

## Rallye Dalmatia 2009

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



Am 1. Mai, ging es los. Zunächst mit Packen und einer kurzen Fahrt nach Neu-Isenburg zum [DB-Autozugterminal](#). Das Motorrad wurde verladen und gut verzurrt. Gegen 6 Uhr abends ging es dann richtig los.

Die Nacht war erwartungsgemäß nicht so doll. Ich konnte nicht schlafen, hatte aber geruht. In Villach war das Bike viertel nach sieben startklar. Zum Ölanwärmen ging es über den Wurzenpass hinein ins geliebte Slowenien. Mit warmem Motor bei kühlen 6°C Außentemperatur ging es hoch zum Vrsic-Sattel auf 1611 m. Dort oben lag noch einiges an Schnee, also nichts wie hinab ins [Tal der Soca](#) nach Bovec.



In Bovec beim Tanken sprach mich ein Mann an, der lange Zeit im Taunus gearbeitet hatte. Ich erfuhr, dass es heuer sehr viel Schnee in den Julischen Alpen hatte und er gab mir noch den Tip mit, vorsichtig zu fahren, da sehr viele seiner Landsleute nunmehr hochmotorisierte Autos hätten und einen Kamikazefahrstil pflegen würden.



Ein Grund mehr, in Kobarid den Weg in Richtung [Slowenische Grenzkammstrasse](#) einzuschlagen, um den 'Tieffliegern' aus dem Wege zu gehen. Von der Grenzkammstrasse aus, die auf einem Höhenzug zwischen Italien und Slowenien verläuft, hat man einen sehr schönen Blick auf den Triglav, dem nationalen Bergmonument der Slowenen auf der einen und das italienische Hügelland auf der anderen Seite.

Die Grenzkammstrasse war auf dieser Tour auch der erste Schotterkontakt. Ich war gerade auf eine Herde 'Kühe'

bayrischer Produktion mit ungarischem Kennzeichen aufgelaufen, die ich nun vor mir hertrieb. Die Kräfteverteilung zwischen meiner relativ leichten KTM und den fünf gewichtigen 1200er GS sowie einer RT entsprach in der Tat diesem Bild, des flinken, kleinen Hütehundes, der raumfuttermessende Grossvieheinheiten dirigiert.

Danach habe ich mich weiter durch Slowenien, ein kurzes Stück Italien, wieder Slowenien bis nach Rijeka in Kroatien 'durchgekämpft'. In Kroatien ging es die Küstenstrasse, die 'Jadranska Magistrala', hinunter bis Senj und danach, um jemals anzukommen, auf die Autobahn bis Biograd.

Für die Rallyewoche waren wir ins Hotel Ilirija eingebucht, einem sehr schön am Yachthafen gelegenen Vier-Sterne-Haus. Damit war die Anreise schon mal bewältigt. Als ich abends dann schon im Bett lag, tauchte auch mein 'Raumteiler' für diese Woche auf, Andi aus Landsberg an der Lech.

Am Sonntag standen die Begrüssung, die administrative und technische Abnahme, das Fotoshooting und der Prolog auf dem Programm. Am Anfang stand aber das Frühstück.

Ich tauschte noch den GPS-Halter gegen einen Lenkerprallschutz und schraubte die Spiegel ab. Die Kofferträger blieben dran - zu verspannt, die hätte ich ohne Schmied nie wieder dran bekommen. Letzte Aufnahmen von Else, zur [Istzustandsaufnahme](#) - you never know! Administrative und technische Abnahme wurden mit Bravour genommen und nun stand sie drin im Park Fermé, die Startnummer 56, flankiert von zwei anderen Adventures und es gab kein zurück mehr.





Es folgte das Anlegen der 'Ritterrüstung' und auf zum Prolog. Vorher noch das Fotoshooting direkt am Strand von Biograd bei feinstem Sonnenschein. Der Prolog sollte nur 3,8 km lang sein - eigentlich! Ich war am Ende 6 km gefahren, links abgebogen, wo rechts im Roadbook stand, völlig überfordert, nervös wie ein Rennpferd. Was es alles zu beachten gab, Tripmaster checken, Roadbook weiterdrehen, auf den Weg achten und dabei noch Höchstgeschwindigkeit fahren? Mir kamen leichte Zweifel. Wie soll ich die Woche zu einem Erfolg machen? Am Ende des Tages belegte ich Rang 75 von 81 gestarteten Teilnehmern. Das bedeutete, am nächsten Tag zeitig zu starten. Der Letzte des Vortages war jeweils der Erste 9:01 Uhr morgens. Das hieß, meine Startzeit war 9:06 Uhr.

Der erste Tag wartete nominell mit 280 km und zwei gezeiteten Wertungsprüfungen (WP) auf. 'Looking for a Reason' hieß das Roadbook des Tages. Bis zur WP1 lag ich gut im Zeitplan. Ich war eine Viertelstunde vor meiner, auf Basis eines 35er Schnittes errechneten Startzeit vor Ort. Unterwegs hatte mich mein Zimmerkumpel Andi mit seiner Suzuki DRZ400 (rechts, Ralph links) aufgerollt, als wir uns im 'Steingarten' verirrt hatten. Gemeinsam fanden wir den Weg.



Die WP1 war für mich der blanke Horror! Bis dato keine Schottererfahrung und dann das! Steiler Anstieg mit viel losem Geröll. Ich habe die Else bestimmt zehnmal abgewürgt. Ich musste sogar kurz pausieren, weil es so anstrengend war. Irgendwie habe ich den Anstieg geschafft und es ging auf einem Waldweg weiter bis ins Ziel der WP1. Das Verbindungsstück zur WP2 nutzte ich zur Erholung - es hatte relativ viel Asphalt, so dass ich auch hier noch pünktlich war. Die WP2 bestand aus einem langem, breitem, ungesichertem, geschottertem

Serpentinenstück, auf dem man sein Motorrad auf der einen Seite den Berg in

Bestzeit hochprügeln und auf der anderen Seite auch heil wieder zu Tal bringen musste. Ich legte den Schwerpunkt auf 'heil'.

Nach der zweiten WP habe ich noch Sepp alias 'Giuseppe Cravallo' mit seiner LC8 ins Schlepptau genommen, da ihm die Tripmaster komplett ausgefallen waren und er so keine Entfernungen mehr hatte. Die Hilfeleistung hatte sich schon amortisiert, als wir bei Radovin einem Mann begegneten, der aus seinem Grundstück mit einer Riesenaxt in der Hand heraus, auf uns zu lief. Dabei brüllte er wie ein Berserker. Sepp hielt, ich auch - in sicherer Entfernung, und ging auf den Mann zu und versuchte ihn zu beruhigen. Zum Glück ist Sepp eine respekteinflößende Erscheinung. Letztendlich ging alles gut, wir fuhren weiter begleitet von den Worten: 'Go!!!!!! Here are living people! Go!!!!!!' Ich glaube, Sepp konnte zwar Gewalt verhindern aber den Mann nicht zu einem Fan vom Sound des LC8-Motors umstimmen, der Akrapovic-gedämpft einen guten Blick auf den Ventiltrieb zulässt.



Wir haben uns danach noch einmal schön verfahren, aber mit ca. einer Stunde Verspätung das Ziel erreicht.

Am Ende des Tages war ich in der Gesamtwertung schon auf Platz 64 und hatte damit 10 Minuten mehr Schlaf gewonnen - Startzeit 9:16 Uhr.

(Bild oben: Der Sepp ist ein Typ, den man einfach mal kennengelernt haben muss. Er fährt einen Pick-up speciale, in den er seine LC8 verladen kann!)



Der erste Tag hatte noch eine negative Seite. Es gab einen schweren Unfall auf WP2, der im Krankenhaus landete. Von Christian, dem Rennleiter, gab es daraufhin beim abendlichen Briefing eine richtige Standpauke. Das wäre hier weder eine WM noch gäbe es Millionen zu gewinnen. Wir wurden mit der Aufgabe entlassen, jeder möge seinen Fahrstil überdenken!

Am zweiten Tag über 210 km habe ich dann noch viel mehr Strafzeit kassiert, da ich bis zur ersten WP schon meine Sollzeit nicht einhalten konnte. Das summierte sich dann auf, da ich auch bei WP2 und Kontrollpunkt 2 unpünktlich war.

Letztendlich lernte ich, erstens, dass die WP-Zeit fast egal ist, wenn man Strafzeit kassiert, zweitens, dass es sich auf Schotter besser fahren lässt, wenn das Hinterrad gut belastet ist, drittens, dass eine saubere Navigation Zeit spart. Ach so, das Roadbook hiess: 'A Cut like a Knife', glaube ich zumindest.

Erwähnt sei noch, dass ich an diesem Tag einmal mein Motorrad auf einem steilem, mit lockerem Geröll frisch bereitetem Bergabstück ablegte. Anstatt den Abschnitt in einem Rutsch durchzufahren, machte ich den Fehler, zwecks Pause, kurz anhalten zu wollen. Passiert ist passiert. Es sollte der einzige Ableger für mich während der Rallye bleiben.

Mittwoch war Ruhetag für Mensch und die [arg strapazierte Maschine](#). Ich ging es ruhig an. Else bekam 150 ml Motoröl, eine Wäsche, danach eine visuelle Inspektion mit dem Ergebnis, dass Else rundum noch immer sehr gut beieinander ist und der Tank im Gegensatz zum Motorschutz ohne sichtbare Schäden davongekommen war. Grosse Freude!

Der Donnerstag erwartete uns mit einer wieder sehr langen Etappe (Cotton Fields) von 260 km, die als Höhepunkt die WP2 als Navigationsprüfung mit Kompass beinhaltete. Meine Startzeit war inzwischen 9:26 Uhr - Platz 51 insgesamt. Beim Start bin ich mit meinem blinkendem und funkelndem Kürbis regelrecht aufgefallen und wurde allseits im Fahrerlager des Motorradwechsels beschuldigt. Die Navigationsprüfung hatte es am Anfang in sich, später konnte und musste ich sie fast nach Sonnenstand zu Ende fahren - ein Kompass für 2,50 € ist gerade soeben mal kein Hightechgerät! Diesen Tag absolvierte ich mit minimalen Strafzeiten, dank mittlerweile guter Navigation, flüssigem, pausenfreien Fahrstils. Ein kleines bisschen bin ich auch schon im Schotter gedriftet. Die Beherrschung des Arbeitsgerätes auf losem Untergrund ist deutlich besser geworden. Vertrauen hat sich eingestellt. Am Ende des Tages bin ich insgesamt auf Platz 47 und starte am letzten Tag um 9:31 Uhr!



(Bild oben: Hotel Swimming Pool; interessantes 'randloses' Design, das durch den freien Blick auf das Meer während des Schwimmens besticht)

Freitag, der letzte Fahrtag der Rallye Dalmatia 2009, das Roadbook steht unter dem Motto 'Blowing in the Wind'. Christian hat uns den Rat mit auf den Weg gegeben, das Ding locker nach Hause zu fahren und vor einer legendären Alm zwischen WP1 und WP2 gewarnt, gleichzeitig eine Alternative zum Ausstieg nach WP1 im Roadbook vermerken lassen.

Irgendwie bin ich nicht mehr so frisch, wie am Anfang der Woche: wenig erholsamer Schlaf, körperliche Ermüdung, geschwollene Hände, schmerzende Schienbeine und dehydriert trotz reichlich 'veliko pivo'. Prompt übersehe ich auf der Liaison zur WP1 einen größeren Stein, was mir eine Delle in der weichen Behr-Felge beschert, fahre eine schlammige Pfütze zu schnell an - der Fluß vom Vortag ist wie weggeblasen - blown in the wind ...

Einsam und allein im Karst fälle ich für mich eine Entscheidung - ich steige nach WP1 aus.



Ich brauche einen Moment um mich auf die Situation einzustellen. Nachdem ich meine eigene, rationale Entscheidung verarbeitet und akzeptiert habe, [geniesse ich den Tag](#). Auf der Liaison wird angehalten, um in aller Ruhe die grandiose Landschaft zu genießen und ein paar Bilder zu schießen. Die WP1, eine Modifikation der WP2 vom Montag, fahre ich kontrolliert zu Ende. Oben, am Ziel der WP1, nehme ich mir wiederum ausgiebig Zeit, die Kulisse als auch die Konkurrenten zu bewundern.

Etliche [Driftkünstler](#) geben eine Abschiedsvorstellung am Alan. Nach der Abfahrt vom Schotterpass melde ich mich ordnungsgemäß bei der Rennleitung ab und fahre auf Asphalt nach Hause, jedoch nicht ohne auf das Wohl von Leib und Seele zu achten. Für den Leib gibt es einen Mixed-Grill und für die Seele [wundervolle Landschaft](#).

In der Gesamtwertung rutsche ich, bedingt durch die Strafzeiten für das Auslassen der WP2, auf Platz 51 zurück - ich werde es verschmerzen.

Den letzten Abend verbringen wir in geselliger Runde, die sich erst weit nach Mitternacht auflöst.

Marken- und klassenübergreifend fließt das 'Ozuskoje Pivo' in Strömen. Einhellig sitzt beispielsweise die leichte KTM-EXC-Fraktion mit den Kapitänen der gewaltigen BMW HP2 an einem Tisch. Kurz nach eins verabschiedete ich mich in Anbetracht der bevorstehenden, langen Rückreise nach Villach.



Die Rückfahrt führt mich wieder über die Küstenstrasse bis nach Rijeka - diesmal komplett! 'Kurvenfahren bis zum Schwindel' heisst das Programm. Es ist wenig Verkehr, ich komme gut voran. In Slowenien muss ich auf die teure Autobahn, sonst ist der Zug nach Neu-Ilsenburg weg. So wie die Woche begann, endet sie, mit der Passage des Wurzenpass.

Am Terminal in Villach warten schon, Raphael und Olliver, die mit ihren Motorrädern das gesamte ehemalige Jugoslawien bis Albanien runter bereist hatten, zwei echte Haudegen, die schon einiges erlebt haben. Da der DB-Autozug natürlich 90 Minuten Verspätung hat, holen wir uns zwei grosse Pizzen und ein Sechser-Tragerle. Gerade als wir am Speisen waren, kommt er doch, der Autozug und wir ziehen mit unserer Tafel kurzerhand um - in den Gang des Waggons.



Ich habe in dieser Woche viele interessante Leute kennengelernt, ein einmaliges, kleines Rallyeabenteuer erlebt, grandiose Landschaft gesehen, mit meiner, von Taunus-Moto vorbereiteten LC-Adventure eine zuverlässige technische Basis also insgesamt viel Spass gehabt und bin deshalb rundum happy! Die Frage, ob es ein nächstes Mal gibt, möchte und kann ich noch nicht beantworten. Auf alle Fälle habe ich einiges an neuen Ideen und bin fahrtechnisch gereift oder gealtert - man weiß es noch nicht!

