

DIE MAURETAN

Man darf ruhig eine Heldensaga erzählen, mit ein wenig Spielraum für darstellerische Kunst.

Text: Herbert Völker, Bilder: Jürgen Skarwan

Titel des Stücks: Africa Race (Nachfolge-Empfindung der klassischen Paris-Dakar) für Motorräder, Autos und Competition-Lkws.

Orte der Handlung: Marokko, Westsahara, Mauretanien, Senegal, vor allem Dakar.

Solisten: Gregor Bloéb, Tobias Moretti, beide auf KTM 450 Rally.

Weitere Hauptrollen: Motocross- und KTM-Legende Heinz Kinigadner, Sohn Hannes, Tochter Isabell, Bruder Klaus und Ex-Enduro-Champ Jochi Sauer auf KTM 450 Rally. Erlesene KTM-Facharbeiter.

Gregor und Tobias sind Brüder, der eine hat den Familiennamen auf korrekte Aussprache verdeutlicht (ein é für Bloeb), Tobias übernahm den Namen der Mutter zum künstlerischen Gebrauch.

Tobias wird immer der große Bruder bleiben, mit acht Jahren Vorsprung an allem, was Künstler so sammeln.

Die Liebe ist rein. Beim Training gab es Erste-Hilfe-Übungen. Gregor lag auf der Matte, Tobias sollte anfassen: „Na, des geht net. Nehmts wen anderen. I kann den Bruder net so daliegen sehn.“

Man kann ein paar Dinge abhaken: Nein, kein Duell zwischen Brüdern, und nein, niemand wollte irgendwem was beweisen, und noch mal nein, es war kein Lebenstraum, einmal nach Dakar zu reiten und sich das Goldene Vlies zu holen, oder den Wolf, je nachdem.

TAG 1

Tobias und Gregor
am Ursprung der
Legende: Paris



ISCHEN LÖWEN



Worum ging es dann?

Aus der Bike-Leidenschaft der Brüder (mit beträchtlicher Finesse in Motocross und Enduro) hatte sich über die Jahre die Hetz des Wüstenfahrens ergeben, dann kam eins zum anderen, die Klarheit eines Ziels, das sportliche Können, die Prominenz der Schauspieler, die Aussicht auf sagenhafte Bilder fürs Fernsehen, wenn es von A bis Z dabei ist, ohne an die Hektik der Aktualität gebunden zu sein. Das könnte ein paar smarte Folgen ergeben, kaum je gesehen in dieser Intensität.

Der Name Dakar, als Symbol für Paris-Dakar, musste ja mittlerweile aus politischen Gründen nach Südamerika auswandern.

Als reales Ziel wurde Dakar von unverbesserlichen Afrika-Liebenden wieder belebt, vielleicht hätte sich diese Art von Liebe auch einen besseren Namen als *Africa Race* verdient.

Keine der Etappen auf Südkurs von Marokko bis Senegal lässt sich eins zu eins vergleichen, von der Felsenpiste bis zur geschmackvollen Faltung der Dünen. Im Schnitt sind es Tagesritte über 600 Kilometer, mehr als die Hälfte als Sonderprüfung, volle Power im wilden Terrain, der Rest ist Verbindungssetappe zum Nachtlager, das Biwak heißt, um keine romantischen Vorstellungen aufkommen zu lassen. Wir haben ja alle unseren Bertolucci gesehen, „Himmel über der Wüste“.

HAARMODE.

Tobias taucht mit gelbem Schopf auf, ohne besonderen Grund, so halt. Er redet von Tarnkappe in Bananengelb, aber eigentlich ist es Dattengelb. Irgendwann



kriecht der Staub sogar ins Innere des Sturzhelms, das gibt dann einen karottigen Farbstich. Nur die wenigsten werden den Nerv haben, sich zu rasieren, die Bärte werden dann rötlich, bis der Sand wieder draußen ist. Dem Gregor steht der Bart besonders gut, dazu bleckt er die kräftigen Zähne.

DER ABEND.

KTM markiert jeden Abend im Biwakgelände ein kleines Geviert, mit Ehrenplätzen für die vier Bikes und zwei Werkzeugtischen aus dem Bauch des Lkws. Der ankommende Fahrer, meist in der Dämmerung, bewegt sich langsam, stakt in den Stiefeln herum, leichte Vorlage, Knieschutz schlackert wie in alten Ritterrüstungen. Nackenschutz, Brustpanzer, Rückenpanzer fallen in Zeitlupe ab, dazwischen wirft einer schon mal das Zelt

auf, flupp, fünf Sekunden. Nur Tobias hat ein größeres Zelt, mit Gestänge zum Schisteln, er will es natürlich selbst aufbauen, aber meist kommt zufällig einer vorbei, der eh nix zu tun hat. Man tapst hundert Meter zu einem Holzverschlag mit Duschen, so gut man sich das halt in der Wüste vorstellen kann. Die Klos sind ärger, wenn auch gut gemeint. Jetzt erstmals weiche Kleidung, bis Westsahara ist es aber immer kalt am Abend. Im großen Zelt wird vernünftiges Essen ausgeteilt, alles aus Frankreich mitgekartt. Korrekturen zum Roadbook kommen durch, die Fahrer markieren ihre vier Meter lange Rolle mit Farbstiften und fädeln sie dann vorsichtig ins Armaturenfenster ein, morgen werden sie den Schrieb per Fingerdruck abspielen können. Es bleibt auch Zeit zum Schmähführen, das schon, so hunds müde kann gar keiner sein. Man ist eingebettet in den Kokon der Gruppe, es ist die friedlichste Zeit des Tages.

Gegen elf schaut jeder, dass er im Zelt verschwindet, rundherum laufen noch Generatoren, das stört keinen. Nur die erste Nacht in Marokko war eine Katastrophe, bei minus zwei Grad bibberten die Leute im Schlafsack. Gregor sagt, er habe nicht eine Minute geschlafen.

DER MORGEN.

Der Stress in der Früh ist öd, sagt nicht nur Tobias, der aber besonders traumverloren in die Kälte kriecht, meist noch im Finstern. Jochi Sauer ist blendend aufgelegt und singt unveränderlich „Yesterday“. Die Wüste ahnt, der muss eine große Liebe verloren haben. Tobias wird öfter was suchen, sehr langsam schauen und die Welt nicht ganz mögen. Er sei eben nicht so zielorientiert in der Früh wie manche andere, lauter Streber. Morgenhygiene inkludiert die Schranzhocke mit der Hoffnung, in einem beängstigend schmalen Zeitfenster erfolgreich zu sein. Tobias, immer geschmackvoll, nennt das „die ungeübten Schicksalsirritationen“.

GREGORS WUT.

Salz der Rallye sind die Sonderprüfungen, meist um die 400 Kilometer lang. Einzelstart, klar. Im besten Fall Sandpisten, sonst Geröllpfade, freies Gelände, Sanddünen. Das Roadbook hält erkennbare Pisten fest, Abzweigungen, oft nur Kompassangaben als Generalrichtung, über dutzende Kilometer ein vages Hoffen auf den nächsten erkennbaren Punkt. Man kann dieses Gefühl für die afrikanische Topografie durch Training verfeinern, klar, aber der Ernstfall schaut immer anders aus. Wie oft man sich verfährt, ist nicht die Frage, eher: wie schwer, wie tief, wie verwirrend, wie aussichtslos. Gregor hat den Schock gleich zu Beginn, „die Navi macht mi narrisch,



TAG 6

Im wilden
Süden
Marokkos

Reichlich Sand gesammelt im Stiefel (linkes Foto) – Moretti mit Tarnkappen-Frisur, auch hier im großen Bild mit sichtbar ermattetem Bruder auf dem Boden.
Bild links unten: Allein im CamelBak am Rücken der Montur muss jeder Bike-Fahrer dreieinhalb Liter Wasser mitführen, an den Checkpoints gibt's extra.
Abendliche Pflichtübung (Foto unten): das Aktualisieren des Roadbooks nach dem jüngsten Report des Veranstalters, Markieren der gefährlichsten Stellen.



i woäß net, wo oben und unten ist“. Skurrile Gedanken steigen auf: Er würde sich demnächst verlassen hinter einer Düne finden, „und dort werd i verhaftet“.

Er hat dann sehr wohl die Richtung gefunden, wurde immer besser, sicherer, blieb immer klar in den Top Ten, fühlte sich souverän. Dann der letzte Tag, Gregor wird grundlos nervös, fährt mit mittlerer Kraft, und das kannst du im Sand so gar nicht brauchen. Innerhalb von ein paar Minuten gräbt er sich dreimal ein, kriegt den Bock kaum in die Höh, „es ist aus, vorbei, am letzten Tag verscheiß ich das“, kriegt einen fürchterlichen Hass auf sich und alles, stürzt kopfüber, kriegt eine auf die Rippen, schreit in den Sturzhelm hinein: „Kein Schmerz, kein Schmerz, mich kriegen s' net.“ Später wird er sich fragen, wen er da so grundsätzlich gemeint hatte.

Und dann lief es wieder, Gregor Bloéb schmierte sauber durchs Geläuf, beerauscht, „sooo guat“. Diese unglaubliche Nähe von Abgrund und Euphorie zieht sich durch die ganzen sechstausend Kilometer.

ZAHNBÜRSCHTL-SYNDROM.

Ab dem zweiten Tag war der linke Unterarm (Kupplung) eingekrampft. Dann die rechte Hand. Was zum Gasgeben noch taugt, versagt im Gebrauch vor dem Zelt, im Finstern in der Früh. Tobias: „I hab die Finger nimmer zsammgebracht. Das Zahnbürschtl fällt dir aus der Hand. Man muss drüber nachdenken, wie Daumen und Zeigefinger zusammenkommen sollen.“

Ab dem vierten Tag hat sich dann alles halbwegs eingespielt, Tobias weiß auch, warum: „Der Mensch ist ja ein Über-

lebenswunder, wenn die Strapazen unvorstellbar sind. Man denkt, es wird immer schlimmer, aber es wird immer besser.“ Wochen vorher ist durch seine Phantasie gegeistert, dass da irgendwo in Marokko eine Flussdurchfahrt wäre, ein reißender Fluss, einen Meter tief, Tobias käme durch, ist aber waschelnass, es sind noch 200 Kilometer Etappe mit gefrorenen Kleidern, dann ist man krank, das war's dann mit Dakar. Die Wahrheit ist gnädiger.

TREFFPUNKT WÜSTE.

Der Teamplan sah vor, die Brüder zwar in der Etappe bestens mit Service zu betreuen und mit TV-Kameras zu beobachten, sie aber tagsüber ihrem Schicksal zu überlassen. Zwei Routiniers würden dann hoffentlich auftauchen und mit ihren Helmkameras zur atmosphärischen

Rechtes Bild: Gegen Ende der Rallye finden sich die Einzelkämpfer immer öfter zum Paarlauf in der Weite des Landes. Pisten, die das Nebeneinander erlauben, sind allerdings ein rarer Glücksfall.

Unten: Ganz schön ordentlich: KTM-Revier im Nachtlager. Ankunft bei Tageslicht ist eher selten.

Ganz unten: Erster Chat im Biwak noch in den Klamotten: Klaus Kinigadner, Gregor Bloéb, Tobias Moretti. **Rechts unten:** happy in Dakar – Gregor, Ehefrau Nina Proll



TAG 11

Unverändert
Kurs Süden in
Mauretanien



Verdichtung des Films beitragen. Dazu gewann man zwei prachtvolle Haudegen, die allein schon einen Film wert wären. Klaus Kinigadner, kleiner Bruder des großen Kini, und Enduro-Ex-Champ Jochi Sauer übernahmen den Job, mit all ihrer Erfahrung. Sauer war Moretti zugeteilt, Klaus Kinigadner würde Gregor Bloéb folgen, oder suchen.

Es ergab sich das eine oder andere Missverständnis, als man einander tatsächlich traf und vor allem Jochi emsig filmte, ohne Tobias sofort am Schatz seiner Erkenntnisse (links? rechts?) teilhaben zu lassen. Zielführende Äußerungen Herrn Morettis im Biwak führten zu einer leichten Abänderung der Strategie, die Schatten rückten mehr in den Vordergrund, es entstanden zwei Zweierseilschaften, letztlich ein kleines Rudel mit wechselnden Gastfahrern, je zielstrebiges es Richtung Dakar ging. Keine Rede mehr von Schattenfahrern und wer da in der

Sonne ritt, und überhaupt: so viel Eintracht unter notorischen Einzelkämpfern.

JOHANN SEBASTIAN BACH.

Manchmal wird die schiere Länge der Etappe zur Qual, nach der Competition noch drei oder vier Stunden Heimfahrt zum Biwak, im Finstern, auf ausgefrachten Teerstraßen, immerhin in Sichtweite zu den Scheinwerfern der Kumpels. Sobald die Sonne weg ist, hat's zwanzig Grad weniger. Artgerechte Haltung ist nicht mehr gefragt, da hängen sie schräg am Sattel, Damensitz, oder mit dem Knie auf der Sitzbank, und die linke Hand kriegt Pause.

Moretti stopft sich Bachs „Weihnachtsoratorium“ in den Gehörgang des Sturzhelms, singt im Lager dem Freund noch ein paar Takte zum Nachschwingen: *Bereite dich, Zion, mit zärtlichen Trieben*, nicht zufällig in der höheren Stimmlage, seine Julia ist Oboistin. Die Szene ist nur schön, und unverdächtig: keine Kamera in der Nähe.

Auch die Freude an den Lieblingsgestirnen Orion und Plejaden ist ungeteilt.

SPRIT OF KINI.

Heinz Kinigadner, in der Pracht seiner tirolerischen Kernigkeit im beliebten Hochformat, hat aus seinen druckfesten Motocross-Pratzen ein Händchen fürs Feine entwickelt, das gilt nicht nur für seine Familie und die Betreuung des querschnittgelähmten Sohnes, der in glasklarer Selbstverständlichkeit von Paris bis Dakar dabei war. Das war auch auf den Service-Routen alles andere als einfach, aber dafür hat eben der Kini seine Mordstrummlackelstärke in jeder Hinsicht. Bei unveränderlicher Robustheit profitieren nun auch sportliche Schützlinge von der Reife des Kini, 53, der die überragende Figur der großen Paris-Dakar-Szene in den neunziger Jahren war – und wesentlicher Richtungsgeber für das sportliche Wesen der ganzen Firma KTM.

Wie Kini schon in den Monaten der Vorbereitung die Egos der Künstler in den Hard Facts des Leistungssports unterbrachte, wie listig er auch im Rennen den Ton für seine Jungs fand, dafür musste man ihn einfach lieben. Das strahlt natürlich aufs ganze Team aus, so dass das Kini-Camp in jedem Biwak zur geschützten Werkstatt nicht nur für die Hardware der KTM wurde. Man hörte mitunter auch Tiroler Lieder.

Die Maschinen sind ja sowieso feinste Ware. 450 Kubik, 60 PS, 145 Kilogramm schwer, plus 37 Liter im Tank. In ihrer Afrika-Auslegung eine schwere, wüde Maschin', ein ernsthaftes *No-bullshit*-Gerät.

DAKAR.

Am Anfang hatte es geheißen: Durchkommen ist alles, Dakar-Erreichen das einzige Ziel für Psyche, Sport und Story. Als Gregors prachtvolle Form immer konstanter wurde, als Tobias den Anschluss fand und sie oft Champ-mäßig durch die Dünen surften, bekam auch noch das Ergebnis eine gewisse Wertigkeit: Gregor Bloéb Siebenter, Tobias Moretti Zehnter, fürs Poesiealbum heißt das: Zwei berühmte Schauspieler unter den Top Ten in Dakar. Dann kamen die schönen Ehefrauen Julia, Nina, Waltraud, aber hallo, es gibt auch ein Leben nach Dakar. Moretti steht schon wieder vor der Kamera, als Bösewicht in einem Alpen-Western, in einem finsternen Tal. So weit ist das Land unserer Künstler.

Exklusiv auf ServusTV: „Africa Race – Zwei Brüder zwischen Paris und Dakar“. Teil 1: 25. Februar 2013, 20.15 Uhr. Die weiteren Teile: 4./11./18./25. März, jeweils 20.15 Uhr

TAG 14

Dakar und der
Mythos aller
Wüstenrallyes

