

a film by nikolaus geyrhalter

7915 KM

on the tracks of the rallye to dakar





EIN ERLEBNIS DER
LANGSAMKEIT IN EINER
SCHNELLEN WELT

AN EXPERIENCE OF
SLOWNESS IN A
WORLD OF SPEED

UNE EXPÉRIENCE DE
LA LENTEUR DANS UN
MONDE QUI VA VITE



THE MOVIE

7915 KM

auf den spuren der rallye nach dakar

Ein Rallye-Spektakel macht sich aus dem Staub - auf den Spuren der 'Dakar' 2007 geht der Film '7915 KM' auf die Suche und begegnet in Marokko, der Republik Sahara, Mauretanien, Mali und dem Senegal der vielfältigen Gegenwart Afrikas. '7915 KM' macht die Distanz deutlich, die durch politische und wirtschaftliche Verhältnisse, aber auch die gegenseitigen Vorstellungen und Vorurteile zwischen Europa und

Afrika geschaffen wird. Und er macht die Nähe spürbar, die sich in den Erzählungen über den Alltag, die Arbeit, Sorgen und Hoffnungen auftut. Ohne die ernüchternde Realität aus den Augen zu verlieren, entsteht so eine Hommage an Menschlichkeit und Langsamkeit, die eingefahrene Wahrnehmungen in Frage stellt und viele vermeintlich afrikanische Probleme auf uns selbst zurückwirft.

7915 KM

on the tracks of the rallye to dakar

A motor-sports spectacle that kicks up plenty of dust. On the trail of the 2007 Dakar Rallye '7915 KM' undertakes a search, along the way encountering the variety to be found in Africa's present in Morocco, Sahrawi Republic, Mauritania, Mali and Senegal. '7915 KM' demonstrates the extent of this distance, which is the result of political and economic conditions and also the ideas and prejudices to be found in both

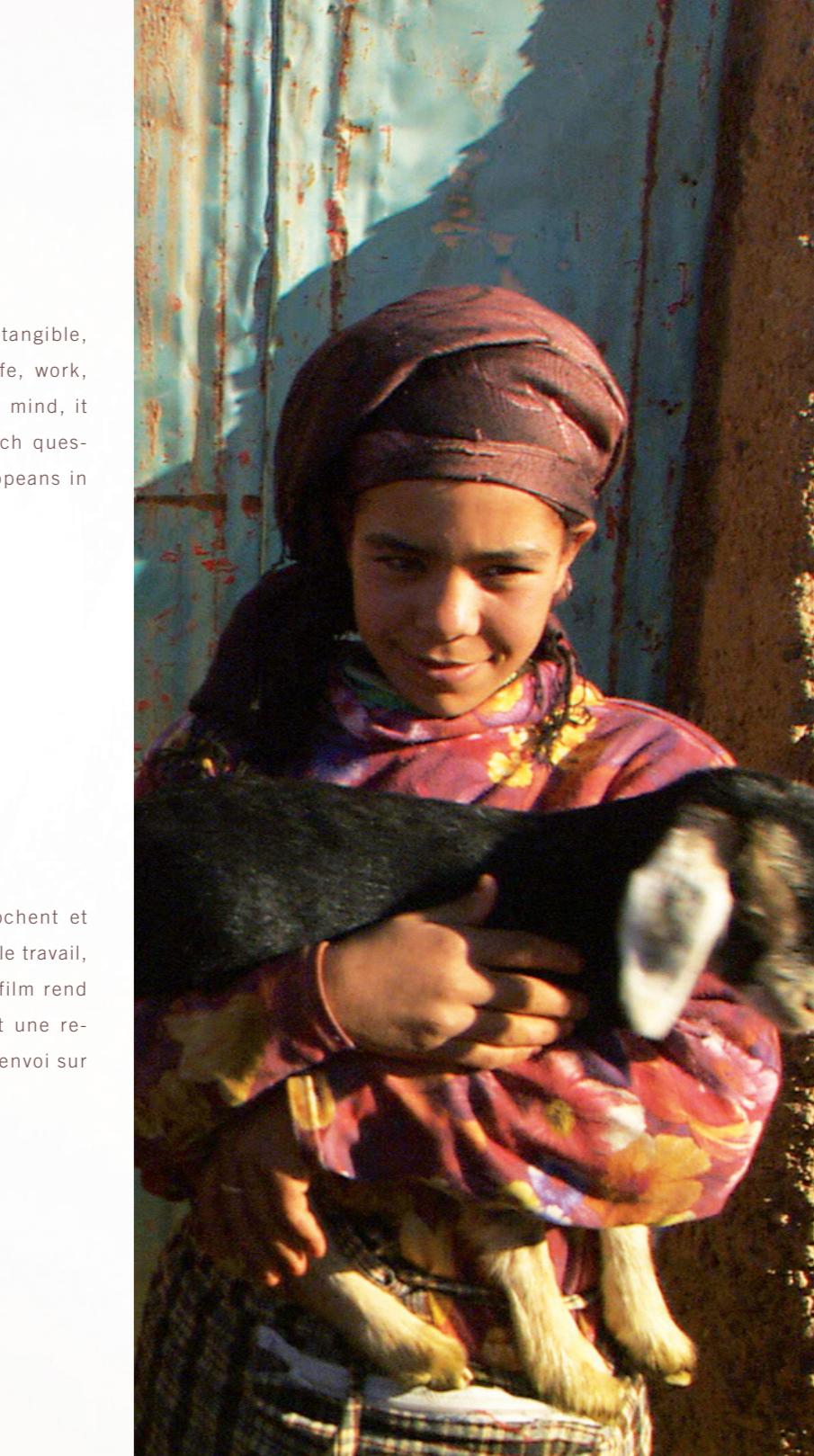
Europe and Africa. It also makes the closeness tangible, which becomes clear in the stories of everyday life, work, hopes and worries. Keeping the sobering reality in mind, it creates an homage to humanity and slowness which questions deep-seated perceptions and the role of Europeans in numerous, presumably African, problems.

7915 KM

sur les traces du rallye vers dakar

L'aventure du rallye part en poussière – En suivant les traces du rallye Dakar 2007 à travers le Maroc, La République Sahraouie, la Mauritanie, le Mali et le Sénégal, le film '7915 KM' a fait la rencontre des visages multiples de l'Afrique contemporaine. '7915 KM' souligne la distance entre l'Afrique et l'Europe, établie par les relations politiques et économiques, mais aussi les idées reçues et les préjugés réciproques.

Il montre également les similarités qui les rapprochent et qui se font ressentir dans les récits sur le quotidien, le travail, les soucis et l'espoir. Sans nier la rude réalité, ce film rend hommage à l'Humanité et à la lenteur, permettant une remise en question de nos perceptions rodées et un renvoi sur nous-même des problèmes, soi-disant africains.



AUF DEN SPUREN DER RALLYE NACH DAKAR

Paris, Herbst 2006: Die berühmteste Rallye der Welt wird in exklusivem Rahmen Sportjournalisten und Motorsportprofis präsentiert; Bilder wie die hier gezeigten werden später von Millionen Menschen weltweit vor den Fernsehschirmen verfolgt werden: Hochtechnisierte Motorräder, Autos und LKWs rasen durch Wüsten, Steppen, Dörfer und Städte in fünf afrikanischen Ländern, 7915 Kilometer in wenigen Tagen, um in Dakar einen Sieger zu küren.

Diese Projektionen wirken wie ein schemenhaft verzerrtes Nachbild in den Film '7915 KM' hinein, der beginnt, als die Rallye schon vorbei ist. Die Kamera steht in der marokkanischen Wüste: 'Kilometer 1009', sagt die eingebblendete Schrift. In sanften Schwüngen führen Reifenspuren in die Ferne. Der Blick der Kamera richtet sich lang und unbewegt in die Ferne, und bis auf den Wind, der sich am Mikrofon bricht, ist es still.

Die Route wird zur Fährte, der der Film langsam folgt und dabei das entdeckt, was im Geschwindigkeitsrausch Million-

en Fernsehzuschauer nicht sehen konnten: Die vielfältige Gegenwart Afrikas, die in Begegnungen und Portraits dokumentiert und dem rasenden Erobern gegenüberstellt wird. 4 Monate lang im Jahr 2007 haben Nikolaus Geyrhalter und sein Team für '7915 KM' gedreht, der mehr vom Anhalten als vom Reisen erzählt, vom Verweilen mit Augen, Ohren und viel Zeit.

Die Kamera begegnet Männern, Frauen und Kindern, und ihren Geschichten über den Alltag, die Arbeit, Freuden, Sorgen und Hoffnungen stets auf Augenhöhe; das Tempo des Films bestimmen sie selbst: Ein Mädchen in einem kleinen Dorf in Marokko, das lachend ihr Ziegenkitz 'Rallye' präsentiert; sahaurische Soldaten, die seit Jahrzehnten ein Stück Wüste bewachen, dessen Grenzen nach dem Abzug der spanischen Kolonialherren nicht geklärt sind; ein mauretanischer Baggerfahrer, der schon längst das Pensionsalter erreicht hat, aber immer noch für seine Familie sorgen muss;

ein Kinobesitzer in Mali, der dem boomenden DVD- und Internetmarkt für Blockbusterfilme nackte Weiße aus den 70er

Jahren entgegenhält; eine junge Senegalesin, die wortreich durch die Baustellen der Häuser führt, die von den in Europa arbeitenden Dorfbewohnern hier gebaut werden.

Die scheinbare Distanz, die sich in '7915 KM' auftut, wird unterlaufen von den zahlreichen Verbindungen zwischen Europa und Afrika, die in diesen Erzählungen auftauchen, aber auch der allgegenwärtigen Präsenz der Medien noch im entlegensten Dorf, die sehnsuchtsvolle Projektionen von Europa nähren: 'Europäer haben nichts zu tun. Sie sind reich und genießen das Leben.'

'7915 KM' macht die Verknüpfungen einer globalisierten Welt spürbar und stellt die Undurchlässigkeit der Grenzen in Frage - jener Grenzen, die Afrika aufgezwungen wurden, und jener, die Europa heute immer stärker verteidigt. Vor einem Haufen angespülter Boote im Hafen von Senegals Hauptstadt Dakar fasst ein Polizist mit unbewegter Miene die hunderten dahinter verborgenen Schicksale zusammen: 'Manchmal schaffen es die Flüchtlinge nach Europa, und oft eben auch nicht.'





ON THE TRACKS OF THE RALLYE TO DAKAR

Paris, fall 2006: The world's most famous rallye is presented to journalists and motor-sports pros at an exclusive event. Images like the ones shown there will later be watched by millions of people around the world: High-tech motorcycles, cars and trucks race across the desert and through towns and villages in five African countries, 7915 kilometers in just a few days, before a winner is chosen in Dakar.

These projections resemble a distorted afterimage in the film '7915 KM', which begins after the Rallye has already ended. The camera stands in the Moroccan desert, 'Kilometer 1009,' according to the caption. Gently curving tire tracks extend into the distance. The camera's gaze concentrates on that distance for a while, unmoving, and everything is quiet except for the wind buffeting the microphone.

The route becomes a trail that the film follows slowly, discovering on the way what millions of fans, drunk with speed, are unable to see on their TV screens: the variety to be found in Africa's present, which is recorded in portraits and

encounters and juxtaposed with the racing conquerors. Over a period of four months in 2007 Nikolaus Geyrhalter and his crew shot '7915 KM,' which has more to say about stopping than moving forward, lingering, eyes and ears open and unhurried.

The camera encounters men, women and children who have stories about daily life, their work, happiness, worries and hopes, meeting them eye to eye, and they set the film's pace: a girl in a small Moroccan village who presents her goat named Rally with a smile; Saharawi soldiers who have been guarding a stretch of desert for decades, its borders still undefined after the Spanish colonizers withdrew; a Mauritanian caterpillar driver who has to feed his family though he was old enough to retire years ago; the owner of a movie theater in Mali who attempts to compete with the booming DVD and Internet market for blockbuster films with naked whites from the 70s; a young Senegalese woman who chattily gives a tour of houses being built by villagers working in Europe.



The apparent distance in '7915 KM' is negated by the numerous connections between Europe and Africa in these stories, in addition to the overbearing presence of the media in the most remote villages and the longing projections involving Europe: 'Europeans don't have to do anything. They're all rich and just enjoy life.'

'7915 KM' makes the connections in a globalized world tangible and also questions the permeability of the borders - both the borders forced upon Africa and the ones Europe is now working hard to defend. Standing next to a pile of boats that washed up in the harbor of Dakar, Senegal's capital, a police officer unemotionally describes the individual stories behind them: 'Some refugees make it to Europe, and many don't.'

At its end the film observes how certain images have come to characterize the predominant European perception of Africa, somewhere between a land of adventure and a threat: An airplane loaded with the most modern technology available, part of Europe's anti-immigration program, takes off from Dakar to search for boatloads of refugees with high-resolution telephoto lenses.

SUR LES TRACES DU RALLYE VERS DAKAR



Paris, Automne 2006: Le plus célèbre rallye du monde est présenté en exclusivité aux journalistes sportifs et aux professionnels du sport automobile.

Les mêmes images seront suivies plus tard dans le monde entier par des millions de téléspectateurs: des motos, des voitures et des camions hautement technicisés filant à travers le désert et la steppe, traversant des villages et des villes dans cinq pays africains. Au total, 7915 kilomètres parcourus en quelques jours avec pour but la proclamation d'un vainqueur à Dakar.

Dans le film '7915 KM', qui débute alors que le rallye est déjà terminé, ces projections apparaissent comme une imitation déformée et vague. La caméra se trouve dans le désert marocain: un texte apparaît 'kilomètre 1009'. Les fines ondulations des traces de pneus nous mènent au-delà de l'horizon. Le regard de la caméra se fixe longuement et immobile au loin et, à part le bruit du vent qui caresse le micro, le silence envahit l'espace.

Le parcours devient le tracé, que le film suit lentement et au cours duquel il découvre ce que des millions de téléspec-

tateurs n'ont pu voir à travers l'ivresse de la vitesse: la diversité des visages de l'Afrique, illustrée par des rencontres et des portraits, qui contraste avec cette conquête filant à toute vitesse. En 2007, Nikolaus Geyrhalter et son équipe ont travaillé durant quatre mois sur le tournage de '7915 KM'. Il s'agit plus d'une narration sur le fait de s'arrêter, de s'attarder avec les yeux, les oreilles et de se laisser beaucoup de temps, que sur le fait de voyager.

La caméra fait la rencontre d'hommes, de femmes et d'enfants et écoute attentivement leurs histoires sur la vie au quotidien, le travail, les moments heureux, les soucis et les espérances. Ce sont eux qui définissent la cadence du film: dans un village marocain, une petite fille montre en riant son chevreau baptisé 'rallye'; des soldats sahariens surveillent un territoire dans le désert depuis des décennies, dont les frontières n'ont pas été définies après le retrait des troupes coloniales espagnoles; un conducteur de pelleuse mauritanien, qui a atteint l'âge de la retraite depuis longtemps, doit continuer à travailler pour sa famille; un projectionniste de cinéma au Mali qui, à cause du boom du marché des DVD et de l'Internet des films à grand public, ne peut que projeter des films des années 70 montrant des blancs nus; une jeune sénégalaise loquace nous mène à travers les maisons en chantier que des gens du village, travaillant en Europe, sont en train de construire.

Vers la fin, le film se penche sur l'origine des images qui alimentent la perception européenne courante de l'Afrique, allant du 'pays d'aventure' à l'incarnation d'une 'menace': Un avion appartenant à un programme européen anti-immigration, équipé d'une technologie des plus avancées, décollé de Dakar et se lance, en survolant la mer, grâce à un téléobjectif haute définition, à la recherche de bateaux d'immigrants.



FILMING 7915 KM

Nach einem kurzen Vordreh bei der Pressekonferenz der 'Dakar' in Paris im November 2006 haben Nikolaus Geyrhalter und sein Team zwischen Januar und September 2007 insgesamt vier Monate auf der Strecke der Rallye zwischen Nador in Marokko und Dakar im Senegal gedreht. Mehr als 17000 km hat der Filmkonvoi, bestehend aus zwei Geländewagen und einem geländegängigen LKW, unter manchmal extremen und stark wechselnden Witterungsverhältnissen zurückgelegt. Die Roadbooks der Rallye mit knappen Koordinatenangaben bestimmten die Route, die zu zufälligen Begegnungen führte. Mehr als 110 Stunden Filmmaterial wurden gemeinsam mit lokalen Übersetzern und Mitarbeitern gedreht.

After a brief preliminary round of shooting at the 'Dakar' press conference in Paris in November 2006, Nikolaus Geyrhalter and his crew spent a total of four months, between January and September 2007, filming on the Rallye's route, from Nador, Morocco, to Dakar, Senegal. The convoy of two offroad vehicles and a four-wheel-drive truck covered more than 17,000 kilometers, at times under extreme, wildly varying conditions. The Rallye roadbooks, which offered brief indications of coordinates, laid out the route to the various incidental encounters. A total of over 110 hours of footage were shot with the aid of local coworkers and translators.

Après un bref tournage préliminaire à Paris en novembre 2006 de la conférence de presse du 'Dakar', Nikolaus Geyrhalter et son équipe ont tourné durant quatre mois sur la piste du rallye entre Nador au Maroc et Dakar au Sénégal. Le convoi de l'équipe de tournage, composé de deux voitures tout terrain et d'un camion adapté au terrain, a parcouru au total plus de 17000 km, sous des conditions météorologiques parfois extrêmes et très variables. Les carnets de route du rallye, qui indiquaient le parcours en coordonnées brèves, ont mené à des rencontres du hasard. Au total, plus de 110 heures de film ont été assemblées avec l'aide de traducteurs et de collaborateurs locaux.



INTERVIEW

mit **Nikolaus Geyrhalter** (Regie / Kamera)
und **Wolfgang Widerhofer** (Schnitt / Dramaturgie)

Die Rallye Paris-Dakar ist der Ausgangspunkt eures sechsten gemeinsamen Dokumentarfilms. Was hat euch an dem Rennen ursprünglich interessiert?

Geyrhalter: Das Rennen selbst hat uns eigentlich nie wirklich interessiert. Wir wollten von Anfang an einen Blick hinter die medial produzierte Fassade werfen. Dabei war klar, dass das allein nicht Inhalt des Films sein kann: Es sollten sich der reine Nachhall des Rennens und das Europa-Afrika-Verhältnis überkreuzen, mit der Rallye als rotem Faden, der Beliebigkeit verhindert.

Wie habt ihr euch diesem roten Faden genähert? Wie habt ihr recherchiert?

Geyrhalter: Drei Jahre vor Drehbeginn haben wir eine praktische Recherchefahrt entlang der Rallyestrecke bis nach Südmorokko unternommen. Wir wollten klären, ob es für uns überhaupt möglich ist, diese Strecke nachzufahren. Dazu haben wir uns von der Rallye-Organisation ein Roadbook schicken lassen. Das sind Streckenbücher, die den Streckenverlauf durch runenartige Symbole darstellen. Nur mit

diesem Roadbook klarzukommen, ist für die Rallyeteams Teil des Rennens. Für uns war es vor allem mühsam. Aber wir mussten schließlich ausprobieren, ob die Strecken für Laien wie uns überhaupt befahrbar sind und ob wir sie auch finden würden.

Während des eigentlichen Drehs seid ihr dann tatsächlich zum ersten Mal die Gesamtstrecke gefahren?

Geyrhalter: Ja. Wir haben im Jänner 2007 mit den Rennteams auf einer gecharterten Fähre nach Marokko übergesetzt. In

Marokko selbst haben wir die Rallye dann plangemäß aus den Augen verloren. Die Teilnehmer fahren die Gesamtstrecke in 14 Tagen, wir haben uns dafür vier Monate Zeit gelassen. Wir haben dort gleich gedreht, wobei wir weder die Strecke gekannt noch in den Orten vorher gecastet haben. Wir mussten uns weit gehend dem Zufall überlassen.

Wie sah die Logistik vor Ort aus – wie transportiert man ein Filmteam und die Drehausstattung durch die Wüste?

Geyrhalter: Wir hatten zwei Geländewagen und einen alten

Bundesheer-LKW. Der LKW hat die Lebensmittel und das Campingequipment transportiert und ist während wir gedreht haben bereits auf dem Weg zu unserem nächsten Camp gewesen. Der Fahrer dieses LKWs war auch unser Berater in vielen technischen Angelegenheiten und gleichzeitig unser Koch, Camp-Chef und Mechaniker. Auf dem LKW gab es auch einen Arbeitsraum, in dem wir abends dann das Material des Tages überspielt und übersetzt haben. Mit den Dolmetschern und Aufnahmleitern vor Ort waren wir an die dreizehn Leute.

Das Rennen 2008 ist wegen Terrordrohungen abgesagt worden. Habt ihr in der Sahara Schutz gebraucht?

Geyrhalter: Nie. Wir hatten immer Mitarbeiter aus den jeweiligen Ländern, die uns genau informiert haben. Natürlich wären wir angreifbar gewesen - wir haben ja immer direkt an der Strecke gecamppt. Es ist aber nie was passiert. Dafür sind wir kurz vor

Drehbeginn in Wien ausgeraubt worden (lacht).

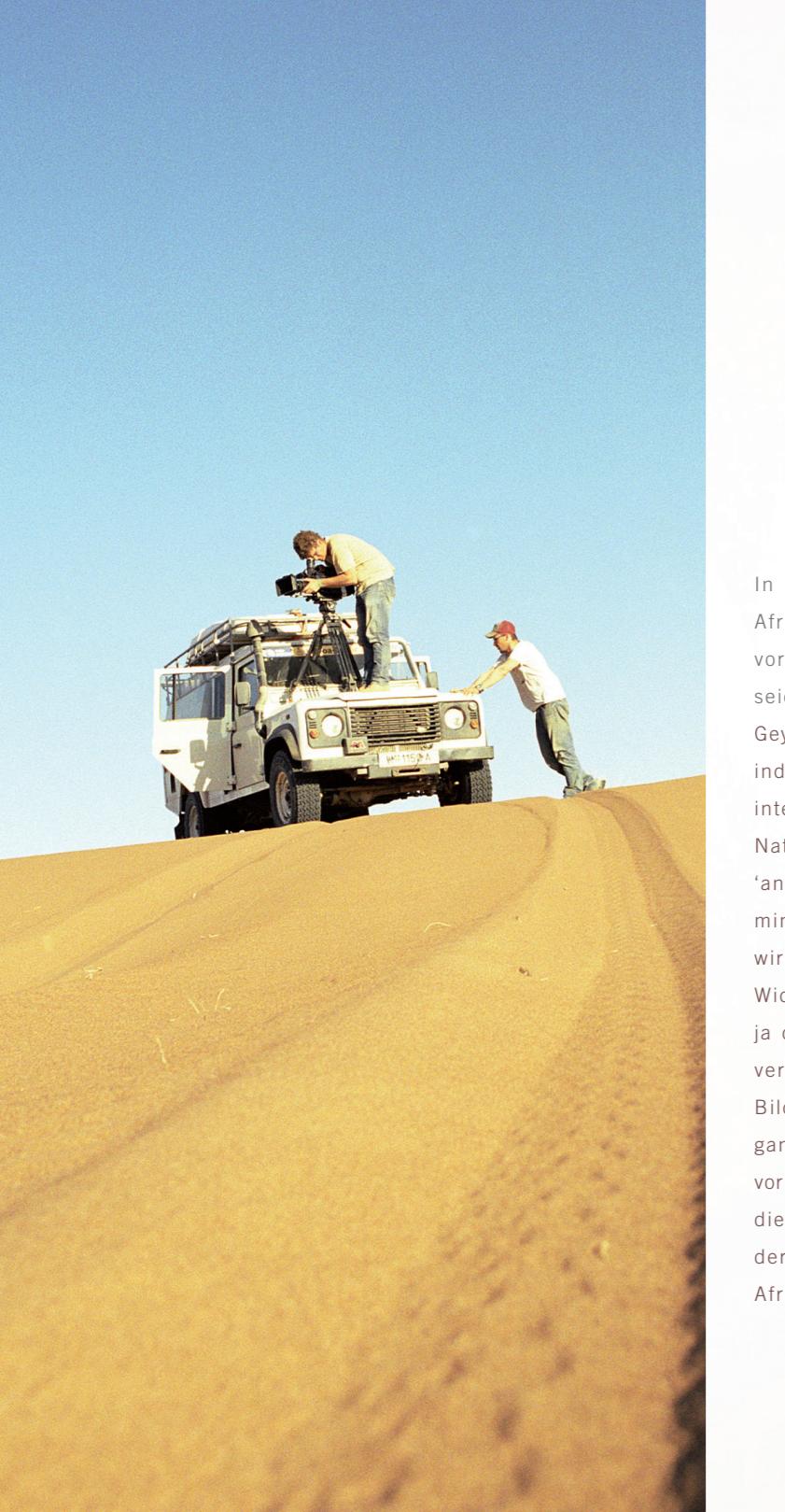
Die Rallye Paris-Dakar, oder im Fall des Jahres 2007, Lissabon-Dakar, ist ja ein traditionell von weißen, männlichen Fahrern dominiertes Event. Wie bist du mit dem Paradox umgegangen, einerseits eine kritische Haltung zu vertreten, die Strecke aber andererseits selbst als weißer Mann mit großem Fuhrpark abzufahren?

Geyrhalter: Natürlich war mir der Widerspruch bewusst. Darum war es mir wichtig, dass wir nicht als nur weißes Team unterwegs sind: Mein Regieassistent und unsere Aufnahmleiterin haben Wurzeln in Afrika, dazu kamen vor Ort lokale Line Producer und Dolmetscherinnen und Dolmetscher.

War es schwierig, weibliche Gesprächspartnerinnen zu finden?

Geyrhalter: Das hing von den Ländern ab. In Marokko hatte unser Line-Producer eine Praktikantin mit, die wir dann gebeten haben, manche Interviews zu führen. Das hat sehr geholfen.





In der Hierarchie der westlichen Medien kommt der Afrikanische Kontinent im Zusammenhang mit Paris-Dakar vor allem als exotische Kulisse ohne eigene Stimme vor. Wie seid ihr dieser Hierarchie der Abbildung begegnet?

Geyrhalter: Die Gegenhierarchie hat sich automatisch ergeben, indem wir uns nur für die Menschen entlang der Strecke interessiert haben, und überhaupt nicht für die Fahrer. Natürlich konnte es uns nie ganz gelingen, den Blick der 'anderen' Seite einzunehmen, aber wir wollten uns dem zumindest annähern. Unsere Augenhöhe war die der Leute, die wir getroffen haben. Und nicht die der Rennfahrer.

Widerhofer: Diese Hierarchie der Abbildung spricht der Film ja direkt an. Welche Bilder hat Europa von Afrika und vice versa. Ganz am Anfang sieht man das europäische Rallye-Bild von Afrika, als Exotik, Urlaubs- und Abenteuerort. Und ganz am Ende steht das andere europäische Bild: Die Angst vor den Flüchtlingen, die geschürt wird. Das sind hier in Europa die beiden dominanten Bilder Afrikas. An diesen Polen setzt der Film an und versucht ein differenzierteres, komplexeres Afrikabild zu finden.

Ihr macht seit 1994 (ANGESCHWEMMT/WASHED ASHORE) miteinander Dokumentarfilme als Regisseur und Cutter. Wie sieht diese Zusammenarbeit aus der Sicht des Cutters, konkret anhand dieses Projekts aus?

Widerhofer: Ich bin für die strukturellen Dinge zuständig und treffe auf dieser Ebene Entscheidungen, wie etwa dass bereits gedrehte Passagen, in denen das Rennen direkt vor Ort vorkommt, in der Dramaturgie dieses Filmes keinen Platz haben. Ich wollte z.B., dass das Rennen über die Menschen kommuniziert wird, die davon erzählen. Das Rennen auszusparen heißt, die Leute an der Strecke als erste Auskunft zu benötigen. Bei diesem Projekt habe ich nach drei Drehwochen das erste Material bekommen, um zu sehen, in welche Richtung es sich entwickelt. Wir haben das besprochen und für den weiteren Dreh Konsequenzen gezogen. Bis jetzt, kurz vor Fertigstellung, waren es anderthalb Jahre Schnitt.

Hattet ihr vor Drehbeginn kein Schnittkonzept vereinbart?

Widerhofer:

Nikolaus hatte ja ein klares Konzept, die Reise, die Konzentration auf die Menschen an der Strecke. Dazu Nikolaus Art zu drehen, in Plansequenzen mit extremer visueller Genauigkeit. Reiseessay und Portraitfilm waren also von Anfang an Teil des Projekts. Es gibt 6500 Minuten Material und siebzig Interviews. Das ist viel. Und daraus habe ich ausgewählt.

Salopp könnte man sagen, all Eure bisher gedrehten Filme singen ein Lob der Langsamkeit, inhaltlich und vor allem formal, mit ihren ungewöhnlich langen Einstellungen.

Widerhofer:

Form und Inhalt sind in unseren Filmen überhaupt

nicht zu trennen. Das muss ja immer Hand in Hand gehen.

In '7915 KM' geht es letztlich auch um die politische Bedeutung einer Beschleunigung bzw. Entschleunigung der

Produktionsmittel, der Kommunikationsmittel oder natürlich

der Fortbewegungsmittel einer Gesellschaft. Hat Geschwindigkeit in euren Filmen auch formal eine politische Bedeutung?

Widerhofer:

Für mich ist es spannend, dass der Film anfangs

an 'UNSER TÄGLICH BROT' anschließt. In diesem geht es

um die hoch technisierte Lebensmittelproduktion. Und in

'7915 KM' steht am Anfang wieder ein hoch technisiertes

Produkt, die Rallye, die aus Europa nach Westafrika exportiert

wird. Aber davon entfernt sich der Film dann sehr schnell.

Der Film beginnt mit dieser Technologie, bremst dann aber

runter und wechselt die Perspektive.

Wie lässt sich '7915 KM' im Kontext Eurer anderen gemeinsamen Arbeiten verorten?

Widerhofer:

Für mich ist es spannend, dass der Film anfangs

an 'UNSER TÄGLICH BROT' anschließt. In diesem geht es

um die hoch technisierte Lebensmittelproduktion. Und in

'7915 KM' steht am Anfang wieder ein hoch technisiertes

Produkt, die Rallye, die aus Europa nach Westafrika exportiert

wird. Aber davon entfernt sich der Film dann sehr schnell.

Der Film beginnt mit dieser Technologie, bremst dann aber

runter und wechselt die Perspektive.

Widerhofer:

Die politische Haltung, die sich formal ausdrückt, ist das genaue Schauen. Die Dauer ist eine politische Kategorie. Man lässt dem Zuschauer Raum zum Denken,

Raum, dass eine Erfahrung entsteht. Und das ist immer

etwas Politisches. Insofern ist es, überspitzt gesagt, egal,

worüber man einen Film macht: Wenn man nur lange genug

hin schaut und sich für die Menschen Zeit nimmt, dann wird

immer etwas wie Wahrheit sichtbar.

Nikolaus Geyrhalter und Wolfgang Widerhofer in einem

Interview mit Maya McKechney



INTERVIEW

**Interview with Nikolaus Geyrhalter
(director / cinematography)
and Wolfgang Widerhofer
(editor / dramatic advisor)**

The Paris-Dakar Rallye is the starting point of your sixth joint documentary. What first got you interested in the race?

Geyrhalter: The race itself never really interested us. From the very beginning we wanted to take a look behind the façade produced by the media. But it was obvious that that alone couldn't be the film's sole content: The echo of the race and the relationship between Europe and Africa would be juxtaposed, with the Rallye serving as a central thread that would prevent it from becoming arbitrary.

How did you approach this central thread? How did you do the research?

Geyrhalter: Three years before shooting started we made a research trip along the route to southern Morocco. We wanted to find out whether we would be able to follow it. And we also had the Rallye organization send us a roadbook. Those are books showing the route with it represented by rune-like symbols. Finding the way with this roadbook and is part of the race for the Rallye teams. For us it was difficult more than anything, but we had to find out whether amateurs like us would be able to find our way along the routes at all and whether we could find them.

The first time you traveled the entire route was really when the film was shot?

Geyrhalter: That's right. We went to Morocco with the Rallye teams in January 2007, on a chartered ferry. In Morocco we then lost sight of them, according to plan. The racers cover the entire route in 14 days, it took us four months. We started shooting immediately as we went, without knowing the route or doing any previous casting at the locations. We mainly had to rely on chance.

What were the logistics on location like? How did you transport a film crew and equipment through the desert?

Geyrhalter: We had two off-road vehicles and an old Austrian army truck. The food and camping equipment was in the truck, and while we were filming it was on the way to our next camp. The truck's driver also advised us about a number of technical matters and was our cook, camp chief and mechanic. There was a work room on the truck where we copied the footage in the evenings and translated. All in all, there were about thirteen people on location, with the interpreters and location managers.

The 2008 race has been cancelled because of terrorist threats. Did you need protection in the Sahara?

Geyrhalter: Never. We always had workers from the country where we were shooting who gave us all the necessary infor-

mation. Of course, we were vulnerable - we camped right on the route. Nothing ever happened. But just before shooting started we were robbed in Vienna (laughs).

The Paris-Dakar Rallye, or Lisbon-Dakar in 2007, is traditionally dominated by white, male drivers. How did you deal with the paradox of representing a critical stance on the one hand and on the other covering the route as a white man with a large fleet of vehicles?

Geyrhalter: Of course, I was aware of the contradiction. That's why I thought it was important not to travel with a purely white crew. My assistant director and our location managers have roots in Africa, and then there were a number of local line producers and interpreters.

Was finding female interviewees difficult?

Geyrhalter: That depended on the country. In Morocco our line producer had a female intern, and we asked her to do some of the interviews. That helped a great deal.

In the Western media's hierarchy the African continent is dealt with in connection with Paris-Dakar primarily as an exotic background without its own voice. How did you confront this hierarchy of representation?

Geyrhalter: The counter-hierarchy developed by itself because we were interested in the people along the route,





rather than the drivers. Of course, though we could never completely assume the 'other' side's point of view, we wanted to get close to it at least. We were at eye level with the people we met. And not with the drivers.

Widerhofer: The film addresses this hierarchy of representation directly. What are Europe's views of Africa and vice versa. At the beginning, the European image of Africa through the Rally is shown, as an exotic location for vacations and adventure. And the other European view is presented at the end: the fear of refugees that's being stirred up. Those are the two images of Africa that are dominant in Europe. The film begins with these two poles and then tries to discover a more differentiated and complex view of the continent.

You've been making documentaries together as a director and editor since 1994 (*ANGESCHWEMMT/WASHED ASHORE*). What's this collaboration like as a cutter, using this project as a concrete example?

Widerhofer: I'm responsible for things involving structure and make the decisions on that level, such as that sequences

that have already been shot, in which the race is shown on location, don't fit the film's dramatic structure. For example, I wanted the race to be conveyed through the people who talk about it. Excluding the race means that the people along the route are necessary as the initial source of information. With this project the first time I got to examine the footage and see the direction it was developing was after three weeks of shooting. We talked about it and took that into account for the remainder of shooting. Up to now, shortly before completion, editing has taken a year and a half.

Didn't you agree on an editing concept before shooting began?

Widerhofer: Nikolaus had a clear concept, the journey, the concentration on people along the route. And there was Nikolaus' shooting style, sequence shots with extreme visual precision. A travel essay and portrait were part of the project from the very beginning. There are 6,500 minutes of footage and 70 interviews. That's a lot. And I chose things from that.



Where would you put '*7915 KM*' in the context of your other joint films?

Widerhofer: I think it's interesting that in the beginning the film picks up where '*OUR DAILY BREAD*' left off. The latter's about highly technological production of food. And '*7915 KM*' begins with another product of advanced technology, the Rally, which was exported to West Africa from Europe. But the film quickly moves away from that background. It begins with this technology, then slows down and changes perspective.

You could say that all your films so far praise slowness, both in their content and formally in particular, with their uncommonly long takes.

Widerhofer: Form and content can't be separated at all in our films. The two must always go hand in hand.

a political category. Viewers are given space to think, space is provided for an experience to develop. And that's always political in a way. You could exaggerate and say it doesn't matter what a film's about: If you just look long and hard enough and take time for the people, something like the truth will always come to light.

In the final analysis, '*7915 KM*' is also about the political significance of accelerated or decelerated means of production, communication and of course the means of transportation a society employs. Does speed have a formal political significance in your films too?

Widerhofer: The political stance that's expressed formally is taking a close look at things. The length of time this takes is

Nikolaus Geyrhalter und Wolfgang Widerhofer in an interview with Maya McKechniey

INTERVIEW

Interview avec Nikolaus Geyrhalter
(Réalisation / Camera)
et Wolfgang Widerhofer
(Montage / Dramaturgie)



Le rallye Paris-Dakar a été l'idée de départ du sixième film documentaire sur lequel vous avez collaboré. Qu'est ce qui vous a particulièrement intéressé dans cette course?

Geyrhalter: La course en elle-même ne nous a jamais vraiment intéressée. Notre but initial était de jeter un coup d'œil derrière la façade médiatique de l'événement. Ainsi il était évident que ce sujet ne pouvait représenter le contenu global du film: nous voulions que les thèmes redondants de la course et de la relation Europe-Afrique se croisent tout en suivant un fil conducteur étant le rallye. Cela en tentant d'éviter de transmettre une impression d'arbitraire.

Quelle approche avez-vous choisie pour le fil conducteur? Quelles recherches avez-vous effectuées?

Geyrhalter: Trois ans avant le tournage, nous sommes partis en expédition de recherche et avons suivi la route du rallye jusqu'au sud du Maroc. Nous voulions tout d'abord savoir s'il nous était possible d'aborder cette route. Pour réaliser cela, l'organisation du rallye nous a fait parvenir un Road book. Il s'agit de cartes routières décrivant le déroulement du parcours grâce à un système de caractères runiques. Pour les participants au rallye, le déchiffrement de ce Road book fait partie de la compétition. Pour nous, il s'agissait

plutôt d'une tâche laborieuse. Mais il était important que nous fassions le test afin de voir si le parcours du rallye était abordable à des néophytes comme nous l'étions et aussi pour savoir si nous pouvions le repérer.

Avez-vous vraiment parcouru la totalité de la trajectoire durant le tournage?

Geyrhalter: Oui. En janvier 2007, nous avons accompagné les équipes participantes sur un ferry charter allant au Maroc. Ensuite au Maroc nous avons, comme prévu, perdu le rallye de vue. Les participants ont parcouru la totalité de la trajectoire en 14 jours, nous avons pris notre temps et l'avons effectuée en quatre mois. Nous avons aussitôt commencé à tourner, sans connaître la route et sans avoir fait une reconnaissance des lieux au préalable. Nous devions nous fier entièrement au hasard.

Comment avez-vous géré la logistique sur le terrain - comment transporte-on une équipe et tout l'équipement de tournage à travers le désert?

Geyrhalter: Nous étions équipés de deux véhicules tout terrain et d'un vieux camion militaire. Le camion transportait les vivres et l'équipement de camping et pendant que nous tournions, il partait en éclaireur afin de préparer le prochain campement. Le conducteur du camion était également notre conseiller touchant toutes les questions techniques ainsi

que notre cuisinier, chef de camp et mécanicien. Le camion contenait aussi un espace de travail, où nous pouvions le soir copier et traduire le matériel qui avait été filmé durant la journée. En comptant les traducteurs et les régisseurs généraux locaux, nous étions en tout environ treize personnes.





étaient d'origine africaine et nous étions accompagnés dans chaque pays de producteurs exécutif, de traductrices et de traducteurs locaux.

Etais-ce difficile de trouver des intervenantes?

Geyrhalter: Ca dépendait des pays. Au Maroc, notre producteur exécutif était accompagné d'une stagiaire, à qui nous avions demandé d'effectuer quelques interviews. Ça a beaucoup aidé.

Dans la hiérarchie des médias occidentaux, le continent Africain est traité en rapport avec le Paris-Dakar comme une coulisse exotique sans place propre. Comment avez-vous confronté cette hiérarchie d'images?

Geyrhalter: Une contre - hiérarchie s'est créée automatiquement par le fait que nous nous sommes intéressés uniquement aux personnes rencontrées le long du trajet et pas du tout aux participants. Bien sûr, nous n'avons jamais entièrement réussi à adopter le regard de l' 'autre' côté, mais nous voulions au moins nous en approcher. Notre regard était posé sur les personnes que nous avons rencontrées, pas sur les pilotes.

Widerhofer: Cette hiérarchie d'images est directement évoquée par le film. La vision qu'a l'Europe de l'Afrique et vice-versa. Tout au début, vous voyez la représentation européenne de l'Afrique à travers le rallye, en tant que lieu exotique

de loisirs et d'aventure. À la fin, vous voyez l'autre représentation européenne de l'Afrique: La peur des réfugiés qui est sans cesse attisée. Il s'agit des deux images dominantes de l'Afrique en Europe. Le film se base sur ces deux pôles et tente de donner une image plus différenciée, plus complexe de l'Afrique.

Vous travaillez en collaboration en tant que réalisateur et monteur sur des films documentaires (*ANGESCHWEMMT / WASHED ASHORE*) depuis 1994. Du point de vue du monteur, comment s'est déroulée concrètement votre collaboration sur ce projet?

Widerhofer: Je suis responsable pour tout ce qui est structurel et je prends des décisions concernant ce domaine, par exemple certains passages, qui ont été filmés, contenant des scènes directes de la course n'ont pas leur place pas dans la dramaturgie de ce film. J'ai aussi décidé que la course devrait être évoquée par le biais des gens qui en parlent. Ne pas montrer la course implique qu'on a besoin des gens le long du trajet en tant que première source d'information. Au cours de ce projet, j'ai obtenu le premier matériel de montage au bout de trois semaines de tournage afin de voir dans quelle direction il se développait. Nous en avons discuté et tiré les conséquences pour le tournage suivant. En tout, jusqu'à sa finition, le montage a duré un an et demi.

Aviez-vous convenu d'un concept de montage précis avant le tournage?

Widerhofer: Nikolaus avait un concept précis, l'idée de voyage et la focalisation sur les gens le long du trajet. A cela s'ajoute la griffe personnelle de Nikolaus dans sa manière de filmer, des plans-séquences avec une précision visuelle très pointée. Ainsi dès le début du projet nous avions en tête la notion d'un carnet de voyage et d'un film portrait.

En tout nous avons 6500 minutes de matériel et soixante-dix interviews. Cela fait beaucoup. Et de cela j'en ai tiré ma sélection.

Comment situez-vous '7915 KM' en rapport avec les autres travaux communs que vous avez jusqu'ici accomplis?

Widerhofer: En ce qui me concerne, je trouve captivant que le début de ce film se rallie avec 'NOTRE PAIN QUOTIDIEN'. Ce dernier traite de la production alimentaire extrêmement technicisée. Et au début d' '7915 KM' nous retrouvons à nouveau un produit extrêmement technicisé, le rallye, qui est exporté d'Europe en Afrique de l'Ouest. Mais très rapidement le film s'éloigne de cette image. Le film débute avec cette technologie, puis ralentit et change de perspective.

D'une manière générale, on pourrait dire que tous vos films précédents font l'éloge de la lenteur, autant au niveau du contenu mais surtout de la forme, dû à vos prises de vue particulièrement longues.

Widerhofer: Dans nos films, la forme et le contenu sont inseparables. Cela doit toujours aller de pair.

Le film '7915 KM' traite finalement aussi de l'enjeu politique d'une accélération ou d'un ralentissement des moyens de production, de communication ou de locomotion d'une société. Dans vos films, est-ce que la vitesse a une signification politique aussi au niveau de la forme?

Widerhofer: L'attitude politique qui s'exprime au niveau de la forme se trouve dans le fait de regarder avec précision. La durée incarne une catégorie politique. On donne la possibilité au téléspectateur de réfléchir et cela crée une expérience. De là se crée toujours quelque chose de politique. Ainsi, on pourrait presque dire que ce n'est pas vraiment important de quoi traite un film: si on regarde assez longtemps et si on prend le temps pour d'autres personnes alors se découvre une forme de vérité.

Entretien avec Nikolaus Geyrhalter et Wolfgang Widerhofer par Maya McKechney



FILMOGRAPHY

Nikolaus Geyrhalter (*1972 in Vienna)



2009

THE FINAL DAYS (DIE LETZTEN TAGE) - in production

(A + 100 min. + 35mm (HDCam) + Feature Documentary)

A textile factory with a long history in the outskirts of Lower Austria is going into bankruptcy. THE FINAL DAYS is an observation of what happens to its few manual laborers over a period of several years - a film about the process of becoming unemployed after having worked in a permanent state of emergency, told from the perspective of people who know, and what remains or becomes of life afterwards.



2008

7915 KM

(A + 106 min. + 35mm (HDCam) + Cinemascope + Feature Documentary)

On the trail of the 2007 Dakar Rally 7915 KM undertakes a search, along the way encountering the variety to be found in Africa's present in Morocco, Sahrawi Republic, Mauritania, Mali and Senegal. Keeping the sobering reality in mind, it creates an homage to humanity and slowness which questions deep-seated perceptions and the role of Europeans in numerous, presumably African, problems.



2005

OUR DAILY BREAD (UNSER TÄGLICH BROT)

(A + 90 min. + 35mm (HDCam) + Feature Documentary)

To the rhythm of conveyor belts and immense machines, OUR DAILY BREAD looks without commenting into the world of industrial food production and high-tech farming in Europe: an industrial environment which leaves little space for individualism. People, animals, crops and machines play a supporting role in the logistics of this system which provides our society's standard of living.



2001

ELSEWHERE

(A + 240 min. + 35mm (HDCam) + Feature Documentary)

The year 2000, elsewhere. 12 months. 12 episodes. Weeks, days, single moments of different ways of life. Tradition and change. People of different cultural and geographical background. A film about their life. Landscapes, outlooks on the world, outlooks on life: Desert, snow, valley, jungle, ice, rainforest, stones, swamps, mountains, the sea, forests, a South-Sea atoll. At the beginning of the 21st century.



1999

PRIPYAT

(A + 100 min. + 35 mm (S16mm) + b/w + Feature Documentary)

After the catastrophe in 1986, a 30-km restricted zone was erected around the Chernobyl nuclear power plant, and 116,000 persons were evacuated from this area. PRIPYAT is a portrait of the people who still live and work there, and of those who have moved back, in 'their' zone. What is everyday life like for these people, a life with the invisible and incomprehensible danger of radioactivity?



1997

THE YEAR AFTER DAYTON (DAS JAHR NACH DAYTON)

(A + 204 min. + 35mm (HDCam) + Feature Documentary)

A portrait of the first year of peace in Bosnia. This is a human story played out before a background of a war which still makes itself felt. Rajko, the mechanic and his family still not back home; Nermin, the actor, who lost both legs in the war; Halid, a shepherd, risking his life to visit friends: A story of a possible life together, which has on the other hand become impossible in many cases.



1994

WASHED ASHORE (ANGESCHWEMMT)

(A + 86 min. + 35mm (S16mm) + b/w + Feature Documentary)

Life on the Danube is essentially determined by two factors: the river itself and the often strange idiosyncrasies of the people who live along its banks. And they are multifarious: fishermen and graveyard wardens, Buddhist monks, allotment holders on Danube Island, stranded shippers, tramps and soldiers. All linked by the great current against which they swim. Told in tranquil images by an unobtrusive camera.

FILMOGRAPHY

NGF Nikolaus Geyrhalter Filmproduktion GmbH

2009

THE ROBBER (DER RÄUBER) - IN PRODUCTION

(A/D + 90 MIN. + FEATURE FILM + DIRECTOR: BENJAMIN HEISENBERG)

2009

THE FINAL DAYS (DIE LETZTEN TAGE) - IN PRODUCTION

(A + 100 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

2009

GOISERN GOES WEST - IN PRODUCTION

(A + 2 X 30 MIN. + TV-SERIES IN 2 PARTS + DIRECTORS: MARKUS WOGROLLY, HARALD AUE)

2008

FOOD DESIGN - IN PRODUCTION

(A + 52 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTOR: MARTIN HABLESREITER)

2008

7915 KM

(A + 106 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

2008

FLYERS (FLIEGER)

(A + 82 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: HERBERT BRÖDL)

2008

EISENWURZEN. THE MUSICAL (EISENWURZEN. DAS MUSICAL)

(A + 52 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTOR: EVA ECKERT)

2008

GOISERN GOES EAST

(A + 5 X 30 MIN. + TV-SERIES IN 5 PARTS + DIRECTORS: MARKUS WOGROLLY, ROBERT LAKATOS, HARALD AUE)

2008

(HALF) THE TIME OF MY LIFE (MEIN HALBES LEBEN)

(A + 92 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: MARKO DORINGER)

2008

A WHITE SUBSTANCE (EINES TAGES, NACHTS...)

(A + 21 MIN. + SHORT DOCUMENTARY + DIRECTOR: MARIA ARlamovsky)

2008

FIGURING OUT FATHER (DIE VATERSUCHERIN)

(A/D + 45 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTOR: SANDRA LÖHR)

2008

BAHRTALO! GOOD LUCK! (BAHRTALO! VIEL GLÜCK!)

(H/A + 90 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: ROBERT LAKATOS)

2006

I AM ME (ICH BIN ICH)

(A + 55 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTOR: KATHRIN RESETARITS)

2006

MOUNTAIN MEADOW MOVIE (ALMFILM)

(A + 55 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTOR: GUNDULA DAXECKER)

2006

GOOD MORNING AUSTRIA! (GUTEN MORGEN ÖSTERREICH!)

(A + 90 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: HANNELORE TIEFENTHALER)

2005

OUR DAILY BREAD (UNSER TÄGLICH BROT)

(A + 90 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

2004

FLIGHT NUMBER 884. RETURNING HOME

(FLUG NUMMER 884. EINE HEIMAT AUF ZEIT)

(A + 52 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTORS: WOLFGANG WIDERHOFER, MARKUS GLASER)

2004

ACROSS THE BORDER. FIVE VIEWS FROM NEIGHBOURS

(ÜBER DIE GRENZE. FÜNF ANSICHTEN VON NACHBARN)

(A + 131 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTORS: PAWEŁ ŁOZINSKI, JAN GOGOLA, PETER KEREKES, ROBERT LAKATOS, BILJANA CAKIC-VESELIC)

2004

KANEGRA

(A/D + 50 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTOR: KATHARINA COPONY)

2004

PESSAC. LIVING IN A LABORATORY (PESSAC. LEBEN IM LABOR)

(A + 52 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTORS: CLAUDIA TRINKER, JULIA ZÖLLER)

2004

THE SOUVENIRS OF MR. X (DIE SOUVENIRS DES HERRN X)

(A/D + 98 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: ARASH T. RIAHI)

2004

CARPATIA

(D/A + 127 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTORS: ANDRZEJ KLAMT, ULRICH RYDZEWSKI)

2003

SENAD AND EDIS. ONCE THERE WAS A WAR

(SENAD UND EDIS. ES WAR EINMAL DER KRIEG)

(D/A + 30 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

2002

LOUD AND CLEAR. LIFE AFTER SEXUAL ABUSE

(LAUT UND DEUTLICH. LEBEN NACH SEXUELLEM MISSBRAUCH)

(A + 67 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTOR: MARIA ARlamovsky)

2002

TEMELIN. A VILLAGE IN SOUTHERN BOHEMIA (TEMELIN. EIN DORF IN SÜDBÖHMEN)

(A + 30 MIN. + TV-DOCUMENTARY + DIRECTORS: NIKOLAUS GEYRHALTER, MARKUS GLASER, WOLFGANG WIDERHOFER)

2001

ELSEWHERE

(A + 240 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

1999

PRIPYAT

(A + 100 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

1997

THE YEAR AFTER DAYTON (DAS JAHR NACH DAYTON)

(A + 204 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

1997

KISANGANI DIARY

(A + 52 MIN. + DOCUMENTARY + DIRECTOR: HUBERT SAUPER)

1995

THE DREAM THAT REMAINS (DER TRAUM DER BLEIBT)

(A + 155 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: LEOPOLD LUMMERSTORFER)

1994

WASHED ASHORE (ANGESCHWEMMT)

(A + 86 MIN. + FEATURE DOCUMENTARY + DIRECTOR: NIKOLAUS GEYRHALTER)

CREDITS

7915KM

directed and photographed by
Nikolaus Geyrhalter

edited by
Wolfgang Widerhofer

script
**Maria Arlamovsky, Nikolaus Geyrhalter,
Wolfgang Widerhofer**

sound
Lea Saby

assistant cameramen
Gerald Piesch, Christoph Grasser

location manager / assistant director in Senegal
Evelyne Faye Mac-Gowan

assistant director
Sedjro Mensah

camp manager
Michel Tentschert

still photography
Philipp Horak

MOROCCO

line producer
**Les Films du Passage
Rachid Biyi, Rachid Boutouñès**

location manager
Ouaglou M'Hammed

interpreter
Najah Mohammed, Karima Zoubir

catering
Robert A. Singer

MAURETANIA, REPUBLIC SAHARA

line producer
**La Maison des Cinéastes
Abderrahmane Ahmed Salem**

location manager
Salem Ould Dendou, Abdellahi Ould Mehdi

interpreter
Mohamed Bouba Ould Elemine

catering assistant
Youssef Ould Aliene

production assistant
Sebastian Arlamovsky

MALI

line producer
Farafina Danbé Productions

location manager
Mamadou Cissé

interpreter
Aguibou Traore

SENEGAL

line producer
Les Films De L'Atelier

location manager
Gora Seck

interpreters
Fanta Fifi Kante, Adja Fatou Ndiaye

driver
Mamadou Lamine Ndiaye

FRANCE

line producer
**Mille et Une Films
Gilles Padovani, Elodie Sonnefraud**

with

Rkiya Nougote, Mohamed Adou, Brik Boujama, Tarique Elah, Colonel Moustafa Mohamed Ali, Brahim Abderahmane Ould Bah, Alkaly Diakité, Hadi Diop, Mamadou Sy, Habib Ly, Abdoulaye Diarra, Awa Dia, Inspecteur Mbaye Sady Diop, Mbaye Seye, Magg. Domenico Di Biase, Cap. Paolo Di Giorgio, Ten. Giuseppe Casbarra, Lgt. Natalino Restante, Mc. Francesco Cannone, Brig. Fabrizio Pulcinelli

special thanks to

ASO Amaury Sport Organisation / Etienne Lavigne and Julie-Anne Gross, Austrian Embassy Sénégal / Klaus Ranner, Nathalie Carré, CheckIn Reisen / Waltraud Hießberger, Commandant Papa Aliou Cisse, desertXpress / Thomas Berschet and Anja Niegodka, Marie Louise Diandy, Inspecteur Mbaye Sady Diop, Colonel Mouhamadou Diawara, Mourad Djebel, Colonel Mame Birame Faye, Brigadier Momar Gueye, Mr Hama, Fabienne Kanor, Ludwig Löckinger, Le Ministre De La Culture Et Du Patrimoine Historique Classe Du Senegal, Le Ministere De l' Interieur Du Senegal, Le Ministre Des Forces Armees Du Senegal, Colonel Alioune Ndiaye, Commandant Elhadji Niang, Sean O'Toole, Patrick Pécriaux, Port Autonome de Dakar, Lgt. Francesco Raiti and the crew of Italian aircraft Hera 3 di Guardia di Finanza Gruppo Esplorazione Aeromarittima Pratica di Mare (Roma), Abderrahmane Sissako, Martin Stock, Serge Taffou, Wüste Touren, Beatrice Achaleke, Emily Artmann, Françoise Guiguet, Dagmar Haier, Benjamin Heisenberg, Andrea Hoffmann, Margerita Hoffmann, Stefan Holzer, Inge Horak, Simon Inou, Peter Jäger, Elgrid Kaiser, Dominik Kamalzadeh, Gerald Kögl, Anne Laurent, Chantal Niebisch, Barbara Pichler, Dieter Pichler, Ernst Pohn, Andrea Pollach, Isabella Reicher, Stephan Riguet, Walter Ruggle, Martin Schweighofer, Götz Spielmann, Peter Swoboda, Mahnaz Tischeh, Andrea Wagner, Constantin Wulff, François Yon

'Dakar 2007' press conference trailer and roadbooks courtesy of
Amaury Sport Organisation, Paris

HD post production
Listo Videofilm GmbH

HD online
Geoff Kleindorfer

colour grading
Thomas Varga

productions assistants
Nicole Scherg, Anne Wendelin

film recording
Herbert Fischer

production office
Barbara Kern

film prints & sound post production
Synchro Film und Video GmbH

production auditor
Markus Glaser

colour correction
Sepp Klocek

production manager
Michael Kitzberger

sound mixing
Alexander Koller

commissioning editors
Inge Classen, Franz Grabner

sound design
Daniel Fritz

special technical support
Christian Schmidt

producers
**Nikolaus Geyrhalter, Markus Glaser, Michael Kitzberger
Wolfgang Widerhofer**

public relations
Anne Wendelin

press material
Nicole Scherg

translations

Steve Wilder, Evelyne Faye Mac-Gowan, Karin Schiefer, Bakhoum Habiboula Ndongo, Mamadou Kone, Sidati Abba-Khalihana, Habiboula Bakhoum, Yâ Cisse

research
Maria Arlamovsky, Nikolaus Geyrhalter, Benedikt Grossmann

graphic design
Fabian Geyrhalter Design / Fabian Geyrhalter, Stella Schmidt

produced in cooperation with

ORF Film/Fernseh-
Abkommen **ZDF** **sat**

developed with the support of the MEDIA programme of the European Union

MEDIA
Developed with the support of the
MEDIA programme of the European Union

DOLBY
DIGITAL
IN SELECTED THEATRES

AUTLOOK
FILM SALES

www.autlookfilms.com

www.7915km.com

© 2008 NGF Nikolaus Geyrhalter Filmproduktion GmbH

NGF

produced with the support of

film
INSTITUT

film fonds-wien

www.7915km.com

A 2008 + 106 MIN. + 35MM (HDCAM) + CINEMASCOPE + FEATURE DOCUMENTARY



NGF Nikolaus Geyrhalter Filmproduktion GmbH

Hildebrandgasse 26, A-1180 Vienna

T/F: +43.1.403.01.62

office@geyrhalterfilm.com

www.geyrhalterfilm.com

© 2008 NGF NIKOLAUS GEYRHALTER FILM PRODUCTION GMBH
DESIGN VON FABIAN GEYRHALTER DESIGN / WWW.GEYRHALTER.COM
PHOTOS: PHILIPP HORAK, GERALD PESCH, MICHEL TENTSCHERT,
EVELYNE FAVE MAC-GOWAN, MOURAD DIBEL, SEDIROU MENSAH



ORF Film/Fernseh-
Abkommen



ZDF 3sat

MEDIA
Developed with the support of the
Structural programme of the European Union

DOLBY
DIGITAL
IN SELECTED THEATRES

a AUTLOOK
FILM SALES