

Als einziger Schweizer Motorradfahrer klassiert!

Vom 1. bis am 20. Januar fand zum drittenmal das Rallye Paris-Dakar statt. Hansrudolf Móri, Inhaber eines Velo- und Motogeschäftes in Lobsigen, war unter den Teilnehmern des «Team Suisse» und – was nicht selbstverständlich ist – hat bis zum Schluss durchgehalten. Einen kleinen Eindruck von den Strapazen einer der härtesten Veranstaltungen im Motorsport dieser Art gewannen die Anwesenden anlässlich des Empfangs Hansrudolf Möris, bei dem der Motoklub Innerberg und der Jodlerklub Lobsigen ihren Vereinskameraden willkommen hiessen.

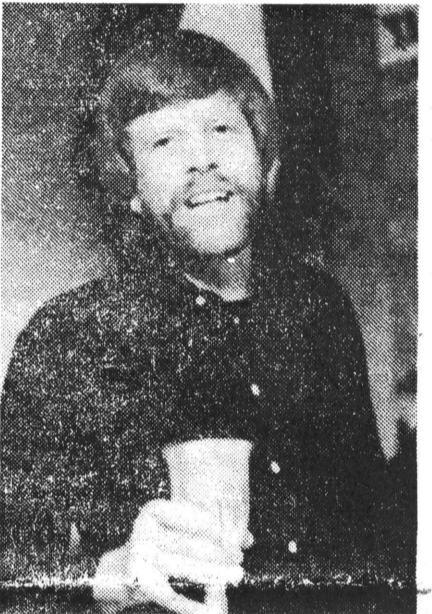
Empfang

Am 27. Januar veranstalteten der Motoklub Innerberg und der Jodlerklub Lobsigen einen Empfang zu Ehren Hansrudolf Möris, der, tags zuvor aus Paris kommend, zu Hause eingetroffen war. Die Veranstalter sowie die Delegation der Schützengesellschaft und der Ge-

Ein Bericht von Ruth Zeier

meindebehörde begrüßten den Rallye-Teilnehmer und gratulierten ihm zu seiner grossartigen Leistung. Der Präsident des Motoklubs, Walter Gehri und Gemeinderat Paul Cibien würdigten übereinstimmend den Einsatz und den eisernen Willen beim Durchstehen dieser Veranstaltung.

P. Cibien erwähnte, es seien in Presse und Fernsehen positive und negative Stimmen bezüglich des Rallyes laut ge-



Sache hinein. Er wurde schliesslich beauftragt, die Motorräder zu organisieren. Damit wurde sein persönliches Engagement immer grösser. In seinem Geschäft wurden die Motorräder anschliessend «präpariert». Zu diesem Zweck besuchte er Vergleichswerkstätten in anderen Ländern und schliesslich beschloss er trotz mangelnder Rallye-Erfahrung das Rallye Paris-Dakar mitzufahren. Die Vorbereitungen waren umfangreich: Ausser dem Konditionstraining galt es, die Wettbewerbsfahrzeuge auszurüsten und die notwendigen Ersatzteile in den Begleitfahrzeugen zusammenzustellen.

So fand schliesslich am 28. Dezember 1980 für die «Team Suisse» ein erster Start in Genf statt. Nach der Überprüfung der Fahrzeuge wurden das «Team Suisse» und das «Team Italien» der Presse vorgestellt, und die beiden Teams rollten am Nachmittag ab in Richtung Paris.

Aus dem «Reisebericht»

Am 28. Dezember nachts traf das «Team Suisse» in Paris ein. Am 29. und 30. Dezember erfolgte die Fahrzeugabnahme und die Ausgabe der Rallye-Papiere. Da tauchte bereits das erste Problem auf: Sämtliche Unterlagen, vor allem das unerlässliche Roadbook, waren in französischer Sprache abgefasst. Anstelle von Stadtbesichtigungen und ähnlichen Vergnügen, die Paris bieten kann, standen also ausschliesslich Französisch-Übersetzungen auf dem Programm.

Am 1. Januar 1981 war der grosse Augenblick gekommen: In Paris, am Trocadéro, wurde das Rallye gestartet, die Teilnehmer rollten Richtung Süden. Die erste Überführungsetappe (Liaison) ging über ungefähr 100 km nach Olivet bei Orléans. Hier fand die erste Spezialtappe statt.

Fünf Kilometer auf Militärgebiet in Schlamm und Dreck gaben einen ersten Eindruck, wie es unter Umständen sein

Als 29. wurde H. R. Móri klassiert, wiederum als erster Schweizer. Für die Strecke benötigte er sieben Stunden – der Erstklassierte fünfeinhalb.

Bis zu diesem Zeitpunkt war seine Maschine von Materialschäden verschont geblieben.

Für die nächste Überführungsetappe bis Tit war den Fahrern eine gute und asphaltierte Strasse in Aussicht gestellt worden. Asphaltiert war sie – aber gut? Vor Jahren vielleicht einmal, aber seither musste sie böse Zeiten erlebt haben. Der Empfang in Tit durch die Bevölkerung war herzlich und die Nacht wieder wärmer.

Die 540 Kilometer zwischen Tit und Timeiaouine gaben die nächste Spezialtappe ab. Zum erstenmal wurde vom Kompass Gebrauch gemacht. Das Gebiet glich einer Mondlandschaft: öde, leer und kahle. Im Tank befand sich Treibstoff für ungefähr 300 Kilometer. Bis zu den Tankfahrzeugen würde es reichen – falls man sich auf dem richtigen Weg befand.

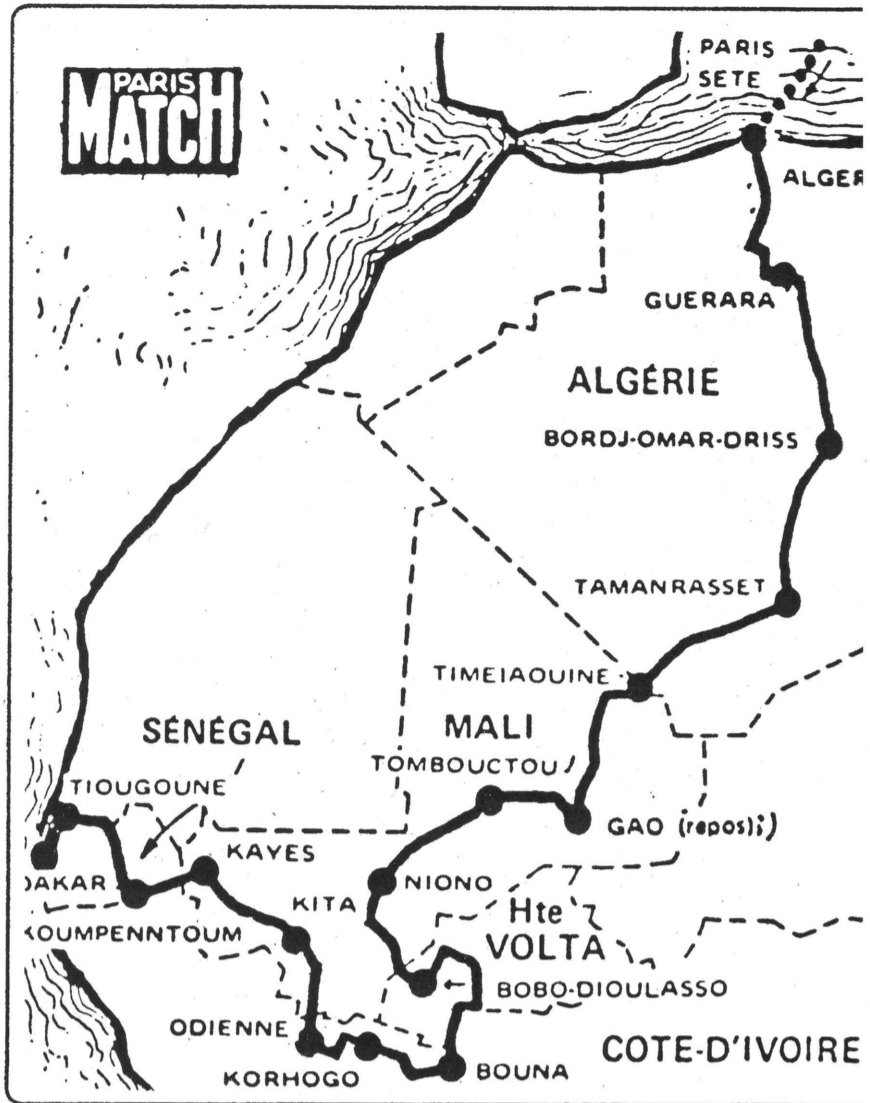
Hier nun schwand das bisherige Glück: die beiden Schweizer Mürger und Móri verfuhrten sich. Es nützte dabei wenig, dass man sich in Gesellschaft befand, auch wenn sie so illustre war wie diejenige des Rennfahrers Jacky Ickx. Später gesellten sich auch Pressefahrzeuge und ein Wagen der Organisatoren dazu.

Es stellte sich nachher heraus, dass der gesuchte Punkt in der Wüste von den Fahrzeugen in einer Breite von ungefähr 50 Kilometern angefahren worden war. Die Tankfahrzeuge wurden schliesslich doch noch gefunden.

Doch das Pech an diesem Tag war noch nicht zu Ende. Roland Mürger und

Mit dabei

- **Mit Toyota HT-LUX (Allradantrieb):** Hans Uhlmann und Ulrich Röthlisberger, Oberburg; E.-Claude Poncioni und Edouard Luy, Genf.
- **Mit Yamaha/Seitenwagen:** Alfonso Pasini und Sylvian Leonard, Genf; Giorgio Tabarin und François Quiblier, Genf.
- **Mit Yamaha XT 500:** Patrice Cornaz, Genf; Simon Engeler, Hörhausen; René Kaufmann, Genf; Till Lincke, Zürich; Hansrudolf Móri, Lobsigen; Roland Mürger, Köniz; Peter Weibel, Neu-Paradies.
- **Als Assistenzfahrzeug:** 2 Toyota Landcruiser 4x4; 1 Camion MAN 6x6.
- **2 Toyota Landcruiser 4x4 als Pressefahrzeuge.** Vertreten waren die «La Suisse», das Radio der Deutschen Schweiz und das Radio de la Suisse Romande.



Hansrudolf Móri waren bisher meistens gemeinsam gefahren. Bei einem Sturz verletzte sich R. Mürger an einer Schulter. Ein Weiterfahren war unmöglich, er brauchte ärztliche Versorgung. Was tun? Guter Rat war teuer. Schliesslich befand man sich immer noch im Wettbewerb. Die Fahrer eines passierenden Rallye-Fahrzeuges versprachen, sie würden so schnell wie möglich ein Sanitätsfahrzeug anfordern. Andere halfen mit Wasser und Schmerztabletten, aus. H. R. Móri setzte schliesslich die Fahrt alleine fort und erreichte nach einer dreistündigen einsamen Nachtfahrt Timeiaouine. Der Patient wurde endlich

den andern um das Dreifache angestiegen.

Die einheimische Bevölkerung in Gao war äusserst interessiert an der motorisierten Invasion. Die mit der Arbeit an ihren Fahrzeugen beschäftigten Rallye-Teilnehmer wurden buchstäblich überannt. Schliesslich sicherten sie ihren Arbeitsplatz mit Seilen ab, stellten zwei Einheimische zur Bewachung auf und erkaufte sich so die nötige Ruhe. Trotzdem sei dieser eigentlich erste Kontakt mit der Bevölkerung sehr positiv gewesen.

Am 10. Januar ging's weiter. Die Spezialtappe führte durch 412 Kilometer San-

tanzeug mitgenommen und in ärztlicher Behandlung gebracht, das heisst, seine Schulter wurde mit viel Mühe wieder eingelenkt.

Am 8. Januar folgte wieder eine Marathonstrecke über 740 Kilometer nach Gao. R. Mürger mit seiner angeschlagenen Schulter war wieder im Rennen und musste entsprechend vorsichtig fahren. Die beiden stürzten mehrmals und Roland Mürger war dabei auf die Hilfe seines Kameraden angewiesen.

In Gao wurde der erste «Ruhetag» eingeschaltet. Von wegen Ruhe – die Zeit reichte gerade dazu aus, das Motorrad zu überholen. Diverses musste ausgetauscht werden, so auch die Pneu, die von der Hitze total «aufgefressen» worden waren.

In Gao wurde auch das erste Zwischenklosterment erstellt. Dabei rangierte H. R. Móri als zweitbesten Schweizer im 52. Rang, im Rennen waren noch 67 Motorräder. Nach langen «staubigen» Tagen war hier auch wieder einmal Gelegenheit zum Waschen in einem «feudalen» Hotel. Vergleichen könne man es ungefähr mit dem abgebrannten Güterschuppen in Aarberg, meinte Móri, dafür waren die Preise von einem Tag auf

wurde nun der Kampf mit Ästen und vor allem den Dellen. Sie bohrten sich in Kur und Handschuhe.

Das Hotel in Tombouctou Duschen: eine Wohltat duschfreien Tagen.

Von Tombouctou nach Niou nächsten 570 Kilometer zu erst harte Piste, dann 200 Sand und anschliessend 30 Sahel-Zone. Es war unheimlich bis zu 45 Grad Celsius. Der ständige Begleiter.

Ein Anhalten war beinahe da man in Sekundenschnelle überströmt war. Hier hatte erstmals Probleme mit dem

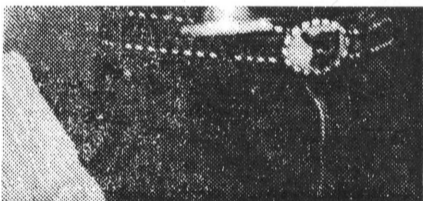
Durch eine Verschiebung der kastens hatte dieser Sandanstieg nun 30 Kilometer vor Ziel infolge Ölmangels aus. wurde in der Nähe eine Station und so konnte von einer Idee das dringend benötigte (werden).

Halb verdurstet wurde Niou erreicht. Klassierung: 23. R

Beim Ausbau des angeschlittors stellte sich heraus, dass zu retten war. Das Assis mit dem Reservemotor lag und so konnte der Motor Morgen ausgewechselt werden viertelstündigen Verstart konnte die nächste Station-Sikasso – in Angriff genommen. Glücklicherweise war lometer Überführungsetappe der neue Motor nicht gleichinn weg zu stark strapaziert der Zollabfertigung nach Orlémen 130 Kilometer Spezial nach wieder 120 Kilometer Koloko und erneut eine Bobo-Dioulasso.

Das hier aufgestellte Zwement ergab einen 25. Rang für Móri, nachdem er in den zwei Spezialprüfungen einen 9. Rang erreicht hatte. Das gute Hotel in Bobo-Dsonders der Swimming-Pool zu verachten.

Der Start Richtung Bouna vier Uhr morgens. Die Strecke durch ein sehr schönes Gelste war weit zurückgelas-



Hansrudolf Móri als gefeierter Rallye-Teilnehmer.

worden. Man frage sich, was der Gegenwert dieser Veranstaltung sei. Dem könne man aber ganz sicher entgegenhalten, dass hier doch eine volle Leistung erbracht wurde. Der persönliche Einsatz und das Durchhaltevermögen seien unbedingt positiv zu werten. Gemeinderat Cibien gab im übrigen der Freude Ausdruck, dass ein Mitbürger vom doch recht kleinen Lobsigen an dieser internationalen Veranstaltung Lorbeeren geholt habe.

Hansrudolf Móri dankte daraufhin für den für ihn ganz unerwarteten Empfang. Er freue sich, wenn er seinen Vereinskameraden eine Schilderung von den Ereignissen des Rallyes mitbringen und sie so doch etwas daran teilhaben lassen könne.

Vorgeschichte

Bereits zweimal wurde das Rallye Paris-Dakar in Frankreich und Nordafrika durchgeführt und stiess auf recht grosses Interesse in den Kreisen der – vor allem französischen – Motorsportler. Zugelassen zur Anmeldung wurden sowohl Autos als auch Motorräder.

Zur dritten Veranstaltung Paris-Dakar wurde im Februar 1980 das «Team Suisse» in Genf gegründet. Über zwanzig Teilnehmer schlossen sich zusammen, um gemeinsam die Vorbereitungen fürs Rallye zu treffen.

Der Lobsiger Hansrudolf Móri rutschte, wie er sagte, so ganz allmählich in die

Änderungen am Wettbewerbsfahrzeug

- Gabel verstärkt und verlängert;
- grösserer Tank montiert;
- Sitz angepasst und entsprechend abgeändert;
- andere Auspuffanlage montiert;
- Schutzblech hinten, Crosslenker

Risiken wurden vorerst noch keine eingegangen.

Zehn Stunden Zeit waren für die nächste Liaison bis Nîmes angesetzt. Halb erfroren und vollkommen durchnässt erfolgte nachts um 2 Uhr die Ankunft in Nîmes. Nach einigen wenigen Stunden Schlaf war bereits die nächste Spezialprüfung fällig, wieder auf Militärterrain, diesmal in Carriques. Klassierung: 33. Rang, immer noch von 99. Anschliessend ging's weiter Richtung Mittelmeer, nach Sète. Die Mannschaften wurden in zwei grosse Fährschiffe verladen. Während der Nacht sollten die Schiffe nach Alger übersetzen.

Zum Erstaunen aller befand man sich aber am Morgen immer noch am Kai in Sète. Stürmisches Wetter hatte die nächtliche Überfahrt verhindert.

Der Transfer erfolgte dann am 3. Januar und dauerte 17 Stunden. In Alger wurde eingeladen, die Kontrollen erledigt und anschliessend weitergefahren nach Djelfa. Hier begann nun die Verpflegung der Rallye-Teilnehmer und -Begleiter durch Africa-Tours. In zwei Lastwagen wurden die Mahlzeiten – Frühstück und Nachtessen – transportiert und vorbereitet, dies für über 700 Personen.

Nach einer weiteren Überführungsetappe via Moudjbara nach Berriane folgte wiederum eine Spezialtappe. Auf dieser Strecke wurde zum erstenmal Bekanntschaft mit der Wüste geschlossen. Die Spezialprüfung ging über 38 Kilometer durch Sanddünen. Der Erstklassierte benötigte dazu 20 Minuten, der erste Schweizer 26 und H. R. Móri schaffte es in 28 Minuten. Die nächste Spezialtappe fand am 5. Januar in Guerra-El Alia statt. In 20 bis 30 Zentimeter tiefem Sand führte die Strecke über 61 Kilometer.

Klassierung: 18. Rang, diesmal erstklassierter Schweizer.

Die Fahrt ging weiter über die Trans-Sahara-Piste. Während der Nacht wurde es empfindlich kalt. Bei Minus fünf Grad in Schlafsäcke und Alufolie verpackt wurde die Nacht überstanden. Dabei stellte sich heraus, dass die abgehärteten Motorradfahrer die Kälte besser vertrugen als die Autofahrer.

In 4 Chemins folgte am nächsten Tag eine weitere Spezialtappe. Durch Gebirge, Sand und Geröll führte die Strecke über 540 Kilometer bis auf 1000 Meter über Meer. Zum erstenmal wurde es

