

# Marokko på den hårde måde

Tekst: Gunnar Skrydstrup  
Foto: Ulrik Nielsen m.fl.

Marokko har et stort net af udmærkede asfaltveje, så touring i det nordafrikanske kongerige behøver ikke at være hårdt. Men Marokko er også et paradys for dem, der hellere vil føre sig frem gennem grus, sand og sten. Gør man det, lærer man blandt andet, at marokkanernes Inshallah – Om Allah vil – er et fornuftigt udgangspunkt for planlægningen.

De to første dage gik meget godt. Turens største legebarn, Lille Tom, havde godt nok været solidt nede at hilse på en stenet jordvej. Han slap dog fra det uden større mén. Men lige før frokost den tredje dag besluttede Lars, der ellers havde holdt sig fornuftigt nede bagved, at han ville prøve at køre lige så stærkt som guiden.

Det gik godt de første 15-20 sekunder, men så kom der en jordvej på tværs. Den lå lidt under niveau for selve sandsletten, og da KTM'ens forhjul i fuld fart ramte bagkanten af sporet, slog både cykel og mand en voldsom saltomortale. Cyklen slap så godt som uskadt fra det, men Lars fik nogle ordentlige knubs, der efterhånden, som dagen skred frem, og smerterne meldte sig for alvor, sendte ham til tælling.

I løbet af eftermiddagen skulle vi krydse et område med lave sanddyner. Her kom Karsten i uønsket karambolage med et par genstridige tuer

kamelgræs. Han røg ned på højre side og slog sin hofte, og derefter væltede han flere gange, fordi han ikke kunne sætte benet til jorden. Da vi endelig var nået næsten helt ud til asfalten og nærmede os dagens mål, gik det så helt galt for ham. Ved krydsning af nogle sten røg han ned igen, og denne gang kunne han ikke selv komme op. Han måtte så hentes af turlederen og læsses på den veludstyrede Unimog, som enten fulgte direkte efter os eller kørte parallelt med ruten ude på asfalten.

For at gøre det hele fuldendt havde Søren lige inden Karstens sidste styrt kørt mc-guiden ned. De kørte med høj fart hen over en sandet flodseng, og da guiden trak ind mod højre og satte farten ned for at markere, at nu skulle der drejes af, opfattede Søren det ikke hurtigt nok og mejede guiden ned bagfra. Et brækket kraveben på guiden og to lettere beskadigede KTM'er blev





Akrobatik i et udtørret flodleje.



Fine og rene mænd og maskiner klar til start.



Henrik Tang forsøger at få et overblik over sine tropper.



Sådan kan man også nå toppen.

resultatet. På det tidspunkt var vi så alle klar over, at der var en god grund til det, når turlederen, John, ofte tilføjede den i Marokko meget brugte vending "Inshallah" – Om Allah vil – når han om morgenen orienterede om turens videre forløb.

Da vi nåede frem til hotellet, var der tre, der blev kørt til undersøgelse på den stedlige skadestue, og dagen efter og resten af turen var vi mc-guiden og to deltagere mindre. De "sårede" blev kørt i taxa tilbage til den første tur-nats hotel, som vi kom tilbage til den næstsidste aften.

Da vi startede søndag den 30. marts ved Marrakech var vi 12 danskere, inklusive tur-arrangør Henrik Tang, en guide på mc og hans far og turchef i Unimog 4-hjulstrækkeren. Onsdag morgen var vi så 10 danskere og bilen tilbage. Når det overhovedet kunne lade sig gøre at fortsætte nogenlunde som planlagt, så skyldtes det den opfindelse, der hedder GPS. Alt efter evne og lyst til at køre stærkt, middel eller langsomt blev vi delt op i grupper på 2-4 mand, og

hver gruppe havde en GPS med dagens rute indlagt. Der blev kørt lidt forkert indimellem, men generelt fungerede det fint – selv på sporene ude i den store intethed.

Allerede den første dags små 270 km satte sine spor hos flere af deltagerne, der udbredte sig om ømme håndled, lår, ryg og deforme hænder, selv om cirka 40 procent af ruten fra Marrakech til Ouarzazate var på asfalt. Noget af ruten gik dog ad en meget stenet og ujævn "vej" på bjergsiderne langs en lang kløft, og blandt andet her blev de af os, der var urutinerede som offroad-kørere, sat på prøve. Det var dog ikke værre, end at det mest drejede sig om at sætte tempoet ned og erkende egne evner – eller manglen på samme.

Tidlig den anden dag kom vi ud på en ret lang og flad grusvej, hvor der kunne køres hurtigt. Flere af de andre brød sig ikke om den slags kørsel, og Store Tom kaldte det for "autobahn", men det var lige noget for en, der er meget mere vant til asfalt end zigzag på og mellem store sten. De stenede

spor blev i det hele taget aldrig noget, jeg fik et rimeligt forhold til. En nogenlunde jævn overflade og muligheden for at give gas ligger mere til mit temperament.

Det var i øvrigt allerede den anden dag, at en af de mest erfarne jordfræsere (tidligere cross-kører) med en drømmende mine erklærede, at nu havde han faktisk fået mere offroad-kørsel, end han i forvejen havde regnet med for alle 7 dage.

#### På toppen – trods alt

Ruten den 4. dag fra Erfoud til et berbersted ude i ørkenen ved Jaima bød på noget, man må kalde essensen af ørken-kørsel. Midt på dagen nåede vi de store sanddyner ved Merzouga, hvor hovedmålet for de fleste var at nå toppen af den højeste klit på omkring 125 m.

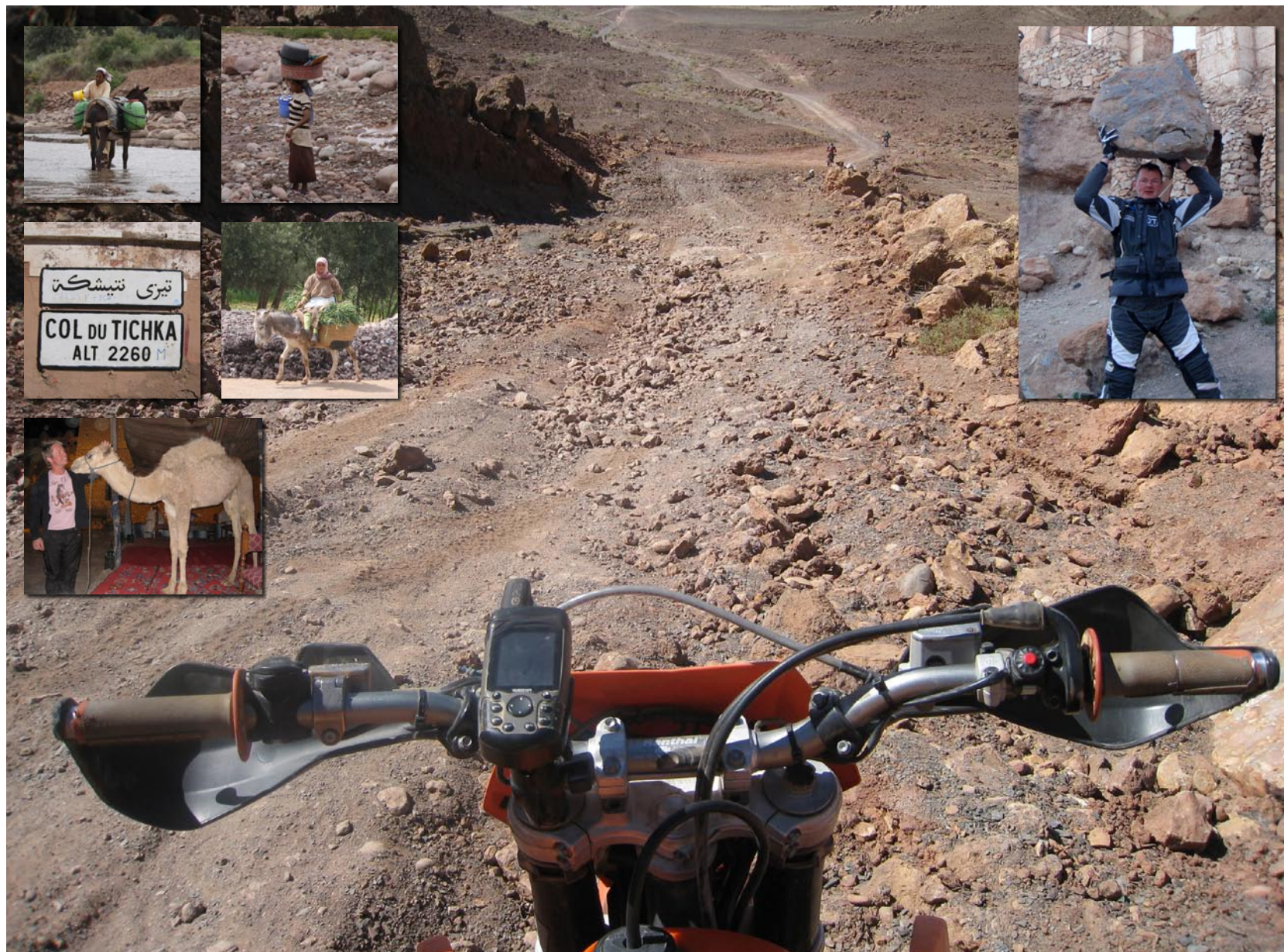
Vi blev delt ind i to hold alt efter offroad-erfaring, og så tog John – den engelske rejseleder – efter tur hvert hold med ud i "sandkassen". Jeg var med blandt de mindre rutinerede, og da vi for alvor begyndte at styre mod toppen, viste det sig hurtigt, at hverken evner eller

motivation rakte til at nå den på egen mc. Da jeg tredje gang gik i stå lige før toppen af en flad klit, havde jeg fået nok af både løst sand og varme, lod top være top og forsøgte efter bedste evne at sylte mig ind i KTM'ens skygge.

Ikke så længe efter kunne jeg oven over mig se nogle mc'er på række på den øverste top. Når der i dag nok stadig sidder lidt smeltet materiale fra et par cross-bukser på en af KTM'ernes udstødning, så skyldes det, at John lidt efter kom tilbage og ville have mig til at hoppe op bagpå.

En KTM enduro er ikke lige det mest velegnede til to personer. Specielt ikke uden passagerfodhviler, og lige med det første var det ikke en opfordring, jeg havde lyst til at følge. Men han blev ved, og så gik der også drengerøv og lidt fandanivoldskhed i mig.

Med to voksne mænd på det korte sæde, mig uden fodhviler og John i skjortærmer og uden hjelm krydsede vi så over en række middelhøje klitter og frem til et stykke før foden af den høje. Her gav John gas, og



GPS gjorde det muligt at finde vej uden mc-guiden.

med noget der føltes som rigtig høj fart, sendte han KTM'en op ad klitsiden mod toppen. I starten var det kun sjovt, men efterhånden som det blev stejlere, blev det også spændende. Jeg var ved at ryge bagud, endte delvis på udstødningen og måtte klamre mig til John. Men op kom vi, og oplevelsen var nok mere intens, end hvis jeg havde taget mig sammen og kørt selv.

Fremme ved dagens mål var der igen mulighed for at køre i sanddyner. John havde adskillige gange advaret os om, at det kunne være farligt ikke at stoppe præcis på toppen af dynerne, og det fik vi bekræftet her. Blandt andet den højeste af dynerne - cirka 80 meter - endte nemlig i en spids kam, og fik man ikke stoppet på toppen, men kom over med fart

på, så risikerede man at ryge langt ned på den anden side. Folk der har set Paris-Dakar i fjernsynet, ved, hvor galt det kan gå.

Det sværeste og farligste ved kørsel i sanddyner er ikke at få cyklen til at tage fat og styre i sandet, men at få stoppet nøjagtigt på toppen, som man ofte ikke kan se hvordan ser ud, før man er så godt

som helt oppe. Stopper man før, hænger man fast og skal enten ned igen og prøve forfra eller bruge kræfter på at få maskinen slæbt op på toppen. Kommer man over med bare lidt fart på, risikerer man en flyvetur efterfulgt af et styrt måske mange meter ned.

De mest legesyge brugte den sidste del af eftermiddagen i sandet. Der var mange

## Motorcykler og udstyr



Alle deltagere i turen kørte på velholdte KTM 450 EXC enduro-maskiner ejet af den engelske tur-arrangør, John. Når det overhovedet kan lade sig gøre at tage folk med meget lidt offroad-erfaring og sende dem over sten og gennem sand tværs gennem Marokko, så skyldes det i høj grad KTM'erne. Der er tale om højt specialiserede maskiner med en vægt på kun cirka 120 kg, og en affjedring der er skabt til terræn.

Inden for deres område svarer EXC'erne nogenlunde til, hvad R6 og GSX-R 600 er inden for landevejs-sportsmaskiner. Med en effekt helt oppe omkring 50 hk er de også udpræget kvikke, og top-hastigheden ligger omkring 160 km/t. Der er tale om specialmaskiner, som er i en helt anden klasse end flertallet af de offroadere i form af XT'ere osv., som kører rundt i Danmark. Når det for eksempel lykkedes mig at komme igennem turen uden mere end et par små klumre-styrt og

uden kosmetiske skader på maskinen, så tilfalder æren helt og aldeles EXC'eren.

Skal man endelig kritisere KTM enduroerne for noget, må det være, at de som andre motorcykler af den type er høje. Så hvis man ikke selv hører til de højeste, skal man tænke over, hvor man stopper. Desuden vibrerer de 1-cylindrede KTM'er noget og er i det hele taget ikke komfortable over lange stræk. Det er uden for asfalten over stok og sten, de brillerer.

Med hensyn til personligt udstyr kan man vælge mellem selv at medbringe alt eller dele af det eller låne alt på stedet inklusive jakke, bukser, støvler, beskyttelses-brynje, briller og hjelm. Jeg valgte blandt andet selv at medbringe briller og en hjelm i form af en HJC type HQ-X i carbon. Den kan fås i min størrelse (64) og har den fordel, at den er betydelig lettere end en normal cross-hjelm.

GS



Først var det flot, så var det lige ved at gå galt, og så endte det alligevel godt.

styrt, men man falder blødt i sanddyner, så ingen kom til skade.

Overnatningen foregik under åben himmel på skum-madrasser på tæpper lagt ud over sandet eller inde i en slags telte opbygget af tæpper. Alt efter eget valg.

Det siges, at der er folk, der rejser i ørkenen bare for at kunne sidde i mørket langt ude i ingenting og kigge på stjernerne. Når man har prøvet det, forstår man dem godt. Her, langt fra den nærmeste by og menneskeskabt lys, var natten sort, sort og stjernehimlen vældig og betagende. Det må være sådan, fortidens mennesker har oplevet natten, før der kom byer og elektrisk lys.

### Sikkerhed i baghånden

Hen på næste dag fik jeg en langsomt sivende punktering på forhjulet. Ikke værre end at jeg selv kunne køre cyklen, men Finn, holdets bagstopper og erfaren offroad, tilbød straks at overtage cyklen, indtil vi kom frem til asfalten og Unimog'en. Med John som veluddannet samaritter og alle dens medicinske hjælpemidler og værktøj, var 4-hjulstrækkeren i det hele taget betryggende at have i baghånden under hele turen. Den slags gør ikke en tur billigere, men et stort plus til Henrik Tang for at sørge for ordentlig backup i tilfælde af et alvorligt uheld.

Marokko er et enormt land, og sammenlignet med Dan-

mark kan der være ekstremt langt mellem noget, der med lidt god vilje kan kaldes en by. Flere gange kørte vi milevidt uden bare at møde et lille stykke asfalt. Det er en fantastisk oplevelse at krydse så store og øde landskaber som i Marokko, men man skal ikke have megen fantasi for at forestille sig, hvor galt det kan gå, hvis man kommer ud for et alvorligt styrt og ikke har kompetent opbakning i baghånden.

Efter det helt ekstraordinære mandefald på tredjedagen skete der nu intet alvorligt. Den næstsidsste dag var en af jordvejene oversvømmet af en flod, og vi måtte køre et lille stykke på langs i floden, men heller ikke det gav de store

De legesyge havde den ene dag rig lejlighed til at boltre sig i sandet.



## En støvslugers bekendelser

Vi var 12 danskere med på turen inklusive rejsearrangør Henrik Tang, og groft set kunne vi deles op i tre grupper. Enkelte som aldrig havde prøvet offroad før, nogle som havde snuset mere eller mindre til det og så en gruppe med meget jord-erfaring.

Den sidste gruppe er ikke interessant i denne sammenhæng. De har det under huden og kan bare det med at svæve hen over blødt sand og overvinde forhindringer i alle størrelser. For dem er det hele en stor leg efter devisen jo værre jo bedre. At de går så hårdt til den, at de en gang imellem kommer til at ligge og tumle rundt i sand eller grus, sætter bare yderligere kulør på løjerne.

For os andre er det helt anderledes, vi skal først vænnes forsigtigt til, og for nogle betyder det dage med lidt ømme rygge og stive – til dels midlertidigt "vanskabte" – fingre og hænder. I hvert fald de af os der tumlede rundt nede i rækkerne blev også efterhånden dækket af Marokkos sand og støv og fik smagt på det i rigelige mængder.

Alderen spiller selvfølgelig også ind, men hvis man er i bare nogenlunde fysisk form, kan man klare turen. Det beviste et par deltagere i 40-45 års alderen, som aldrig havde siddet på en offroad-maskine før, men som havde erfaring fra almindelig mc-kørsel. De klarede alle strabadserne, og havde det også fysisk udmærket ved turens slutning.

Med 62 år på bagen var jeg turens alderspræsident, og ud fra indhøstede erfaringer undervejs, skal man nok ikke stille op til en uges offroad uden at være i en for sin alder ret god fysisk form, hvis man har passeret de 50. Selv var jeg ved turens start på et niveau, hvor jeg var i stand til at løbe – nogle vil nok mene, at "lunte" er en mere korrekt betegnelse – uafbrudt i 20-25 minutter uden helt at miste pusten eller blive blød i knæene. Det var nok til, at der ikke var de helt store problemer med kondien undervejs. Når jeg gav op i sanddynerne, var det nok mere lysten ("No commitment", som John betegnede det) end kondien, der spillede ind.

På den anden side fik jeg fra starten af den næstsidsste dag problemer med mine hænder. Specielt i gashånden snurrede, bankede og hamrede det, så det i perioder var umuligt at holde rigtigt om håndtaget. Under pauserne forsvandt det, men kom så gradvist igen til det blev lidt bedre i løbet af eftermiddagen. Som del af en gruppe på 3, hvor de to andre generelt var bedre kørende end mig, betød det, at jeg de to sidste dage havde svært ved at følge med, og når jeg ikke blev væk undervejs, skyldes det sikkert, at de to andre var flinke nok til at vente, når det var nødvendigt.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at hænderne – specielt den højre – drillede så meget de to sidste dage, at jeg efterhånden tænkte "Aldrig mere!!" I dag tog jeg gerne af sted igen! Ikke kun fordi næste tur er kortet ned med to dage. Men i god tid inden ville jeg købe nogle fjedergreb og gå i gang med en omgang fingerstyrketræning.



GS Cross-erfaring er ingen garanti mod at synke i. Søren forsøger at komme i gang igen.

problemer. Den værste skade, der skete ved det, var, at nogle fik våde fødder og bukser, men det er til at leve med, når temperaturen er 25° eller derover.

Et af turens mere specielle indslag var kørsel i "fesh fesh" – også kaldet "tyrestøv". Det er en slags ler-agtig jord, som tørret af solen er blevet til et meget luftigt nærmest pudderagtigt materiale. John havde truet med omkring 6 km spor dækket af det helt op til navhøjde, hvilket gjorde det umuligt at se, hvad der lå af sten og andre forhindringer i sporet. Han må dog have forbarmet sig over os og valgt en lidt anden

rute, for vi slap med omkring et par kilometer gennem det tykke og støvende lag "pudder". Et par stykker måtte ned nogle gange, men det gik uden skader, og som det så meget andet var det sjovt at have prøvet det – bagefter!

Lørdag overlevede vi også alle de sidste 301 km, og inden det nåede at blive mørkt var vi tilbage på hotellet ved Marrakech, hvor det hele startede 7 dage før. Nogle af os godt støvede og møre efter de i alt 1.500 km, men alle i godt humør oven på en enestående rejse gennem nogle barske, men fantastiske landskaber.



*Foruden vand gør søde sager godt i ørkenen. I baggrunden sidder Karsten og bider smerten i sig efter de første styrt.*

*Ved vejs ende. Så glade og beskidte var de. Karsten havde sørget for kolde øl og tog billedet.*

## Næste tur

Fra den 27. februar til den 6. marts 2009 har Henrik Tang en ny tur til Marokko. I forhold til dette års tur bliver turen næste år kortet ned med to dage. Ouarzazate og ikke Marrakech bliver udgangspunktet for mc-kørslen. På den måde bliver der færre transportetaper på asfalt, mens langt hovedparten af den mest spændende og interessante del af kørslen bliver bevaret.

Prisen forventes at lande på omkring 27.000 kr. Beløbet inkluderer alt undtagen drikkevarer og lommepenge. Det vil sige, at benzin, leje af motorcykel og alt udstyr, fly fra og til København, overnatning og måltider er indeholdt i prisen. Laver man skader på cyklen, er der dog en selvrisiko på op til 350 euro. Se mere på [www.motour.dk](http://www.motour.dk)



ÅRETS NYHED 2008  
GSX650F



Kr 94.995.-  
Excl lev.



Hos dit lokale Suzuki Center kan du se hele det stærke model program, vi sikrer dig en top professionel vejledning både med valg af motorcykel og ikke mindst forsikring og finansiering. Suzuki MC partner har sammensat markedets stærkeste løsning. Så vi giver dig gerne et tilbud, som du vil have svært ved at finde bedre andre steder.

**Allans Mc**  
Krankasvej 9  
3400 Hillerød  
Tlf 48796600  
[www.allans-mc.dk](http://www.allans-mc.dk)

**Bikecenter**  
Gåbensevej 114  
4800 Nykøbing F  
54847010  
[www.bikecenter.dk](http://www.bikecenter.dk)

**BikX**  
murervænget 1  
4700 Næstved  
Tlf 55702262  
[www.bikx.dk](http://www.bikx.dk)

**Carstens Mc**  
Jeppe skovgaard's vej 13  
6800 Varde  
Tlf 75221417  
[www.carstensmc.dk](http://www.carstensmc.dk)

**Enghave Motor**  
Enghavevej 16  
1674 København V  
Tlf 33222710  
[www.enghavemotor.dk](http://www.enghavemotor.dk)

**Jan O Motorcykler**  
Mandal alle' 19  
5500 Middelfart  
Tlf 64410999  
[www.janomotorcykler.dk](http://www.janomotorcykler.dk)