

**test**

**KTM 400 LC 4  
Enduro**  
10.000 Kilometer –  
sonst nichts!  
**Husqvarna  
WR 360**  
Power-Pack im  
Sporteinsatz

**sport**

**Dahar-Rallye**  
Ganz neu,  
ganz locker  
**Pyrenäen-Rallye**  
Toll gemacht!

**reise**

**Spanien**  
Von sportlich bis  
total sportlich

**POSTER**



**Über 450 private  
Kleinanzeigen!**

Dahar-Rallye 95

# „Contrôle arrivée Ksar Ghilane“



Rund um die Oase Ksar Ghilane spielte sich die Dahar 95 ab, eine ganz neue ausgezeichnete Rallye für Einsteiger.



**K**aum hat Fahrleiter Erwin Wachter die Tabelle mit dem Tagesergebnis am Lastwagen ausgehängt, drängeln sich schon die Köpfe um das Papier. Wer war heute am schnellsten, wie stehen die Chancen, noch Plätze gutzumachen? Nach drei Rallyetagen liegen die ersten drei Fahrer nur wenige Sekunden auseinander.

Die Entscheidung über Sieg oder Platz fällt somit erst ganz zum Schluß. „Nerven behalten wiegt bei derart knappem Abstand mindestens ebenso schwer wie Tempo und Navigationskunst.“ Ein Credo, das Veranstalter Peter Hinterreiter den Rallyeaspiranten vom ersten Tag an einzutrichtern versucht.

Nach drei Tagen Anreise bis zum Basislager der fünf Rallyeetappen, der Oase Ksar Ghilane, ist das Rallyefieber kaum noch zu zügeln. Als Prolog wurde östlich des Camps ein sandiger Rundkurs ausgesteckt. Auch wenn Peter Hinterreiter predigt: „Beim Prolog geht es nur um die Startreihenfolge für den nächsten Tag, sonst nichts! Und wer den Prolog gewinnt, gewinnt noch lange nicht die Rallye!“ Egal, im Minutenabstand hinterlassen die Starter große Staubwolken bei den Zeitnehmern und Schaulustigen auf der Start-und-Ziel-Düne. Zu hohes Tempo zahlt sich aber nicht aus, denn man muß



schon scharf hinschauen, um die Palmwedel zu erkennen, um die herum der Kurs zu fahren ist. Einige der ganz Schnellen sind weit draußen falsch abgebogen und warten auf die nächsten Starter als Wegweiser. Hinter einer großen Düne ist der Wendepunkt, es folgt eine Steilabfahrt, zwei Sprünge und zurück zum Start. Nicht mal fünf Minuten sind vorbei, aber die Nervosität hat sich erst mal etwas gelegt.

Am Nachmittag geht es dann richtig los: Für die erste Wertungsetappe gibt Wüstenfuchs Hinterreiter seinen Schützlingen noch gute Ratschläge mit auf den Weg: „Fahrt zusammen, eine Rallye kann man eigentlich nur im Team gewinnen. Auch die ganz großen, der Kini, der Arcarons und der Peterhansel schauen immer aufeinander, helfen sich auch gegenseitig!“ Immerhin wird dieser Rat beherzigt. Nach den Starts im Minutenabstand warten die Piloten an der nächsten Abzweigung aufeinander. Wenn es quer durch die Prärie geht, ist es doch ganz beruhigend, noch Mitstreiter im Augenwinkel zu haben.

Gelegenheit, sich auf den Umgang mit Roadbook, Kompaß und Tripmaster einzustimmen, gibt es bereits während der Anreise. Zu jeder Piste, auch vor der eigentlichen Rallye, erhalten die Teilnehmer ein detailliertes Roadbook. Unter anderem werden Strecken gefahren, die bei den letzten Tunesien-Rallyes im Programm waren. Bei jedem Briefing geht Peter Hinterreiter das Roadbook genau durch und weist auf

**Relaxen vor der nächsten Etappe (links), Massenstart zum Tagesprogramm (oben)**



Wüstenstimmung – immer wieder einzigartig

Besonderheiten hin. Das spezielle Roadbücher-Kauderwelsch, Abkürzungen auf Französisch, erläutert ein Handbüchlein, das jeder Pilot bereits bei der allerersten Besprechung auf der Fähre erhält. So bleibt genügend Zeit, sich damit vertraut zu machen.

Zurück zur Rallye. Ein artesischer Brunnen bildet den südlichsten Punkt der ersten Etappe. Dies geht aus der darauffolgenden Kompaßangabe im Roadbook hervor: Sie fordert nämlich einen Kurswechsel Richtung Nordost. Wer hier nicht korrekt navigiert und einfach der Hauptrichtung folgt, steht irgendwann vor einem tiefen, breiten Oued, über das sich das Roadbook ausschweigt. Also auf der eigenen Spur zurück bis zum letzten Punkt, an dem man sich sicher ist. Dort ist der Tripmaster wieder mit den Roadbookangaben abzugleichen, und das Spielchen beginnt von vorne. Diese Etappe beendet der Schweizer Ueli Leardi in weniger als einer Stunde,

Steinige Pfade – geländefahren soweit das Auge reicht



#### Dahar-Rallye 95 Ergebnisse

##### Motorräder:

1. Markus Christen (CH), Kawasaki KLX 650 2. Franz Mittendorfer (A), Husqvarna TE 610 3. Ueli Leardi (CH), KTM LC 4 400 4. Erni Kaspar (A), KTM LC 4 620 5. Kryn van Velden (NL), Husqvarna TE 610

##### Damenwertung:

Katrin Lyda (D), KTM LC 4 620

##### Autos:

1. Patrick Scherrer/Christian Nicolet (CH), Range Rover 2. Marcel und Marianne Büol, (CH), Range Rover 3. Hubert Nachbaur/Claudia Piltzner (A), Opel Campo

während die Irrlichter fast doppelt so lange brauchen.

Am zweiten Tag steht eine Navigationsetappe von 175 Kilometer, unter anderem mit pistenlosem Querfeldeinfahren, auf dem Programm. Das Roadbook ist sehr ausführlich und verzeichnet beispielsweise eine verrostete Dose, die einen Pistenabzweig markiert. Prima, eine solche Information läßt einen an die berühmte Stecknadel im Heuhaufen denken – immerhin dürfte es sich nicht um die einzige Blechdose handeln, die in der Sahara herumliegt.

„Nicht jede Information im Roadbook ist für euch wichtig. Einige Details dienen nur zur Kontrolle, ob die eingeschlagene Richtung stimmt. Die Rallyeprofis schneiden alles raus, was sie nicht unmittelbar betrifft. Lediglich Richtungsänderungen bleiben stehen. Am besten, jeder markiert die Punkte mit Leuchtstift, die er für wichtig hält“, rät Hinterreiter beim Briefing. Und: „Das Roadbook von heute hat Jürgen Mayer bei der letzten Optic 2000 benutzt. Er hat irgendwo hineingeschrieben: Ab hier Vollgas bis zum Schluß. Das müßt ihr bitte nicht unbedingt wörtlich nehmen!“

Die schnellen groben Pisten fordern ihren Tribut: Mehrere Plattfüße mit darauffolgendem Reifenbedarf, abgerissene Tripmaster-Geber, Lagerschäden bei einem der Autos stellen die Abendbeschäftigung von Ruedi Roder, der die technische Betreuung übernommen hat, sicher.

Markus „Chnoche“ Christen zeigt, daß ein Plattfuß lediglich Sache einer Viertelstunde sein muß: „Ich baue einfach das Rad

## Ausrüstung

**Motorrad:** In jedem Fall steht der Fahrspaß in umgekehrtem Verhältnis zum Gewicht des Motarrads. Mehrzylindermaschinen sind nur Fahrkörnern zu empfehlen. Wünschenswert ist eine Reichweite von rund 250 Kilopmeter, ganz große Tanks sind nicht erforderlich und beeinträchtigen nur das Handling.

**Reifen:** Am besten eignen sich grobstollige Geländereifen mit harter Gummimischung, möglichst hoher Lagenzahl und breiter Aufstandsfläche. Reine Sandreifen sind aufgrund ihrer weichen Gummimischung nicht so vorteilhaft, da sich das Profil zu schnell abfährt und die Plattfußgefahr wächst. Bewährt haben sich verstärkte Motocross-Schläuche, ebenfalls möglich sind Moosgummi-Einlagen.

**Bekleidung:** Enduro-Protektorenkleidung mit Rücken-, Schulter-, Ellbogen-, und Knieschutz, Cross- oder feste Endurostiefel.

**Zubehör:** Sicherheitsausrüstung mit 1,5 Liter Wasser, Kompaß, Karte, Taschenmesser, Schlauch, Werkzeug, Flickzeug, Erste-Hilfe-Päckchen, Rettungsdecke, Signalaraketen, Feuerzeug. Zusätzlich empfohlen: Roadbookhalter, Tripmaster, eventuell Satellitennavigation.

nicht aus. Nach kurzer Zeit Fahren ohne Luft ist selbst der harte Desert von der Felge losgewalkt. Dann flicke ich den Schlauch, ohne den Reifen von der Felge zu nehmen.“ Und das geht? „Ja, das geht – aber vielleicht sollte man es vor dem Ernstfall ein paar mal üben.“

Die dritte Wertungsetappe führt vom Ksar nach Matmata. Nach dem Verlassen der schnellen Pipeline-Piste verliert die Strecke ihren Wüstencharakter. Die schweren Regenfälle der vergangenen Wochen

## Infos

Die Dahar-Rallye ist eine seit diesem Jahr existierende Einsteigerrallye in Tunesien. Sie erhielt ihren Namen nach dem landschaftlich äußerst reizvollen Gebirgszug rund um Matmata. Zielpublikum der Dahar-Rallye sind Endurofahrer, die Ablauf und Drumherum einer Wüstenrallye kennenlernen möchten, aber das finanzielle Risiko und die Strapazen einer der etablierten Rallyes nicht auf sich nehmen wollen. Der organisatorische Ablauf sowie die technische und medizinische Betreuung entsprechen exakt der eines „richtigen“ Wüstenraids. Veranstalter Peter Hinterreiter besitzt jahrelange Erfahrung als technischer Betreuer bei Wüstenrallyes. Dem Charakter einer Einsteiger-Veranstaltung entsprechend sind die Briefings besonders ausführlich, es gibt Einführungen in Roadbook-Kunde und Orientierung mit Kompaß und Satellitennavigation sowie Tips zur Fahrtechnik und Verhalten auf der Piste. Der Streckencharakter reicht von fahrtechnisch anspruchsvollen Gebirgspisten, schnellen harten Schotterstrecken bis zu Sandetappen jeden Schwierigkeitsgrads. Weitere Auskünfte erteilt Team Hinterreiter A - 6706 Bürs Telefon 0043-664-3400603.

haben die Piste völlig verändert. Tiefe Gräben, Spurrillen und Oueds, die das Roadbook nicht verzeichnet, zwingen zur Vorsicht. Kaum gibt man Gas, steht man schon wieder mit Händen und Füßen in den Eisen, um nicht in einen Abgrund zu versacken. Als Hinterreiter mit der Ärztin auf dem Sozius retour fährt, wird klar, daß etwas passiert sein muß. Einen der beiden „fliegenden Holländer“, den erfahrenen Wettbewerbsfahrer Ad van Nielen hat es erwischt. „Technik ist bei einer Rallye nicht alles. Wü-

stenfahren ist eben anders als Crossfahren: Da weiß man nie, wie es nach dem Sprung weitergeht. Aus dieser bitteren Erfahrung hat auch schon ein Kinigadner lernen müssen“, resümiert Hinterreiter am Abend.

Durch den Unfall gerät der Zeitplan durcheinander, es wird noch, wie vorgesehen, die „Schnittetappe“ (das Durchschnittstempo darf 60 km/h nicht überschreiten) gefahren und der Rest bis Kebili auf der Straße zurückgelegt.

Einen Sand- und Dünen-Leckerbissen verspricht der nächste Tag. Von Douz bis zum Café Sahara an der Pipeline-Piste führt ein sandiger Zickzackkurs. Die Piste ist gut sichtbar, nur mit lauter „Dunettes“, wie das Roadbook den sandigen Sprungschancen schmeichelt, überzogen. Und hopps und hopps – es ist immer noch besser, ganz außen in einer eigenen Spur zu fahren, wo die Sandzungen zwar höher sind, aber nicht so zerfurcht. Zwei Stunden Pause sind nach Erreichen des Ziels angesagt. Erschöpft sinken alle Piloten in den Schatten der Palmhütten.

Dieser Tag bringt die Entscheidung in der Gesamtwertung. Den Ausschlag gibt letztlich nicht das Tempo, sondern nicht mehr vorhandene Nerven: Wie erwähnt liegen die ersten drei in Sekundenabstand beieinander. Franz Mittendorfer fährt spektakulär einen Vorsprung auf Hauptkonkurrent Markus Christen heraus. Am Kontrollpunkt hält Franz an, nimmt den Helm ab, trinkt – währenddessen Markus „Chnoche“ heranfährt, sich den Stempel holt und eilig weiterdüst. Irgendwann wird Franz gefragt, ob er denn nicht auch endlich



Ein Schuß Akrobatik kann schon mal gefragt sein

bis zum Ziel weiterfahren wolle.

Längst sitzt Chnoche im Ziel, als Franz eintrudelt. Unterm Strich war Franz wohl der schnellere Fahrer. Aber hier war der Besitzer der besseren Nerven glasklar im Vorteil.

Es gibt ein nächstes Mal. Und noch ein Hinterreiter-Zitat zum Abschluß: „Es geht um nichts, keine Sponsoren-Verträge, kein Geld. Wir sind zum Spaß hier. Und um etwas dazuzulernen.“ Das ist der Gewinn, den jeder mit nach Hause nimmt.

Katrin Lyda

