mit ca. 140 km/h, mit einer Hand zur Seite geschickt hat, und dabei hat's ihn erwisch, kopf über sei er gestürzt, zum Glück ohne schlimme Folgen. In sehr guter Verfassung treffen hier J.J. Loup und M. Kabincheck, die beiden Schweizer, ein. Sie hinterlassen einen ausgezeichneten Eindruck, wirklich schade, dass sie beide vorrige Tage während der letzten schweren Säure ausgeglichen sind. Vergessens warten wir auf

unseren Kulu-Komern den Gassi Echer und seine asiatische BSA 850 cm Später erfährt er, dass der BSA ein Ventil in den Koller (FIF) und dabei so umfangreicher Schaden entstand, dass auch für Spezialist Echer nichts mehr zu machen war. Kaum ist ein gutes Durand Motorschifferei am Ziel, überhört auch schon das erste Auto. Es ist der ehemalige Formel-1-Fahrer Pasaroni auf einem Land Rover. Ihm folgen dann später ein Audi, dann ein Opel und erst nach dessen Top-Favorit-Jacky Kiki auf dem 4x4 Porsche. Gewaltig diese Velebi scheinen hier auf der Zielgeraden buchstäblich zu liegen. Der Porsche klappt mit umherab 200 vorbeigekannert sein.

Die Konzentration der Fahrer beginnt zu sinken. Auf der Strecke war der Teufel los. Zusätzlich sind viele bei Amguid wegen eines Fehlers im Benzin oh falsch gefahren. Am Ende ist unterwegs das Benzin ausgegangen. Bei einer dunklen Nacht erscheint ein Honda-Fahrer und hält auf dem Zwietsch, gleichzeitig um Hilfe rufend. Sofort wird er gestoppt und beim nächsten Hinseher stellt man fest, dass sein linkes Bein gebrochen ist. So gegen 21.00 Uhr erreicht Herbert Schek das Ziel, er, der mit seinen 52 Jahren und seinen 9000 Kilogramm Entlastung bereits zur Legende im Enduro-Sport geworden ist. Ganz gemeinsam unser Freund für eine Verschiebungpause zu uns ins Camp, bevor er die letzten 35 km bis zum Lager der Rallye-Fahrer in Angaid nennt. Herbert hat sich in Angaid, wie so viele, richtig verhalten und was abends erreicht. Gibt nicht die gewohnte BMW, sondern eine KTM. Er, der so viel für BMW getan hat und auch die doppelte hat! Meiner vom letzten Jahr her, hätte dieses Jahr noch bezahlen müssen, um seinen Effektivkosten im richtigen Camp von BMW mitfahren zu lassen. Das hat den Herbert dann verständlicherweise so erbot, dass er kurzweilend auf KTM umgeklappt ist. Unverkäuflich, wie sich der lange unersichtliche Sponsor von BMW, Beinhaut, da wieder gelistet hat. Leicht/Wichtig fahren mitten in der Nacht durch, ohne dass wir abbremsen.

7.1. Hanouadi Mezi geht heute in jenen, die noch nicht genug Sand zwischen den Ziffern haben die Rallye-Strecken des Vorgangs in umgekehrter Richtung. Begleitet wird diese Gruppe von Ulrichs und Toyota und Brachers Mercedes-Puch. Die beiden, die es etwas gemullter nehmen wollen, ziehen die Rückfahrt über Arak nach In-Salah vor. Höfentlich präsent heute nichts Ingephalye, denn sonst würden wir Mühe haben, das Schiff in Algier noch rechtzeitig zu erreichen. Das Risiko ist es schon, bei nochmal getrennte Wege anzuschlagen, aber ich verstehe jene, die über Angaid fahren wollen, werden sie doch unterwegs mit 30 Motorradfahrer und fast über-



Auch die Japaner bringen noch etwas, wie hier die durchgebohrten Speichen an den Motorrädern helfen.

so viele Autos und Lastwagen zu sehen bekommen, die am Vortag aus irgendwelchen Gründen irgendwo liegengeblieben sind und nun darauf warten, vom Paris-Dakar-Besitzerwagen abgeholt zu werden. Wie unsere Leute dann am Abend in In-Salah berichten, wären mehrere Fahrzeuge von ihren Besitzern verlassen worden, dafür bemerken sich jetzt Tsingis, Berber und Araber um diese Fundstücke. Nichts wird hier eingelassen, es sei denn, ein Fahrzeug hätte Feuer gefangen.

In Begleitung unseres Toyota-Landkruisers haben ich den Mitsubishi Bus bei der Tankstelle in Arak. Die Motorradfahrer sind hier viel schneller und bequemer vorangekommen. Beim Blick vor der Tankstelle waren noch die Totfährer. Wären sind da wohl nicht weitergekommen? Das Risiko ist bald gelöst: Hans Zimmermann stürzte etwa 10 km vor dieser Tankstelle im Fack-Fack und hat sich dabei die Schulter ausgebeugt. Also heißt es für mich wieder umzusteln auf die noch intakte Tündel von Heinz. Zusammen mit Karl, der ebenfalls eine Tündel fährt, und dem Österreichischen Konrad, auf der schnellen BMW, ziehen wir jetzt durch, um In-Salah noch bei Tag zu erreichen. Die Tundra von Heinz läuft pöblich, die Dämpfung hinten ist noch intakt, während sie bei H.R. Meiers-Maschine schon nicht mehr existiert wie und die Schlaglöcher im Asphalt werden von dieser Maschine weit besser verkraftet.

Heinz im Bus hat nichts zu lachen, denn ab Arak kommt vorerst für über 100 km eine unheimliche Schüttelpiste, auf dem beginnen sich Asphalt- und Lehmflächen wieder einzumengen die Wege zu halten. Rund zwei Stunden nach uns treffen der Mitsubishi und der Toyota in In-Salah ein. Mit Heinz wird sofort ins Spital gefahren, wo ihm, ohne Spitzze, nicht aber ohne Gummiverbandung die Schulter wieder eingelenkt wird. Erst gegen Mitternacht trifft dann H.R. Meier mit seinen Leuten von Angaid her kommend, auf den

Comping-Platz ein. Auch bei ihnen sind noch Späne geflogen. Damit hat sich das Schicksal ein gebrochen. Darüber wie so mancher Paris-Dakar-Fahrer um eine hilflose Hand von den Leuten dieser Gruppe froh, und so ist ihre Meinung wandelnd. Zudem ist im Verlaufe des Tages ein leichter Sandsturm aufgekommen, der für morgen nicht in Gutes verspricht.

8.1. Der Sandsturm hat sich glücklicherweise wieder gelegt, dafür es aber Nachtmitt geworden. Wir ziehen jetzt nach Norden, kommen unterwegs sogar in den Regen und schlagen schließlich unsere Zelte bei einer heißen Quelle, 40 km vor El Golea, auf. Die Räuberlegenden, raschen Sanddünen laden noch zu Kletterversuchen per Taif ein. Beinahe hätte einer das höchste Punkt geschafft und ich hätte dabei eine Wunde verloren.

9.1. In raschem Tempo geht es weiter nach Norden. Dort erblickt im Späht von El Golea einen Silberberg für sein Schlüsselwort, das wie die Romantikerwahnungen beides, gebracht ist. Auf einer Anhöhe vor Grundas reiten wir Raat. Der Anblick dieser Stadt ist speziell von Süden her, inszeniert. Dann fahren wir in die Stadt hinein und denken uns beim Zykkelbeck mit ein bisschen erwartungsvollen Sandstürmen ein. Die Leute hier sind strome Mohammedaner (Moslems). Frauen sieht man kaum auf der Straße und wenn, dann völlig verschleiert, so dass nur ein Auge hervorschaut. Die Männer tragen nur durchwegs lange Hosenhosen.

10.1. Am Tag der Tagesstille, ab wir Laghouat erreichen, wo wir dasselbe Hotel wie im Vorjahr beziehen. Nur die Preise haben sich gegenüber dem letzten Jahr fast verdoppelt. Dafür ist die Bedienung etwas schlechter geworden. So essen wir erst ab für 80 Dinars im Hotel, 10-30 Dinars im Beisl nebenan.

10.1. Von Laghouat bis Zaida, an der Küste gelegen, gibt es noch nicht 450 km zurückzulegen. Bei


Della werden wir zusammen mit der vor uns fahrenden Topgruppe von zwei Polizisten gestoppt. Wir denken an eine Drogenkontrolle. Aber stattdessen laden uns die Polizisten ein, uns in ihrem Fahrzeug zu erwidern. Einem von ihnen schenke ich meine alte Totfährer, und er ist darüber sehr glücklich. Der nächste Aufenthalt folgt im Tal der Atten, kurz vor Bida, wo wir das Zwietsch der in Ghadala gekauften Sussekiten problemlos loswerden. Die Fahrt bis Zaida ist hier schön. Die Gegend ist hier lichter: Neben Mandarinenbäume, Gemüseplantagen, alles ist hier vorhanden. In Zaida finden wir Unterkunft in einem modernen Hotelknoten. Die Dinar sind jetzt knapp geworden, da deren Ausfuhr ja verboten ist, aber es reicht noch aus einem gemeinsamen Nachessen.

Während einige sich die Zimmerkosten sparen und im Schlafock am Meerufer übernachten, verbringen wir die letzte Nacht auf afrikanischem Boden schon wieder mit europäischen Komfort.

11.1. Die 40 km bei Algier stellen kein Problem mehr dar, glauben wir, doch eine verfährt sich vor dem Gute Zielderfahrung, nur für Taubdel gibt's Probleme, weil sie die Einreisepässe für den Wagen nicht mehr findet. Unser Schiff die Taubdel, ist gar nicht so schlimm, wie erwartet, und wir haben eine sehr ruhige Rückfahrt.

12.1. Ankauf mit Mittag in Marseille. Eine Gruppe fährt direkt nach Hause, während die Gros zum Hotel in Phryklos zieht, um noch einen gemütlichen Abend gemeinsam zu verbringen. Hier erfahre ich, wie kalt es in der Zwischzeit in Europa war. Das Meer und die kalte Tage in Algerien vorgehen, da haben wir eigentlich doch Glück gehabt.

12.1. Der Trupp wird immer kleiner, die Dabewacher ziehen Richtung Süden. Wir fahren mit 4 Wagen via Grenoble heimwärts. Das letzte Abenteuer bringt die Mitfahrer in Grenoble. Bei unserer Rückkehr zu den Autos stellen wir fest, dass drei der vier Wagen aufgebrochen worden sind, verflucht, jetzt haben wir doch geglaubt, wieder zurück in der Zivilisation zu sein. Dabei hatte wir wahrscheinlich in Algerien unsere Fahrzeuge mit weniger Risiko unversehrten stellen lassen können. Wahrscheinlich hatten die Gauner aber wenig Zeit, außer Pissen und Ausweiden und der Passkontrollierung von Ruth Meier ist nichts abhandeln gekommen.

Bald sitzen wir wieder zu Hause in der warmen Stube, die negative Erfahrung von Grenoble gilt es zu vergessen, die schönen Erlebnisse in Algerien werden bleiben und wohl noch manches Mal aufgefriert, wenn sich die Teilnehmer dieses Raids irgendwann treffen.  WWF Steiner