

Durch die Hölle und zurück

Die Rallye Paris-Dakar ist ein brutales Spektakel. Kann man so etwas überhaupt noch verantworten? Wir beobachteten Eddy Hau, der als Klassensieger das Ziel in Dakar erreichte.

Besonders beliebt ist die Rallye Paris-Dakar zur Zeit nicht. Die Schelte prasselt auf sie nieder wie ein schwerer Hagelschauer. Sechs Tote, viele Schwerverletzte waren die traurige Bilanz in diesem Jahr. Dennoch hat einer, der anerkanntes und vieldekoriertes Vorbild in Straßenverkehr und Motorsport ist, sehr viel Zeit, Geld und Einsatz investiert, um dabei sein zu können, zum mittlerweile drittenmal: Eddy Hau, Träger des Silbernen Lorbeerblatts, Weltmeister, Europa-meister, Deutscher Meister in verschiedenen Geländedisziplinen. Da drängt sich gleich die Frage auf: »Eddy, was soll denn das?«

»Ich wollte zeigen«, antwortet der 35jährige, »daß man mit einem weitgehend serienmäßigen Motorrad und mit relativ geringem Aufwand als Privatfahrer die schwerste Rallye der Welt schaffen kann.« – »Und die Härte, die Unfälle, die Verantwortung?« Hau zögert keinen Moment mit der Antwort: »Die Rallye ist nach wie vor ein phantastischer

Sport und ein tolles Abenteuer. Aber: Bevor ich noch einmal mitfahre, müßte der Veranstalter Garantien geben, daß es nicht so brutal wird wie dieses Jahr. Die Anforderungen waren stark übertrieben. Tote und Verletzte brauchen und wollen wir im Sport nicht.« Und ADAC-Sportpräsident Wilhelm Lyding läßt keinen Zweifel: »Falls sich da nichts Wesentliches ändert, dürfen solche Veranstaltungen nicht mehr zugelassen werden.«

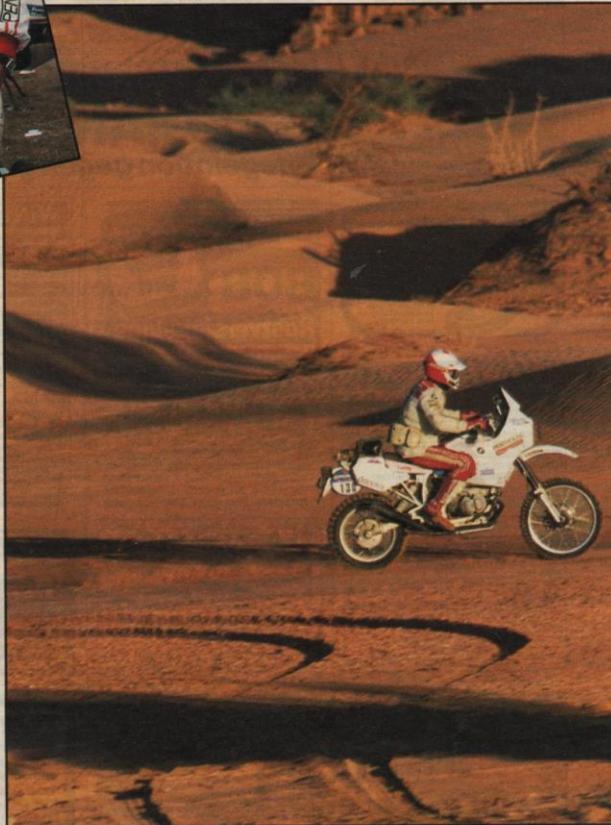
Am 1. Januar 1988 startete in Versailles die 10. Rallye Paris-Dakar. Die Fahrleiter René Metge und Gilbert Sabine hatten sich eine besonders dramatische Route ausgedacht. Die Etappen waren mörderisch lang, das Gelände extrem schwer, die Navigation oft reine Glückssache. Unvergeßlich wurde dadurch vor allem eines: Die Spur der Leiden. Die Amateure waren ratlos, stürzten oder gaben auf, und selbst die Vollprofis waren regelmäßig überfordert.

Auch Eddy Hau schimpft, daß den Privatfahrern viel zu viel zugemutet wurde: »Die Etappen müssen kürzer werden, kein Motorradfahrer sollte erst bei Dunkelheit ins Etappenziel kommen.« Kritik findet der Bayer auch am Roadbook, in dem die Streckenführung verzeichnet ist: »Da waren dieses Jahr einfach zu viele Fehler drin.«

Schwierigkeiten mit dem ungenauen Roadbook hatten selbst ausgeschlafene Profibeifahrer. Bruno Berglund (Copilot von Exweltmeister und Vorjahressieger Ari Vatanen) und Juha



Einer von vielen: Eddy Hau in Versailles (oben) und in den Dünen von Djanet (rechts).



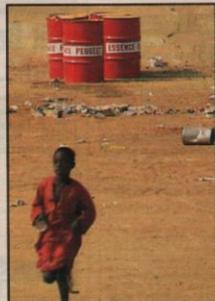
Parkplatznot: Luftflotte mit 37 Begleitfliegern.



Guter Geist von Eddy: Mechaniker Holger Roth (re.).



60 gute Geister bei Peugeot: Alles neu über Nacht.



Benzin wird eingeflogen.



Erst hoch überlegen, dann tief geschockt: Vatanens



405 wird später geklaut.



Einer von wenigen: 33 Motorräder kommen ins Ziel, Klassensieg für Hau. (Vatanen) und Juha