

Pyrenäenrallye 2004

5 Tage-Roadbook-Rallye in den Pyrenäen von Spanien
1.- 8. Oktober 2004



ORGANISATION:



Verfasser: Roman Studer / Dez 2004

Vorwort

Pyrenäenrallye - ein Mythos unter den Enduristen. Bereits die 13. Ausgabe der legendären Einsteigerrallye in den spanischen Pyrenäen stand ausgeschrieben.

Während der kalten Wintermonate, wenn der Endurobazillus nach Nahrung sucht, reifte der Entschluss, als komplettes iP-Team an der Pyrenäenrallye 2004 anzutreten.

Die Formalitäten wurden in globo erledigt und damit profitierten wir zusätzlich zur frühzeitigen Anmeldung von einem „Teamrabatt“.

Die durchaus positiven Erinnerungen aus den letzten Jahren festigten den Entschluss nach Spanien zu fahren. Roli, bereits mehrfacher Teilnehmer der Rallye, Nik und Hägi, letztjährige Novizen und meine Wenigkeit waren gespannt auf die diesjährige Ausgabe.

Ein Schreiben der Organisation zwei Wochen vor dem Start zwang uns ein wenig zum umdisponieren. Christoph del Bondio schrieb, dass er aufgrund einiger Schwierigkeiten mit den Durchfahrtsbewilligungen den Rallyestart einen Tag vorverlegen muss. Die Gesetzeslage in Spanien sei momentan aufgrund eines Gerichtsentscheides nicht klar geregelt und so mahlen die Mühlen des Gesetzes in Spanien zurzeit langsamer als geplant.

Weiter könne er nicht garantieren, dass jeden Tag eine Sonderprüfung gefahren werden kann, dafür bietet er allen bereits gemeldeten Teilnehmern an, aus dem Rallyevertrag auszusteigen mit Rückerstattung des vollen Kursgeldes.

Wir liessen uns von diesem Schreiben nicht beirren und hielten an unserer Teilnahme fest.

Vorbereitung

Etwas wollten wir gegenüber dem letzten Jahr auf jeden Fall ändern. Die letzte Vorbereitungszeit, kurz vor der Rallye, sollte eine ruhige, geplante Phase und kein hektischer Akt werden, der bis auf die letzten Sekunde ausgereizt wird.

Doch es kam wieder anders - Roli's XR begann wie bereits im Vorjahr plötzlich wieder Camel Filters zu rauchen und zeigte dies auch öffentlich am Start zum letzten Rasenrennen in Arch. Die erschreckend blaue Dunstsäule hätte sogar einen eingefleischten 2-Takt-Patrioten nicht ruhig schlafen lassen. Also stand nochmals eine Operation bei CycleWorld an. Das leitende Ärzteteam mit dem Chefarzt Alex und Assistent Ralf versuchte alle Möglichkeiten auszuschöpfen dem luftgekühlten 4-Taktaggregat wieder neues und gesundes Leben einzuhauchen.

Parallel dazu standen die beiden DRZ 400 ebenfalls auf der Allgemein-Station und lächzten nach einem Servicecheck. Hägi's Bike, getreu nach dem Pfadimotto „Allzeit bereit“ hatte keinerlei Beschwerden anzubringen und schien für den spanischen Auftritt bereit. In letzter Minute konnten wir die Enduro's aus der „technischen Klink“ abholen und mit den obligaten bewährten Rallye-Equipement bestücken. Manuelle Roadbookhalter, Elektrotacho, kleines Kontrollschild usw.

1. Tag: Anfahrt nach Mieres

Punkt 3.30 Uhr aktivierte der Wecker von Nik den Startschuss zur Pyrenäenrallye 2004. Nach einer Saftbesprechung am Vorabend in der Buschenschenke und einer kurzen Nacht traf der vollbeladene iP-Bus pünktlich in Kesswil ein. Weiter ging es Richtung Moos, wo Hägi an der Strasse bereitstehen sollte. Dort war es aber nur dunkel. Ein Telefonanruf „... jo do isch Stefan Löffel - scheisse verschlafen ...“. Nach einem schnellen Kaltstart nahm Hägi ohne Morgenessen ebenfalls im Bus platz.

Die letzte Passagierstation lag ausserhalb des Wirtschaftsstandortes Amriswil. Satte 35 Minuten harte Roli in der unberührten Dunkelheit der spärlichen Strassenbeleuchtung des ersten Oktobermorgens bei happig frischen Temperaturen aus.

Mit knapper Gestik und wenig Worten nahm er ebenfalls in der zweiten Sitzreihe platz und horchte weiter dem monotonen Motorengeräusch der nächsten Stunden.

Nik (Fahrer 1) schien trotz der frühen Morgenstunden bereits in guter Verfassung und chauffierte uns, begleitet vom DRS III Morgenjournal bis zur Raststätte Grauholz. Die Benzinruhr ermahnte uns einen Stopp einzulegen. Gleichzeitig nutzten wir die Gelegenheit in der überfüllten Raststätte einen Kaffee einzuflüssen.

Weiter fuhren wir bis kurz vor die Grenze um ein letztes mal „günstiges CH-Benzin“ einzukaufen. Dabei wechselte Nik ebenfalls in die zweite Sitzreihe und ich setzte mich an das Steuer. Der Grenzübertritt stellte weder für uns noch für die Beamten irgendwelche Probleme dar, zumal sie ja ob der verdunkelten Scheiben unsere Ladung und die Zusatzpassagiere in der zweiten Reihe überhaupt nicht bemerkten.

Überhaupt muss an dieser Stelle erwähnt werden, wie formidable in unserem iP-Team-Microbus gereist werden kann. Die zusätzliche Sitzbank hinten mit dem Sicherheitsgurtsystem by Roli, verleiht den Passagieren im Fond ob der drohenden Materialgefahr im Nacken ein besonderes Sicherheitsgefühl.

Das Heimatland unseres Renault Master begrüsst uns mit leichter Bewölkung am Himmel und Steigung-/Gefälle - wechselnden Autobahnstücken Richtung Lyon.

Dabei lieferten wir uns mit den Cowboys der Landstrasse ein erbittertes Kopf-an-Kopf-rennen, dass wir jeweils bergab klar für uns entschieden. Zog die Strasse jedoch wieder an, wurden die Kühlerfronten der riesigen LKW im Rückspiegel immer grösser. Manch einer machte uns auf unmissverständliche Art und Weise klar, was er von den „Autobahnspielen“ hielt. Dabei können wir ja überhaupt nichts dafür, dass unser Bus abwärts sauschnell rollt, dafür bergauf mit Sparflamme unterwegs ist.

Auf jeden Fall musste darauf geachtet werden, dass die Tachonadel die 130km/h-Grenze nicht überschritt, da sonst die ganze Fuhre leicht aufzuschaukeln drohte und nur schwer in der Spur zu halten war.

Unser Zeitplan sah vor, dass wir nur einen kleinen Imbiss in Form von Brot, Käse und Fleisch auf einer gemütlichen französischen Autobahnraststätte zu uns nahmen. Im „forêt fragile“ pflegten wir bei sommerlichen Temperaturen zu dinieren und beobachteten die seltsamen

Gepflogenheiten der Trucker auf den Raststätten. Ein stark untersetzter gut beleibter Fahrer brutzelte in einer seitlich am LKW montierten Kochkiste ein ehrgeiziges Fleischplättchen zusammen, während ein anderer seine Fahrpause für ein 30-minütiges Selbstgespräch in der Fahrerkabine nutzte. Wir beschlossen, unsere Fahrt fortzusetzen, um dem Tagesziel Mieres näher zu kommen. Hägi setzte sich fortan an das Steuer und lies dieses eine ganze Tankfüllung lang nicht mehr los. Die übrigen Passagiere konnten sich an der bordinternen „Bibliothek“ mit literarische hochstehenden und fachkundigen Werken (Motorrad Abenteuer, Enduro, MC, Motorradreisen usw.) bedienen.

Fahrer 4 (dienstältester) chauffierte uns über die zweite Grenze nach Spanien, der Küste südwärts bis zur Provinzstadt Banjoles. Nach der Beschreibung von Del Bondio führte der Einstieg in die Pyrenäen von Banjoles aus, doch diesen Einstieg in der Abendverkehrshektik zu finden, war nicht ganz so einfach. Nach einer für die Passagiere angenehmen, für den Fahrer nervenaufreibenden Stadtrundfahrt fanden wir schliesslich den richtigen Strassenarm, der uns auf den nächsten dreizehn Kilometern nach Mieres bringen soll.

Mieres - ein kleines verschlafenes spanisches Nest im Osten der Pyrenäen, Basisort der Del Bondio Travel GmbH. Laut Beschrieb würden wir am Dorfeingang von der Orga (Organisation) in Empfang genommen und weiter instruiert. Gespannt blickten vier Augepaare entlang der letzten Kurventangente vor Mieres. Eine Bar am Dorfeingang und ein mit Husaberg gezierten Bus bestätigen, dass hier etwas mit Enduro abgeht. Ein Trüppchen nicht zur Fassade vom Dorf passenden Gesichter blickt uns gespannt nach. Roli lenkt unseren Bus werbeträchtigt geschickt vor die Bar. Ein kurzes „Servus“ dem Trüppchen, das unschwer dem Dialekt zu erkennen aus Kinigardner's Heimat stammen dürfte. Wir sollen uns im Casa Mieres melden. Ein teilweise frisch renovierter Steingebäudekomplex mitten im Dorfkern. Ein germanisches „Hallo“ entgegnet uns vom Chef persönlich. Auf der Treppe sitzend mit einem fettverschmierten Übersack an, schwarzen Händen und zerzauster Haarpracht, macht er eher den Eindruck eines spanischen Strassenstrolches, der um etwas hartes Brot für die Nacht bittet, als ein Endurochampion vergangener Zeit. Die liebe Christiane von der Orga kümmert sich sofort um unser Wohl „magst a Bier?“ - dem wir nach der dreizehnstündigen Fahrt sicher nicht widerstehen können.

Unser Schlafquartier liegt ca. drei Kilometer ausserhalb der Ortschaft Mieres. Ein Steinhaustrakt, bestehend aus drei Gebäuden und Schlafmöglichkeiten für über hundert Nasen ist während der nächsten Tage unser Zuhause. Wir packen das nötigste an Gepäck aus und machen uns bereits bei Dunkelheit mit dem Bus wieder ins Dorf zur Bar. Das Trüppchen sitzt immer noch in unveränderter Position am Tisch draussen, und hat, den Gesprächen zu entnehmen, bereits tüchtig Alkohol geladen. Wir gesellen uns am Tisch nebenan und während wir auf die Bedienung warten, beaugapfeln wir die Österreicher genauer, zumal sie im jetzigen Zustand bestimmt nicht mehr so empfindlich auf neugierige Blicke sind. Grosse Obelix-Bäuche, man kann sie auch „Gallier-Ränze“ nennen, Zigaretten als treuer Begleiter im Mundwinkel und tüchtig Alkohol eingiessen mögen sie alle.

Wir speisen herrlich, trinken nochmals ein Bier und ziehen uns vor Mitternacht zurück in unser Nachtlager.

2. Tag: Maschinenkontrolle

Der Samstagmorgen begrüsst uns mit herrlichem Sonnenscheinherbstwetter, wie übrigens den Aussagen Del Bondio's zu entnehmen, bereits seit drei Wochen unveränderter Wetterlage. Christiane hatte gestern für uns das Morgenessen in einem der Gebäude der Jugendherberge reservieren lassen. Zu viert sitzen wir an einer riesigen Holztafel zwischen meterdicken Mauern im Kellergewölbe und nehmen ein reichhaltiges Frühstück ein, dass für uns bis ende Woche ein Rätsel bleibt, wer es jeweils zubereitet und aufdeckt.

Auf dem Gelände der Herberge entdecken wir einen idealen Unterstand, wo wir unsere Motorräder einstellen können. Der „Jugendherbergemanager“ mit den grosszügigen Platzverhältnissen zwischen den einzelnen noch auszumachenden Zähnestückchen in seinem Munde, entfernt extra seinen Traktor aus dem Unterstand, damit wir noch mehr Platz haben. Wir laden unsere Maschinen und das restliche Material aus dem Bus aus und beginnen mit dem letztem Finish vor der Maschinenkontrolle.

Mittlerweile ist noch mehr Leben rund um die Jugendherberge eingetroffen. Zwei bekannte Gesichter aus dem vergangenem Jahr, aus Zürich stammend, fahren mit ihrem schwarzen ultrakurzen Sprinterbus vor. Sie laden zwei 520-er KTM und jede Menge Bier aus dem Bus aus. Zwei „Merktypen“ sind ebenfalls eingetroffen und haben ihre KTM LC4 und Adventure herrlich vor dem Hauseingang aufgestellt.

Wir schwingen uns auf unsere Bikes und erkunden die wunderschöne Landschaft auf eigene Faust. Es zeigt sich allerdings als äusserst schwierige Aufgabe, einen unbeobachteten Einstieg in einen Trampelpfad zu finden. An diesem Samstag scheint sich die halbe Bevölkerung von Barcelona in dem Pyrenäengebirge zu erholen und mit der Familie ruhige Stunden zu verbringen. Nach einer reichhaltigen Portion Asphalt beschliessen wir den Rückweg anzutreten, um frühzeitig an der Maschinenkontrolle teilzunehmen.

Im Casa Mieres herrscht bereits reger Betrieb. Die Leute von der Orga stossen kräftig mit Bier an, während die mittlerweile vollzählig eingetroffenen Teilnehmer ihre Maschinen den Prüfenden Orga-nen vorzeigen. Die Kontrolle wird von vier geschickten Händen der Orga ausgeführt und eine Vielzahl von Augenpaaren richten sich auf das jeweilig zu prüfende Objekt. Roli wagt sich mit seiner XR als erster unseres Teams der Kontrolle zu stellen. Fast mitleidige Blicke seitens der Zuschauer werden Roli zu teil, als er seine XR an den Prüfplatz schiebt - eine Frechheit. Nik schiebt seine DR als nächster vor, während nachfolgend Hägi und ich am Schluss unsere Bike's zeigen. Bei den DR's gilt höchstes Interesse dem Auspuffeinsatz, weil dieser im Original den TÜV-Beamten die Nackenhaare aufstellt. Zum Glück haben wir unsere Frankonia-handwerkstöpsel einmontiert, die der Suzuki zwar allen erdenklichen Schnauf rauben, dafür mit leicht röchelnder Akustik del Bondio's Gefolgschaft höchst zufrieden stellt. Hägi's XR erregte bei den Prüfern der Orga besonderes Interesse, weil sie seiner Aussage zweifelten, dass bei den beiden Rädern wirklich Radlager in den Naben verbaut sind. Schliesslich bestehen alle vier die Prüfung mit „geduldet“ und werden für die kommenden Rallyetage zugelassen. Nächster Fixtermin ist die offizielle Begrüssung durch Del Bondio am Abend in der Bar. Zurück in unserem

Lager können wir der Verlockung nicht widerstehen, auf die beiden KTM's der „Merktypen“ zu steigen und dabei diverse Rallyekörperhaltungen zu simulieren.

Weil wir uns zeitlich verspekuliert haben und vor der Begrüssung nochmals mit dem Bus nach Banjoles fahren um aufzutanken, verpassen wir die weisen Begrüssungsworte des Meisters in der Bar. Dafür müssen wir uns auch keine Gedanken mehr darüber machen, wo wir uns hinsetzen sollen - wir setzen uns an die vier noch übrigen Einzelplätze.

Wir sind überrascht ob der geringen Teilnehmerzahl. „Nur“ gerade 24 Teilnehmer wollen sich dieses Jahr der Herausforderung Pyrenäenrallye stellen.

Den Aussagen von Christoph del Bondio zufolge hatten über ein Dutzend gemeldete Teilnehmer vom Angebot der Rücktrittmöglichkeit nutzen gemacht.

Das Abendessen werden wir die ganze Woche hindurch in der Bar Osteria einnehmen. „Die Chefin“ eine drahtige kleine Mittevierzigerin, managt den Service für die ganze Rallyesippe alleine. Bestellungen werden mit einer rauchig energischen Stimme von ihr wiederholt und der stechende Augenkontakt mit Zeigefingerfixierung lässt einem keine Chance zum Überlegen. Aussagen del Bondio's zufolge hat die Chefin deren drei Kinder zwischen Vorspeise, Hauptgang und Dessert geboren. Bier und Wein gehören jeden Abend zur Tischdekoration und das Essen ist die ganze Woche hindurch vorzüglich.

Die Teilnehmer

Wegen der Einzelsitzplatzordnung während dem Abendessen, lernen wir bereits am ersten Abend die restlichen Teilnehmer besser kennen.

„**Der Fleischer**“: einzig übriggebliebenes Aktivmitglied aus dem Guyteam vom letzten Jahr. Ein masculin-symphathien-veranlagter Metzgermeister aus Hamburg. Sein herzhaftes nichtendenwollendes Lachen übertraf immer wieder die schüchterne Stille der Tischgespräche am ersten Abend. Bike Yamaha WR426

„**Der Gnom**“, Game-Boy vom Fleischer. reist als Begleitperson mit nach Spanien und lässt sich diese Reise vom Fleischer finanzieren. Welche Gegenleistung er dem Fleischer dafür bürgen muss, darüber schweigt der gebuckelte Hirokese.

„**Der Künstler**“ gegen die vierzig Lenze angehende Kunstfigur mit wellig lockigem leicht ergrautem Haar. Im Gepäck hat er seine „**Gummi-Susi**“ die er während der Woche immer wieder mal mit anderen teilen muss, genächtigt wird im Zelt auf dem Camping, gestartet auf einer KTM SXC 625.

Damian „**Le Patron**“ und Marcel „**der Alte**“: ein Baumeister und ein Motorraddealer mit überrissener Preispolitik (Pit weiss darüber eine kleine teure Geschichte zu berichten) aus dem Toggenburg, outeten sich ebenfalls als Rookies an der Rallye. Beide starten mit Hightechkomponenten am Lenkervorbau, Le Patron auf einer getunten KTM 525-er, der Alte mit und einer schaufensterneuen Yamaha WR 450.

„**Der Musiker**“: letztes Jahr auf dem Video durch sein englisches Blaskonzert berühmt geworden. Geschäftsführer eines undurchsichtigen Recyclingbetriebs, reflektierendes deutsches BallerMANNsbild. Kopf des EHG-Teams auf KTM 525.

„**Der Zahnarzt**“: angeborene gewöhnungsbedürftige Zahnstellung (deshalb Zahnarzt genannt), ein begnadeter BMW-Fanatiker und endloser Erzeuger belangloser Tischgespräche, fünftes Rad am EHG-Wagen, ebenfalls KTM 525.

„**Die flotte Doro**“, eine Emanzikone im Endurosport, Podestfahrerin und fleissige Berichterstatterin bei IGE-Meisterschaftsläufen, reiste mit ihrem Lebensabschnittspartner im Hymer an. Auf dem Hänger bereits ihre dritte Suzuki DRZ400 und für ihren LAP eine Kofferbestückte LEBERTRANSalp, mit der er die Woche hindurch Doro zur Strohwitwe machte.

„**Herminator**“: Die Leaderfigur der Zillertaltruppe, gestresster Husaberghändler, dauernd eine Kippe im Mund, rekordverdächtiger Zungenanschlag pro Minute, unförmigschöner Körperbau. Führt aus Protest ggü. Husaberg auf einer KTM 450.

„**Der Maxl**“: unbestrittener Endurostar der Zillertalertruppe, aber zu hoher konstanter Promillewert, fährt auf KTM 520.

„**Der Patschenkönig**“: erfolgreicher Bezwinger des legendären Erzbergrennens, frustrierter Fliessenleger, fährt wie die Sau immer volle Kanne wenn möglich nur auf dem Hinterrad, ebenfalls auf KTM 525.

„**Der Freisitzer**“: einziger Nullpromillenfahrer bei den Zillertalern, lebt in Virginia von Immobilienanlagen, fährt auf einer fabrikneuen Husaberg FE450 präpariert vom Herminator.

„**Rübezahl**“: eine Gladiatorenfigur, ebenfalls aus dem Zillertal mit eigener Homepage www.auchGrossehabenKleine, schwört auf ein Patriotensprodukt mit 525ccm.

„**Die Merktypen**“: Vater und Sohn, vgl. mit Wilhelm Tell und Sohn Walter, zwei hühnenhafte Schweizer Körperbauten, die ihre Panzermaschinen KTM LC4 640 und Adventure 640 durch das Unterholz plagten.

„**Die Hasenfüsse**“: zwei bekannte Schweizer Gesichter aus dem letzten Jahr. Bier als heroisches Statement im Teamgedanken nahmen die Aktion Rallye relativ locker sitzend in Angriff.

Sonntag, "SAU I"

Del Bondio offeriert uns drei Roadbook's zur Auswahl. Wir entscheiden uns für die mittellange Tour „Sau“ mit 190km aber ohne Sonderprüfung. Ich bin froh über den Entscheid, so kann ich mich erst mal an das Fahren nach Roadbook und Tacho zu gewöhnen. Wir starten als zweitletztes Team um halb zehn Uhr morgens vor der Bar Osteria. Gespannt mit etwas Nervosität an Bord warten wir auf das Startzeichen von Christiane. Jetzt endlich geht's los, keine Zeit sich in den tausenden vorangegangenen Rallyegedanken zu schwellen, bereits muss das Roadbook manuell wieder aktualisiert werden und die visuelle Kontrolle auf den immer noch funktionierenden Elektrotacho bestätigt den Mehraufwand für dessen Montage gegenüber letztem Jahr. Nach wenigen Metern biegen wir links ab und fahren entlang der schmalen

Asphaltstrasse bis zum Waldrand. Dort wechselt der Untergrund und zum erstenmal an der Rallye 2004 nehmen wir Schotter unter die Stollen. Mir kommt sofort die Aussage von Nik aus dem letzten Jahr in Erinnerung, wo er sich nach den ersten Schottermetern ernsthafte Sorgen machte, dass seine XR die Strapazen nicht durchsteht und auseinanderbricht. Jetzt überkommen mich die gleichen Sorgenfalten, ob der faustgrossen Steine, die wir beim Aufstieg überfliegen. Roli und Hägi bilden anfangs die Spitze, während Nik und ich uns durch den aufgewirbelten Staub kämpfen. Auf schnelleren Passagen entschliessen wir uns, die Vierergruppe, ob der enormen Staubentwicklung zu splitten. Wir folgen den Roadbookangaben und bereits nach einer zehnminütiger Fahrzeit verlässt mich mein innerer Orientierungssinn in der herrlichen Gegend. Die Landschaft bietet eine hervorragende Kulisse mit intensiven Natureindrücken. Der Weg biegt scharf recht ab und steigt steiler an. Der Untergrund bietet ob der Trockenheit genügend Schlupf und wir winden uns auf dem Trampelpfad über kleinere Steinstufen nach oben. Bereits jetzt verspüre ich im Rückenkreuz Erschöpfungsanzeichen und die Armmuskulatur beginnt ebenfalls zu brennen. Scheisse das kann es nicht sein! Hätte mein Bürostuhlbody doch mehr Training vertragen? Ich probiere diverse Fahrerstellungen aus, wie es sich relaxter und ohne Schmerzen auch fahren lässt. Inzwischen habe mich an die Spitze der Gruppe gewagt und versuche meine erste Roabookfahrt zu koordinieren. Die Kombination von Kontrolle des Tachometers, deuten der Roadbooksignaturen, vergleichen der Kilometrierungen und konzentriertes Fahren fällt mir anfangs ungemein schwer. Eine Abzweigung nach rechts ab erkenne ich erst im letzten Moment, Nik nachfolgend, konzentriert sich vermutlich gerade auf sein Instrumentarium, dass er ob meinem Kurzentschluss eine Vollbremsung einleitet und seine DR hinter mir auf den Trampelpfad wirft. Nichts passiert - die Bike's mögen wirklich einiges einstecken. Kurze Zeit später fahren wir auf Herminator und seine beiden Gladiatoren auf. Sie scheinen gerade taktisches Verhalten zu üben, denn sie teilen sich auf drei verschiedene Wege. Wir überholen die Taktiker und wagen den steilen ca. 3km langen Abstieg über treppenartige Steinblöcke. Die Abfahrt erfordert hohe Konzentration, der Lenker bedarf einer gesunden Mischung zwischen locker und nicht zu fest gehalten werden. Seitlich sind die verfluchten Dornenbüsche, die Dir immer wieder am Shirt einhängen und Dich fast vom Bock reissen. Unten in der Fläche entschliessen wir uns, mit herrlicher Sicht auf den Stausee eine Pause einzulegen und unser Mittagsmenü auszubreiten. Während ich die herrlichen Balistostengel mit Apfel-, Aprikosen- und Nussgeschmack aus dem Rucksack fische, träume ich von einem feinen Stück Bergkäse, Salametti und Brot.

Die Herminator-Gruppe, geplagt vom Bierduft der im Roadbook gekennezeichneten Bar, prescht an uns vorbei, während die flotte Doro und das Mundel, die gute Seele der Orga fährt die ganze Rallye als Begleitperson von Doro mit, ebenfalls mit den Tücken des Abstiegs kämpfen. Ob der herrlichen Temperaturen haben wir uns am Morgen entschlossen, die Ärmlinge der Jacken im Camp zu lassen und nur mit Weste und iP-Shirt zu fahren. Hägi sträubt sich, die Ärmel bereits am ersten Rallyetag gewaltsam von der Jacke zu trennen, er fährt mit Tenue komplett. Ein gelangweiltes gelb-schwarzgestreiftes spanisches Stachelinsekt verwechselt mein iP-Shirt mit einem Kumpel und drückt auf meinem Handgelenk ab - super ein Poppeyarm!

Auf der Weiterfahrt passieren wir die im Roadbook eingezeichnete Gastrostätte, wo uns die Hasenfüsse vom Tisch aus mit Bier zuprosten. Entlang dem herrlichen Stausee schlängelt sich ein acht Kilometer langer, wunderschön flüssiger im vierten Gang zu fahrender Schotterweg. Nächster Kontrollpunkt, die Tankstelle, wo wir wieder auf einige unserer Weggefährten treffen. Während andere mit dem letzten Tropfen Benzin die Tankstelle anrollen, haben unsere Sparenduros mit Akkustikschweller noch reichlich Benzin gebunkert. Vor allem die KTM's 520/525-er erweisen sich im Gelände als besonders durstig. Einige mussten sich unterwegs Benzin aus Privatbesitz besorgen, um bis zur Tankstelle durchzukommen. Le Patron ist überaus erstaunt und erbost über den Durst seiner getunten 525-er und weist das grosse Fragezeichen an den Alten weiter, der als Antwort nur ein müdes Achselzucken hat. Während wir unsere Trinkbags wieder mit Wasser und Heuschnupfenallergikerzusatz auffüllen, bläst die Gruppe mit dem Patschenkönig im Weehle fahrend an. Der „A-„Patschenkönig hat heute bereits seinen dritten Patschen (=Plattfuss). Die Gruppe Virginia mit Freisitzer und der kochenden Husaberg kommt ebenfalls angeschossen. Wie kleine FBI-Agenten tragen alle Österreicher moderne Telekommunikation unter den Helmen und verständigen sich so während der Fahrt untereinander. Um die komplizierte Verkabelung nicht zu stören, werden die Helme zum betanken der Maschinen jeweils anbehalten. Wie Mondgestalten wanken sie auf den Kühlschränke im Tankstellenshop zu, um die Rucksäcke wieder mit Bier aufzufüllen.

Nach dem vierten Balistostengel und einer zerquetschten Rucksackbanane fahren wir weiter. Der schmale Weg windet sich zwischen dem spanischen Buschwerk steil bergauf. Immer wieder tauchen grobe Steinstufen vor uns auf und zwingen Dich die Absätze im Stehen und immer unter Zug zu fahren. Die Oberarme werden immer länger und beginnen zu brennen. Zum Glück haben wir die Lenkerposition der DR's vor der Rallye noch um 45mm erhöht, was ein entspannteres Fahren im Stehen erlaubt.

Der Wecker zeigt bereits 16.45 Uhr und wir bewegen uns wieder flüssig Talwärts auf einer autobreiten Schotterstrasse Richtung Mieres.

Der Musiker und der Zahnarzt lächeln uns bereits mit frischgeduschter Sonntagsvisage an, als wir total verstaubt in der Casa Mieres einfahren. „Habs a bissl Spass ghabt, ja?“ beantwortet der Meister die Germanenfrage gleich selber - wir lächeln ihn sanftmütig mit unseren staubigen Balistoverklebten Milchzähnen an und fedeln das Roadbook aus dem Halter aus. Vier Bier werden angefahren und wir kippen das wohlige Gut in den Rachen mit der Gewissheit, dass es heute nicht das Letzte sein wird.

Wieder in unserem Fort eingefahren, wenden wir uns zuerst unserer täglichen Bikepflege zu und spritzen die Antriebsketten mit Schleuderfett ein. Roli schwelgt wieder in Träumen um eine Honda XR mit Kardanantrieb. Die körperfeuchten Staubklamotten baumeln im lauen Abendwind, während wir unser Ritualzauber mit Pringels und Bier einläuten. Die Merktypen und die Hasenfüsse raspeln mit einem stumpfen Dolch an einer Rohschinkenkeule rum und lassen ihre geschundenen Körper in die Liegenstühle gleiten.

Die anschliessende Wasserdusche fühlt sich trotz der fehlenden Duschvorhänge fantastisch an. Mit dem Bus begeben wir uns wieder Richtung Bar Osteria zum Nachtessen. Das Abendessen, wie gehabt mit Tischdeko - fantastisch! An der Bar im Casa Mieres findet der Abend seinen

Fortgang. Wir wundern uns über die Zillertaler - eben noch in der Bar am Essen - jetzt in der Werkstatt am Schrauben. Wir beobachten das Treiben in der Werkstatt von Del Bondio durch das geöffnete Tor. Herminator scheint der Schraubtaktmeister zu sein. Jeder der mit seinem Bike in die Nähe der Schrauberhalle parkiert, läuft Gefahr, dass dieses zerlegt wird. Das Patschenkönigsmobil steht nur noch skelettartig, mit Rahmen und Motor bestückt im Scheinwerferlicht und wird fachmännisch behandelt. Immer wieder wird reichlich Bier und Zigaretten in die Werkstatt geliefert. Das Treiben findet angeblich erst weit nach Mitternacht sein Ende ... Währenddessen fassen wir das neue Roadbook für morgen - „Gamprodon“ - 290km mit Sonderprüfung. Oben im Camp bewaffnen wir uns mit Leuchtstifte sowie Klebestreifen und beginnen das Roadbook zusammenzukleben und die wichtigsten Passagen von morgen zu markieren.

Montag „Gamprodon“

Die Sonne und Doro lächeln uns kurz nach Sonnenaufgang in unsere noch kleinen Blinker, während wir unsere Schlafstätte Richtung Kellergewölbe verlassen. Das Morgenessen steht wie von Geisteshand gedeckt wieder bereit. Ein transparentes Plastikkrüglein mit urinfarbener Flüssigkeit weckt Hägis besonderes Interesse. Die angenehme Ruhe im Gewölbe wird jäh unterbrochen durch die Anwesenheit der „glänzend“ aussehenden episodereichen Doro. Es bleibt bis heute ein ungelöstes Rätsel, welche Art von Hautpflegemittel ihr Antlitz zieren darf. Doro pflegt am Morgen die Gewohnheit jemanden zu küssen. Da der LAP auf seinem Leber“TRANS-„almobil unterwegs ist, viel die Wahl immer auf Roland, der zeitlich letzte Teilnehmer unserer Frühstücksrunde vor Doro's eintreffen. Ihm gebührte jeweils die gerühmte Frage: „Wollen wir uns küssen?“

Punkt 9:20 Uhr starteten wir wieder als letztes Team in die Tour „Gamprodon“. Auf wunderschön geschwungener Asphaltstrasse trieben wir unsere Bikes Rad an Rad über die Nebelgrenze.

Start zur ersten Sonderprüfung. Einzeln werden wir im Abstand von drei Minuten auf die Sonderprüfung nach Roadbook geschickt. Gleich nach dem Start schlängelt sich ein ca. 8m breiter Fluss quer über den Weg. Von hier aus schwer auszumachen wie tief die Brühe ist. Der Gaucho-Starter erwähnt nichts von Attention, also kann das Wässerchen nicht halstief sein. Roli prescht mit beherztem Gas als erster unseres Team's los und reist das Vorderrad gekonnt über dem Bach in die Höhe. Mit Akrobatischer Wassershoweinlage folgt Hägi in das Buschwerk. Ich bin nervös. Verdammt noch mal, wie soll ich zügig fahren und mich gleichzeitig auf das Roadbook konzentrieren? Mir wären so gelbe-orange Bändelchen an dem Gestrüpp zur Wegkennzeichnung lieber gewesen. Three-two-one-go! Ich presche los und halte den Atem an für die Wasserdurchquerung. Bike zwischen den Beinen klemmen, Gewicht nach hinten und einfach Gas geben. Geschafft, ich konzentriere mich auf den schmalen Waldweg, der mit faustgrossen Steinen gespickt ist. Spuren vorangegangener sind leider ob der trockenen Witterung keine auszumachen, also muss ich Roadbooklesen und mit den Kilometern vergleichen. Achtung wieder

eine Flussdurchquerung wird auf dem Papier angezeigt. Woahw - mindestens 15m breit und wahrscheinlich knapp Knietief. Mittendrin auf einen Stein erkenne ich eine Person mit Photoapparat. Ich gebe nochmals beherzt gas und erreiche ohne Probleme das andere Ufer, wo ich sogleich weiter dem Weg folge und mir dabei vorstelle, wie das Photo mit der spritzenden Wassergischt vergrössert im Bilderrahmen an der Bürowand echt aussieht. Plötzlich erkenne ich unschöne Brems- und Turn-a-rund-spuren auf dem Weg. Ein Blick auf mein Roadbook bestätigt mir - scheisse falscher Weg, habe mich wie ein Idiot benommen und von dem Photoheini im Wasser zum Gasgeben inspirieren lassen, los wieder umkehren und volle Kanne den Weg zurück. Super jetzt stimmen natürlich die Kilometerangaben mit dem Tacho nicht mehr überein. Ich nehme mir vor, konzentrierter weiterzufahren. Plötzlich prescht mir auf dem Lenkerbreiten Weg ein Husabergreiter aus dem Zillertal entgegen. Wir überprüfen beide die Formel mit dem halben Anhalteweg auf Sichtweite - es klappt! Er habe die Orientierung verloren und wisse nicht mehr wo er sei - los fahr hinterher befehle ich ihm. Hintereinanderfahrend folgen wir der Route weiter. Jetzt müsste dann der Graben mit der übel riechenden Pfütze kommen. Die Orga hat uns vor einem meterbreiten Graben mit schwefelhaltiger Flüssigkeit gewarnt, den wir unbedingt mit genügend Gas überspringen sollen. Das Ziel, ein Hotelparkplatz. Die bereits im Ziel angekommenen Akteure warten im Schatten auf die letzten Teilnehmer. Einige haben sich verfahren im Labyrinth des Buschwerkes. Unter anderem lässt die Ankunft von Niki ebenfalls auf sich warten. Gemeinsam mit einem Hasenfuss fährt er kopfschüttelnd im Ziel ein. Dem falschem Wegabzweiger gefolgt, der dem auf dem Roadbook täuschend ähnlich sah, bis ihm der Hasenfuss entgegenkam. Dieser war bereits nahezu eine halbe Stunde auf der Suche nach der richtigen Fährte und heilfroh, ob der fortanen Zweisamkeit. Roli und Hägi haben ihre XR's voll ausgekocht und geschickt navigiert. Nach der Zeiteinsicht gesellt Del Bondio sich ebenfalls zu uns auf den Parkplatz und erkundigte sich bei Roli, ob er das Endurofahren professionell betreibe oder er ihn verarschen wolle.

Nach einer kurzen Verschnaufpause und einem Balistoriegel machen wir uns wieder auf die noch vor uns liegende Strecke. Wir folgen einer ca. 13km langen Asphaltstrasse, die sich wunderschön entlang des Pyreäengebirgszuges schlängelt. Es macht einen verdammt Spass mit diesen leichten Enduros, den Stollen-Gummis, der beinahe verkehrsfreien und neuasphaltierten Strasse zu folgen. Ich fahre am Schluss unserer Gruppe und muss dauernd gegen das Grinsen unter dem Helm ankämpfen, wenn ich beobachte wie sich Roli, Hägi und Nik mit schmierig-schleifend-eiernden Bike-bewegungen durch die Kehren kämpfen. Plötzlich nach einer scharfen Linkskehre winken uns die Hasenfüsse und die Merktypen ab. Eine Abzweigung auf Schotter links weg ist im Roadbook eingetragen. Wir können dem Weg nicht folgen, weil ein aufgebrachter Landbesitzer mit dem Gewehr oben warte und den nächsten Enduristi abknallt, berichten uns die Schweizer. Also legen wir unsere Ausrüstung ab und warten ... Del Bondio kommt mit seiner spanischen Sekretariatsmaus auf der 1150GS angefliegen. Nach kurzem Situationsbeschrieb entscheidet er, sich dem Duell mit dem Pyrenäer zu stellen. Wir horchen der entschwindenden Boxerakkustik und warten auf den Schuss ... - Stille. Stattdessen kommt das Freisitzertrüppchen im Tiefflug angeschmiert. Auf der Suche nach Sprit für Ihre Schwedenstühle schicken wir sie ins

nächstgelegene Dorf. Wir fahren ebenfalls weiter und kürzen das Roadbook wegen der Schussgefahr um eine Schotterschleife ab.

Die Asphaltbelag wechselt über auf groben Bergschotter. Wir winden uns über Spitzkehren Richtung Waldgrenze hoch. Diese überquert öffnet sich uns ein herrliches Bergpanorama mit super Wetter und genialen Sichtverhältnissen.

Der Weg ist eineinhalb Lenker breit und gespickt mit knöchelhohen aus der Erde ragenden Steinspitzen. Konzentriert schlängeln wir uns hintereinanderfahrend durch die Bergwelt. Der Weg wird von Wasserläufen gekreuzt, deren Überquerung durch die rutschigen Steine besondere Aufmerksamkeit verlangt.

Mein Poopeyunterarm entwickelt sich auf der Holperpiste auch ohne Spinat prächtig. Das Donnerrollen der 4-Takt-Enduros in der heilen Bergwelt muss für die Pyrenäen-Murmeltiere Party-Time mit Happy-hour bedeuten!

Nach über 8km konzentriertem Geniessen, wechselt der Untergrund urplötzlich unter dem Vorderrad. Bereits auf dem Roadbook als Trippy-Passage eingezeichnet, ist jetzt absolutes Feingefühl beim betätigen der Bremsen gefragt.

Die ganze Fuhre rutscht Dir auf dem losen Schotter einfach unkontrolliert den steilen Weg hinunter und Du versuchst auf biegen und brechen die Karre irgendwie in der Spur zu halten. Nicht ganz einfach, diese Balanceübungen auf dem Motorrad. Auf halben Weg kreuzt uns eine Quad-Tourist-Karawane mit Strandbekleidung. Wie geschissene Schlümpfe sitzen sie auf den Vierrädern und quälen sich den Hang hoch, immer mit der Angst im Nacken, das Würstelstandmobil könnte sich in der Steigung plötzlich aufstellen.

Unsere Bike's lächzen nach Durst und wir fahren die auf dem Roadbook eingezeichnete Tankstelle an. Während die vor uns fahrenden LePatron und derAlte den Abzweiger in das Dorf wählen, kurvt unser Vordermann lässig um den Kreisel und wählt eine Ausfahrt später, die den ganzen Ort umfährt. Innerlich bereits mit dem in der Höhe schnappenden Finger möchte ich jetzt Roli gerne mitteilen, dass wir falsch fahren - doch bevor der Formulierungsgedanke zu Ende ist, taucht vor uns bereits die Repsol-Quelle auf. Der schlaue Fuchs mochte sich aus dem letzten Jahr noch an diese Passage erinnern.

Der Fleischer und der Künstler bilden zusammen ein Team, wobei anzunehmen ist dass der Fleischer ob der schönen Aussichten lieber hinten fährt ... Und so starten sie kurz nach unserer Ankunft auch wieder los. Wir tanken auf, legen die Ausrüstungen ab uns speisen hinter der schattenspendenden Repsoltafel. Die Speisewahl fällt auf einen mundigen Balistostengel mit Apfelgeschmack. Apropos „mundig“, die beiden Ladies sind inzwischen ebenfalls eingefahren, Doro und Mundel. Roli zieht am Apfel kauend seinen Helm wieder über, ob der Angst vor der sicher wiederholenden Morgengeremonie im Kellergewölbe. Blendend glänzend sieht sie wieder aus, unsere IGE-Akrobatin - OK zugegeben, wir schwitzen uns zurzeit auch überdurchschnittlich viel Körperflüssigkeiten aus den Poren. Meinen Hammerarm wickle ich mit einem Dutzend Meter nassem Toilettenpapier aus der Repsoltoilette ein, bevor wir uns wieder auf die Gäule schwingen und volle Kanne lospreschen. Volle Kanne nimmt Hägi wörtlich, seine XR zeigt den Nachfolgenden

zum Ersten mal, dass sie ebenfalls mit Qualitätsmotorenöl fährt. Eine blaue Motorexwolke lässt Erinnerungen an ähnliche Motorräder aufkommen ...

Wir wechseln uns an der Spitze ab und fahren mit gutem Tempo den Nachmittag durch. Ob der Kenntnis um die beträchtliche Tagesdistanz von 290km legen wir nur noch kurze und gesunde Balisto-und Fruchtepausen ein.

Ein Autobreiter festgefahrener, mit kleinem Schotter gespickter Weg, der immer wieder kurze aber weiche Steigungen und Senken aufweist, schlängelt sich durch ein Waldgebiet. Mit der Gewissheit, dass fast kein Gegenverkehr kommt, geben wir richtig Gas, wobei ich den übrigen iP-lern eindeutig den Vortritt lassen muss. Genial mit der kleinen Enduro über die weiten Wellen zu gleiten, das Bike mit den Oberschenkeln zu klemmen und in den Kurven stehend den Körper zur Gewichtsverlagerung bis auf die letzten Zentimeter der Extremitäten einzusetzen, ist ein megageiles Gefühl.

Es folgt eine kurze Autobahnetappe. Die Spielregeln beim spanischen Endurofahren lauten, keine Gruppen mit mehr als sieben Teilnehmern geschlossen fahren, ansonsten drohen happige Bussen. Um keinen unnötigen Ärger zu entfachen, halten wir uns an die Regeln und rollen auf unseren Stollen mit 85km/h auf der rechten Spur entlang. Die Route führt uns wieder weg von der Bahn in ein bewaldetes Gebietsstück. Roli übernimmt die Spitze, gefolgt von Hägi, mir und Nik. Wir kämpfen uns einer Wasserrinne entlang den Berg hoch. Die Rinne ist reich bestückt mit Fussballgrossen losen Steinbrocken, was, aus Rücksicht aufs neue Motorrad und den noch fehlenden Motorschutz, nicht unbedingt zu beherztem Gasgeben motiviert. Auf einem Zwischenplateau halte ich kurz an, um mich nach dem Hintermann umzusehen. Mit lautstarkem 4-Taktgeboller tänzelt und schwänzelt die 450-er KTM vom Herminator volle Pulle den Rinnenweg hinauf im Fluge über das Plateau an mir vorbei. Bin mir heute noch nicht sicher, ob „Hermi“ wirklich so schnell da rauf fahren wollte, oder einfach den Gashahn nicht mehr schliessen konnte. Der Chrampfweg wechselt in einen breiteren mit teilweise tiefen feuchten Furchen durchzogenen Erdweg entlang dem Hang. Wir fahren flottes Tempo. Die Furchen flössen mir Respekt ein, denn teilweise sind sie noch mit Wasser gefüllt und deren Tiefe nicht abzuschätzen. Die Devise lautet jeweils, zielen, Bike klemmen, Blick drüber, Körpergewicht nach hinten, Gashahn auf und durchziehen und hoffen. In einer Linkskurve gibt Hägi die Hoffnung auf. Er legt sich mit einem Helmtaucher neben seine XR in den Schlamm. Wie ein schlammfetischistisches Insekt wälzt er sich neben seiner Honda wieder in Position um sie gleich wieder aufzurichten. Im Tenue Schlamm und mit gefüllter Sturmhaube macht er sich sofort wieder auf die Verfolgung zum Vordermann.

Wir schliessen zu den Hasenfüssen und den Merktypen auf. Eine happige Trialpassage bergab und die Überquerung eines kleinen Flusses fordert uns kurz vor Schluss der Etappe nochmals heraus. Die Wasserdurchfahrten erweisen sich im Vergleich zu Vorjahren als harmlos, weil es vorab so lange nicht mehr geregnet hat.

Wir erreichen Mieres um 18.45 Uhr wieder auf der am Morgen gestarteten Asphaltstrasse. Die neugierigen Blicke der Orga begleiten uns bei der Einfahrt ins Fort Del Bondio. Zündung aus,

Ständer runter, Brille ab: „... Na Jungs, habt's a bissl Spass ghabt?“ Viermal Parallelnicken und viermal schweizerisches „Joooh“ lassen die gespannten Gesichtszüge des Meisters erhellen. Während wir die kostbare Schriftenrolle mit unseren schottergeschüttelten Wurstfingern aus dem Halter kleuben, bringt uns der Orga-Engel Christiane die vier Bier. An dieser Stelle sei erwähnt, falls sich der Leser wundert über unseren Bierkonsum, es handelt sich jeweils um deutsche kalorienarme Weissbierpfütze, oder ein spanisches gleichwertiges Pendant. Wir spülen unsere staubigen Rachenwände mit dem Germanischen Nationalgetränk runter und fahren zu unserer Schlafstätte. Der abendliche kleine Schmier-Service am Bike erweitert sich bei Hägi ab sofort mit Motorexöl nachfüllen. Die kleine XR beginnt zu säuferln. Als besonderes Highlight am Abend stellt sich die Demontage der Knieschützer raus. Die polyurethanbeschichteten Rückwände der Schützer, kombiniert mit dem ausströmenden Körperflüssigkeit am Schienbein untertags und der fehlenden Luftzirkulation lassen eine hervorragende Duftkombination zu. Die Dufferreger finden jeweils an der endlos langen Persil-Wäscheleine ihren Platz über Nacht. Das zweite Bier, ein spanisches Dosenfabrikat und die Pringelsrolle folgen nach den die Servicearbeiten am Bike. Das Abendessen setzt sich einmal mehr aus einer köstlichen Vorspeise, Hauptgang, Dessert und der Tischdeko zusammen. Die „rauchende Servicemaschine“ schlägt uns heute einen „Carchitto“-Kaffee vor. Winnetou meinte damals: „Hugh, viel Feuerwasser!!!“ An den streunenden Strassenhunden von Mieres vorbei, flanieren wir Richtung Apérobar, um dem herrlichen Werkstatt-Treiben zuzusehen. Heute ist bereits grosser Reifenwechsel angesagt. Herminator bedient mit seinem schwarzschiere-gefleckten Weisstshirt und Hawaistrandbermudas die automatische Pneumaschine. Die Zillertaler Heinzelmännchen schrauben wacker ihre Räder aus den Mopeds, um sie dem grossen Mechanikerherz zu reichen. LePatron lässt sich inspirieren vom Reifenwechsel und motiviert den Alten, ihm für einen überrissenen Preis einen neuen SaharaDessertChallengeGummi aufzuziehen. Die erst zur Hälfte angefahrene KTM-Walze will er grosszügig an uns weitergeben. Wir lehnen wegen unserer geplanten Nullstoppstrategie dankend ab. Wir geniessen die Tischgespräche der Endurorunde an der Orgabar und wundern uns, wieso die dauernd am Schrauben ihrer Böcke sind. Ein paar Bier später ziehen wir uns in Richtung Stätte zurück.

Dienstag „SAU II“

Nach dem morgendlichen Ritual im Kellergewölbe (... wollen wir uns küssen? ...) empfängt uns Chris in seinem Refugium. Wir sind heute die letzten noch in Mieres weilenden Rallyeteilnehmer, der Rest ist bereit seit über einer Stunde auf der Piste. Das Roadbook hat er uns erst auf heute Morgen versprochen. Wir sind gespannt, was uns dabei erwartet - die leise Enttäuschung folgt. Der Spassiker reicht uns die „SAU-„Roadbook's von vorgestern, mit der Bitte, diese Tour nochmals zu fahren. Als Grund verweist er auf die unklare spanische Gesetzeslage bezüglich Endurofahren in den Pyrenäen, und dass er nicht zu viele Teilnehmer auf die selbe Route

schicken darf. Wir meinen es fehlt in diesem Punkt an Engagement und Initiative von Seiten des Veranstalters. Chris verrät uns noch ein Zückerchen in Form einer Zusatzschleife - der GasGas-Teststrecke. OK, nach der kurzen Enttäuschung motivieren wir uns, die „Sau“ nochmals in Angriff zu nehmen. Schliesslich sind wir hierher gekommen, um in der Natur ohne Verbotsschilder nach Herzenslust Enduro zu fahren.

Wir spannen die Roadbooks ein und schlängeln uns durch die schmalen Gassen von Mieres zum Ortsausgang. Auf bekannter, noch in Erinnerung steckender Route preschen wir los. Eine Sonderprüfung erwartet uns bereits nach kurzer Zeit. Zwei Orgamenschen lassen uns in dreiminütigen Abständen auf die 13km lange, nach Roadbook zu fahrende Strecke. Das Navigieren auf Route ist nicht besonders schwierig, weil das Gebiet nicht allzu viele Wege aufweist. Der Untergrund bietet Sand, groben Schotter, staubige Passagen und Fels. Wir erreichen das Ziel ohne Probleme. Eine kurze Verschnaufpause und einen Schwatz mit den beiden Kerlen von der Orga leisten wir uns. Plötzlich ist 4-Takt-Grollen auszumachen und der Freisitzer auf seiner Husaberg schiesst die Böschung Richtung Ziel hinauf. Ein kurzer prägnanter Stopp, 180° Kontrollblick und der Kavaliersdurchstart auf die Worte von Nik: „Go, go!“ Der Freisitzer peitscht wie von Tarantel gestochen davon. Gemäss Orga wurde das iP-Team als letztes auf die Sonderprüfung geschickt. Jetzt ertönt wieder Gegroll aus der Tiefe. Maxl, Rübezahl, der 2. Bergfahrer und Herminator treffen fast zeitgleich im Ziel ein. Mit ungesund weisser Gesichtsfarbe lassen sie ihre Bierkörper auf den Boden gleiten. Der Maxl machts nicht mehr lange. Herminator's Aufforderung an den 2.Bergfahrer: " ...a geh, gib Maxl mal schnell den Wasserschlauch ..." - und zu Hägi „ .. bittschön reich mir mal die Zigaretten aus dem Rucksackl ...“ Der Promillewert scheint heute morgen für die geleistete Anstrengung doch noch etwas zu hoch gewesen zu sein. Wir packen zusammen und fahren weiter. Hägi's XR beginnt von Tag zu Tag unschönere blaue Dunstwolken von sich zu geben. Ein Besuch beim Ärzteteam CycleWorld nach der Rallye wird da unvermeidbar sein.

Nach einer knappen Stunde entschliessen wir uns, in die Schleife GasGas abzubiegen. Wir suchen den Kick - und finden ihn! In einer tiefen ausgewaschenen Rinne geht es lenkerbreit steil aufwärts. Konzentration und lange Beine sind gefragt, um die kniffligen Passagen zu bewältigen. Nik als Frontman, hält an und erkundet die nächsten nicht voraussehbaren Passagen zu Fuss. Der Weg zieht noch steiler und schmaler an. Links und recht dorniges Buschwerk und in der Wegmitte diverse in einanderlaufende tiefe Rinnen. Mir stellt sich ein Rätsel, wie ich da hochfahren soll. Wir beschliessen, jedes Bike einzeln hochzukatapultieren. Die Stufentechnik erweist sich als rationell und erfolgreich. Nik, Roli und ich sind oben. Hägi holt zu unserem Erstaunen beherzten Anlauf und versucht die Schwungtechnik. Bis zur Hälfte der Steigung gleitet er angsteinflössend über die tiefen Rinnsätze auf der letzten Rille nach oben. Plötzlich beginnt das Vorderrad zu steigen und seitlich nach rechts Richtung Büsche abzukippen. Die Variante mit noch mehr Gas scheint sich gegenwirksam zu erfüllen, Hägi katapultiert sich lehrbuchmässig am XR-Lenker festklammernd, im Superman-Style in die Dornenbüsche. Eine asphaltierte Strasse bringt uns über 6km bis zum Stausee. Wir fahren dicht aufgeschlossen hintereinander. An der Spitze fahrend entdecke ich auf meiner Fahrbahn ein dunkles ca. 1,5m langes bewegendes Relikt, dass einer Schlange ähnlich sieht. Mit kurzem Zug

am Lenker weiche ich dem Lebewesen aus. Nik lässt sich bereits zu einer kleinen Akrobatikeinlage überreden, um dem Kleinen weiteres gesundes Leben zu schenken. Hägi, von der rundum Natur beeindruckt, entgeht der Blick auf die Fahrbahn und trifft das Schlinglein mittig. Die Front und das Heck des Tieres richten sich ob der Zentrifuge der Stollen auf und klaffen nach der zweiten Überfahrt mit dem Hinterrad wieder auf den Asphalt zurück. Roli, mit Blick aus der ersten Reihe, entschliesst sich das gerüttelte Tier wieder zu umfahren und es mit der Magenverstimmung alleine zurückzulassen.

Die Zeit ist bereits erheblich vorgerückt und wir beschliessen, die Route abzukürzen, um wieder rechtzeitig im Lager zu sein. Die nächste $\frac{3}{4}$ Stunde entwickelt sich zum Labyrinth ohne Ende. Wir kommen zum Schluss, dass dieser Stausee nicht der sein kann, für den wir ihn gehalten haben. Wir entschliessen uns, wieder auf die Originalroute zurückzukehren und mit beherztem Dampf weiterzufahren. Nach dem endlosen Kurvengeschlängel auf der autobreiten festgefahrenen Schotterstrasse entlang dem Stausee, folgt plötzlich eine scharfe Rechtskurve, die im Roadbook aber vermerkt ist. Wir steigen voll in die Bremsen und halten an. Die Hasenfüsse und die Merktypen befinden sich in einer erregten Konversation mit einer aufgebracht, wild gestikulierenden Pyrenäerin. Die beiden Bremsspuren in der Verlängerung der Strasse, direkt auf den Bareingang zu lassen nichts gutes Vermuten. Die Hasenfüsse klären und auf. Scheinbar haben vorangegangene Teilnehmer die Notiz im Roadbook nicht beachtet und wurden mit überhöhter Geschwindigkeit mit der Bar konfrontiert. Jetzt hat die Chefin die Schnauze voll und will die Policia rufen. Unsere vier Kampftrinker bemächtigen sich der Situation und treten zum entschärfen der Situation in die gute „Gast-„Stube ein. Wir umfahren den Stausee und folgen dem Weg auf der gegenüberliegenden Seite wieder retour. Auf einem Aussichtspunkt entdecken wir einen Enduristi, lehnd an der Steinmauer mit weit übers Wasser gezogenem Blick. Wir freuen uns über gleichgesinnte in diesem Gebiet und winken freundlich zu - er winkt zurück - wir fahren weiter.

Der Rest der Strecke ist bekannt und wir bringen sie ohne grössere Schwierigkeiten hinter uns. Bei der Einfahrt zum Refugio del Bondio lärmt die XR von Roli plötzlich so metallisch. Hört sich ähnlich nagelnd an, wie meine BIG, die das bereits seit 15tkm tut. Auf jeden Fall erregt das Geräusch ebenfalls die Aufmerksamkeit der im Ziel anwesenden Gehörgänge. Del Bondio meint beiläufig, „ ... na habmer noch ein Motorschaden?“ - noch einen Fragen wir. „Tja, der Künstler hat seine SXC 625 auf der Route „SAU“ verblasen. Wir erinnern uns an den fröhlichen Winker von der Steinmauer am Stausee - Scheisse, wir sind einfach weitergefahren im guten Glauben! Heute kein Bier - wir fahren gleich los zu unserer Servicestation. Die Gummischlurfen von Roli und Hägi sind bereits beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen und werden eine Nullstoppstrategie kaum überleben. Sie entschliessen sich, heute Abend vor dem Essen zu wechseln. Nik und ich entstauben uns unter den Duschen und fahren mit dem Bus nochmals nach Banjoles, um diesen für die Rückfahrt bereits aufzutanken und unseren geschwundenen Biervorrat aufzufüllen.

Das Abendessen wieder in gleicher Reihenfolge, mit Tischdeko und „Garchitto“. Der spanische Gaucho von der Orga leistet uns Gesellschaft zu Tische. Er ist leider nur der englisch- und spanischen Sprache mächtig und so leitet Nik die Konversation unserseits mit ihm. Auf die Frage

was er heute gemacht hat, kommt ein ungesundes spitzes Lächeln über seinen Mund. Im Crocodile-Dundee-Style mit Buschmesser, Säge und Baumschere die Route für den Freitag vorbereitet. Zweimal leer schlucken und zurücklächeln während er erwähnt - „at Friday it's very strong“. Wir beschliessen, ihn am heutigen Abend zu durchlöchern, was am Freitag los ist. - Keine Chancel!

Die Apérobaraussicht in die Werkstatt konzentriert sich heute auf die Operation der Künstler-KTM, wobei uns nicht ganz klar erscheint, warum dieser mit seiner Gurke trotz angeblichem Motorschaden trotzdem zum Ziel fuhr. Wir spekulieren auf einen vorgetäuschten Motorschaden gegenüber dem Fleischer, um sich ein bisschen mehr der hervorragenden Natur zu frönen, als ständig mit der Angst im Nacken zu fahren, dem Guy-Metzger als Lustköder zu dienen. Das Briefing für den kommenden Tag findet jeweils am Abend an der Bar unter freiem Himmel statt. Heute hat Chris aber vorerst noch ein paar scharfe Worte für die Gemeinschaft übrig. Diverse Telefonanrufe gingen heute bei der Policia ein, u.a. wegen zu hohen Tempi's und enorme Staubentwicklung im bewohnten Gebiet, eine überfahrende Katze und zwei motorradbestückte Gäste in einer Bar. ... „Moine Herren, darf i bitten, haltet Euch oan die Regeln, donn hoabmer koanen Stress mit den Bullen! Foahrt im Dorf bis zum Oasgang im Schrittempi, damit die Mütter ohne Stress ihre verdoarbene Bruut in den Kindergoarten bringen könnt.“ ... bin mir nicht sicher, ob's die Osis und der Zahnarzt kapiert haben, wer und was mit dem ausgestreckten Zeigefinger gemeint war. Zudem verlor der Freisitzer aus unbekanntem Gründen ab dem Zielpunkt der Sonderprüfung den Kontakt zu seinen übrigen Teamgschpänli und musste den Tag mit dem „Besenwagen“ der Orga verbringen.

Mittwoch „Alta Garocca“

Der schrille Ton vom Natelwecker reisst uns aus dem Tiefschlaf. Draussen weicht die Morgenfeuchte bereits wieder und macht strahlendem Sonnenschein platz. Wir erledigen unsere Morgentoilette und treten wieder ins Schlaraffenland im Kellergewölbe ein. Geschnittene Salamiringe regen während dem Morgenessen meine Gedankenwelt an. Wie kann ich die Dinger problemlos in der Jacke transportieren und mich damit unterm tags verköstigen? Es bleibt bei den Gedanken, denn das Endloslager an Balistostengel ruft mich wieder in die Gegenwart zurück. Hägi kann der Versuchung nicht mehr widerstehen, am Urinfläschen zu nippen und dessen Inhalt einzufliessen. Die Geräusche der sich öffnenden Türe und hastig kurze Treppenschritte erklingen. Wir beenden unsere phantasievolle Konversation über das Urinfläschen. Roli rutscht in seinem Stuhl ganz weit nach vorne, senkt sein Haupt tief über die Morgenspeise kaut energisch. Der Raum erfüllt sich mit „Glanz“ - sie grüsst, setzt sich neben ihn, fragt ... und wir schauen weg. Ab diesem Zeitpunkt dreht sich das morgendliche Tischgespräch jeweils um Suzuki DRZ400. Nick und ich werden intensiv in die Suggestivfragen miteinbezogen. Wir warten den geeigneten stillen Moment der Flüssigkeitsaufnahme von Doro ab, um uns vom Tische zu verabschieden.

„Noa, Jungs, donn mocht moal die Tour AltaGarocca. Fährts oanständig, donn hoab moa boide koanen Stress ...“ Wir preschen los, an der zum Kindergarten wandelnden verdorbenen Brut vorbei Richtung Dorfausgang. 240km sind heute geboten.

Die Strecke ist abwechslungsreich, flüssig, manchmal knifflig aber nie gemein. Ein Highlight der Tour bildet die 25km lange Plateaufahrt. Der Aufstieg führt über eine zermürende grobschotterige Schotterautobahn endlos lange den Berg hinauf. Die Tücke dabei, der Weg wäre perfekt für 3-4 Gang Vollgas, aber die plötzlich 15cm aus der Erde ragende Steinkanten drücken auf das Tempo und mahnen zur Zurückhaltung. Die brutalen Schläge auf die Vorderradfelge schmerzen mich jedes Mal wieder von neuem. Oberhalb der Baumgrenze auf 2'300 M.ü.M. zweigt die Plateaustrecke von dem Hardcoreweg ab. Wir legen eine Aprikosenbalistopause ein, um nicht auf die eben erst gestarteten Zillertaler aufzufahren. Inzwischen sind noch mehrere Strategen eingetroffen, wobei wir uns wundern, dass diese alle hinter uns fahren, wir die Strecke nie verlassen haben und doch zuletzt am Morgen gestartet sind. Haben die Hightechkomponenten der Konkurrenten mit dem erbärmlichen Sauerstoffgemisch auf 2300 Höhenmeter Probleme?

Wir starten los, 25km Traumschotter, autobreit, kein Verkehr, übersichtlich, entlang der Bergkante und das bei strahlendem Sonnenschein mit wolkenlosem, blauem Himmel. Wir splitten die Gruppe bereits nach einigen hundert Metern, wegen der brutalen Staubentwicklung. Im fünften Gang fahrend, parallel versetzt mit über 100 Sachen auf über 2'000 Höhenmeter, Drift für Drift - that's it!!! Anfänglich ist der Tanz durch die teils engen Kurven immer von der Angst des wegrutschenden Vorderrads begleitet. Mit der Zeit entwickelt sich eine Art der dynamischen Körpergewichtsverlagerung und die Angst weicht der puren Freude - einfach Geeeeil, die Zeit soll stehen bleiben! Aber dies ist leider nicht möglich, den im Nacken verfolgen uns bereits die nächsten Akteure. Der Alte und Le Patron sind unsere direkten Verfolger, wobei ein Blick über die Schulter mindestens zwei zusätzliche Teams ob deren Staubwolke am Horizont erkennen lässt.

Der Asphalt holt uns wieder in die reale Welt zurück, wir halten kurz inne. Während ich meinen Popeey nochmals im den angrenzenden Bach lege, lassen wir die letzten 30 Minuten nochmals in Gedanken vorbeiziehen. Die Zeit drängt - noch knapp über hundert Kilometer und eine Sonderprüfung stehen an. Fixtermin ist spätestens 16.00 Uhr am Start zur Sonderprüfung. Wir geben Gas. Das Roadbook führt uns in ein Waldstück, wo wir in gewohnter Formation dem Erdweg folgen. Der Abstand zwischen mir und Hägi klafft auf und wir geraten ausserhalb der Sichtweite. An einer Weggabelung halte ich. Das Roadbook zeigt mir an, links abzubiegen, die Kilometrierung weist allerdings 130m zu wenig aus. Nik braust heran. Ohne Worte legt auch er seine Stirn in Runzeln und wir entschliessen uns geradeaus dem steilen Weg nach oben zu folgen. Nach dreihundert Metern katapultiert uns der Maulpfad auf eine querverlaufende Asphaltstrasse. Stimmt überhaupt nicht mit dem Roadbook überein, also wenden. Wir folgen an der angezweifelten Gabelung dem Weg links und enden in einer Sackgasse. Scheisse, absolute Ruhe! Turn, und wieder den Maultierpfad hoch, der Asphaltstrasse folgen bis zu einen Anhaltspunkt auf der Karte. Nach 5km brechen wir unser Vorhaben ab, weil diese Variante uns noch mehr vom Weg abbringen kann. Am letzten Fixpunkt, wo Roadbook und Kilometrierung

übereinstimmen starten wir nochmals und kommen wieder 120m zu früh an die verdammte Gabelung. Wir folgen nochmals in die Sackgasse und entdecken neben dem Haus, dass der Weg weiterführt. Verärgert über den unnötigen Zeitverlust und das ungenaue Roadbook ziehen wir wild an den Gaszügen. Der Anruf von Hägi via Natel entschärft die Situation, dass wir u.a. einer Änderung des Strassenverlaufes zum Opfer gefallen sind. Die Zeit läuft uns davon - zu viert starten wir voll durch. Vor der Sonderprüfung müssen wir nochmals eine Tankstelle anfahren. Punkt 16.00 Uhr erreichen wir gerade noch rechtzeitig den Start zur Sonderprüfung. Da Roli bis zu diesem Zeitpunkt in der Gesamtwertung der Sonderprüfungen immer noch an erster Stelle liegt, ärgert es ihn besonders, dass der Kilometerstand seines Fahrradachos nicht mit dem des Startpunktes übereinstimmt. Er verlangt nach einem Time-Out und erbittet Teamhilfe um sein Rad einige hundert Meter zurückzudrehen. Hätten wir einen IMO, würde die metergenaue Einstellung leicht von Hand gehen. .. Drei, zwei, ein, los! Roli prescht davon den Abhang hinunter. Da unten sollte irgendwo wieder die schwefelhaltige Pfütze mit dem Grabensprung, diesmal von der anderen Seite sein. Die Aufmerksamkeit gilt Hägi, dann Nik und schliesslich mir. Die Sonderprüfung ist einmal mehr nach Roadbook zu fahren. Die heiligen Dornenbüsche reissen einem fast vom Bock, wenn man sich nur einen kurzen Moment auf das Roadbookablesen konzentriert. Der Weg ist schmal und mit wechselndem Untergrund. Der Graben taucht vor mir auf. Ich konzentriere mich, reisse das Gas auf und versuche das Vorderrad darüber zu wuchten. Während ich einen Mega-Schlag der Gegenkante an meine Hinterhand erfahre, verfluche ich einmal mehr den scheiss Frankoniastöpsel, der die DR zu erlahmen scheint. In der Sonderprüfung ist ein Trialstück eingebaut, auf das ich besonders gespannt bin. Aufgrund der zurückgelegten Strecke gehe ich davon aus, dass ich die Trialpassage bereits hinter mich gebracht habe, ohne es überhaupt zu bemerken. Kaum den Gedanken zu ende geträumt, öffnet sich vor mir ein Abhang mit schmalen Buschwerkeinstieg. Ellbogenhöhe Steine zieren den Weg, wo eine geeignete Route zwischendurch gewählt werden muss. Ein dumpfer Schlag zwischen Motor/Rahmen und einem Stein mahnt mich zu mehr Vorsicht. Nach ca. 25Minütiger Fahrt bin ich am Ziel ausgelaugt und angle mir mit der Zunge den Wasserschlauch vom Trinkbag. Gleichzeitig tropft unter meinem Bike grüne Brühe raus. Toll, der Kühlflüssigkeitsschlauch ist angerissen, wahrscheinlich ob dem dumpfen Schlag. Bis nach Mieres sind es nur noch wenige Kilometer. Im Refugio erkundige ich mich nach einem passenden Kühlwasserschlauch, mit der beruhigenden Gewissheit, dass DelBondio ja ebenfalls Mietmotorräder des Typs DRZ400 besitzt und ein beträchtliches Sortiment an Ersatzteilen in seiner Werkstatt führt. Alle erdenklichen Arten von Kühlwasserschläuchen tummeln sich in der grossen Kiste - nur kein DRZ400-Schlauch. Er ruft beim Händler an. OK kannst bei ihm den Schlauch abholen hat bis 20.00 Uhr den Laden geöffnet. Super klappt ja wie geschmiert denke ich und erkundige mich nach dem Standort des Suzukihändlers. Dreimal leer Schlucken und zweimal inneres Stöhnen ist meine Reaktion auf seine Wegbeschreibung. Ich fahre deprimiert zu unserer Servicestätte hoch und überlege mir ernsthaft meine Rallye heute Abend zu beenden. Die Zeit zeigt 18.45 Uhr, in einer halben Stunde ist es dunkel und der Rallyehaudegen verlangt von mir, nach über 260km Roadbook nochmals 90km zurückzulegen. Nik bietet mir spontan seine Maschine an und ich mache mich sofort wieder auf den Weg. Scheisse gelaufen - wegen so einen Mistschlauch fahre

ich nach über 8 Stunden im Sattel nochmals $1\frac{1}{2}$ Stunden auf dunkler Strasse, nur mit Miniaturbeleuchtung ausgerüstet. Der Händlerladen entschädigt allerdings einen kleinen Teil der Strapazen. Ein gelbes Blitzgewitter eröffnet sich beim Eintreten in den Laden. In holprigem Englisch versuche ich dem Verkäufer klarzumachen was los ist. In fliessend Deutsch übergibt der glatte Kerl mir den Schlauch und die neue Kühlflüssigkeit. Ein Lager so dicht aufgestapelt mit Ersatz- und Zubehörteile für Suzuki-Offroad, wie ein orientalischer Marktstand. Auf dem Rückweg beginnt es erstmals diese Woche zu nieseln. Am angenehmsten fährt es sich, wenn ich ein Auto dicht an meinem Heck habe, dass mir die finstere Strasse ausleuchtet. Punkt 20.45 Uhr sitze ich frisch geduscht und umgezogen am Abendessen in der Osteria. Der Chefin ist meine Wenigkeit nicht entgangen und serviert mir sofort das komplette Speiseprogramm im Eilzugtempo. Garchitto und Tischdeko inklusive. An der Apérobar offenbart uns Chris die Tatsache, dass am letzten Fahrtag ein Trial geplant ist. Gestartet wird am Morgen vor der Osteria und in globo. Gemeinsam fahren wir 16km zum Start der Trialstrecke. Der Zahnarzt klappert bereits mit seinen Zähnchen, und hält Ausschau nach seinem EHG-Genossen, dem Musiker. Er ist bis dato immer noch auf Tuchfühlung zu Roli in der Gesamtwertung und hat morgen die letzte Chance ihn zu überholen. Der Zahnarzt plant eine Demontage seines Vorderbaus an seiner KTM. Wir kippen noch ein paar Bierchen, bevor wir uns Richtung Stätte aufmachen.

Donnerstag „TRIAL SPECIALE“

Wir treffen uns am Morgen alle auf dem Parkplatz vor der Bar. In den wenigen Minuten bis zur Abfahrt bietet sich die Gelegenheit, die einen Rundumblick in die Gruppe zu werfen. Tatsächlich hat das EHG-Team mit dem Zahnarzt und dem englischen Blasmusiker die gesamten Vorbauten ihrer Maschinen abmontiert - es bleibt nur noch der Lenkkopf mit den beiden Gabelholmen. Er will es also wissen und bläst zum Angriff auf Roli's Leaderposition. Bei der Promilletruppe scheint das Marathonprogramm aus fahren, saufen, essen, schrauben, saufen, kurz schlafen und wieder fahren langsam Spuren zu hinterlassen. Der Fleischer mag bereits am Morgen ein herzhaftes Lachen von sich geben, während der Künstler mit dem Motorschaden und der Gummis-Suse hinten drauf einen abgewürgten Eindruck macht. LePatron und derAlte zeigen Nervosität, obwohl sie rein im Klassement nichts mehr zu verlieren haben. LePatron betont immer wieder, dass er es sich vor Ort überlegen werde, die TRIAL-Strecke wirklich zu fahren, während derAlte mit seinem Altersbonus rumalbert. Doro hat sich heute morgen entschieden, die Passage auszulassen und uns nur bis zum Start zu begleiten.

Das Klassement sieht so aus, dass Roli und der Zahnarzt sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen leisten, während Hägi in Lauerstellung um Platz vier kämpft. Nik reiht sich trotz der Verspätung an der ersten Sonderprüfung auf Platz 7 ein, während ich den 6. Rang einnehme. Die ganze Kraftprotzliga mit den Zillertalern reiht sich hinten in der Rangliste an, ob der Strafzeiten für Nichtteilnahme an der SP (haben das Roadbook abgekürzt und so den Start der SP umfahren),

Schummelei mit den Kommunikationsgeräten unter den Helmen, und Zieleinfahrten an SP aus falschen Richtungen.

Nach 30minütiger Fahrt ausserhalb meiner Orientierung, stoppt die Karawane. Chris will die Ablaufprozedur nochmals erläutern. Jedes Team fährt geschlossen, es geht nicht um Zeit, sondern nur unten ankommen gibt Punkte. die Streckelänge misst ca. 2.3km. Viel Spass! Wir erkunden zuerst zu Fuss die oberen Passagen der Triicky-Trial-Strecke. Ein mulmiges Gefühl umgibt mich, während ich den Blick immer wieder auf die wilden Absätze und Übergänge der Strecke richte. Das bisherige Schmunzeln weicht einem gequälten Winseln. Das EHG-Team mit Zahnarzt und Musiker eröffnet den Reigen. Bereits nach 15m soll im Schrittempo ein 80cm tiefer wie breiter Graben überquert werden, bevor es dann richtig losgeht und Teamwork gefragt ist. Die beiden ergänzen sich clever und kämpfen sich Meter für Meter den Berg hinunter. Hier mitten im Buschwerk scheint die Hitze zu stehen und kein Windhauch die Chance zu haben. Wir machen uns bereit. Fertig los. Am Graben bleibe ich bereits hängen und bin auf Fremdhilfe angewiesen. Halbmétrige Steinstufen wechseln sich ab mit metertiefen fussbreiten Rinnen. Der Schweiss rinnt mir aus allen Poren und die 1Liter Isostar-Pfütze vom Trinkbag wollen sorgfältig eingeteilt werden. Es staut vor uns. Eine Husaberg beginnt ob der fehlenden Kühlung zu kochen, Wasser muss nachgegossen werden. Ich bin froh ob der Pause, nur kein Balistostengel, bitte nur zu trinken. Ein Absatz von ca. 1.80m Höhe senkrecht in ein Wasserloch ist der bisherige Höhepunkt dieses Trials. Wir beschliessen die Böcke anstatt runterzuwerfen, einzeln, in gemässiger Varianteform, dafür mit mehr Muskelkraft runterzubringen. Die Hitze killt uns fast und zerrt an der Kondition. Zwischendurch hüpfert der Meister mit einer DRZ400 und T-Shirt wie eine Berggemse zwischen den Felsbrocken durch, mit Photoapparat ausgerüstet, um die ausgelöteten Akteure abzublitzen. Nach knapp zwei Stunden Schinderei erreichen wir die Fläche unten und somit das Ziel. Die Orga scheut sich nicht, mit VW-Bus, Musikanlage, Bierzapfhahn und herrlichem Buffet aufzuwarten. Der Fleischer entrüstet sich: „.... das hier hat überhaupt nichts mehr mit ENDURO zu tun ... - meine WR kann ich auch gleich in die Mosel werfen ...“. Frisch gestärkt wechselt die vergangene Anstrengung bereits in erhobenen Stolz über. Die Zillertaler erkundigen sich nach den Chancen auf den Gesamtsieg - dieser würde nur über eine erneute Auffahrt der zurückgelegten 2.3km führen. Die Chance vor den Augen, beschliessen Sie, um noch mehr Punkte zu sammeln, dass beide Zillertaler-Teams wieder „hochfahren“ werden. Der Entscheid bringt Roli in Zugzwang. Ich bin ihm heute noch unsagbar dankbar, dass er von uns, zugunsten seines Punktestandes, keine Auffahrt mit dem Motorrad verlangt. Wir begleiten ihn natürlich zu Fuss, um stützende Hilfe zu leisten. Wage mir kaum vorzustellen, die Strapazen der Auffahrt am eigenen geschundenen Körper zu erfahren. Den Entscheid, nicht mehr raufzufahren, basierte unter anderem auf der Tatsache, dass meine DRZ keine Motorschutzplatte hat, um sich vor den spitzen Felsbrocken zu schützen. Das grösste Handicap von Roli ist der fehlende Elektrostarter. Jedesmal die kräfteraubende Kickerei am Hang in ungünstiger Position. Ich staune über das Wieseltalent unseres Teamseniors. Er springt mit seiner luftgekühlten Maschine, mittlerweile mit nicht mehr gesunder Motorenakkustik, von Stufe zu Stufe. Einige stützende Hände sind in

besonders brenzligen Passagen notwendig, um die Fuhre samt Piloten unaufhörlich nach oben zu treiben. Oben die erlösende letzte Stufe - geschafft!

Die Schinderei am Hang nimmt kein Ende - das gesamte Zillertal inklusive der Neo-Ossie mit der kochenden Husaberg, die Hasenfüsse und natürlich die EHG-Fetisichten kämpfen sich mit unterstützenden fremden Kräften wieder hoch.

Wir machen uns zu Fuss wieder auf den 2.3km-Rückweg hinunter zu unseren Bikes. Mittlerweile liegen nur noch das Besenwagen-Organ-Team mit dem Fischhändler und B.P. in lockerer Pose im Grünen. Auf einem Umweg über eine geile festgefahrene Schotterautobahn legen wir in Banjoles einen Stopp ein, um die Enduros einer Wäsche zu unterziehen. Der Staub scheint sich in allen erdenklichen Winkeln, Ritzen und Öffnungen eingeschlichen zu haben - wir geben es auf, der Rest soll in der heimischen Garage gereinigt werden. Am Dorfeingang in Mieres sitzen die erfolgreichen Gipfelbezwinger vor der Bar mit Bier. Wir fahren hoch zu unserer Basis und beginnen das Material in den Bus zu verladen. Gespanntheit macht sich bei unseren Mitbewohnern breit, die grösste Zweifel haben, dass wir vier Böcke samt Material und Ausrüstung im Renault Master unterbringen. Wir beseitigen die Zweifel.

Zu Abend essen wir wieder köstlich und in reichlicher Menge in der Osteria. Nach dem Essen bittet Chris alle an seine Bar im Refugio für die Krönung der Gladiatoren. Freibier für alle, lautet das Motto. Die Gummi-Suse stellt sich als Covergirl zu Verfügung und darf ab sofort bei Entgegennahme eines Preises geküsst werden. Der Blick auf die Pokale lassen meine Gedanken nach Hause durch die Wohnung schweifen, wo dafür ein geeigneter Standort sein könnte. Ich bleibe Realist und überlege, wo im Keller noch Platz ist.

Die Spannung steigt ins Unermässliche. Wie hat sich nach der heutigen Attacke der Ossies auf der Trialstrecke das Klassement durchmischt? Der Zahnarzt strahlt einmal mehr Nervosität aus, sitzt ungeduldig in self-made ausgelaugten Jeansbermudas auf der Bank und gibt wieder endlos belanglose Kommentare von sich.

DelBondio verkündet die neue Rangierung. Der Musiker wirkt heute Abend etwas reserviert und sondert sich in Liegestuhlpose alleine an einem Vierertische ab. Die Pokale und tolle, bedruckte Sonntagsschulswitcher in Kakifarbe und Kindergrösse werden in umgekehrter Reihenfolge des Klassements an die Teilnehmer abgegeben.

Ein grosser Moment für unser iP-Team. Der Sieger, eines der bedeutendsten Rallyes dieser Zeitepoche stammt aus unseren Reihen, der Routinier, Understatementbiker, der es verstand vergangene Technik den neuen Anforderungen optimal einzusetzen. Gratulation dem Sieger Roli!!! Wir sind stolz auf Dich und auf die Tatsache, eine internationale Trophäe in unserem zukünftigen Schaukasten zu platzieren. Hägi belegt den hervorragenden 4. Platz, während Nik sich auf den 6. Rang vorkämpfte und ich Platz 7 belegte.

Illustre Tischgespräche prägen den Abschlusspartyabend in der lauen spanischen Nacht. Die Zillertalerstrategie weist vor, dass heute Nacht noch zur Rückfahrt nach Österreich angetreten wird. Man fragt sich, wer soll denn den Bus lenken? Tatsächlich haben sich Fahrer 1 der Patschenkönig und Fahrer 2 Maxl bereits nach dem Essen für zwei Stunden aufs Ohr gehauen. Ein Blick in die Runde bestätigt aber, dass die beiden es mit den zwei Stunden nicht so ernst meinten, sie sitzen bereits wieder mit einem Bierchen auf der Festbankgarnitur und

erzählen wahnwitzige Anekdoten, wie zum Beispiel diese vom pensionierten Ossie, der nach der Zechentour in sein Auto stieg und heimfuhr. Bei Tempo 80km/h kurz vor der vermeintlichen heimischen Garage klopft plötzlich ein Herr der Gendamerie ans Fahrerfenster und bittet um die Papiere. Der Ossie, kreidenbleich, der Meinung er hätte den Staatsmann die ganze Strecke am Rückspiegel und Uniform mitgezogen, haltet an und steigt aus. Tatsächlich steht er mit seinem Wagen immer noch vor der Zeche auf dem Parkplatz, die Vorderachse auf einem Bordstein aufliegend und die Antriebsräder in der Luft ...

Die Uhr zeigt bereits nach Mitternacht, die Zillertaler wollen heim, ausser Fahrer 1 nicht. Maxl setzt sich auf dem Parkplatz hinters Steuer und verfällt nach einigen Minuten bereits dem Schlaf. Sie fahren - unter lauten Mitternachtsgejohle aus den engen Gassen der verdorbenen Brut - see you at next year!

Wir beschliessen den Abend ebenfalls, nachdem uns Mundel nochmals mit je zwei Becher Flüssigkeit versorgt hat.

Freitag/Samstag „Heimfahrt I“

Adios, Tschau, Goodbye - es war eine geniale Endurowoche!

Hägi steuert unseren Truck aus Mieres raus, wo wir vor einer Woche eingefahren sind. Auf den dreizehn kurvigen Kilometern nach Banjoles übt Hägi eine neue Disziplin mit dem Bus. Seitliches Versetzen mit Zuhilfenahme der örtlichen Leitplanke. Wir getrauen uns nicht einzuschlafen und Hägi mit dem Schicksal auf dem weiteren Weg alleine zu lassen.

Der Autobahn nordwärts fahrend, legen wir beim herzhaftschön eingerichteten Suzuki-Händler noch einen Stopp ein, um Anregungen und Ideen für das Verkaufssortiment von Adi zu sammeln. Wir fahren mit unserem Microbus bis an die französische Südküste und planen dort nochmals zu übernachten, bevor wir anderntags direkt nach Hause fahren.

Das Meer als magischer Anziehungspunkt, bietet Basis für ein kleines Photoshooting über die interne Siegesfeier.

Bei der Durchfahrt der Küstenstadt Sète, offenbart uns der Sieger, dass er hier noch vor seinem Enduroleben einige Jahre gelebt hat. Mit seiner Flöte erspielte er sich beim Flötenspiel am Strand und in Hotellobbys seinen Lebensunterhalt. Seinen Ergeiz mit der Flöte machte in weit über die Region hinaus bekannt und trug im den Namen „der Flöter von Sète“ ein.

Die Suche nach einem ausserhalb der Saison noch nicht geschlossenen Zeltplatz gestaltet sich äusserst nervenaufreibend. Nach geduldiger Suche parken wir auf einem Campingplatz und stellen unser bisher unbenutztes Pavillonzelt auf, worin wir gedenken zu nächtigen.

Das frühe Aufstehen am nächsten Morgen wird zur Tortur, eine üble Sorte von Mastfliegen attackiert uns andauernd auf hinterhältige Weise. Wir beschleunigen unsere Morgentoilette, packen alles zusammen und hauen schnellstmöglich ab.

Unterwegs auf der Autobahn, begleitet ein Zusatzgeräusch die Musik aus den Lautsprechern im Radio. Ein Blick in den Seitenspiegel bestätigt, dass das Geräusch von unserem Renault stammt. Das Auspuffrohr schlittert völlig unkontrolliert, nur noch an einer Befestigung haltend, bei

Tempo 120km/h auf dem Asphalt neben uns her. Zum Glück sind wir gerade an einer Ausfahrt vorbeigefahren und die nächste Ausfahrgelegenheit ist noch nicht in Sicht.

Auf der Raststätte reparieren wir das abstössliche Teil und binden es wieder an die Kompletanlage an.

Als Highlight auf der Rückfahrt sei noch erwähnt, dass wir die Pokalitäten auf dem dazu hervorragend geeigneten flachen Handschuhfach während der Zollhofdurchfahrt aufstellten - mangels Enduro-Kenntnissen wurden die Trophäen von den Zollbeamten leider kaum beachtet. Begleitet von Radio DRS III nähern wir uns wieder unserer Heimat und philosophieren über die Empfangsaktivitäten der Stadt Amriswil für den Sieger der Pyrenäenrallye 2004.

Wahrscheinlich wird der Musikverein, begleitet von einer Armeecorpsmusik auf dem Platz der Migroltankstelle den Triumphmarsch von Aida aufspielen. Der Stadtammann wird ein paar nette Worte in die Wüste schicken und das Volk ausserhalb des Wirtschaftstandortes wird toben! Sämi Schmid wird die hervorragende Leistung in der unbekannt spanischen Natur loben und die Wichtigkeit des Sieges für den Schweizer Sport hervorheben.

Weitere Worte zu unserer Einfahrt in Amriswil entfallen an dieser Stelle aus Rücksicht auf die Akteure, die lieber gerne in Erinnerungen an den grandiosen Empfang schwelgen.

Wir sind wieder zu Hause - schööön! Körperlich geschändet aber gesund, der Materialverschleiss lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen, jedoch an enormen Profit auf menschlicher Basis gewonnen.

At next year? - we'll be there, sure!