

1/15 Dirtgirls Love Letter



INTRO

Liebe Dirtgirls,

Ich bin abenteuerlustig, neugierig, gern körperlich aktiv, ziel- und zweckorientiert, flexibel, leistungsorientiert, trage gern die Verantwortung und gebe meinem Team Orientierung. Und gutes Essen ist für mich immer einen Umweg wert....

Dieses ist nur eine kleine Auswahl aus den 16 Lebensmotiven, die Steven Reiss als individuelles Belohnungssystem eines Menschen beschreibt. Sie geben Auskunft darüber, WAS ein Mensch braucht und WIEVIEL er davon braucht. Sie sind der Kern, der unser Denken, Fühlen und Handeln bestimmt. Das Reiss Profile ist ein Modell, das Selbstakzeptanz, Toleranz und Respekt für Andersartigkeit als Ziele hat.

Im Girls Camp arbeiten wir mit dem Reiss Profil, um eure Bedürfnisse zu erkennen und so umfassend wie möglich zu erfüllen, Lernen zu ermöglichen und Konfliktpotential rechtzeitig zu erkennen und zu entschärfen. Für die Girls, die sich messen wollen, gibt es Wettbewerbe, für diejenigen, die vorsichtiger sind, gibt es mehr Ruhepausen und für die ganz abenteuerlus-

tigen und körperlich aktiven gibt es immer wieder Extra-Aufgaben. Flexibel für jede Teilnehmerin die richtige Herausforderung, die passenden Bilder und die richtige Sprache zu finden und unterwegs improvisieren zu können erfüllt meine Bedürfnisse. So sind am Ende alle glücklich und nehmen einen riesigen Schatz an Highlights mit nach Hause.

Wenn ihr jetzt neugierig darauf geworden seid, was euch antreibt, was euch Spass macht, was Energie raubt; was euch glücklich oder unglücklich macht; wo der Klebstoff oder Sprengstoff in euren Beziehungen liegt.... oder ihr schon immer wissen wolltet, warum euch manche Menschen total nerven...

Ich bin ein lizenzierter Reiss Master und kann euch mit eurem individuellen Motivprofil einen Kompass an die Hand geben, mit dem ihr euch selbst und euren Gegenüber besser verstehen könnt. Ein Roadbook für die Herausforderungen im Umgang mit euch selbst und anderen.

Finde heraus, wie du tickst & was dich kickt.

Eure Tina ♥





MERZOUGA, APRIL 2015



Tatsächlich am 1. Abend auf der Hausdüne

Ich sitze am Frühstückstisch einer wunderschönen Kasba in Merzouga. Im Fenster mir gegenüber erheben sich die Dünen des Erg Chebbi. Ein spektakulärer Anblick, müsste ich nicht nebenbei den Enduroerfahrungen der anderen drei Teilnehmer des Girls Desert Camps 2015 lauschen. Offensichtlich habe ausschließlich ich den Passus der Reiseausschreibung ernst genommen, wonach „wirklich gar keine Off-Road Erfahrung erforderlich“ sei. Nun hat sich eine homogene Runde routinierter Off-Road-Expertinnen zusammengefunden. Und ich. Für den Fall, dass sich ein kleines Tränchen aus den Augen schummelt, ziehe ich meine Sonnenbrille auf, nicke den optimistischen Zuspruch der anderen DirtGirls höflich ab, trage mich allerdings mit dem Gedanken in

den nächsten Tagen eine wunderschöne Sandburg vor unserer Terrasse zu bauen.

»Jetzt aber rein in die Klamotten und rauf auf die Mopeds«

Eine Gnadenfrist erhalte ich, als der erste Ausflug in die Dünen zu Fuß stattfindet. Ich bin begeistert. Laufen kann ich, gerne fühle ich den Rest des Tages die

Konsistenz der Dünen an der windab- oder zugewandten Seite unter meinen nackten Füßen. Doch auch diese unbeschwertere Zeit geht vorbei, als Tina auf einen Punkt weit außerhalb meiner Rufweite zeigt und dies zu unserer Hausdüne erklärt, an der wir uns „jeden Morgen austoben“ können. Toben stand nicht auf meiner Agenda, aber um nicht destruktiv zu wirken, werde ich behaupten, einmal dort oben zu stehen könnte mein Wochenziel sein.

Und dann fällt auch schon der unvermeidliche Satz „jetzt aber rein in die Klamotten und rauf auf die Mopeds“.

Nachdem ich die Knieschoner nicht über, sondern unter die Hose gezogen habe und Tina meinen Trinkrucksack um 180 Grad gedreht hat, fühle ich mich zumindest optisch als Halbprofi. Dieser Eindruck wird in dem Moment relativiert, als alle um mich herum fröhlich



die KTM aufheulen lassen, während ich noch den Zündschlüssel suche...

Um ein Gefühl für die Maschine zu bekommen, drehen wir einträchtig Kreise und Achten, heben mal das linke und das rechte Bein an und zu meiner Erleichterung scheinen alle Teilnehmer dankbar für diese unspektakuläre Aufwärmphase zu sein. In der anschließenden Mittagspause lädt Tina mich zu einer Trockenübung an einem Türgriff ein – die richtige Position im weichen Sand sei wie Wasserski fahren. Das klappt an der Tür ganz wunderbar.

Und auch im Sand!

Am Nachmittag tasten wir uns durch verspurtes Gelände an den Weichsand heran und schon am gleichen Abend toben sich alle DirtGirls – wie von Tina prognostiziert – an der Hausdüne aus. Meine Sandburgambitionen sind damit nach einem halben Tag unter Tinas Anleitung gestrichen.

Nicht zuletzt aufgrund einer wundervollen, unangestregten Gruppendynamik, meistern wir im Laufe der Woche ungeahnte Herausforderungen. Und wenn Tina an einer besonders hohen Düne jede einzeln befragt, ob sie fahren oder umkehren will und nur ein DirtGirl bereit ist, das Herz



Denk' einfach an Wasserski...

in den Abgrund zu werfen und sich hinterher zu stürzen, dann ist klar: jetzt folgt auch der Rest. Eine der schönsten Erfahrungen der Woche war, dass ausnahmslos alle DirtGirls die gleiche Strecke gemeistert haben. Das nicht minder schöne: wenn es nicht so gewesen wäre, hätte es sicher nur Trost und Zuspruch gegeben.

Damaris Kube

EINMAL WÜSTE UND ZURÜCK

„NA toll! Was habe ich mir jetzt schon wieder eingebrockt?“ Ich stehe mit Tina Meier und noch 3 Mitstreiterinnen zu Fuß auf einer Sanddüne des Erg Chebbi in Marokko und höre mir an, dass dieses Sandmeer unser Spielplatz für die nächsten fünf Tage sein soll. Aber ich fahre gar nicht gerne Sand!!! Und selbst wenn ich in der Theorie weiß, dass man mit genügend Gas ziemlich stabil fast überall durchkommt, so verlässt mich meistens auf halber Strecke der Mut, ich werde langsamer, komme ins Trudeln und falle um. Nicht schlimm, aber nervig, peinlich und überflüssig. Deswegen habe ich heute Vormittag unter anderem als Ziele notiert: „den Respekt vor Sand verlieren“, „die Blickführung schulen“, sprich: nicht vor das Vorderrad schauen, sondern in Richtung Zielpunkt.

Diese Ziele sind allerdings nicht neu – was soll hier also anders laufen? Wir gehen zu unseren KTM's und jede sucht sich ihr Mopped für die nächsten 5 Tage aus. Verstoßen und mit leicht hängendem Kopf blicke ich immer wieder zurück auf den imposanten Erg. Das mulmige Gefühl im Bauch wird gerade stärker – sandige Wege sind das eine, aber diese unendlichen Dünen sind ja noch einmal etwas ganz anderes. Habe ich meinen Mut überschätzt, als ich mich beim GirlsCamp angemeldet habe?

Gottseidank lässt Tina es ruhig angehen. Mit ein paar einfachen Slalom-Fahrübungen auf ebener Fläche tasten wir uns an die Mopeds ran und fahren nach einer erholsamen Mittagspause über staubige und steinige Pisten. Gleich hinter Tina fährt Damaris, die noch NULL Offroad-Erfahrung hat, und die heute Vormittag ebenfalls geguckt hat, als würde sie nachmittags gerne den Zug nach Hause nehmen – lieber einen früher, als einen später! Ich reihe mich hinter Damaris ein, dann folgen Tanja und Ina, beide schon wüsten erfahren und GirlsCamp erprobt. In dieser Konstellation geht es eine Weile hin und her, immer die relativ feste Piste unter den Stollen. Plötzlich biegt Tina leicht nach links ab und fährt auf eine langgezogene Weichsandspur zu. Ich spüre wie so oft einen formidablen Bremsreflex, am liebsten würde ich mir alles erst einmal zu Fuß angucken. Außerdem kann ich mir nicht vorstellen, dass Rookie Damaris hier den Hahn auf-reißt.... Tut sie aber: durch meine staubige Brille sehe ich mit tellerweit aufgerissenen Augen verblüfft, wie sie in die „Wasserski-Haltung“ geht und wie an einer Schnur durch den Tiefsand gleitet. „Nix wie hinterher!“, kommentiert mein innerer Herdentrieb – „Arsch nach hinten und Gas!“, flüstert mir noch schnell mein Theoriewissen ein.

Es funktioniert bestens! Kein Wackeln, kein Trudeln – fast wie auf Asphalt. Tina hält an und lächelt: „Das lief ja ganz ordentlich. Gut zu wissen!“ Sprach' s, steigt auf, gibt Gas und steuert

auf das endlose Dünenmeer zu. „HALT! Ich muss noch.... Ich weiß noch nicht....aber wieso denn jetzt schon.... morgen ist doch auch noch ein Tag..?!?!“ Mein vorformuliertes Bedenkengestammel kommt nicht weit, denn Damaris huscht schon anstandslos über die erste Düne. „Oh! Sieht einfach aus?!?!“ Die Überraschung für mich: „Ist es auch!“.

Entspannt gleiten wir alle fünf im Formationsflug in sanften Schwüngen bis auf die hohe Haus-Düne hinauf. Am Kamm kommen wir zum Stehen und schauen weit

hinab ins Tal. Ich bin begeistert – mein Helm ist zu klein für mein überdimensionales Grinsen, ich muss ihn kurz abnehmen. Hihi, und bei Damaris sehe ich ebenfalls so etwas wie ein 360° Lächeln. „Hammer!“, sagt sie, und etwas Passenderes fällt mir dazu jetzt auch nicht ein. Tanja und Ina klatschen begeistert: „Alle in einem Schwung oben – am 1. Tag!“ Spätestens jetzt wissen wir alle, dass wir nun ein Dirtgirls-DreamTeam sind.

„Und nun runter!“, schockiert mich Tina nach einer kleinen Pause. „Wie? Was? Können wir hier nicht umdrehen und den gleichen schönen Weg zurück ins Tal nehmen?“ Anscheinend nicht, aus dem Augenwinkel sehe ich bereits, wie Tanja und Ina den Gang einlegen und sich hangabwärts stürzen. Interessanterweise ist mein mulmiges Bauchgefühl vom Vormittag verschwunden – ich habe über den Tag so viel Vertrauen in meine Fahrkünste, das Mopped, unsere Gruppe und Tina's Hilfestellungen gefasst, dass ich kaum noch Bedenken verspüre. „Wird schon laufen!“ Und das tut es auch....

Abends werden wir in der „Auberge Les Dunes D'Or“ mit vegetarischen Köstlichkeiten verwöhnt und können uns nicht vorstellen, wie man diesen ersten Tag noch toppen könnte. Tina lächelt weise und meint „Schau wir mal“.

Ich staune derweil über die Tatsache, dass mir nichts weh tut. Dies hier ist nicht meine erste geführte Endurotour, ich war bereits häufiger in MeckPomm und Polen unterwegs, aber immer mit dem Ergebnis, dass ich am ersten Abend kaum noch die Gabel zum Mund führen konnte. Zum einen vor Erschöpfung, zum anderen vor Schmerzen, weil ich mich den ganzen Tag verkrampft am Lenker festgehalten hatte. Von blauen Flecken wegen diverser Stürze mal ganz abgesehen...

Hier nach meinem ersten Tag in Marokko fühle ich mich – vermutlich durch die ganzen ausgeschütteten Glückshormone – eher 10 Jahre ver-



Behalte dein Ziel im Blick, auch wenn du am Dünenkamm entlang fährst

jüngt als 20 Jahre gealtert. Keine von uns wird hier über ihre konditionellen oder fahrerischen Grenzen gejagt, es gibt genügend Pausen – und wer keine Pause braucht, der fährt dann eben weitere Runden, so wie unsere unermüdliche „Duracell-Ina“, die unbestritten den DirtGirls-Rundenrekord hält.

Jeden weiteren Tag können wir aufs Neue Erfolgserlebnisse verbuchen. Wir folgen Kamelspuren zu Berbercamps mitten im Erg, wir suchen eigene Wege durch das Sandmeer, wir schließen uns für einen Vormittag einer Gruppe marokkanischer Crosser an, wir üben Navigation, und wir trauen uns täglich an steilere Abfahrten oder schrägeres Fahren in der Düne heran. Kein einziger Tag vergeht ohne Highlights, über die wir uns abends gemeinsam freuen können!

Natürlich gibt es auch mal ein kleines Zaudern hier und da, doch die Gruppe ist so wunderbar harmonisch, dass mittlerweile eine die andere motiviert. Als wir am vierten Tag mittags unsere Pause in voller Cross-Montur tanzenderweise auf einem hier stattfindenden Goa-Festival verbringen, werde ich von einem einheimischen Mädchen gefragt: „Are you doing a performance?“ Ich verneine, und sage, dass wir nur auf der Durchreise wären, aber im Nachhinein denke ich: Ja, und zwar die – „Du willst es – Du kannst es!“ – Performance.

Am Ende dieser Reise kann ich für mich sagen: ich habe alle meine Ziele erreicht und alle mentalen Hindernisse, die meinen Endurospaß gemindert hatten, überwunden. Ich musste mich nicht 1 Sekunde lang quälen, alles lief entspannt und in toller Atmosphäre ab. Der einzige Nachteil ist: nun bin ich wieder zu Hause, und ich vermisse „meine“ Dirtgirls. Ich werde sie bald anrufen, damit wir uns zum Fahren verabreden können. Na toll! Da habe ich mir ja etwas eingebrockt!“

Brita Matthiesen



TUAREG – RALLYE 2015 IN MAROKKO

- HERREM BERREM

Im November 2014 war das Ergebnis einer kleinen privaten Tour auf der schwäbischen Alb das wir bei der Tuareg- Rallye 2015 in einem Buggy teilnehmen. Unser „Desert Green Horns“ – Team bestand aus drei Buggies, einem MAN Kat (8x8) und einem Motorrad. Insgesamt waren fast 200 Fahrzeuge am Start.

Wir Mädels hatten großen Respekt vor unserer ersten Rallye, speziell vor diesem Wüstenrennen und haben uns von Süd- nach Norddeutschland per Telefon immer wieder gegenseitig versichert: wir können nur gewinnen und wollen Spaß haben. Unsere geflügelten Worte wurden schnell Realität: wir waren das einzige Damenteam bei den Buggies und hatten nach Überfahren der Startlinie zumindest schon den Pokal in der Damenwertung gewonnen. Natürlich hatten wir aber den Ehrgeiz, jeden Tag möglichst weit zu fahren, viel zu lernen und vor allem heil über die Ziellinie zu kommen. Für das Lernen vor Ort standen vor allem Navigation und Sandfahren als Intensivleistungskurse an. Bis zwei Wochen vor dem Start sind wir davon ausgegangen, dass wir in der Amateurlasse der Autos starten. Es kam natürlich anders, alle Buggies wurden in die Profiklasse gesteckt, so dass wir dann inmitten von teilweise echten Profiteams unser Bestes geben mussten und auch deutlich mehr von der tollen Landschaft erleben durften.

Am ersten Tag haben wir das Erreichen des ersten Checkpoints und unser auf Anhieb - fahrerisch, navigatorisch und menschlich - gut funktionierendes Team

»..also bloß nicht aufgeben, sonst verpasst man die Belohnung«

so ausgiebig erleichtert gefeiert, dass wir prompt den Einstieg in die letzte Wertungsetappe zeitlich verpasst haben – Aaargh! Wir überschlugen, dass wir nicht viel Zeitpuffer pro Tag hatten. Puuhhh!!! Das mit dem Spaß schien in weite Ferne zu rücken – erstmal war Action angesagt: den Buggy abends vorbereiten, schnell zum Briefing, schnell Essen und dann noch das Roadbook vorbereiten..... und zwischendurch irgendwie mal kurz duschen. Um 6 Uhr morgens kam in voller Lautstärke Rammstein als Weckruf von der Orga und dann hieß es schnell, schnell, schnell: aufstehen, frühstücken, zum Buggy und zum Start und schnell von einem Checkpoint zum nächsten und auf der Strecke schnell den richtigen Weg finden. Das hat sich im Laufe der Rallye doch deutlich entspannt – oder wir haben uns daran gewöhnt. Am zweiten Tag durften wir den Sonnenuntergang im Erg Chebbi bestaunen. Der Tag begann etwas straffer als der erste, so dass wir es nach einem Plattfuß, einem kurzen versehentlichen Abstecher zu einem Mineneingang (wir Mädels möchten ja gerne Land und Leute kennenlernen) sowie Hilfeleistung bei einem Motorradfahrer gerade noch rechtzeitig zum Checkpoint vor der letzten Wertungsetappe gelangten. Diese Wertungsetappe war uns sehr wichtig: es waren zwei



Team "Desert Green Horns"

kurze Runden durch die Dünen und somit eine gute Übungseinheit für die am nächsten Tag folgende Königsetappe, die 250km ausschließlich durch Dünen gehen sollte.

Es wurde also schnell noch getankt, was gefuttert und getrunken und dann ging es Hals über Kopf in die Dünen.

Gleich an der zweiten haben wir uns schön in den Sand gefräst..... nach der schnellen Anfahrt des Checkpoints über die Asphaltstrasse hatten wir den Allradantrieb nicht wieder eingeschaltet.....und das Luftablassen aus den Reifen haben wir auch gleich mal ganz gelassen. Ein Buggy aus unserem Team hat sich an einer steil abfallenden Düne etwas verschätzt und eine Landung auf der Vorderachse mit Überschlag hat die Weiterfahrt beendet. Nun ja, zwei - mit Anstrengung bewältigte - Dünen weiter sind wir mit gerissenem Riemen gestrandet. Der dritte Buggy aus dem Team ist zum Ziel weitergefahren, um unseren Truck oder Hilfe durch die Orga zu holen. Unser Truck war aber dabei, den Titel „Hero of the day“ zu verdienen, weil sie zwei andere Trucks in den Dünen wieder auf die Füße stellten. Also wurde unser Riemen gewechselt, der andere gestrandete Buggy samt Besatzung wartete auf Bergung und wir Mädels setzten unsere Fahrt fort – noch 6km bis zum Ziel. Nach weiteren 4km riss auch der neue Riemen und diesmal waren wir auf uns gestellt und einen weiteren Ersatzriemen hatten wir nicht mehr – und auch

überhaupt kein Verlangen danach, die Nacht in der Wüste zu verbringen. Es begann schon zu dämmern und das ist die Zeit, wo viele Berber in den Dünen zu den Wüstencamps mit den Dromedaren und Touristen unterwegs sind. So einsam und allein wir bei unserer Strandung waren, so schnell waren wir dann gar nicht mehr allein und waren zunächst unsicher, wem wir wie was zutrauen können..... oder sollten wir einfach zu Fuß weiter gehen und den Buggy stehen lassen – aber was ist dann am nächsten Tag noch davon übrig? Da ging so einiges durch unsere Köpfe.



"To finish first, you have to finish first."

Zunächst telefonierten wir mal unsere Orga-Telefonnummern durch und die war an dem Tag mit der Vielzahl von Gestrandeten gut beschäftigt. Wie aus dem Nichts stand dann ein Jeep

eines Marokkaners vor uns, der uns anbot, uns abzuschleppen. Hhhmmm – abschleppen auf der Straße ist schon doof, aber durch die Dünen? Wir hatten nicht wirklich viele Alternativen, also kurze Einweisung und Abstimmung mit dem Jeep-Fahrer und dann stellte sich auch noch heraus, dass das Ziel zwar noch 2km durch die Dünen und von dort noch 3 oder 4km bis zum Hotel auf der Straße waren - Luftlinie durch die Dünen zum Hotel war aber nur knapp ein Kilometer – Hurra! Das Abschleppen haben wir und der Buggy gut überstanden und wir konnten im Hotel zu Abend essen und vor allem übernachten.... Der andere Buggy wurde nach Abbau aller möglichen Teile an der Frontachse soweit wie möglich in den Kofferraum eines anderen, zufällig in den Dünen vorbeifahrenden Geländewagens geschoben und so die 5km ins Hotel gebracht. Unser Truck kam nach seinen Bergeaktionen erst nachts um 3h ins Hotel - und damit auch unser darin transportiertes Gepäck, Werkzeug und Ersatzteile.... wir konnten am Abend nichts mehr ausrichten und so war schnell klar, dass die Königsetappe am nächsten Tag ohne die Desert Green Horns stattfinden würde – nur unser Motorrad ist gefahren. Nach diesem merkwürdigen Einstieg ins Sandfahren waren wir nicht sooo enttäuscht. Es wurde geschraubt und gewerkelt, damit wir dann zum Dunerace an Tag 4 wieder starten konnten. Der zweite Buggy hatte die Rallye beendet und wir konnten dank des Einsatzes von Teilen aus diesem Buggy unseren wieder fahrbereit machen. Wir sind dann mit optimalem Luftdruck in den Reifen, Allradantrieb und großem Respekt vor den Dünen gestartet und diesmal lief es ganz ausgezeichnet. Sogar eine relativ hohe Düne mit Checkpoint auf der Spitze, die von einigen Teilnehmern lieber zu Fuß -mit parkendem Fahrzeug unterhalb der Düne – erklommen wurde, sind wir ganz relaxt hochgefahren, haben zwei Autos zugeguckt, wie sie runterfahren und schwupps waren wir auch unten. Das hat unser am Vortag

für immer verloren geglaubtes Selbstvertrauen wieder aufgefüllt.

Nach der fünften Etappe waren wir wirklich total glückliche Finisher. Eine abwechslungsreiche Etappe mit ein wenig mehr Navigationsanspruch haben uns auf Platz drei der Tageswertung gebracht – YEAH! Aufregend war daran die daraus resultierende frühe Startzeit am nächsten Tag und da waren wir mitten im Profigeschehen und echt stolz auf uns. Auf dieser Etappe hat uns ein LKW sehr knapp überholt, weil er uns im Staub übersehen hatte – was wir erst später so richtig realisierten. Lange haben wir uns abends noch unterhalten, wie wir unser persönliches Sicherheitskonzept am Fahrzeug optimieren, um solche Risiken zu minimieren. Es gibt viele Teilnehmer, die nur eines wollen: vorne mit dabei sein. Das ist eben auch Rallye.

Als Resümee lässt sich festhalten, dass gerade auf einer Rallye der Spruch „Irgendwas ist immer“ täglich mehrfach zur Anwendung kommt. Wir haben versucht, uns von all diesen „Irgendwas“-Situationen nicht den Spaß nehmen zu lassen. Je mehr Erfahrungen man sammelt, umso stressfreier kann man die nächsten Herausforderungen angehen – also bloß nicht aufgeben, sonst verpasst man die Belohnung (dass einfach so mal was richtig gut klappt wie für uns auf der fünften Etappe).

Unsere Zielsetzung haben wir übererfüllt und eine weitere Rallyeteilnahme ist nicht ausgeschlossen - wir hatten also wohl doch ausreichend Spaß.

Nebenbei konnten wir die abwechslungsreiche marokkanische Landschaft genießen und es war für uns eine unvergessliche Woche. Der Zusammenhalt in unserem neunköpfigen Team sei auch



Immer Zeit für ein Späßchen mit den Fotografen

noch lobend erwähnt – alle haben sich völlig selbstverständlich gegenseitig geholfen und unterstützt und jeder konnte seinen Teil beitragen. Am Ende der Woche wären wir mit den in dieser Woche gemachten Erfahrungen gerne gleich nochmal gestartet. Allerdings bleibt der Sand für uns noch eher Pflicht als Kür – richtig viel Spaß hatten wir eher auf den Pisten und in den ausgetrockneten Flussbetten und Seen. But who knows – vielleicht ändern sich unsere Vorlieben da noch...

Susanne Raasch, Claudia Grüner

IMPRESSUM

Herausgeberin:

Tina Meier,
Heinrich-Osterath-Str. 256,
21037 Hamburg

Druck:

Produktionsschule Bergedorf

Chefredaktion:

Tina Meier <tina@dirtgirls.de>

Redaktion:

Petra Kleinwächter, Susanne Kohlbacher, Susi Raasch

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Text:

Damaris Kube, Brita Matthiesen,
Susanne Raasch, Claudia Grüner, Susanne
Kohlbacher,

Layout:

Petra Kleinwächter

Fotos:

Dirtgirls & friends

www.dirtgirls.de

Du bist herzlich eingeladen, den Inhalt unseres Love Letters mit deinen Freunden zu teilen.

Dafür wünschen wir uns vorher eine kurze Nachfrage, da der Inhalt zum Teil sehr persönlich ist und die Redakteurinnen gern wissen wollen, wer ihre Erlebnisse lesen wird.

Sprich mich einfach an:
tina@dirtgirls.de

MERZOUGA RALLY

Immer schön im Begrenzer, den Hahn immer schön weit offen, egal ob da eine Dünenkante emporragt oder nicht, wird halt kurz mit dem Mopped geflogen. Die Fahrer der Profiklasse, die diesen Fahrstil nicht nur betreiben sondern auch beherrschen sind namentlich erwähnt, unter vielen anderen Spitzenfahrern, die zur Zeit regierende spanische Dakar Königin, Laia Sanz, welche nicht nur sage und schreibe 13 mal die Trial Frauen WM für sich entschied, sondern auch den sensationellen 16 Platz bei der Dakar 2014 einheimste, sowie der zweifache Enduro Weltmeister aus Frankreich, Johnny Aubert, der zuletzt 2012 bei der Dakar an den Start ging und mit der 5. Ausgabe der Merzouga Rally wieder den Fehdehandschuh einer Wüstenrally aufnahm. Mit von der Partie auch der Marathonrally Weltmeister Pal Anders Ullevalseter aus Norwegen, bei der Dakar wiederholt unter den Top 10, und nebenbei auch zweifacher Enduro Europameister und der Niederländer Henk Knuiman, der bereits 10 mal die Dakar unter den Top 20 beendete und bei der ISDE 5 mal Gold umgehängt bekam. Kurz: zum Niederknien, mit wem ich da Tag für Tag an den Start gehen durfte und das tat ich auch just in diesem Moment, als diese Götter und Göttinnen des Motorsports in den goldgelben Dünen des marokkanischen Erg Chebbis an mir vorbeiflogen. Beeindruckt biss ich in meinen Fruchtriegel und nahm einen Schluck pisswarmen Wasser aus meinem Camelbak, denn zum gut Einspeichern des kalorientechnisch gesehenen Cordon mit Pommes zwischen 2 Oblaten fehlte ob des vielen geschluckten Saharasands simpel die Spucke.



Jeder sucht und findet seine eigene Spur in den Dünen

lege aus dem vereinigten Königreich lag neben mir ächzend im Sand, war fertig mit dieser Welt und wollte augenscheinlich nur mehr rasch ins Kamelgras beißen, Hauptsache die Qual hat ein Ende. Das konnte ich natürlich nicht zulassen, half ihm zuvor wiederholt sein bis zur Schwinge eingegrabenes Mopped wieder aufzustellen und suchte eine gut fahrbare Spur, um auf einer Düne eine Pause einzulegen, die ich mittlerweile auch schon gut ge-



Rallyegirls: Rosa Romero Font, Tina Meier, Susi Kohlbacher

Linker Hand der fliegenden Profis spielte sich nämlich zeitgleich ein verschwitztes Drama in mehreren Akten bei den Amateuren ab. Der Kol-

mit 1 Runde gut beschäftigt. Der aufmerksamste Leser erkennt an dieser Stelle den eklatanten Unterschied zwischen Profirennfahrer und

Hobbysportler: die Profis preschen vor Freude juchzend „Yeah, that’s fun, it’s like a Motocross Race!“ bereits zum zweiten mal an der Stelle vorbei, wo sich der motivierte aber eben doch Freizeitrenerfahrer zum ersten mal aufarbeitet..... Jeglicher Starter des Rennens wiederum und somit auch die sehr erfahrenen Piloten, biss sich die sandgestrahlten Zähne an der äußerst schwierigen Navigation aus. Ich persönlich dachte ja bis zur ersten Etappe meiner ersten Wüstenrally, dass ich den Umgang mit Roadbookbildchen und Tripmaster schon ganz passable im Griff hätte. Mastermind der Veranstaltung Edo Mossi gestaltete das täglich einzufärbelnde Bilderbuch für Rennfahrer absichtlich trickreich, um das Renntempo niedrig zu halten und so schwere Verletzungen der Fahrer zu vermeiden. Edos Plan ging auf, viele Teilnehmer verkofferten sich an diesem zweiten, auf den Prolog folgenden, Renntag extremst. Ich hielt es auch hier mit dem Motto „lieber mittendrin als nur dabei“ und suchte etwa 1 Stunde den eingezeichneten Weg. Die Kamelgraskatastrophe war leider für mich nicht als „Oued“, also so eine Art Flussbett, nur mit Sand und eben Kamelgrashügeln, die das Mopped so richtig garstig zu Boden zwingen können, zu erkennen, in der ich für mehrere Kilometer unter Einhaltung einer Gradzahl hätte kämpfen müssen. Die 169km der Sonderprüfung wurden von mir mit der Kategorie „Jugend forscht“ getagged, ein lehrreicher Tag, denn diese am Papier kurz erscheinende Stage bot einen Vorgesmack auf die nun folgenden Tage. Wer glaubte, diese Distanz auf einer Popohälfte abzurutschen, irrte gewaltig und dies meist

mit abgekämpfter Visage. Kaum ein Kilometer, an dem man bzw. frau sich während der Fahrt hätte ausruhen können. Nicht wenn Edo Mossi am Werk war. Kleinen Dünen

folgten riesige Sandwände, »Yeah, that’s fun, it’s like a Motocross Race!«

hatte der bereits schnaufen- beendete den Tag tatsächlich auf Platz 14 in der Expertklasse. Johnny Aubert dürfte sich etwas später ähnlich beschwingt wie ich um die Kalorien am Mopped anlegen, „no assistance allowed“, die Fahrzeuge standen über Nacht im „Parc Ferme“. Der erste Tag dieser Gewaltetappen verlief für mich überraschend gut und ich beendete den Tag tatsächlich auf Platz 14 in der Expertklasse. Johnny Aubert dürfte sich etwas später ähnlich beschwingt wie ich um die Kalorien am Mopped anlegen, „no assistance allowed“, die Fahrzeuge standen über Nacht im „Parc Ferme“.

Nach diesem ersten gegenseitigen Beschnuppern von Fahrer und Strecke sollte nun jeder für die 2 aufeinanderfolgenden Marathonetappen mit in etwa jeweils 270km Sonderprüfung gerüstet sein. Übernachtung nicht im Heimathotel in Erfoud, sondern im Bivouac in Hassilabied. Oberstes Gebot neben einer ohnehin generell gültigen Vermeidung der Selbstzerstörung: bitte das Mopped nicht schrotten, denn zwischen den beiden Marathonstages darf kein Mechaniker Hand am

Mopped anlegen, „no assistance allowed“, die Fahrzeuge standen über Nacht im „Parc Ferme“. Der erste Tag dieser Gewaltetappen verlief für mich überraschend gut und ich beendete den Tag tatsächlich auf Platz 14 in der Expertklasse. Johnny Aubert dürfte sich etwas später ähnlich beschwingt wie ich um die Kalorien am

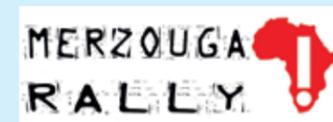
Profiwertung wieder lächeln. Diese Parallelen ließen mich sanft einschlummern. Der Gedanke, vielleicht doch noch zu Größerem geboren zu sein, mein nunmehr offensichtlich vorhandenes, leider etwas zu spät gefördertes Talent, wird auch mich in den Olymp des Motorsports bringen, zauberte mir noch ein erschöpftes aber unendlich glückseliges Schmunzeln ins Gesicht.



Dünensurfen macht Spaß!

Buffet gestritten haben, denn auch er konnte nach einem verpatzten ersten Tag mit groben Schnitzern in der Navigation, als nun 3. in der

Vielleicht lag es aber auch nur an der Erschöpfung, dass ich nach der Raubtierfütterung sofort ins Bett und dann ins Koma fiel.....



Die Merzouga Rally fand 2014 vom 18.10. - 24.10. im Süden von Marokko statt. Diese im FIM Kalender geführte Veranstaltung für Bikes, Quads und SSVs setzt eine entsprechende Rennlizenz und Starterlaubnis voraus, um teilzunehmen. 2 Klassen wurden angeboten, Pro und Expert, wobei der Unterschied in der zu fahrenden Distanz lag. Die zu bewältigende Distanz der Pro Klasse war um etwa 20-30% länger als die der Expert Klasse, ansonsten verlief der Streckenverlauf für alle Teilnehmer gleich. Mit Ausnahme der Marathonstages führte jeder

Renntag wieder ins Bivouac in Erfoud. Das GPS und Etrack bzw. Iritrack System wurden vom Veranstalter gegen Gebühr gestellt, zusätzliche GPS Systeme waren untersagt. Diese Trackingsysteme dienen auch der Sicherheit der Fahrer, denn sie erlauben eine Kommunikation mit der Orga und machen dieser auch den momentanen Standort des Fahrers ersichtlich. Mit einer vorgegebenen Tankreichweite von 150km konnte die Merzouga Rally auch gut mit einem 11L Tank auf meiner Husqvarna FE 450 bewältigt werden, an manchen Checkpoints konnte bei einem Tanklastwagen der Orga der Durst des Mopped wieder gestillt werden. Wer gut Enduro fährt hat bei dieser Veranstaltung bestimmt keinen Nachteil, denn die Strecken sind durchgängig fahrtechnisch anspruchsvoll – nicht nur für ein Nudelaug, wie

ich es bin. Eindrücke von der Strecke gibt es auf Youtube, z.B.: <http://www.youtube.com/watch?v=AIP-pgBOnHg> Auf der Homepage der Rally sind Serviceteams gelistet, welche Biketransport, eventuell Mechaniker und weitere Betreuung anbieten. Ich genoss wie auch Henk Knuiman das Service des „Dirtgirls Rally Teams“ unter Teamchefin Tina Meier und dem x-fachen Dakar Servicespezialist Thorsten Kaiser von „Team Kaiser“.

<http://www.merzougarally.com>
<http://dirtgirls.de/enduro-rallye/rallye-team/>
<http://www.team-kaiser.de>

Nächster Termin: 11.-17.10.2015



Ein ständiges Auf und Ab, so nicht nur in den Dünen, sondern so der generelle Verlauf meines Rennens. Lief an einem Tag alles beinahe wie am Schnürchen, sorgte der folgende nicht nur aufgrund des Staubs für rote, feuchte Augen. Stage 3 und somit der 2. Marthontag wurde im Massenstart direkt in den Dünen begonnen. Mein Vorsatz, nicht diejenige welche zu sein, die sich dabei liegenderweise im Sand breitmacht, ging auf, diese Rolle übernahm jemand anderer, denn einer liegt immer. Die Dünen wurden immer höher, die Anzahl derer, die links, rechts und mitten in der Spur um ihr eingebuddeltes Fahrzeug krabbelten nahm somit direkt proportional zu. Erst als die schlimmsten Sandberge



Abwechslungsreiche Strecken rund um Merzouga

bereits hinter mir lagen, nutzte ich die Chance mich komplett zu vernichten. Als ich das Mopped bereits zum 4. mal aufrichten wollte, riss ich die Tankentlüftung raus, merkte dies aber erst, als sich bereits ein Schwall Benzin über meinen Oberschenkel ergossen hatte. „Oh, verdammt, das gute Benzin! Na hoffentlich komm ich noch bis zum nächsten Checkpoint.“ Diese Sorge war dann relativ schnell vergessen, denn plötzlich brannte meine Haut, als hätte ich Feuer gefangen. Schreiend sprang ich nun ums Mopped, dezent machte sich bereits Verzweiflung in mir breit. Ein Side by Side verlangsamte seine Geschwindigkeit als er auf das Häuflein Elend in meiner Person stieß. Der Beifahrer streckte fragend seinen hochgehobenen Daumen raus „Alles ok?“ Ich überlegte kurz „Ja, im Grunde schon, aua aua“ und antwortete mit ebenfalls hochgestrecktem Daumen. Gut dass wir alle einen Zusatzkanister mit Wasser mitführen mussten, denn diesen leerte ich mir jetzt über den schmerzenden Oberschenkel. Nach dieser Einlage brauchte ich mal ein paar Minuten, um nochmal Kraft für ein weiteres Mal Bikewuchten zu sammeln. Brav drückte ich die grüne Taste des Etrack Systems, um der Orga mitzuteilen, dass ich lediglich eine Pause einlegte und nicht verletzungsbedingt kein sich bewegendes Signal mehr von mir kommt. Ich brüllte meine Husky nochmal an „Kannst Du jetzt bitte einfach aufzuheben sein, geht das?“ bevor ich ansetzte, sie wieder aus dem Sand zu bergen. Gefolgt von einem sehr lauten Schrei stand sie tatsächlich wieder. Aufgeben war kurz eine äußerst verlockende Option, muss ich schon zugeben... Als ich beim Checkpoint einrollte, wurde ich freudigst und allerliebste empfangen. Ich wäre nicht

„Alles ok?“ Ich überlegte kurz „Ja, im Grunde schon, aua aua“

die letzte, es waren zu diesem Zeitpunkt noch 15 Bikes in den Dünen. Bis zu diesem ersten Checkpoint hatte ich bereits 2,5 Liter Wasser getrunken und ich war so dankbar über das frische Nass, das mir von der Orga gereicht wurde. Am Rande sei erwähnt, dass ich täglich um die 5 Liter Wasser getrunken hatte und kein einziges Mal hinter einem Stein, einem Sandhaufen oder ein paar Grashalmen, denn Büsche gab es nicht wirklich reichlich, verschwinden musste, um dieses wieder loszuwerden. Einen Teil davon verlor ich an diesem Tag nämlich auch in Form von Tränen, als ich die letzten 20km der Etappe unter heftigsten Rückenschmerzen hinter mich bringen musste. Das wiederholte Husky Stemmen zollte nun seinen Tribut. Bei CP2 und nach etwa 100km endete dieser Renntag für mich auf der Heckklappe des 4x4s der französischen Ärztinnen, die mich erst mit Nüssen und dann mit Errungenschaften der Pharmazie fütterten. Für die Nacht gab es nochmal Nachschub und für mein beleidigtes Fleisch die Chance, sich wieder zu entspannen und mir nicht mehr auf den Nerv zu gehen, der mich tagsüber zum Jaulen brachte. Nach diesem Tal der Tränen durfte ich den nächsten Tag im Dauerhoch erleben. Alles schien zu klappen: kein Fehler in der Navigation, selbst für die Kamelgras Challenges hatte ich mittlerweile ein Rezept gefunden: frische Spur ziehen und die kleineren dieser Mistdinge einfach mit schönem Speed überfahren. Wenn da nicht dieser blöde Husten gewesen wäre. Das halbe Fahrerlager krächzte und bellte mittlerweile wie ein alter Hofhund im Winter und blickte mit glasigen Fieberaugen auf die Bilder im Roadbook. Die Nacht vor dem „Extreme GP“, der letzten Etappe dieser

ohnehin fordernden Merzouga Rally, tat ich kein Auge zu und mutierte zum Heizkörper. Aber deswegen nicht starten? Sicher nicht! Der Fruchtriegel war hinuntergewürgt und nachdem dann auch die Führenden der SSV Profi Klasse an dem britischen Kollegen und mir vorbeigepflügt waren, trennten sich die Wege des nun wieder ansatzweise dynamischen Duos. Ich suchte abseits der ausgefahrenen Spuren meinen Weg durch die immer steiler werdenden Dünen, da die erste Spur im Sand immer die am schönsten zu

fahrende ist. Grundsätzlich gute Taktik, ganz blöde Idee aber, wenn man das Mopped dann doch mal wieder eingräbt. Denn die Wahrscheinlichkeit, dass Hilfe in Form eines anderen Fahrers vorbeikommt ist abseits der Spurenautohahn relativ gering. Noch ein letztes Mal befreite ich meine Husqvarna aus dem Sand der Sahara, spuckte mittlerweile schon hustend grüne Brocken in die gelben Dünen und kämpfte weiter „Ich will ins Ziel, ich will ins Ziel, nur noch ein paar Dünen, sie werden schon wieder kleiner, nur noch 15km durch das Flussbett, noch ein paar Dünen...noch ein paar Dünen...“ Mit Erreichen des Ziels fiel ich samt dem Mopped um. Frau leer. Frau glücklich. Schlussendlich dann doch nach 6 harten Renntagen im Ziel der Merzouga Rally einzurollen, war nicht nur für mich ein Erfolg. Jeder Fahrer wurde gefordert, viele mussten dafür über ihre Grenzen



gehen. Pal Anders Ullevalseter kam am besten mit der schwierigen Mischung aus anspruchsvoller Navigation und harten Tracks zurecht und gewann die Rally vor Johnny Aubert und Dery Philippaerts. Laia Sanz landete als beste Dame auf dem 5. Platz der Gesamtwertung. Kurz: die Merzouga Rally ist ganz großes Kino, eine sehr gut organisierte Profirally, für viele Spitzenfahrer das letzte Trainingsrennen vor der Dakar, für den Hobbypiloten das Highlight des Jahres.

Susi Kohlbacher