

## Rallye Dalmatia 2010

Soviel vorweg - das Abenteuer ist erneut bestanden - aber der Reihe nach.



Am 30. April, ging es los. Ich hatte Mittag Feierabend gemacht und gedachte gegen 14:00 Uhr gen Süddeutschland zu starten, um Andi abzuholen. Wir wollten dann am Samstagmorgen zusammen mit zwei DRZen auf dem Trailer Richtung Biograd durchstarten.

Leider habe ich noch in Offenbach gleich die erste Strafzeit kassiert, weil ich nicht damit gerechnet hatte, dass das Freitagsgebet es mir verwehren würde, meinen Mazda vor dem Haus zu parken, um in aller Ruhe das

Gepäck zu verladen. Stattdessen musste ich dreimal mit voller Beladung ein paar hundert Meter bis zum Auto laufen. Die Verkehrssituation auf der A3 hatte sich in der verlorenen Zeit auch nicht wirklich verbessert, so dass ich bis zum Kreuz Biebelried schon mal 2,5 h benötigte.

Letztendlich erreichte ich Scheuring gegen 22:00 Uhr mit dem Wissen, meine Handschuhe auf der KTM liegen gelassen zu haben. Bei Andi bekam ich ein Bier und ein Bett zugewiesen. Ich chillte noch ein wenig bis kurz vor 1 Uhr und sah ihm beim Verlöten von 24-poligen Steckern zu – komisches Hobby!

Am nächsten Morgen, Start war für 7 Uhr geplant, machten wir uns gegen halb elf auf in Richtung österreichische Grenze. Andi hatte noch bis kurz nach 2 Uhr gearbeitet. Ich denke, gutes Zeitmanagement ist ideale Voraussetzung für einen Rallyefahrer, um ohne Penalty über die Runden zu kommen. Da haben Andi und ich kaum noch Verbesserungspotential!

Letztendlich erreichten wir den Parc Fermé in Biograd beim Hotel Ilirija kurz nach dem letzten Tageslicht, aber wir haben uns noch am Buffet verpflegen können und erhielten, wie im vergangenen Jahr, wieder ein Zimmer in der ersten Etage mit Meerblick. Noch ein paar Bier mit unseren Teammates Kay und Ralph, den beiden EXC-Piloten. Folgerichtig starteten wir dann auch unter dem Teamnamen 'DRexc-BikeZ'.



## Technische/Administrative Abnahme

Sonntagmorgen gab es wieder die Begrüßung mit anschließendem Rodbookschnellkurs. Danach luden wir die DRZen vom Trailer und machten uns an die letzten Vorbereitungen, wie Fenderbag befestigen, Luftdruck einstellen, SIXO-Lite mit dem letzten Software-update versorgen, etc.

Dann die administrative Abnahme und, nach dem Bekleben des Bikes mit Startnummer 55, anschließend die technische Abnahme. Nun war es auch schon an der Zeit, sich für den Prolog die Ritterrüstung anzuziehen – für mich zumindest. Andi musste für Kay noch, last-minute, eine Fernbedienung umlöten.

## Prolog

Vor dem Prolog hatten wir noch ca. eine Stunde Stillstand und Zeit zum Quatschen und zur Technikspionage. Jörg zum Beispiel hatte von GS650 auf XC650 abgerüstet. Doch viele waren mit dem gleichen Roß wie im Vorjahr zur Schlacht erschienen.

Dann waren da noch die beiden Helden mit dem selbstgebauten und vom TÜV gesegneten Beiwagenmonster. Meinen allerhöchsten Respekt dafür! Nur, was der Spoiler bei der Dalmatia bringen soll, das konnte ich mir nicht erklären.



Auch sie fuhren mit ihrem Prototypen als SIXO-Lite-Prototypentester. Insgesamt fuhren vier Fahrzeuge mit dem SIXO-Lite.



*Kay auf der 400er EXC-R*

17:01 Uhr ging es los mit dem Start des Vorjahressiegers. 17:55 Uhr ging Startnummer 55, die zitrusgelbe DRZ, an den Start. Der Prolog lief im Vergleich zum Vorjahr ausgezeichnet, zumindest bis 300 m vor dem Ziel. Ich fuhr rechts, wenn der Pfeil rechts zeigte und links, wenn er entgegengesetzt zeigte. Das wahr 2009 noch lange keine Selbstverständlichkeit!

Am Ende des Tages war ich dann, nach etwas Umher-Irrerei unmittelbar vor dem Ziel, 59ter.

Das Abendbuffet bot leckere Kost - zarte Rindersteaks. Danach 'business as usual',

Roadbookausgabe, Briefing und danach das traditionelle Roadbookkleben und -präparieren zu isotonischem Sportgetränk – Ozujskoe.



## Crossroads

Die erste Etappe traditionell gleich der Knaller mit der Almüberquerung als Sonderprüfung 1 (SP1). Im Gegensatz zum Vorjahr brachte ich die leichte DRZ, auch dank Westalpentraining, locker um die Kehren. Auf dem zweiten Teilstück ist sie mir zwar noch zweimal vor die Füße gefallen und ich mußte feststellen, dass sie sich im Gelände lange nicht so gut ankicken lässt, wie auf glattem Asphalt, wenn ich sie auf den Seitenständer stellen kann. Auf jeden Fall war ich 20% schneller als noch 2009.

Die SP2 führte dann über den Mali-Alan-Pass von Ost nach West, 42 km auf Zeit und ich hatte am Start schon meine ersten 10 min Zeitstrafe wegen Verspätung. Fort waren die noch vor SP1 herausgefahrenen 35 min.

Ich kann nicht verschweigen, dass ich wieder auf Sicherheit gefahren bin. Mein unglaublicher Teamkollege Ralph prügelte seine EXC525 eine Viertelstunde schneller durch die SP und zwar mit plattem Vorderrad!!! So fuhr er das Eisen gar bis ins Ziel – über 160 km!!!

## Help Me Down That Road

Am zweiten Fahrtag stand die marathonetappe mit 350 km an. Die Orga hatte ihre Drohung also wahr gemacht!!! Meine Startzeit 6:06 Uhr. Andi war 25 min vor mir gestartet. Nach ca. einer Stunde war er dann aber plötzlich wieder da. Wir irrten umher auf der Suche nach dem rechten Weg. Dann endlich ahtten wir ihn gefunden. Die Neuereung mit den unbemannten bis zu vier Checkpoints (CP) machte mir noch etwas Arbeit. Wenn nicht gerade schon jemand seine Startkarte rubbelte, hatte ich meine Mühe im erkennen der orangenen Wegmarken. Kawasakigrün wäre, bei dem Starterfeld, eine auffälligere



*Andi mit DRZ 400S*

um kurz darauf wieder bei uns vorbei zu kommen.

Wir fahren dann den restlichen Tag gemeinsam. Auf der einzigen SP starteten wir eine minute versetzt, so dass wir uns gemeinsam verirren konnten. Die SP war kurz und nicht besonders anspruchsvoll, die Strecken drumherum dafür um so schöner zu fahren – langgezogene, prärieähnliche Pisten. Muß ich erwähnen, daß ich wieder Strafzeit kassiert hatte?

Der weitere Verlauf war chaotisch. Wir konnten, wahrscheinlich wegen akutem Koffeinmangel, kaum noch navigieren. Da wir die CPs in einem genialen Coup jedoch

Farbwahl gewesen. Andi ließ seine DRZ gleich mal fallen vor Schwäche – ohne Frühstück ist alles nichts. Nachdem Kay eine Meute Moppedts an einen traumhaften Strand in eine Sackgasse gelockt hatte, streikte Andi und forderte die gewerkschaftlich zugesicherte Frühstückspause ein – recht so. Also stellten wir die beiden Gelben direkt an der bewußten Kreuzung ab und packten den Doggybag aus. Unglaublich, wie viele Fahrer uns mißtrauten und trotz der Beteuerung, dass geradeaus der falsche Weg wäre, runter zum Strand fahren,

mitnehmen, hielt sich der Zeitschaden in Grenzen.

Dann begann es zu nieseln und am Ende rächte es sich doch noch, dass ich das lange Roadbook komplett eingelegt hatte. Es bewegte sich nicht mehr und so fuhr ich einfach Andi hinterdrein. Zu allem Unglück brach noch die Halteplatte des Roadbook durch – Ermüdungsbruch durch Montagefehler würde ich meinen. Touratech ist jedoch für seinen Service hoch zu loben. Ich bekomme kostenlosen Ersatz!

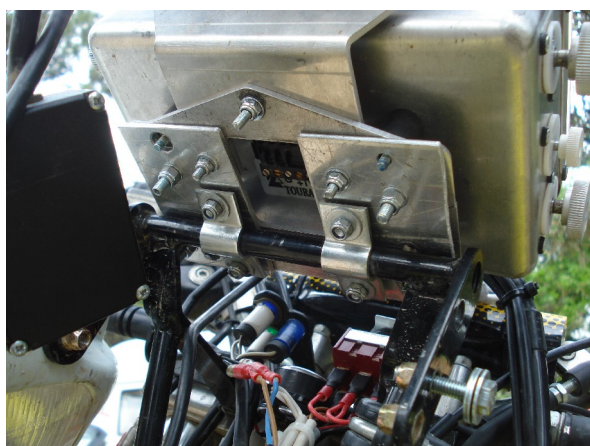
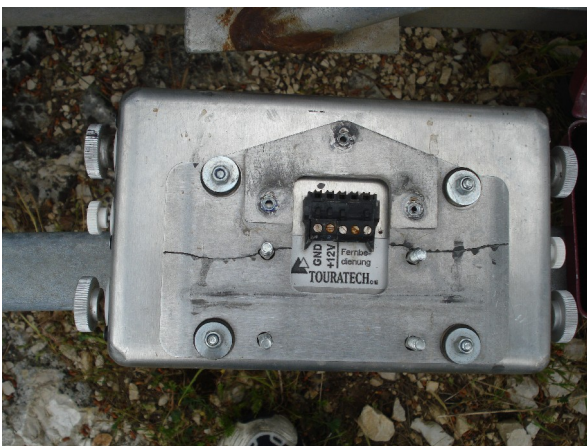


*Ralph - er kann's auch mit Luft im Vorderrad seiner 525er EXC - einem richtigen DRexc-BikeZ*

## Ruhetag

Damit war schon eine weitere Aufgabe für den Ruhetag angesagt.

Erste Bürgerpflicht Ausschlafen, Koffein nachfüllen dann Roadbook reparieren. Dank Andis gut ausgerüsteter Werkstatt konnte der Bruch geschient werden und die Weiterfahrt war gesichert.





## On the Road

Donnerstag war dann der Tag des SIXO-Lite plus Satteliten-basierendem Kompass.

Die SP1 war die Navigationsprüfung. Ich startete wieder eine Minute nach Andi. Glücklicherweise erblickte ich ihn in der Prüfung schnell wieder und fuhr einfach Andi hinterher.



*Die DRZ 400 - leichtes Bike mit reichlich 'mechanischem Grip'*

Aber die Bilder, Andi war bei weitem nicht der einzige Performer an dieser Stelle, sind es wert!!!

Wir fuhren die SP dann gemeinsam zu Ende. Wegen Schlammeinbruch war Andis Roadbook unleserlich, dann gerissen und am Ende 5 Meter kürzer! Ich vermaß den Weg, während Andi den Kurs angab. So kamen wir zum Ziel der SP2, von der verkehrten Seite. Nach etwas Diskussion und Entgegenkommen unsererseits wurde wir dann doch gezeitet.

Dann bemühten wir uns, Andi wieder stadtfrein zu bekommen. Zum Glück war gleich beim Ziel ein Bauernhof wo wir nach Wasser fragten. Die Bauern hatten gerade zwei frisch gegrillte Spanferkel am Spieß an die Schuppenwand gestellt und die Katzen strichen drumherum. Dann holte ienre der beiden Bauern vier Gläser und wir mussten selbstgekelterten Wino probieren. Auf den Einwurf, bloß ein bißchen probieren zu wollen, wurden die Gläser randvoll gefüllt.

Danach fuhr sich eigentlich lockerer – man soll ja auch nicht Verkrampfen am Lenker!

Die SP2 fiel dann aus, weil die Jäger unterwegs waren – ist wohl besser so und wir fuhren auf Asphalt nach home, nicht ohne beim Abbruch unsere Zeitstrafe zu kassieren.

Da es kalt und feucht war, kehrten wir auf einen Kaffe ein, blieben dann doch auf einen Grillteller mit einem geschätzten dreiviertel Kilogramm Fleisch!

Bis wir an eine große, braune Pfütze kamen und Andi optimistisch hineinstach. Schon lag er drinnen in der rotbraunen Brühe. Ich hatte Mitleid, doch ehe ich meine Susi geparkt hatte – ich konnte in dem aalglatten Schlamm kaum stehen – war Andi bei dem Versuch das Motorrad aufzurichten schon zweimal wieder weggerutscht. Zu zweit brachten wir die DRZ dann in die Vertikale. Hinter der Pfütze stand Ramona mit ihrer digitalen SLR-Kamera! Wer da noch an Zufall glaubt...



## Road Trippin´



Die vierte Etappe und damit der letzte Fahrtag ist traditionell nicht mehr so lang und beginnt mit dem Alan-Man als SP1. Es gilt, das Bike in Bestzeit auf breiten Schotterstraßen 13 km auf den Mali-Alan-Pass hochzuprügeln. Da ich Navigationsprobleme gehabt hatte kam ich erst 2 Minuten und 37 Sekunden vor meiner Startzeit zur SP – und ich musste, um mich konzentrieren zu können, noch dringend die Blase entleeren. Also stellte ich die Susi am Start mit laufendem Motor ab und urinierte quasi der Startcrew beinahe vor die

Füße. Dann senkte sich die Flagge und ich fuhr diese SP zügig, doch kontrolliert hoch und gab mir beste Mühe, in Kurven wo gefilmt und fotografiert wurde, zu driften oder wenigstens das Bein rauszustrecken. Verbessert habe ich mich zum Vorjahr auch hier wieder um 20%. Hin zur letzten SP ging es rückwärts über die Alm, mit anspruchsvoller Auffahrt. Ich wartete oben, bis „Jesus“, der langhaarige 990er Adventurepilot mir sagte, dass Andi sich den Kupplungshebel abgebrochen hat. Da ich wusste, dass Andi Ersatz dabei hat, fuhr ich schon weiter. Zurück bei Gegenverkehr war keine Option.

An der letzten SP war ich trotz allem ein paar Minuten zu spät. Ich hatte in alter Trialmanier aber auch die Susi über die Alm getragen.

Die letzte SP war dann eine schnelle und einfach zu navigierende Prüfung. Danach war quasi die Tour den Honeur angebrochen und wir fuhren es mit Andi im gewohnten Duett nach Hause.



Abends, nach dem Verladen der DRZen und dem gewohnt guten Buffet, stand dann noch die Siegerehrung an und ich verschwand hernach alsbald in den Federn, da die Woche ihre Spuren hinterlassen hatte und auch noch ein langer Rückweg an stand.

## Fazit

Es war wieder eine interessante, anstrengende aber wunderschöne Woche. Die grossen Verletzungen blieben aus – ein Rippenbruch und noch ein kaputtes Schlüsselbein nach vorabendlichem Komasaufen – also mit Ansage! Die Susi hat mir viel Spass bereitet. Der SIXO-Lite hat noch ein paar Punkte aus dem Lastenheft abzarbeiten, aber das Potential, gerade für Navigationssonderprüfungen konnte er schon aufblitzen lassen.





Mein Taunus-Moto-Kollege (aus F) ist diesmal hinter mir (OF) geblieben. Was die Platzierung nicht ahnen lässt, dass ich meinen Rückstand auf die Spitze nahezu halbieren konnte. Für mich heisst das: Ziel erreicht – ich bin´s zufrieden!

Die 1300 kilometerlange Heimreise verlief problemlos und unfall-, als auch staufrei. Vielen Dank noch mal an Andi und seine Familie für die gewährte Gastfreundschaft!

Für nächstes Jahr wird die RD wohl ohne die gelben DRZen auskommen müssen. Gerade wo ich hier eine Woche nach dem letzten Wertungstag die Zusammenfassung formuliere, kommt eine e-mail vom Andi, das wir eine Einladung nach Tunis haben.

Sahara, halt den Sand fest - wir kommen!

