

enduroabenteuer

FAHRBERICHT

Gas Gas FSE 250

REISEENDUROS

BMW R 1200 GS

Ducati Multistrada

5 BIKES IM TEST

450er

BETA | BMW | HUSABERG | HUSQVARNA | KTM

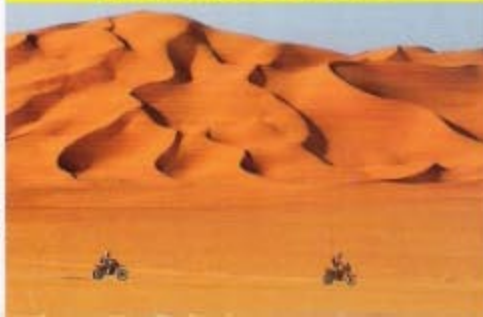
EXKLUSIV INTERVIEWS
Andreas Lettenbichler
und Marc Coma



OFFROADWEAR 2010



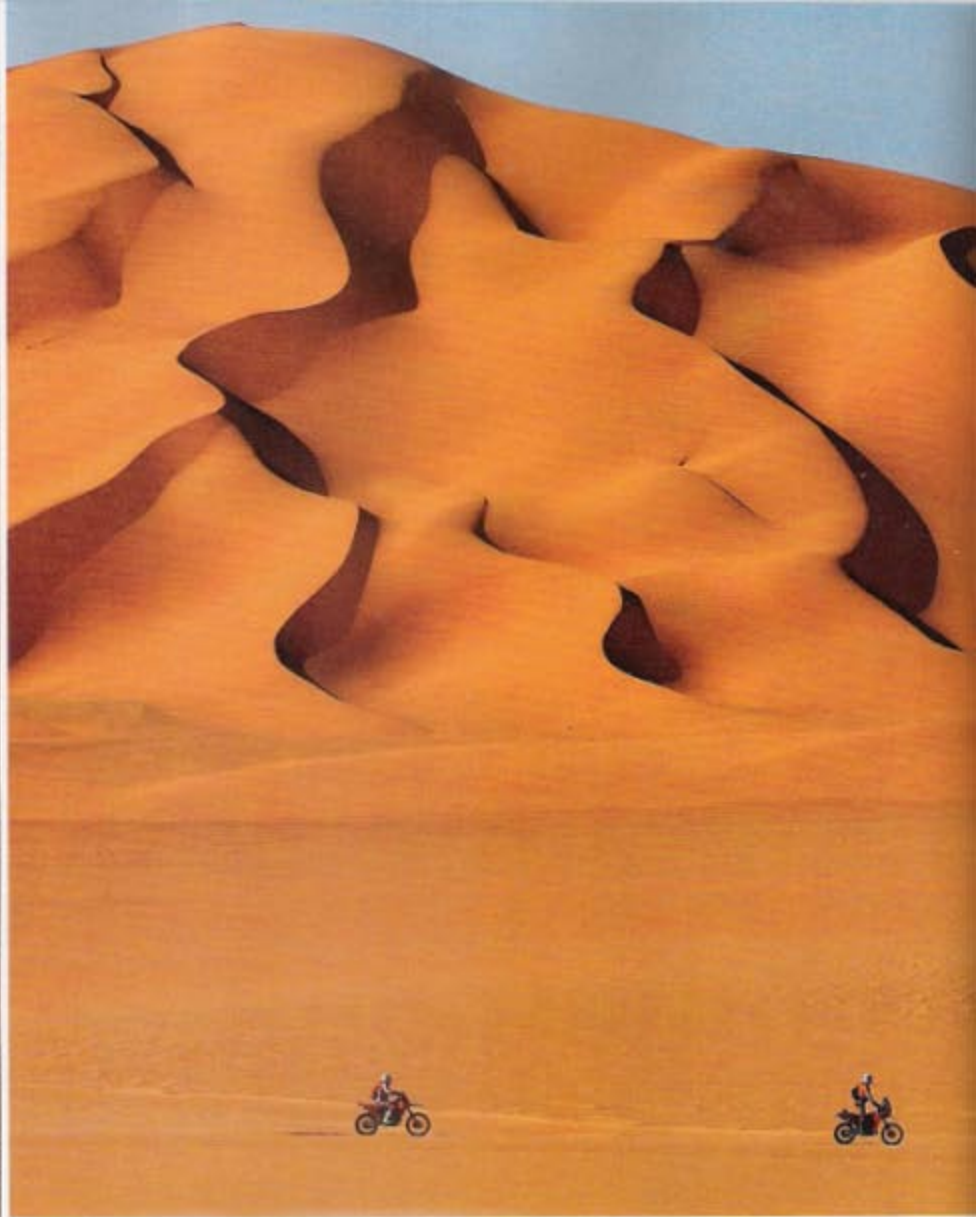
TRX SERIR-TIBESTI



WEIHNACHTSGESCHENKE



direttissima



Wer die unendliche Freiheit des Fahrens in der Wüste sucht, hatte bisher mehr oder weniger drei Alternativen: erstens, auf eigene Faust und mit dem ganzen Gepäck auf dem eigenen Motorrad. Zweitens, an einer organisierten Tour teilnehmen und drittens, Rallyefahren.

Diese drei Varianten haben ihre Vor- und Nachteile, dabei kommt es immer auf die persönlichen Vorlieben des jeweiligen Fahrers und die damit verbundenen Erwartungen an das Projekt Wüste an.

Bei der Tour auf eigene Faust steht der authentische Abenteuer- und Entdeckergeist im Vordergrund, sportliche Ambitionen sollten bei einer Reise mit Alukoffern am Heck, Selbstversorgung, Zeit und Isomatte eher zu Hause bleiben. Unter gewissen Voraussetzungen sicher die kostengünstigste Möglichkeit, um Afrika unter die Räder zu nehmen.

Bei einer organisierten Tour hingegen kann man das Gepäck einfach auf das Begleitfahr-

Der Rocemodus erlaubt, die grandiose Landschaft zu genießen (oben). Unaufmerksamkeiten rächen sich dennoch sofort (unten).





Ein Outdoor-GPS ist das entscheidende Navigationsinstrument auf der TRX (oben). Oft liegen die CPs auf Dünenkämmen, die dann von beiden Fahrern bezwungen werden müssen (unten).



zeug laden und in den Dünen herumtollen, ohne sich um das abendliche Biwak unter dem Sternenhimmel, die Benzinversorgung oder die Verpflegung sorgen zu müssen, sportliche Fahrer kommen dabei auf ihre Kosten zu Preisen zwischen 1500 und 2000 Euro für rund 10 Tage, dynamische Gruppenanpassung ist aber gefragt. Rallyefahren hingegen setzt zunächst einmal ein ordentliches Budget voraus (unter 5000 Euro ist eine Teilnahme an einer lizenzpflichtigen Rallye in Afrika kaum zu bekommen, während z.B. für die lizenzfreie Tuareg mit dem halben Budget gerechnet werden kann). Desweiteren sind optimale mentale und körperliche Fitness sowie Leidersfähigkeit auf den langen Etappen und während der kurzen Nächte mit Motorradservice, Roadbookstudium, Briefing etc. gefragt. Auch das Verletzungsrisiko bei einer Rallye

Der in Libyen ausgetragene TRX Raid versucht mit einem völlig neuen Reglement, das hohe Verletzungsrisiko von Wüstenrallyes drastisch zu reduzieren. Sieger wird das Team, das eine Route vorgegebener Waypoints auf der kürzesten Wegstrecke abfährt. TEXT: Klaus Neuenhitz FOTOS: Mario Giacchi und Marco Borsi

ist nicht zu vernachlässigen, Hauptgrund für die schweren Stürze sind oft überhöhte Geschwindigkeit und die extremen Längen der Etappen.

Marco Borsi, selbst italienischer Dakarfahrer und ein Freund von Fabrizio Meoni, suchte nach dessen tragischem Unfall im Januar 2005 nach einer vierten Möglichkeit und einer Alternative, um Afrika sportlich erfahren zu können bei einer gleichzeitigen drastischen Reduzierung des Unfallrisikos. Dabei kristallisierte sich nach einer Analyse der letzten tödlichen Unfälle bei der Dakar eine Lösung heraus: die Geschwindig-

keit musste herausgenommen werden, um keinen Einfluss mehr auf die Platzierung zu haben und der Schwerpunkt musste auf die pure Navigation gelegt werden.

2008 erprobte Borsi sein neues Konzept auf einer Pilotveranstaltung mit rund 40 Fahrern im libyschen Murzuk, einem circa 500 Kilometer langen Erg im Südwesten des Landes, der durch bis zu 200 Meter hohe Dünen gekennzeichnet ist. Das Reglement: jeder Teilnehmer bekommt am Morgen der Etappe eine Serie von Waypoints im Abstand von etwa drei bis vier Kilometern auf sein eigenes GPS übertragen. Gefahren wird in

Zweimannteams. Sieger der Veranstaltung wird am Ende nicht der Schnellste, der als Erster im Ziel ist, sondern das Team, welches die kürzeste Strecke zwischen den einzelnen Waypoints zurückgelegt hat. Das heißt, die Wertung erfolgt ganz ohne Berücksichtigung der Geschwindigkeit (natürlich gibt es eine Maximalzeit, die einzuhalten ist, damit die Logistik der Veranstaltung nicht aus den Fugen gerät). Das gibt die Möglichkeit, in Ruhe zu fotografieren, eine Siesta auf dem Berggipfel zu halten oder zum Gedankenaustausch auf die Freunde zu warten. Hört sich gemütlich an, ist aber nicht so einfach, wenn der Waypoint direkt auf dem Kamm einer 200 Meter hohen Düne liegt, und Sieg oder Niederlage davon abhängen, ob und wie das Zweimannteam dort hinauf kommt.

Im Herbst 2009 fand die Veranstaltung wieder in Libyen statt, diesmal aber im südöstlichen Teil, dem Serir Tibesti, mit Start und Ziel in Timsah. Auf der weiteren Strecke



Nichts für Egomanen: gefahren wird grundsätzlich in Zweierteams (oben). Ein Überlicksstandort hilft, die kürzeste Wegstrecke zum nächsten Waypoint zu planen (unten).



