

# Abenteuer in Westafrika



**Lange hatte Isabelle Jomini davon geträumt, auf einer Reise auf die Pisten zurückzukehren, die sie schon im Wettkampfstress zurückgelegt hatte.**

Von **Isabelle Jomini** (Text und Fotos) und **Kurt Dienger** (Fotos)

**M**orgens um 10 Uhr, am 19. Dezember, war es soweit: Ankunft in Afrika, im Hafen von Tanger, Marokko. Sogleich brachen wir Richtung Meknes auf. Schnell war das Zelt auf dem Campingplatz aufgebaut. Gleich da-

nach fuhren wir in die liebevoll gepflegte Medina, die Altstadt. Um sieben Uhr abends heulte während fünf Minuten eine schrille Sirene durch die Stadt. Sie kündigte den Beginn des Fastenmonats Ramadan an.

Am nächsten Morgen wurden wir schon um 5.45 Uhr durch einen Kanonenschuss geweckt. Schliesslich soll keiner die Koranverse, die mit hoher Stimme über den Dächern der Stadt rezitiert werden, verschlafen. Es war erneut eine Sirene, die das Ende des Gebets verkündete.

Schnell lernten wir, im Rhythmus des Ramadans zu leben. Wo keine Touristen verkehren, blieben die Restaurants und Cafés bis nach Sonnenuntergang geschlossen. Nach 17 Uhr, mit dem Einbruch der Dämmerung, öffneten sie eines nach dem anderen. Dann war es auch wieder möglich, Lebensmittel

und andere Dinge in den Geschäften und auf dem Markt zu kaufen.

Wir verliessen Meknes Richtung Fes, wo wir einen kurzen Zwischenhalt einlegten. Zwischen Guercif und Talsinnt fuhren wir dann 250 Kilometer auf einer Strecke, über welche die erste Sonderprüfung der Dakar '98 gelaufen war.

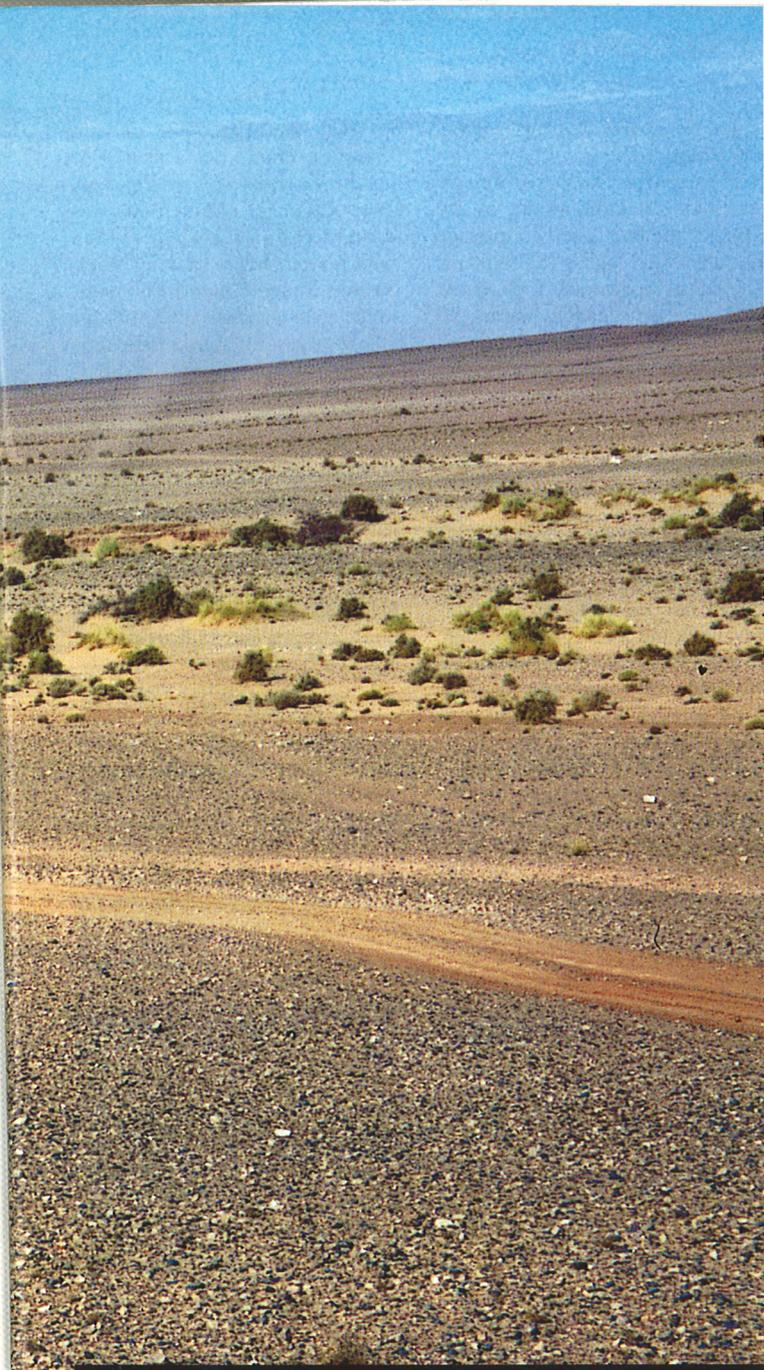
## Im eigenen Rhythmus

In Erfoud blieben wir zwei Tage in einem guten Hotel. Am 23. Dezember nahmen wir die zweite Sonderprüfung der Dakar '98 unter die Räder, von Erfoud nach Merzarga durch den Erg Chebbi. Welche Freude, mit den Dünen zu spielen, ohne befürchten zu müssen, sich völlig einzusanden und dadurch viel Zeit zu verlieren wie damals an der Rallye... Phantastisch, diese Pisten einfach so zu genießen, im eigenen Rhythmus, ohne Wettkampfstress. Wir assen mitten

in den Dünen, und wir konnten fotografieren, wann und wo und vor allem so lange wie wir wollten. Kurz: Wir waren zufrieden mit unserem Leben und mit unseren tollen Motorrädern.

Weihnachten war gerade erst vorbei, als unser Glück kehrte. Kurt stürzte ernsthaft. Es geschah zwischen Er-Rachidia und Ouarzazate, auch dies eine Sonderprüfung an der Dakar-Rallye. Im tiefen und sehr weichen Sand, durchzogen von Spuren, ging Kurt zu Boden. Mann wie Maschine kamen nicht ohne Schaden davon.

Nach ungefähr 50 Kilometer Piste, die wir mehr schlecht als recht bewältigten, erreichten wir die Strasse nach Erfoud. Im dortigen Spital konnten sie uns nicht weiterhelfen. Also besorgten wir uns ein Taxi ins 75 Kilometer entfernte Er-Rachidia – Abfahrt allerdings erst nach Einbruch der Däm-



In Marokko, da hat's noch Platz für Abenteurer

merung, denn immer noch galt die Ramadan-Tagesruhe.

Röntgenaufnahmen bestätigten unsere Vermutungen: Kurt hatte sich beim Sturz das Schlüsselbein gebrochen. Fix war er im Gips und wir zurück in Erfoud.

### Ein Franzose in Marokko

Nach zwei Tagen Ruhe nahmen wir vorsichtig die Strecke nach Tan-Tan unter die Stollen. Dort wollten wir zum Dakar-Tross stossen, damit die mitreisenden Ärzte Kurts Schulter begutachten konnten. Die Strecke teilten wir in kleinere Tagesetappen von ungefähr 300 Kilometern ein. Am 30. Dezember erreichten wir Guelmin, 125 km nördlich von Tan-Tan. Dort bezogen wir in Fort Bou-Jerif Quartier – einem kleinen Paradies, eingebettet in eine wilde Hügellandschaft, anschliessend an 40 Kilometer weis-

sen Strand. Die Anlage ist ein Gemisch von Hotel und Zeltplatz, geführt durch einen Franzosen. Fort Bou-Jerif war einfach himmlisch. Ein kleiner Fluss, Kamele, Schafe, Esel. Weil alle Zimmer belegt waren und Kurts Schmerzen eine Nacht im Zelt nicht zuliessen, wies man uns ein improvisiertes Hotelzimmer zu: Einen Raum, der zum Krankenzimmer umgebaut werden soll. Welch eine Ironie!

Zwei Tage und damit den Jahreswechsel verbrachten wir in diesem Garten Eden. Dann reisten wir nach Tan-Tan, wo wir ungeduldig auf den Rallye-Tross warteten. Gross war die Wiedersehensfreude mit den Freunden und Kollegen aus der Dakar-Zeit. Die Ärzte untersuchten Kurts Schulter, bestätigten, dass alles in Ordnung sei und dass der Gips in Dakar entfernt werden könne. Auf eigene Faust reisten wir

nach Dakkla, letzter Halt vor dem Übergang nach Mauretania. In Dakkla stiessen wir erneut auf den Rallye-Tross.

Nach Mauretania gelangt man nicht einfach so. Die gesamte rund 600 Kilometer lange Grenze ist durch eine Mauer und einen Minengraben gesichert. Einmal im Jahr öffnet sich die Mauer, einzig für die Durchfahrt der Rallye Paris-Dakar. Mit von der Partie: Offizielle beider Länder sowie Vertreter der Uno. Um die Sicherheit der Fahrer zu gewährleisten, begleiteten Uno-Fahrzeuge den Tross während 100 Kilometern. Man befürchtete Anschläge der Polisario. Bereits auf dem Weg nach Dakkla mussten zahlreiche Polizeikontrollen überstanden werden. Stets sollte man die nötigen Papiere zur Hand haben – auch so dauerten die Zwangspausen bis zu einer Stunde.

### Wenn der Töff streikt

Am 8. Januar nun sollte es losgehen. Und ausgerechnet an diesem Tag hatte mein Motorrad beschlossen, mich zu ärgern. Reinigen der Vergaser brachte nichts – das Ding weigerte sich anzuspriegen. Dabei sollten wir uns für den Konvoi bereithalten. Ein Soldat wollte uns bereits die Pässe aushändigen und uns auf einen späteren Konvoi vertragen. Nach einer weiteren Vergaserreinigung gelingt es Kurt aber, die Maschine anzukicken. Ich rufe ihm zu, gleich loszufahren, dem Konvoi hinterher. Und da fährt er dann – mit meiner Brille, dafür ohne Handschuhe. Ich versuche, Kurts Motorrad zu starten, aber auch dieses scheint sich gegen mich verschworen zu haben. Vielleicht liegt es daran, dass zuerst der Zündschlüssel gedreht werden sollte...

Nach etwa zehn Kilometern taucht Kurt vor mir auf. Fahrend tauschen wir Brille und Handschuhe und erreichen bald darauf das Ende des Konvois. Friedlich rollen

wir alle zusammen die ungefähr 360 Kilometer bis ins Nachtlager. Mein Motorrad läuft einigermaßen, zumindest, so lange ich schnell fahre. Im Langsamtrieb beginnt es zu husten und stirbt öfters ab.

Eine neue Kerze, angebracht nach einem Essen gemeinsam mit Waadtländern (Raclette und Weisswein) brachte dann wundersamerweise sofortige Besserung. Ein einziger Kick, und die Maschine lief.

Ab 8 Uhr am anderen Morgen wurde der Konvoi zusammengestellt. Um halb elf ging's endlich los. Nach zehn Kilometern, neben einem explodierten Jeep-Wrack, hielt uns ein Militär an und zeigte uns eine Mine, die sich zehn Meter neben der Piste befindet. Er liess uns eine halbe Stunde warten, um uns dann ungefähr 200 Meter fahren zu lassen. Jedes Fahrzeug wurde einzeln durchgelassen. So brachten wir eine volle Stunde wartend in der brütenden Hitze zu. Die Passage einer kleinen Düne musste ich zweimal bewältigen, weil Kurts Verletzung solches noch nicht zulies. Danach warteten wir erneut zwei bis drei Stunden.

### Neben den Minen

Danach ging es mit der berauschenden Geschwindigkeit von 20 km/h weiter. Es war unglaublich heiss, unsere Motorräder glühten. Alle fünf Kilometer mussten wir anhalten und uns kontrollieren lassen. Die Töffs wurden jeweils als erste durchgewinkt. Doch mahnte man uns zur Vorsicht: Überall lagen Minen. Nach fünf Stunden Stop-and-Go erreichten wir Nouadhibou.

Für die Reise nach Choum hatten wir drei Optionen. Erstens die Fahrt nahe und entlang der Küste, eine Piste entlang der Schienen oder gleich den Fahrzeugverlad auf den Erzzug. Angesichts des gebrochenen Schlüsselbeins von Kurt entschieden wir uns, die Motorrä-



Genügend Raum auch hier: Strand an der Elfenbeinküste



**Oliven und Früchte:** Die Autorin auf dem Markt von Meknes

der transportieren zu lassen; vom schwersten, längsten und lärmigsten Zug der Welt.

Der Bahnhofsvorstand riet uns, den Zug um 18 Uhr zu nehmen. Der Fahrpreis werde zwischen 1500 und 2500 Ougilas pro Fahrzeug betragen (12 bis 20 Franken). Er versicherte uns, dass es im Güterzug spezielle Wagen habe für Reisende.

### Feilschen

Um halb drei mussten wir uns am Bahnhof einfinden. Um vier Uhr waren die Töffs dann verladen, zum stolzen Preis von 9000 Ougilas. Wir erkundigten uns erfolglos nach dem Direktor. Schliesslich bezahlten wir 5000 Ougilas.

Von Passagierwagen war dann auch nichts zu sehen. Für die Lenker von ebenfalls verladene Lastwagen und Personenwagen mag das ja angehen. Uns hingegen erschien eine Hölle von Lärm und Wüstengeistern vor dem geistigen Auge. Wir schilderten einem Bahnhofbeamten unsere Sorgen. Der empfahl uns, beim Kondukteur vorzusprechen. Dies taten wir, und tatsächlich erhielten wir die Erlaubnis, in der zweiten Lok zu nächtigen. Zwei Mauretanier gesellten sich zu uns. Recht komfortabel war's – angesichts dessen, was uns draussen erwartet hätte.

Gegen sechs Uhr am anderen Morgen wurden wir geweckt. Gegen elf dann erreichten wir Choum. Erst hier erkannten wir, dass die Motorräder umgestürzt waren und übereinander auf dem Waggon lagen. Sie seien bereits bei der Abfahrt umgefallen, erzählte ein Franzose, der in seinem Auto daneben übernachtet hatte. Wir befürchteten das Schlimmste, doch ausser einem grossen Loch in einem der Tanks fanden wir keine Schäden.

### Gebrochener Gips

120 Kilometer sandige Piste hatten wir an diesem Tag noch vor uns. Wir waren nicht weit gekommen, als Kurt anhielt und erklärte, er habe soeben beim zu schnellen Überfahren eines Steins seinen Gips gebrochen. Mit schwarzem

Elektriker-Klebeband behoben wir den Schaden so gut es ging. Um 17 Uhr trafen wir in Atar ein; doch verspürten wir keine Lust, hier zu übernachten. Unser Ziel war Chingetti, wo wir einige Tage ausruhen wollten. Dorthin gebe es 80 Kilometer sehr gute Piste, hatte man uns gesagt.

### Schmerzhaft

Die tolle Piste hielt ich für ein Gerücht, und ich sollte Recht bekommen. Auf der Wellblech-Piste wurden wir erbarmungslos durchgeschüttelt. Wir fuhren um die 60 km/h. Fährt man langsamer, verliert man leicht das Gleichgewicht, legt man zu, riskiert man Knochenbrüche. Für Kurt war es hart. Er musste dauernd aufrecht stehen, um die Schmerzen auszuhalten.

In Chingetti quartierten wir uns in der «Auberge des Caravanes» ein, in einfachen Zimmern mit Schaumstoff-Matrasen auf dem Boden und kaltem Wasser zum Duschen. Dennoch sollten wir unseren Aufenthalt in dieser wunderbaren Oase geniessen.

### Kampf gegen den Sand

Unsere erste Mahlzeit indes ermutigte uns nicht gerade. Serviert wurde Schaf-Couscous, kräftig durchmischt mit Sand. Wir schafften es nur, unsere Teller leer zu essen, weil wir vor Hunger fast umkamen. Sand ist das wohl grösste Problem von Chingetti, das aus zwei Dörfern besteht. Die Siedlungen werden vom Sand regelrecht überschwemmt.

Am zweiten Tag in Chingetti trafen wir wieder auf Freunde aus der Waadt. Gerne nahmen wir ihre Einladung zum Spaghettessen an – diesmal ohne Sand. Auch verdursten mussten wir nicht. Die beiden führten einen beeindruckenden Weinverrat mit sich.

Ausgeruht fuhren wir zurück nach Atar, wo der Rallye-Tross Halt machte. Die anwesenden Ärzte stellten zu Kurts Erleichterung fest, dass sein Gips entfernt werden könne. Wir beschlossen, die letzten Etappen mit dem Rallye-Tross zu fahren und auch die Näch-

te jeweils im Biwak zu verbringen. Kostenlos!

Für den Übertritt in den Senegal mussten wir dann wieder in die Tasche greifen. Die Zollpassage kostete 1000 Ougilas (8 Franken). Die Polizei wollte auch 1500 sehen, und als Brückenzoll waren 50 Francs fällig. Im Senegal war als erstes eine Fahrzeugversicherung abzuschliessen, was weitere 200 Francs kostete...

### Paradies in Dakar

In Dakar angekommen, richteten wir uns gleich für eine ganze Woche im Hotel Voile d'Or ein, einem Paradies unter Kokospalmen direkt am Meer. Einen Tag verbrachten wir am legendären Lac Rose, der tatsächlich rosafarben ist: Die Farbe wird von einer Algenart produziert, die im extrem salzigen Wasser oxydiert. Wir umrundeten den See mit dem Motorrad. Das parallel zum Meer verlaufende Seeufer ist ein wundervoller Sandstrand mit Dünen. Und auch Kurt

in Mali. Auf der Piste dorthin (Sonderprüfung der Dakar '96) hatten wir unseren ersten Platten. Zwei Ruhetage gönnten wir uns dann wieder in Segou, einem wunderschönen Ort am Ufer des Niger-Stroms. Einige hundert Kilometer weiter gelangten wir ins Land der «Höhlenbewohner» von Bandiagara. Wir machten eine Reise durch die bewohnten Steilküsten und kamen aus dem Staunen nicht heraus: Es war absolut einzigartig.

Anschliessend reisten wir auf der '99er Dakar-Piste, um nach Burkina Faso zu gelangen. Danach stand die Reise Richtung Elfenbeinküste auf dem Programm. Dort wollten wir uns einige Tage erholen, auch vom Kampf gegen die Milliarden von Mücken Westafrikas.

Entlang der wundervollen Sandstrände gönnten wir uns einige Tage richtige Ferien in tropischer Umgebung. Den ersten Halt legten wir in Monogaga-Beach ein. Traumhaft: Wüstensand und Kokospalmen à discrétion. Wir blie-



**Umfaller:** Die Motorräder überstanden den Zugtransport auch so

konnte das Töfffahren endlich wieder richtig geniessen.

Weiter führte uns die Reise nach Gambia. Zwei Tage verbrachten wir in Gunjur, einem kleinen gambischen Fischerdorf, an einem märchenhaften Strand. Nach Stopps in Zigouichour, Tambounda und Kedougou gelangten wir nach Kayes

ben trotzdem nur eine Nacht, weil wir nur die Wahl zwischen einem sehr teuren Hotel mit fragwürdigem Preis-Leistungs-Verhältnis und sehr rudimentären Hütten andererseits hatten. Zudem war es dermassen feucht-heiss, dass an Schlaf ohne Ventilator oder Klimaanlage nicht zu denken war. Dafür assen



**Kleiner Ertrag:** Fischer im Dorf Gunjur in Gambia



**Beeindruckende Moschee aus Lehm und Stroh in Burkina Faso**

wir super. Der Fisch vom Holzfeuer war ein Gedicht.

**Schlafen unter Palmen**

In Grand Bérébi – nahe an der Grenze zu Liberia – fanden wir dann doch unser Paradies. Ein schönes Hotel zu einem vernünftigen Preis (ca. FF 80 oder sFr. 20 die Strohhütte). Die Stroh-Bambus-Hütten waren unter Kokospalmen gebaut. Nebenan liegt ein kleines Fischerdorf, wo immer etwas Interessantes zu sehen ist. Wir blieben dort drei Tage und Nächte. Mit unseren Motorrädern machten wir eine ausgelassene Fahrt über die schönen und langen Wüstenstrände.

Auf der Insel Tiagba bei Abidjan machten wir unseren nächsten Stopp. Ein ganzes Dorf ist hier auf Pfählen gebaut. Wir mieteten ein sauberes Zimmer inklusive Ventilator, dafür ohne fließendes Wasser. In einer Nacht ging ein gewaltiges Gewitter über dem Strand nieder. Das Regenwasser drang durch das Dach ein und lief auf unser Bett. So hatten wir doch fließend Wasser.

**Einbaum als Tankschiff**

Das Dorf erkundeten wir auf einer Rundfahrt mit dem Einbaum und dann auf einem Spaziergang, begleitet von einem Führer. Die Bewohner leben von der Fischerei und vom Tauschhandel, um an Maniok und Reis zu kommen. Auf ihren Inseln gibt es zwar Quellen, jedoch mit leicht salzigem Wasser. Darum fahren sie mit den Einbäumen kilometerweit Richtung Inland, um dort Trinkwasser zu holen. Wir erschrecken, als wir erfuhren, dass viele Neugeborene sterben, weil es auf ihren Inseln keinen Arzt gibt. Das einzige Transportmittel, abgesehen von den Einbäumen, ist ein Lastwagen, der täglich Eis vorbeibringt und Fisch abholt.

Der Wöchnerin leisten die Frauen des Dorfes regelmässig Gesellschaft, kommen für einen Schwatz vorbei, trinken dazu Palmwein, ein

starkes, milchiges Getränk. Ich durfte an einer dieser Zusammenkünfte teilnehmen, als das Neugeborene ein Woche alt war. Wenn die Dorfbewohner zusammenkommen, ist dies auch ein interreligiöser Treff: Nicht weniger als sechs Religionen sind vertreten – und jede hat im Dorf ihre eigene Kirche.

Mit einem jungen Angestellten des Hotels fuhren wir am anderen Tag hinaus zum Fischen. Wir plazierten uns in einem ruhigen Wasser auf der anderen Seite der Insel, und zu unserer grossen Überraschung fingen wir sogar Fische – Kurt deren drei, ich zwei. Plötzlich verdunkelte sich der Himmel; ein schweres Gewitter entlud sich über uns. Wir hatten Mühe, zurück zu gelangen – es gab gar Momente, als wir zweifelten, es überhaupt noch zu schaffen. Zeitweise mussten wir waten, den Einbaum ziehen.

Die ganze Küstenregion ist sehr grün. Eine Strasse führt durch die grossen Palmwälder. Deren Früchte werden zur Herstellung des roten Palmöls verwendet. Nach 40 Jahren werden sie gefällt, der Saft für den Palmwein gewonnen. Danach werden die Bäume verbrannt; es bleiben Stümpfe, die verfaulen. Daneben werden junge Palmen gepflanzt, und alles beginnt von vorne.

Wir fuhren zurück nach Abidjan, um unser Visum für Ghana zu beantragen. Unglaublich, welcher Schmutz uns dort erwartete. Nach zehn Minuten im Verkehr machen sich schwarze Partikel im Gesicht breit. Dabei mussten wir zwei Tage dort aufs Visum warten. Zudem war es heiss und stickig, da kein Lüftchen wehte.

Richtung Togo durchfahren wir Ghana. Das Land macht den Eindruck, viel reicher zu sein als die

Nachbarn. Die Landwirtschaft ist weiter entwickelt, die Häuser sind in gutem Zustand. Man könnte sich im Süden Europas wähenen.

**Service-Tag**

In Lomé getroffen setzte ich mich sofort mit Denis in Verbindung, einem Dakar-Kollegen, der in dieser Stadt ein Lastwagenunternehmen führt. Ohne zu zögern lud er uns ein, die Zeit bei ihm zu verbringen. Das war ideal, einen ganzen Tag verbrachten wir mit Servicearbeiten an unseren Motorrädern: waschen, schmieren, Kettenkit-Wechsel, Kontrollen.

Am Wochenende fuhren wir mit Denis und einigen Freunden aus. Die «Plateau» genannte Gegend liegt auf 600 bis 700 Metern Höhe. Die Temperatur war angenehmer als in der Stadt. Welch eine Freude, mit unseren

einiges an fahrtechnischem Geschick erfordern.

Einige Tage verbrachten wir danach am Lac Togo und am Meer. Via Ouaga, wo wir erfolglos versuchten, Reifen zu kaufen, gelangten wir nach Niamey. Unterwegs besuchten wir das Dorf Bani, mit mehreren Moscheen, darunter ein riesiges Gotteshaus mit Mauern aus Erde und Stroh.

**Stachelige Strecke**

Wir glaubten anhand der Karten, nach Niamey eine gute, feste Piste anzutreffen. Doch diese Piste existiert seit einigen Jahren nicht mehr. Statt dessen befuhren wir eine schlechte Sandpiste, die phasenweise kaum mehr erkennbar war. Zudem führte sie mitten durch Kakteen, was uns angesichts der abgefahrenen Reifen stark beunruhigte. Doch glücklicherweise erreichten wir den Asphalt in Tera ohne Plattfuss.

Dort angekommen, hatten wir zwei Möglichkeiten: Entweder mit der Fähre über den Fluss Niger zu setzen, um die asphaltierte Strasse nach Niamey zu erreichen. Oder die Piste auf jener Flussseite wählen, wo wir angekommen waren. Da wir auf



Töffs zu fahren: geflickt und leicht – so ganz ohne Gepäck. Übernachtet wurde in einem Kloster. Am Sonntag zeigte uns Denis Endurostrecken, die

die Fähre hätten warten müssen, entschieden

wir uns für die Piste – und bereuten die Wahl nicht. Unser Weg führte uns so auf Anhöhen am Fluss entlang und bot zahlreiche wunderschöne Ausblicke in die Landschaft.

In Niamey stiegen wir im Hotel Ténéré ab. Einst war dies wohl ein schönes Hotel, doch heute sind nur noch die vier Sterne und die entsprechenden Zimmerpreise übriggeblieben. Ich teilte meine Einschätzung der Direktion mit, worauf man uns ein durchaus faires Angebot machte...

### Endstation Ouaga

Wir blieben zwei Tage und klärten ab, wie eine Weiterreise nach Tunesien machbar wäre. Kaum praktikabel ist die Durchquerung Libyens. Über mehr als 1000 Kilometer gibt es keine Möglichkeit zum Nachtanken. Mit unseren je 45 Litern kommen wir in sandigem Gelände aber nicht weiter als 500 bis 700 Kilometer. Technisch gut machbar wäre die Reise hingegen durch Algerien gewesen. Doch war uns die Sache wegen der politischen Lage zu heikel. Zumal eine Fahrt weit nach Norden nötig gewesen wäre, weil nur der Übergang in El Oued von Tunesien nach Algerien offen ist.

Statt dessen endete unsere Reise in Ougadougou, wo wir am 18. März eintrafen. Wir konnten uns dort einen Rückflug nach Frankreich organisieren, wofür wir akzeptable 1500 Franken pro Person (inklusive Motorradtransport) zu bezahlen hatten.

### Amateur im Renn- und Reisefieber

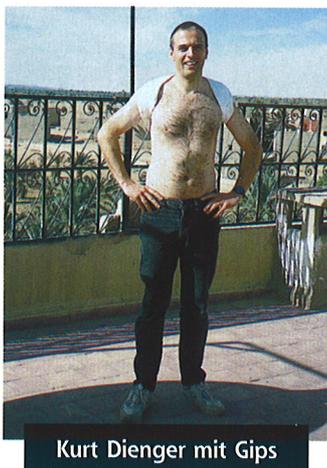
## Isabelle Jomini: Wüstenerfahren

Für Autorin Isabelle Jomini, die sich mit Partner Kurt Dienger auf die Reise durch Westafrika machte, war die Expedition keine Reise ins Unbekannte. Die 40jährige Westschweizerin hat gut zehn Jahre Erfahrung beim Befahren von Sandpisten, und zwar rennmässig. Die Teilnahme an ihrer ersten Rallye, in Tunesien 1988, hatte sie noch gewonnen. Danach kehrte sie als Rallyepilotin regelmässig zurück nach Afrika. So bestritt sie mehrfach die Atlas- und die Tunesienrallye und klassierte sich meist als schnellste oder zweit-schnellste Dame. 1996 nahm sie dann erstmals an der Dakar-Rallye teil, welche sie auf Rang 50 beendete (als zweitschnellste Frau).

Die zwei nächsten Starts verliefen dann weniger erfolgreich. 1997 zog sie sich bei einem an sich harmlos wirkenden Sturz einen Beinbruch zu. Und 1998 musste sie das Rennen in der zweitletzten Etappe wegen technischer Probleme aufgeben. 1999 nun reiste sie, ohne Wettkampfstress, auf den Spuren der Rennfahrer.

Auch wenn Jomini regelmässig mit dem Motorrad in den Sand taucht, ist sie alles andere als ein Rennprofi. Sie arbeitet als Buchhaltungsekretärin für eine grosse Auto-Garage in Lausanne.

Die gut dreimonatige Reise von Tanger nach Ouagadougou hat dem Team Jomini-Dienger die Reiselust nur vorübergehend gestillt. Bereits zwei Monate später waren die beiden bereits wieder unterwegs. Diese Reise führte sie durch Amerika. Bilder von den Niagara Falls, San Francisco etc. sowie Infos unter der Internet-Adresse <http://www.americanraid.com>. **D.R.**



Kurt Dienger mit Gips

In Niamey hielten wir uns nicht lange auf, da die dort herrschende grosse Hitze für Mitteleuropäer beinahe unerträglich ist. In Ouaga war es etwas angenehmer, auch wenn 42 Grad nicht wirklich kühl sind.

Auf der letzten Etappe unserer Westafrika-Reise ging einem meiner Reifen allmählich die Luft aus. Wir bemerkten es eher zufällig, als wir an einem Stand stoppten. Beim Mechaniker stellten wir fest, dass sich drei Kakteenstacheln in den Pneu gebohrt hatten.

### Gut in Form

Rund 16 Wochen und 17000 Kilometer nach unserer Ankunft in Tanger ging die Reise zu Ende. Wie geschildert etwas früher als geplant. Wir jedenfalls wären noch weitergefahren, und unsere Motorräder waren noch bestens in Schuss. ■

Telefonnummern für Informationen zu Sport-Veranstaltungen: FIM: 022/950 95 00, FMS: 022/735 34 40, SAM: 052/765 20 60, DMSB: +49/69/633 00 70

### GP-Sport (Änderungen möglich)

- 19. 3. 2000 Welkom, Südafrika
- 2. 4. 2000 Buenos Aires, Argentinien
- 9. 4. 2000 Suzuka, Japan
- 30. 4. 2000 Jerez, Spanien
- 14. 5. 2000 Le Mans, Frankreich
- 28. 5. 2000 Mugello, Italien
- 11. 6. 2000 Barcelona, Spanien
- 24. 6. 2000 Assen, Niederlande
- 9. 7. 2000 Donington, Grossbritannien
- 23. 7. 2000 Sachsenring, Deutschland
- 20. 8. 2000 Brünn, Tschechien
- 3. 9. 2000 Estoril, Portugal
- 17. 9. 2000 Valencia, Spanien
- 7. 10. 2000 Rio, Brasilien
- 15. 10. 2000 Motegi, Japan
- 29. 10. 2000 Phillip Island, Australien

### Superbike-WM (\* mit Supersport-WM / \* mit Seitenwagen-WC / Änderungen möglich)

- 12. 3. 2000 Valencia, Spanien\*°
- 2. 4. 2000 Kyalami, Südafrika°
- 23. 4. 2000 Phillip Island, Australien\*°
- 30. 4. 2000 Sugo, Japan\*
- 14. 5. 2000 Donington, Grossbritannien\*°
- 21. 5. 2000 Monza, Italien\*°
- 4. 6. 2000 Hockenheim, Deutschland\*°
- 18. 6. 2000 Misano, San Marino\*°
- 2. 7. 2000 Welkom, Südafrika
- 9. 7. 2000 Laguna Seca, USA
- 6. 8. 2000 Brands Hatch, Grossbritannien\*°
- 27. 8. 2000 A1-Ring, Österreich\*°
- 3. 9. 2000 Assen, Niederlande\*°
- 10. 9. 2000 Oschersleben, Deutschland\*°
- 15. 10. 2000 Imola, Italien\*°

### Strassen-Rennsport (Änderungen möglich)

- 12. 3. 2000 Strassen-EM, Le Mans, Frankreich (nur Supersport)
- 16. 4. 2000 Strassen-EM, Italien
- 7. 5. 2000 Strassen-EM, Assen, Niederlande
- 28. 5. 2000 Strassen-EM, Budapest, Ungarn
- 18. 6. 2000 Strassen-EM, Rijeka, Kroatien
- 9. 7. 2000 Strassen-EM, Carole, Frankreich
- 15./16. 7. 2000 Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps, Belgien
- 30. 7. 2000 Langstrecken-WM, Suzuka, Japan
- 30. 7. 2000 Strassen-EM, Most, Tschechien
- 16./17. 9. 2000 Langstrecken-WM, Bol d'Or Magny-Cours, Frankreich
- 1. 10. 2000 Strassen-EM, Braga, Portugal
- 8. 10. 2000 Strassen-EM, Cartagena, Spanien

### Offroad-Sport (Änderungen möglich)

- 20. 11. Supercross-WM, Pasadena, USA
- 27. 11. Supercross-WM, Leipzig, Deutschland
- 3./4. 12. Elf-Inter-Supercross, Basel/BS
- 17./18. 12. Warsteiner-SX-Cup, München, Deutschland
- 17. 12. Eisspeedway-WM, Berlin-Hohenschönhausen, Deutschland (Qualifikationsrunde)
- 6. 1.–23. 1. 2000 Dakar-Rallye
- 7.–9. 1. 2000 Warsteiner-SX-Cup, Dortmund, Deutschland
- 8. 1. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Sheffield, Grossbritannien
- 8. 1. 2000 Eisspeedway-WM, Gävle, Schweden (Qualifikationsrunde)
- 8. 1. 2000 Guidon-d'Or, Paris-Bercy, Frankreich
- 15. 1. 2000 Eisspeedway-WM, Hedemora, Schweden (Qualifikationsrunde)
- 21. 1. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Ort noch offen
- 4. 2. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Genf/GE
- 12./13. 2. 2000 Eisspeedway-WM, Inzell, Deutschland (Semifinale)
- 12./13. 2. 2000 Eisspeedway-WM, Krasnogorsk, Russland (Semifinale)
- 13. 2. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Barcelona, Spanien
- 18. 2. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Bremen, Deutschland
- 19. 2. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Lissabon, Portugal
- 26. 2. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Italien
- 26./27. 2. 2000 Eisspeedway-WM, Berlin-Wilmersdorf, Deutschland (Team-WM-Finale)
- 26./27. 2. 2000 Enduro, Le Touquet, Frankreich, Tel. +33/141/33 14 80
- 4. 3. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Madrid, Spanien
- 10. 3. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Wien, Österreich
- 11. 3. 2000 Indoor-Trial-Weltcup, Paris-Bercy, Frankreich
- 11./12. 3. 2000 Eisspeedway-WM, Assen, Niederlande (Finale)

### Trainings und Kurse

- 19.–21. 11. Rennttraining in Misano/I, Speer Racing GmbH, Tel. +49/7121/55 00 40
- 28.–30. 12. Rennttraining in Barcelona/E, Speer Racing GmbH, Tel. +49/7121/55 00 40
- 3.–5. 1. 2000 Rennttraining in Jerez/E, Speer Racing GmbH, Tel. +49/7121/55 00 40
- 7.–21. 1. 2000 Kurt Nicoll's MX-Academy, KTM Adventure Tours, Tel. +43/7742/6000 153
- 29. 1.–5. 2. 2000 Israel, KTM Adventure Tours, Tel. +43/7742/6000 153

### Geführte Touren und Reisen

- 2.–18. 12. Victoria-Fälle Namibia, Motorrad-Action-Team, Tel. +49/711/182 19 77
- 4.–11. 12. Offroad-Fun-Tour Eilat/Israel, Fasola School, Tel. +39/0255/104 06
- 11. 12.–9. 1. 2000 Namibia-Südafrika-Botswana, Hannibal Tours, Tel. 071/298 00 41
- 18. 12.–25. 12. Korsika, Endurofun Tours, Tel. +49/4825/16 95
- 21. 12.–4. 1. 2000 Windhoek-Kapstadt, Endurofun Tours, Tel. +49/4825/16 95

### Treffen und Partys

- 26. 11. Fest Black-Thunder MC, Livekonzert im Clubhaus in Montlingen/SG
- 12. 12. Fondue-Plausch, PROMOTOeMOTION, Tel. 01/737 46 61

### Ausstellungen und Messen

- 28. 11. Motorräder aller Marken/Epochen, Oldtimer Galerie Toffen, Tel. 031/819 61 61
- 4.–12. 12. 24. Motoshow Bologna, Italien, Tel. +39/51645 10 11
- 26.–31. 12. 2000 Motorradausstellung bei Strahm Racing, Madiswil, Tel. 062/965 20 76
- 22/23. 1. 2000 4. Rhein-Mosel Motorrad- und Zubehör-Messe, Sporthalle Oberwerth in Koblenz/Deutschland, Tel. +49/2064/559 43
- 28.–30. 1. 2000 Biker Weekend 2000, Motorrad-Ausstellung Friedrichshafen, Deutschland
- 16.–21. 2. 2000 2-Rad, Messe Zürich, Int. Fahrrad- und Motorradausstellung, Tel. 01/316 50 00