

Rallye Paris-Dakar: Deutsches Team hält mit

## Eddy Hau kämpft sich nach vorn: Platz elf

### Überlegene Führung in der Marathonwertung

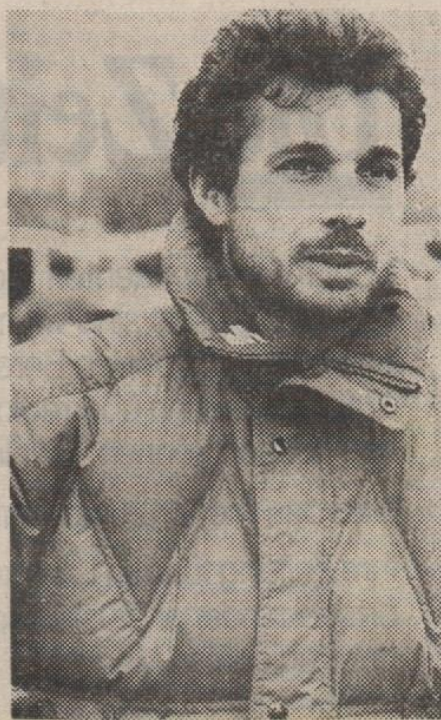
**Arget/Bamaku** (erg) – Das deutsche Motorrad-Duo fährt bei der Rallye Paris-Dakar weiter hervorragend. Eddy Hau (Arget) und Richard Schalber (Hindelang) belegten am Sonntagabend die Plätze elf (Hau) und zwölf. In der Marathonwertung (für Serienmaschinen) führen die beiden unangefochten. Die HPN-BMWs von Hau und Schalber halten ebenfalls bestens; bisher gab es überhaupt keine Probleme.

Probleme zuhauf dafür für die Organisatoren der Rallye, die sich augenscheinlich übernommen haben. Die zahlreichen Ausfälle sind der Tribut für die zu langen Etappen, für die überzogenen Anforderungen an Mensch und Material. Vor allem die Privatfahrer fielen bereits auf der zweiten Etappe in Afrika reihenweise aus. Zudem kostete die „Jubiläumsrallye“ (wird heuer zum zehnten Mal ausgetragen) bereits drei Menschenleben. Jüngstes Todesopfer war ein zehnjähriges Mädchen, das von einem Auto erfaßt wurde.

In Bamaku stoppte die Rallye erneut unplanmäßig. Dem Führenden in der Autowertung, Ari Vatanen, war unbestätigten Meldungen zufolge, sein Auto abhanden gekommen. Zwar fand sich der Peugeot wieder, doch als Vatanen mit zwei Stunden Verspätung das Rennen aufnahm,

kostete ihn ein technischer Defekt nach wenigen Kilometern den möglichen Sieg. Er mußte aufgeben.

Bei den Motorrädern führt weiterhin der Italiener Orioli auf einer Honda, gefolgt von seinem Landsmann Picco (Yamaha). Auf den weiteren Plätzen: Lalay (Honda), Mas (Yamaha), Teruzzi (Honda), Gualdi (Gagiva), Olivier (Yamaha), Findanno (Suzuki), Rahier (Suzuki), Bacou (Gagiva), Hau und Schalber (beide HPN-BMW).



Platz 11 am Sonntag: Eddy Hau



Eddy Hau (links), Sieger der diesjährigen Marathonwertung bei der Rallye Paris-Dakar, diskutierte am Sonnabend in Grasberg mit Motorradfans über seine Erfahrung auf dieser längsten Geländewettfahrt der Welt und erläuterte technische Einzelheiten an einer Enduro (Geländemaschine), die seiner eigenen genau entspricht. (des) fo/dw

## Nur zwölf erreichten das Ziel

### Paris-Dakar-Fahrer Eddy Hau zu Gast in Grasberg

Grasberg (des). „Nein, verrückt muß man nicht sein, um an der Rallye Paris-Dakar teilzunehmen“, meint Eddy Hau, und der muß es wissen, denn der siebenfache deutsche Enduro-Meister, zweifache Mannschaftsweltmeister und vierfache Europameister hat gerade im Januar die Marathonwertung der längsten, härtesten, aber wohl auch umstrittensten Geländewettfahrt unserer Tage gewonnen. Am Sonnabend nun kam der 35jährige Bayer nach Grasberg, um sich im Zweirad-Center Brinkmann an der Wörpedorfer Straße den Fragen seiner Fans zu stellen.

Mindestens sechs Todesopfer hatte die Langstrecken-Rallye allein in diesem Jahr unter teilnehmenden Rennfahrern und unbeteiligten Einheimischen auf dem schwarzen Kontinent gefordert. Nicht zuletzt aus diesem Grund war die Rallye, besonders ihre Veranstalter, ins Kreuzfeuer der Kritik geraten. Ihnen wurde vorgeworfen, durch hohen Geld- und Materialeinsatz wesentlich dazu beigetragen zu haben, daß die Rallye vom Abenteuer zum Profi-Rennen wurde, das viele Teilnehmer überfordert habe.

Das sieht Eddy Hau ähnlich. „Den Werkteams wurde wirklich das Letzte abverlangt und — so muß man es wohl sagen —, die Privatfahrer wurden geopfert.“ Auch Hau betrachtet sich als Privatfahrer, der im Unterschied zu den in der Gesamtwertung fahrenden Werksfahrern im Marathon mit einer serienmäßigen Maschine antrat, bei der wichtige Teile wie Motor, Getriebe, Radnaben, Zylinder und einiges andere zwar, von ihm repariert, aber eben nicht ausgetauscht werden dürfen.

Im Unterschied zu vielen Kollegen, die es offensichtlich an Vorbereitung hatten fehlen lassen und dieses Versäumnis schlimmstenfalls mit dem Leben bezahlten, weiß Eddy Hau: „Paris-Dakar ist keine Kaffeefahrt!“

So hatte der drahtige Mittdreißiger bereits ein halbes Jahr vor Rallye-Beginn mit einem gezielten Konditionstraining begonnen, das Waldläufe und Radtouren von 50

bis 100 Kilometern am Tag vorsah. Auch seine Ernährung hatte Hau frühzeitig auf Vollwertkost umgestellt, denn sein bisher durchaus erfolgreiches Motto lautet: „Essen und Trimmen, beides muß stimmen!“

Aber wie's nun mal zugeht in diesen Zeiten, gesund essen und sich quälen allein genügt noch nicht, um in Paris an den Start gehen zu dürfen. Rund 15 000 Mark mußte Eddy Hau wie auch seine Kollegen den Organisatoren der Wüsten-Rallye hinblättern, um die Strapazen auf sich nehmen zu können, die es bedeuten, die grenzenlose „Freiheit auf zwei Rädern“ voll auskosten zu können. Zu dem Startgeld kommt noch das Geld für's Benzin, und wenn man dann tatsächlich in der Wüste oder wo auch immer mal auf eine Tankstelle stößt — „häufig nur ein paar Benzinfässer und ein Schwarzer an der Handpumpe“ —, kann es schon mal vorkommen, daß man vier oder auch acht Mark für den Liter Treibstoff bezahlt, berichtete Eddy Hau. Kein Wunder also, daß jeder freie Zentimeter auf der Geländemaschine als Werbefläche an Sponsoren verkauft wird, denn natürlich raucht auch der Auspuff der besten Enduro nicht von Abenteuerlust allein.

Bei Tagesetappen zwischen 700 und 1000 Kilometern starteten die Fahrer manchmal schon um vier Uhr morgens, und es war keine Seltenheit, wenn sie erst nach 15 oder mehr Stunden Fahrt durch unbekanntes, unwegsames Gelände in Schlafsack und Zelt („Unsere Fünf-Sterne-Hotels während der Rallye“) für kurze Zeit zur Ruhe kamen. Tagestemperaturen zwischen 40 und 50 Grad Celsius und Nachttemperaturen unter Null Grad taten ein übriges, die Kondition der Teilnehmer über Gebühr zu strapazieren, und so war es kein Wunder, wenn ungeübte Fahrer nach einigen Etappen nicht mehr ganz Herr ihrer Kräfte und ihrer Maschinen waren. Bei der 10. Rallye Paris-Dakar im Januar kamen dann von den 122 im Marathonfeld gestarteten motorisierten Abenteurern auf zwei Rädern auch nur zwölf im Ziel an, allen voran Eddy Hau.