

MOTO CROSS • ENDBURO • SUPER-CROSS • SUPER-MOTO

# MCE aktuell

Januar '96

## Sand unter!

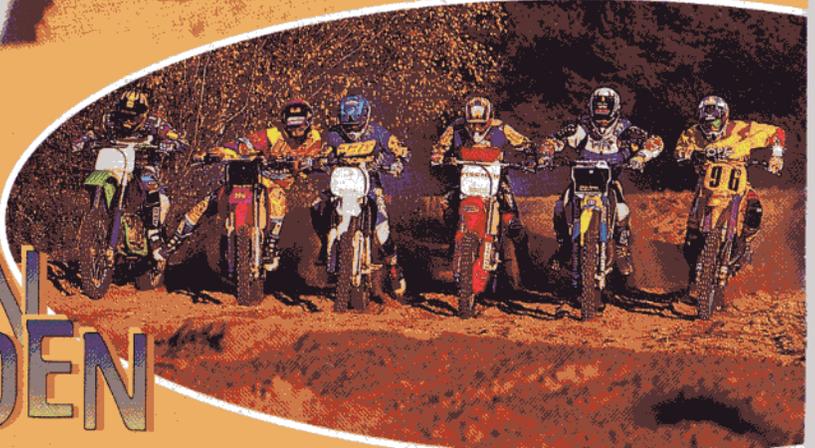
Nevada-Rallye,  
Tunesien-Rallye,  
Marlboro-Desert-  
Challenge

Supercross-WM:  
**BIG MAC**  
in Barcelona,  
Paris & Tokio



Sechs 125er-Cross-Modelle '96  
im Vergleichstest

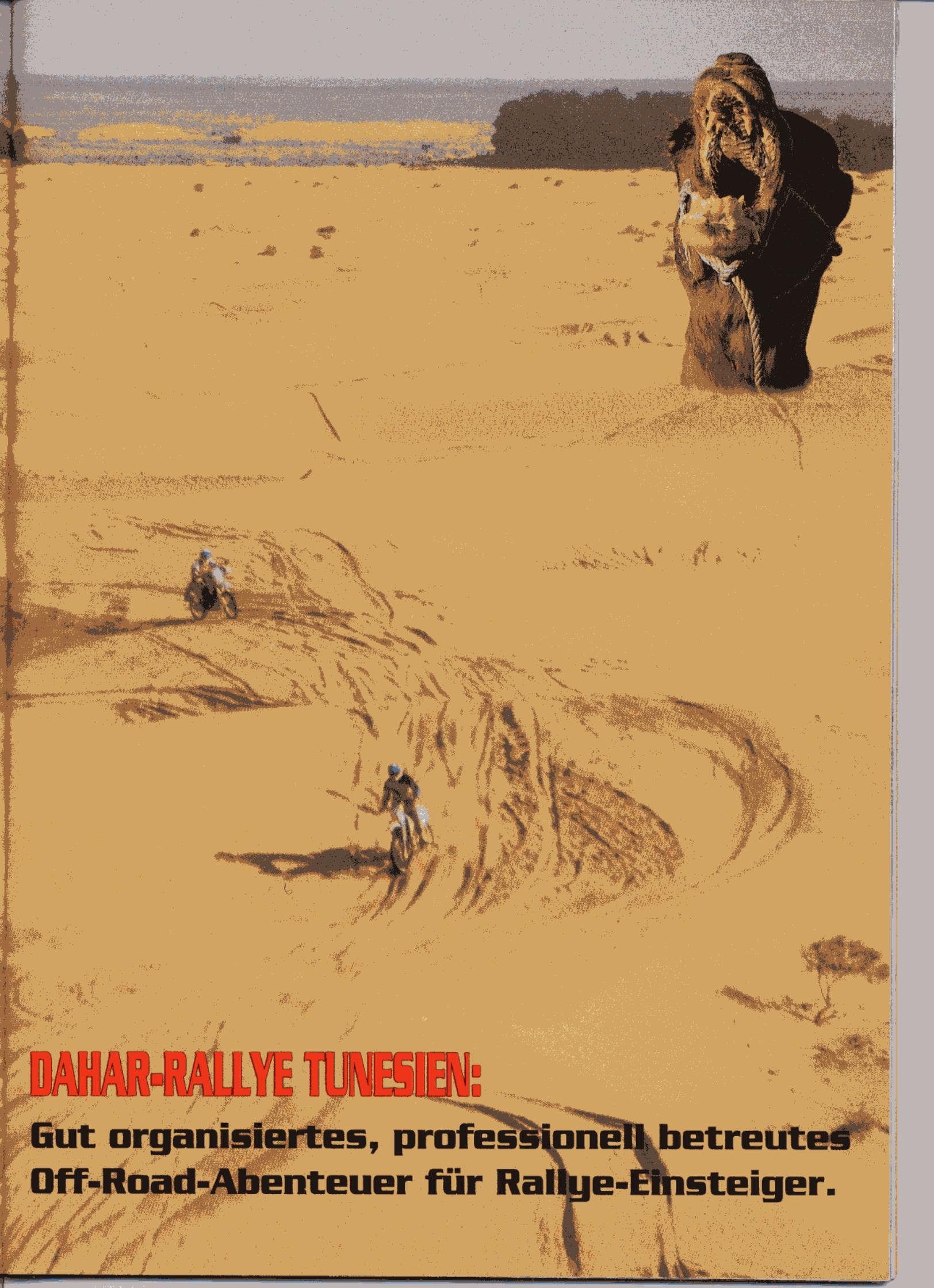
## Die JUNGEN WILDEN





# Dünen, Queds und Schotter satt





## **DAHAR-RALLYE TUNESIEN:**

**Gut organisiertes, professionell betreutes  
Off-Road-Abenteuer für Rallye-Einsteiger.**

# Dünen, Queds und Schotter satt

"Bei Kilometer 89 liegt eine Blechdose. Da müßt ihr aufpassen, hier gabelt sich die Piste." Peter Hinterreiter bespricht beim allabendlichen Briefing die relevanten Punkte im Roadbook. Aha, eine Blechbüchse! Wahrscheinlich die einzige in der ganzen Sahara. Die sprichwörtliche Stecknadel im Heuhaufen kommt einem in den Sinn.

Rallye-Navigation heißt, Landschaftsmerkmale mit den Informationen des Roadbooks in Einklang zu bringen. Schon während der Anreise zum Startpunkt der Dahar-Rallye, der Oase Ksar Ghilane in Südtunesien, werden so viele Etappen wie möglich nach Roadbook gefahren. Damit, wenn's denn ernst wird, die Botschaften im Rallye-Kauderwelsch in Fleisch und Blut übergegangen sind: AD für links lang, AG (= rechts), TD (geradeaus), CAP 190 meint die Kompaßgradzahl, puits einen Brunnen - und "Zähpäh" Mechaniker Ruedi Roders "Bärndüütsch" für CP - Kontrollpunkt.

Tripmaster, Roadbook und der Blick in die Umgebung weisen darauf hin, daß die Dose nicht mehr weit sein kann. Und tatsächlich: Am vorgegebenen Punkt zweigt eine Spur nach rechts ab, exakt an der Stelle liegt eine verrostete Konservenbüchse. Erleichterung macht sich breit, da die eingeschlagene Richtung offenbar die richtige ist.

"Diese Roadbücher sind eigentlich viel zu detailliert. Aber Ihr sollt ja auch lernen, die Botschaften zu verstehen. Die Rallye-Profis schneiden die Teile, die für sie nicht wichtig sind, raus und behalten nur wesentliche Dinge, wie etwa Richtungsänderungen drin. Aber für Euch sind zunächst auch Kleinigkeiten wichtig", erläutert Hinterreiter. Nach neuralgischen Punkten wie Abzweigungen oder Kompaßkorrekturen stehen immer mehrere Informationen hintereinander im Roadbook, damit man die eine mit der anderen überprüfen kann.

Am Abend der 175 km langen Navigations- etappe, dem zweiten Rallyetag, qualmen die Köpfe, es wird gerechnet und spekuliert. Veranstalter Peter Hinterreiter amüsiert sich über seine Schützlinge, die es kaum erwarten können, bis die Ergebnisse am Lkw aushängen: "Die Rallye ist noch lange nicht zu Ende. Schon jetzt zu taktieren, bringt nichts, vor allem, wenn die Schnellsten nur Sekunden auseinanderliegen."

Leicht gesagt. Trotz Vernunftbekenntnissen packt alle, kaum geht es auf Zeit, das Rallye-Fieber. Schon beim Prolog, der ja nur die Startreihenfolge festlegt, geht es richtig zur Sache. Westlich der Oase in den Dünen ist ein Rundkurs entlang der ausgesteckten Palmwedel zu fahren. Wer zu schnell ist, übersieht den nächsten Büschel im Gegenlicht und muß auf einen langsameren Nachfolger zwecks Orientierungshilfe warten. Außer den beiden Holländern Ad van Nielen und Kryn van Velden, die von zu Hause her sandigen Boden gewohnt sind, und einigen "alten" Wüstenfüchsen müssen sich die Rallye-Einsteiger erst mal mit dem nachgiebigen Fahrgrund zurechtfinden - teilweise unter hautnahe Kontakt.

Die erste Wertungsprüfung nach dem Prolog bildet eine Navigationsetappe südlich der Oase. Der Schweizer Ueli Leardi bringt die 70-km-Runde in 59 Minuten hinter sich, andere sind doppelt so lang unterwegs: Das Roadbook verzeichnet genau am südlichsten Punkt eine Kompaßangabe von 170 Grad. Das bedeutet Richtung Norden, also zurück. Wer diese Information nicht beachtet und auf der gut sichtbaren Piste einfach Richtung Süden weiterdrüht, steht nach einiger Zeit ziemlich allein auf weiter Flur: Retour auf den eigenen Spuren, bis das Roadbook wieder stimmt, Tripmaster korrigieren und dann erneuter Versuch.

Aber aus Schaden wird man klug - und vorsichtiger. Am nächsten Tag steht eine Navigations-Etappe mit Querfeldein-Abschnitten auf dem Programm. Ausgestattet mit unmittelbar zuvor überprüften bzw. neu geschriebenen Roadbüchern kann zwar eigentlich fast nichts passieren. Aber selbst eine aktuelle Pisten-Information kann über Nacht veralten: In Tunesien hatte es noch in der Woche vor der Rallye heftig geregnet. Die Folge: Ganze Pistenteile waren weggerissen, Löcher und Gräben entstanden, wo keine eingezeichnet waren, angegebene Orientierungshilfen waren verschwunden. An Stellen, wo die Piste fehlt, muß sich jeder seine eigene Umleitung suchen.

Seine Fehleinschätzung des Pistenzustands muß am dritten Tag der holländische Ex-Meisterschaftsfahrer Ad van Nielen büßen: Verführt von der Anfahrt auf der autobahnähnlichen Pipeline-Piste, paßt er nach der Abzweigung Richtung Matmata sein Tempo nicht der von Regenfällen arg mitgenommenen Strecke an. Metertiefe Gräben, Längs- und Querrillen, Auswaschungen und plötzlich abzweigende Oued-Umgehungen machen höchste Umsicht und Konzentration erforderlich: Kaum beschleunigend, steht man schon wieder mit Händen und Füßen in den Eisen, weil das nächste Loch gähnt. Überschlag und ein gebrochenes Schlüsselbein bedeuten das Ende der Rallye für den "fliegenden" Holländer.

"Fahrtechnik allein reicht in Afrika nicht aus. Das ist der Grund, weswegen Moto Crosser bei einer Rallye nicht automatisch vorne dabei sind. Hier weiß man halt nicht, was hinter dem Sprung kommt, so wie daheim auf dem Crossparcours", meint Peter Hinterreiter anschließend zu den betreten dreinschauenden Kollegen, die alle bedauern, daß der sympathische Ad als Bruchpilote enden mußte.

Und wie Hinterreiter vom ersten Tag an prophezeite, ist nicht das Tempo der entscheidende Faktor für den Sieg. Lassen sich die beiden Schweizer im Spitzen-Triumvirat, Ueli Leardi und Markus "Chnoche" Christen, zumindest äußerlich nicht aus der Ruhe bringen, geht der österreichische Husqvarna-Pilot Franz Mittendorfer sichtlich nervös die vierte Tagesetappe an. Die Dünenetappe von Douz zum Café Sahara an der Pipeline-Piste ist zunächst flach, sandig und schnell. Navigatorisch kein Problem, ist bis auf drei, vier 90-Grad-Richtungswechsel der Streckenverlauf gut zu erkennen. Einzige Hindernisse im Fortkommen bilden die im Roadbook als "Dunettes" verniedlichten sandigen Sprungschancen. Franz gelingt es, seinem Verfolger "Chnoche" noch einige zusätzliche Minuten abzunehmen. An der Kontrollstelle angelangt, freut er sich über seinen Vorsprung, sieht "Chnoche" heran-

**Infos** Die Dahar-Rallye ist eine seit diesem Jahr existierende Einsteigerallye 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 bzw. die Strapazen einer der etablierten Rallyes nicht auf sich nehmen wollen. Die Dahar-Rallye findet im Rahmen eines zweiwöchigen Tunesien-Aufenthaltes statt, bei dem auch entspanntes Genießen von Land und Leuten nicht zu kurz kommt. Der organisatorische Ablauf sowie die technische und medizinische Betreuung entspricht exakt der einer "richtigen" Rallye. Veranstalter Peter Hinterreiter besitzt jahrelange Erfahrung als technischer Betreuer bei Wüstenrallyes, u.a. der Optic 2000 (Tunesien-Rallye) sowie der Granada-Dakar. Dem Charakter einer Einstiger-Veranstaltung entsprechend, sind die Briefings besonders ausführlich, es gibt Einführungen in Roadbook-Kunde und Orientierung (Karten, Kompaß und Satellitennavigation) sowie Tips zu Fahrtechnik und Verhalten auf der Piste.

Der Streckencharakter reicht von fahrtechnisch anspruchsvollen Gebirgspisten, schnellen harten Schotterstrecken bis zu Sandetappen jeden Schwierigkeitsgrades.

Katrin Lyda

sprinten, die Kontrollkarte abzeichnen lassen und weiterdüsen. Er selber läßt sich Zeit, trinkt, plaudert mit den Posten - bis er gefragt wird, ob er denn nicht auch zum Ziel weiterfahren möchte...?

Hätte es Franz bei diesem Schnitzer bewenden lassen, wäre für ihn der Sieg locker drin gewesen. Aber er interpretiert das Roadbook falsch, wird unsicher, zögert, wendet - und schon zischt Verfolger Ueli Leardi vorbei. Ganz zum Schluß übersieht Franz noch den Markierungsstein zum Abzweig Richtung Ksar Ghilane und leistet sich einen kleinen Umweg. "Chnoche" zählt derweil im Ziel schon die Minuten, mit denen sich sein Vorsprung vergrößert.

Der letzte Rallyetag beginnt wie der erste mit einer Sandetappe rund um Ksar Ghilane. Gestartet wird vom zwei Kilometer außerhalb gelegenen Fort, Ziel ist kurz vor dem Bergdorf Chenini im Dahar-Gebirge. Navigatorisch und fahrtechnisch unproblematisch, endet die letzte Etappe nach einer vom letzten Regen übriggebliebenen Wasserdurchfahrt im Schatten einer Palme. Gesamtsieger ist wie erwartet Markus Christen, gefolgt von Franz Mittendorfer und Ueli Leardi.

Abends im Hotel findet eine zünftige Siegerehrung statt. Jeder nimmt einen Pokal mit nach Hause, dazu jede Menge Erfahrung und Lust auf die zweite Auflage der Dahar-Rallye.

Katrin Lyda

## 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. Scherrer/Nicolet, CH, Range Rover
2. Buol/Buol, CH, Range Rover
3. Nachbaur/Pitzner, A, Opel Campo

