

Pyrenäenrallye 2003 Spanien

27. September bis 4. Oktober 2003 / Pyrenäengebirge in Spanien

Berichtverfasser: Nik Studer

Teilnehmer iP-Team

Stefan Löffel	Honda XR 400
Roli Sutter	Honda XR 400
Nicki Studer	Honda XR 400



Vorbereitungen

Die Hondas werden alle mit manuel zu bedienenden Roadbook-Haltern und Elektro-Tachos versehen. Die Kennzeichen mit Kabelbindern gesichert, damit das Schild bei sich lösenden Schrauben nicht verloren geht. Bei allen drei Bikes werden Cross Pneus vom Typ „S“, wie soft, aufgezo-gen, die eigentlich die ganze Woche über halten sollten. Die Auspuffe sind überall die originalen montiert. Meine Honda ist auf Charly's Name eingelöst (Kanton SG), da das Motorrad im Thurgau von der Fahrzeugkontrolle als nicht mehr strassenverkehrs-tauglich erachtet wurde.

Roli's Honda beginnt knapp eine Woche vor der Rallye zu rauchen (Camel ohne Filter) und zu trinken (1 Liter Öl auf 300 km). Somit steht seine XR mit offenem Motor und meine, für diverse Servicearbeiten (Licht, Ventile, ...) während der letzten Arbeitswoche vor der Rallye bei Adi Schori in der Werkstatt.

Die Motorräder werden am Freitagabend zusammen mit den Benzinkanistern und Ersatzpneus auf den Anhänger geladen, das Gepäck wird in Hägis Volvo V40 verstaut.

Samstag 27. September

3.30 Uhr klingelt der Wecker, selten so gerne so früh aufgestanden. Eine kurze Dusche, welche bestimmt das ganze Haus aufweckt und verärgert, einen Kaffee, den Rucksack zuschnürren und in den $\frac{7}{8}$ -Hosen auf der Big zu Roli. Schweinekälte, aber die Spannung, was die kommenden Tage bringen werden, ist grösser als das Temperaturempfinden auf den (noch) schwachbehaarten Beinen (siehe Donnerstag).

Punkt 4.30 Uhr setzt sich der Tross, bestehend aus einem bis unters Dach gefüllten Volvo und ebenfalls gut bestückten Anhänger in Bewegung Richtung Spanien. Hägi, hellwach am Steuer, chauffiert die schlafenden Beifahrer quer durch die Schweiz bis Estavayer, wo wir uns den ersten Kaffee gönnen. Einen kurzen Tankstopp in der Waadt nutzen wir zugleich als Fahrerwechsel. Via Genf, Lyon Richtung Süden. Um die Mittagszeit machen wir einen kurzen Halt auf einer Raststätte, die beinahe so gross scheint wie der Kanton AI. Die Verpflegung stammt aus Hägis Rucksack. Frisch gestärkt geht die Fahrt weiter auf der Bahn in Richtung Montpellier und Perpignan. Als kleine Highlights der Fahrt wären da dieser Lastwagen, der vor uns fahrend sich immer mehr der Mittelleitplanke nähert, um dann urplötzlich mit einem riesen Schwenker wieder in seine Spur zurückschnallt... während wir das Fahrzeug passieren, öffnet ein offensichtlich übermüdeter Fahrer gerade das Seitenfenster um wieder etwas Luft in seine Blutbahnen zu kriegen. Ebenfalls für einen kleinen Adrenalinschub hat Rolis Moped gesorgt, welches sich während der Fahrt, bei ca. 130 km/h, übermütig weit über den Anhängerrand hinauslehnt. Ein zweiter Blick mit weit aufgerissenen Augen bestätigt, dass sich eines der beiden Spannsets gerade eine kleine Entspannungspause gönnt. Ein Notstopp auf dem knapp bemessenen Pannestreifen schafft der Einseitigkeit unserer Fuhre wieder Abhilfe.

Kurz vor der Spanischen Grenze setzt sich Roli, der bis anhin immer in der zweiten Reihe sitzen musste, dafür bereits alle 4 off-road-Magazine auswendig kennt, ans Steuer. Wir entscheiden uns für die weitere, jedoch kalkulierbarere Route entlang der Küste bis Barcelona und dann über die neue Schnellstrasse hinauf in die Pyrenäen.

Punkt 19.30 Uhr mit der einbrechenden Dunkelheit erreichen wir via Berga und Vilada das komplett abgelegene Castel d'Aerny. Ein Restaurant, dazu 4 Gasthäuser, eine Kirche, eine schöne Plaza und rundherum nur Wald und Schotterwege.

Wir beziehen unseren 20er-Schlag zu dritt, mit der Androhung, dass evtl. noch 2 bis 3 weitere Personen sich zu uns gesellen könnten. Bereits beim ersten Nachtessen (erst ca. 15 Fahrer und ein Betreuertrass von ca. 20 Personen) fällt uns die sehr eigenwillige Speisefolge im Spanischen Menügerippe auf: Gemüse und/oder Stärkebeilage, danach eine Platte Salat mit Zwiebeln, Tomaten und Oliven, im Anschluss das Fleisch und zuletzt das Dessert. Das Sättigungsgefühl tritt trotzdem ein und somit verlieren wir keine weiteren Worte mehr zu diesem Thema. Ebenfalls bereits am ersten Abend machen wir Bekanntschaft mit einem in vielerlei Hinsicht sehr speziellen Trio (Team: „die drei Schwaben“). Der „fette Joachim“, ein eher ruhiges Gemüt, wohl beleibt, unterwegs auf einer Suzuki DR 400Z, zum zweitenmal dabei, immer gut für eine unkontrollierte und spektakuläre Einlage. „Sigi Sorglos“ mit 66 Lenzen der älteste Teilnehmer im ganzen Feld, pilotiert einer gedrosselte Honda CRF 450 mit Strassenzulassung, stehen im Sattel mag er nicht mehr, kommt aber trotzdem verdammt flott voran. Zeitweise vermag er den schwungvollen und nimmer endenwollenden Ausführungen des dritten Schwaben, „schwuler Franz“, nicht mehr

ganz folgen. Dies könnte durchaus auch die Erklärung sein, warum er ihm ständig so aufmerksam zuhört, als würde er diese Geschichte zum erstenmal hören.

Da Hägi sich nicht auf die dünnen Äste der Spanischen Sprache hinauslassen will, begnügt er sich bei der Getränkebestellung mit einem stummen Nicken. Das Resultat: täglich ein grosses Bier.



Sonntag 28. September

Das Tagesprogramm vom Sonntag wirkt noch sehr bescheiden und dient wunderbar sich ein wenig zu orientieren im neuen „Zuhause“. Gegen Mittag findet die Papierkontrolle statt, bei welcher auch die Teams gemeldet werden können. „IP-Team? Müsste ich das kennen?“ – „Noch nicht, aber dazu sind wir ja hier.“

Am Nachmittag müssen die Motorräder die Maschinenkontrolle bestehen, den sogenannten „TÜV-Nord“. Alle drei Honda's bestehen mit bravour. Die Rote wird sogar besonders getadelt, aufgrund der lärmarmen Geräuschkulisse und der funktionierenden Kennzeichenbeleuchtung. Im weiteren besteht noch die Möglichkeit, auf einer vorgegebenen Strecke den Tacho zu eichen, damit man sich über die Woche mit den Roadbook-Angaben nicht verhaspelt. Wir entscheiden uns noch für eine kleine Einfahr-Tour in der Umgebung um die Ribbéli von unseren Pneu-Noppen zu fahren, gute 60 km wovon der Grossteil auf Schotter und Waldwegen. Runde Verkehrsschilder mit einem roten Rand sucht man hier vergebens.

Bis am Abend ist die Population von Castel d'Aerny um einige Seelen angewachsen, jedoch niemals im erwarteten Ausmass. Nicht mehr als 35 Fahrer können wir ausmachen. Nebst einer Gruppe aus Österreich (www.de-adrogga.at), zwei Kampftrinker aus der Region Zürich (KTM 520/525), einem Paar aus Basel (Cäsi KTM 400 und Michel KTM 250) und dem Briten „Sandwich Dave“, welcher mit seinem Vater angereist ist, kommen die Teilnehmer vorwiegend aus Deutschland und benehmen sich auch entsprechend...

Vor dem Nachtessen findet die offizielle Begrüssung durch Jochen statt, der Christoph del Bondio vertritt, welcher dringend nach Deutschland zurückreisen musste, sich aber für Dienstag oder Mittwoch ankündigen lässt. Das erste Roadbook wird ausgeteilt und im Plenum besprochen, sowie die Startzeiten für den Montag bekanntgegeben. Das IP-Team soll als letztes der ca. 12 Teams auf die

Strecke geschickt werden. Das Nachtessen entspricht wiederum der komischen Speisenfolge, begleitet vom Bier für alle iP-Driver....



Montag 29. September

Die Nacht war feucht. Die kleinen Pfützen auf unserer Plaza lassen den leichten Regen der vergangenen Nacht nicht verleugnen. Am Montag lässt man es eher noch ein wenig locker angehen. Frühstück erst ab 7.45 Uhr. Der Kaffee vom Buffet ist, wie die ganze Woche über, lauwarm und kaum bereit, einen Degustationswettkampf zu gewinnen. Nach dem Zähneputzen, der Trinkflasche füllen und dem Kostümieren wird das Roadbook eingespannt. Gestartet wird ab der Plaza, teamweise. Zuerst alle Zweier- und anschliessend die Dreier-Teams.

5, 4, 3, 2, 1 und Start. Endlich, seit über einem halben Jahr freue ich mich auf diesen einen Moment, wenn meine Rallye losgeht. Knappe 100 m nach dem Start fällt mir auf, dass mein Elektrotacho den Beginn des Rennens verschlafen hat und mich nur ein grosses „0“ anschaut. Sabotage, ist mein erster Gedanke, - könnte aber auch sein, dass eines der lose herumhängenden Kabel sich entzweit hat und nun der Impuls nicht mehr bis zum Zählwerk hochkommt.... Scheisse, so was passiert typischerweise mir, nach all dem „Glück“ in den Rasenrennen. Tja, dann bleibt mir wohl nichts anderes übrig, als die Distanzen zu schätzen, sind ja meistens nur einige hundert Meter bis zum nächsten Merkpunkt. Der erste Dreh am Roadbook eröffnet mir, dass mich das Pech noch nicht ganz verlassen hat. Die Luftfeuchtigkeit in meinem Roadbook-Halter ist für Papier doch noch etwas zu hoch gewesen heute morgen, denn das Roadbook ist zwischen der vorderen und der hintern Rolle gerissen.... und nochmals Scheisse. Dann fahre ich heute blind hinter meinen beiden „Gspändli“ nach. Bereits einige Minuten nach dem Start fahren wir auf einem feuchten Humus-Waldpfad bergan. Immer schön Zug auf dem Hinterrad, damit der Pneu nie die Gelegenheit hat, sich mit dieser schweren, klebrigen Masse einzudecken. Nicht ganz mit der gleichen Strategie sind die beiden Deutschen in diesen Pfad eingebogen, die wir ziemlich zügig überholen. Mühsam kämpfen sie sich mit ihren Suzuki's DR 350 und 650 (inkl. Beifahrer-Fussrasten) mit beiden Beinen am Boden strampelnd den Weg hinauf.

Wenig später fahren wir auf ein Grüppchen lauwarmer Brüder auf, die ganz offensichtlich mit der Orientierung kämpfen und sich dann an unsere Fersen heften. Bezeichnenderweise handelt es sich dabei um das „Guy-Team“ aus Hamburg. Zwei alte XR 600 und eine neue Yamaha WR 250 sind die

brachialen Werkzeuge dieses Trios. Knapp 40km geht diese erste Verbindungsetappe bis wir die Sonderprüfung in Olvan erreichen. Ein abgelegenes Tal mit einem ca. 15km langen Endurorundkurs, den wir während den nächsten 4 Std. so oft wie möglich zu umrunden versuchen sollen. Die Strecke führt über Feldwege, kleine Trampelpfade, Felsplatten, Ackerland, Schotterpisten, Bachbete und nur wenige Meter Asphalt. Gestartet wird einzeln. Gemäss Teambeschluss fahren wir jedoch in Formation, um je nach Schwierigkeitsgrad einander gegenseitig helfen zu können. Die Runde ist überall fahrbar, auch wenn einzelne Passagen eher kniffliger Natur sind, wie zum Beispiel eine schmale Bachdurchfahrt, eine Abfahrt über eine Wiese mit einer kleinen (ca 1m) und einer grossen (ca. 3m) Stufe, einen Felsabsatz mitten im dichten Gestrüpp oder eine Auffahrt über eine Felsstufe mit einer spurreichen Anfahrt. In der dritten Runde verabschiedet sich dann urplötzlich mein Endtopf und die XR brüllt aus voller Kehle. Nur eine Schraube fehlt. Meine „Helfer“ fahren also die Runde zu Ende und bringen im nächsten Umgang Schrauben und Werkzeug mit, um die „Flöte“ wieder zu befestigen. In der darauffolgenden Schlaufe verliere ich mein Nummernschild, ohne dass der hinter mir fahrende Hägi erkennen kann, wo genau sich das Teil verabschiedet hat. Weiter geht's ohne Kennzeichen, bis sich knapp 15 km weiter der Auspuff erneut vom Mutterschiff löst und sich seitlich in die Büsche schlägt. Ein Odrugga-Jünger lässt mir vier Kabelbinder zurück, mit welchen ich das satanisch heisse Instrument bis zum Ziel nochmals befestige.



Die 4 Std. haben, zumindest an meinem Stuhl, Tribut gefordert. Mit einer astreinen M8-Schraube am Auspuff und ohne Nummernschild machen wir uns auf den Rückweg zum Castel d'Aerny. Die blonde Fee von der „Orga“(-nisation) druckt uns neue Kennzeichen am PC aus und fasst sie gleich noch in Sichtmäppchen ein, welche wir dann direkt auf unsere Heckschutzbleche kleben. Das Heckteil wird somit überflüssig und bereits am ersten Rallye-Abend abmontiert.

Den ersten Tag beschliessen wir mit dem Nachtessen (begeleitet von einem Bier für alle IP-Driver...) und der Fahrerbesprechung (Roadbook malen und kleben) für den nächsten Tag.



Dienstag 30. September

Nachdem in der Nacht heftige Regenfälle niedergegangen sind, zeigt sich der Tag leicht nebelverhangen aber trocken. Heute steht eine kurze Sonderprüfung nach Roadbook direkt ab dem Castel an und anschliessend eine ausgedehnte Verbindungsetappe von knapp 300km. Die SP wird teamweise gestartet. Roli's Honda will jedoch noch nicht so richtig und beschliesst, eine Minute nach uns zu starten. Hägi und ich preschen alleine los, gestützt auf nur einen Tacho. Als wir das erstmal kurz halten um uns zu orientieren und zu „nullen“, fliegt auch schon Roli von hinten heran. Schnell kämpft er sich an uns vorbei und hängt uns im Abwärts-Geschlängel des Waldweges ab. Hägi übernimmt die Routenwahl und navigiert geschickt durch die Sonderprüfung. An einem Kuhdraht müssen wir absteigen um zu öffnen und wieder zu schliessen. Als wir wieder losfahren wollen, braust Roli wiederum von hinten heran...verfahren, Scheisse. Jetzt sind es nur noch wenige Meter bis ins Ziel, die wir gemeinsam zurücklegen.

Bis zum Mittag bewältigen wir noch einige Kilometer auf wunderschönen Schotterpisten und Wald-Wanderwegen. Der Regen der vergangenen Nacht hat vielerorts riesige Pfützen hinterlassen. Empfehlenswert diese zum umfahren, wo immer möglich, da man nie genau weiss, wie tief diese sind und wie der Boden darunter beschaffen ist. Auf einer solchen „Umfahrungstour“ gerät Hägis Bock ins Rutschen und wirft den Fahrer mitten in den mehrere Quadratmeter grossen und bestimmt 30 cm tiefen Teich. Ein schöner und vor allem kompletter Tauchgang.

Die Mittagspause machen wir in einem kleinen „autofreien“ Künstlerdorf. 2 Farmer-, einen Isostar-Riegel und einige Tropfen aus der selbst-gemixten Isostar-Pfütze sind unsere bescheidene Stärkung. Der Rückweg führt über einen hohen Schotterpass, welcher uns mit Regen und dichtem Nebel empfängt. Knappe 10 Meter beträgt die Sichtweite im oberen Bereich. Entsprechend tief fällt die Reisegeschwindigkeit in diesem Abschnitt aus. Eine Fehlinterpretation des Roadbooks führt uns mehrere Kilometer von der eigentlichen Route ab zu einer fakultativ zu befahrenden „superschönen Trialstrecke“. Zwischen den Bollensteinen und dem rutschigen Waldboden treffen wir auf „Sandwich Dave“ und seinen treuen Gefährten Marco. Sandwich Dave ereilt das Schicksal, während er Marco's WR 250 durch eine tricky Passage zirkelt. Ein Bein eingeklemmt (daher Sandwich), zwischen Hinterrad und Schutzblech, liegt er auf dem Rücken, hangabwärts. Keine Chance sich selbst zu befreien. Wir helfen den beiden noch hoch bis zur nächsten Kante und drehen selbst dann um und fahren die ganze Strecke zurück bis zum nächsten Roadbook-Merkpunkt. Kein wirklich schlaues Manöver wie sich später herausstellt, da wir durch die verlorene Zeit den letzten Kontrollpunkt zu spät erreichen und ab da auf dem Asphalt nach Hause geschickt werden und so natürlich Strafpunkte für's Verlassen der Route kassieren. Auf den letzten drei Kilometern bis Castel d'Aerny begleitet uns noch ein Platzregen, der uns nochmals bis auf die Haut nass macht. Das Camp erreichen wir erst um ca. 19.30 Uhr. Wir sind jedoch noch lange nicht die letzten, die das Basislager an diesem Abend erreichen.

Entsprechend froh sind alle Teilnehmer über das stärkende Nachtessen und das Bier, selbstverständlich für alle Teilnehmer.

Speziell gestaltet sich auch der Versuch ein SMS zu verschicken, oder ein Telefongespräch zu führen. Vor unserem kleinen Dorf, dort wo der Parkplatz für die Autos und Camper sich befindet, gibt es einige wenige Stellen mit Empfang für das Natel. Somit konzentriert sich jeder Kommunikationsversuch mit der Aussenwelt auf diese wenigen Stellen. Fahrerbesprechung und Nachtruhe – as usual.



Mittwoch 1. Oktober

Das Roadbook lässt wiederum auf eine längere Etappe hoffen. Wir starten dieses Mal talwärts aus unserem Dorf hinaus, um gleich nach einem Kilometer in einen Schotterweg einzubiegen. Die Erde hier in den bewaldeten Schattenhängen ist noch feucht und morastig. Immer schön Zug auf dem Hinterrad, um ja nicht die Pneu's zu füllen und ins Rutschen zu geraten. Eine zügige aber auch lange Verbindungsetappe bringt uns über 2 Tankstopps zur Sonderprüfung. Leider sind wir, wie so viele

andere Teams auch, ca. 1/2 Stunden zu spät und die SP läuft für uns nur noch 1 1/2 Stunden. Diese wird heute auf einer Crosspiste ausgetragen, wie wir sie noch nie gesehen haben. Die Original-Strecke verläuft über zwei Täler und drei verschiedene Hänge. An Start und Ziel gibt es ein Tower-ähnliches Gebäude, von welchem aus man einen Grossteil der Strecke einsehen kann. Speziell für uns wurde die Streckenführung leicht angepasst. Das heisst an mehreren Stellen verlassen wir die Route und fahren kleine Umwege oder Abkürzungen, die in der Regel Trial- oder Endurocharakter aufweisen.



Nach einer kurzen Umkostümier-Phase und einigen stärkenden Tropfen des Isostar-Zaubertranks bin ich bereit, die Sache in Angriff zu nehmen. Hägi, der schon seit einigen Minuten startklar ist, gibt sich einmal mehr „Gentlemen-like“ zurückhaltend und lässt Roli den Vortritt zum Start. Mein Start erfolgt erst einige Minuten später, da ich wie oben erwähnt, noch Vorbereitungen zu treffen hatte. Dann geht's los. Auf der ausgefahrenen Piste über die erste Krette, hier wartet bereits die erste Überraschung. Ein kurzer Steilhang (wirklich steil), in dem man das Motorrad anbremsen musste um die Strecke über den linken Rand zu verlassen, wo sich eine riesige Dreckpfütze erstreckt. Hier an diesem Hang sollte noch so manches Moped zu stehen und liegen kommen. Weiter geht's über die originale Streckenführung talwärts, unten eine Kehre über mehrer Wellen und ein Waldstück wieder hinauf und im Tal nach hinten. Schöne 2. und 3.-Gangkurven entlang der anderen Bergseite. Plötzlich Stau. Wieder ein kleiner Leckerbissen. Rechts hinunter (ca 2m), durch ein ausgetrocknetes Bachbett und auf der Gegenseite wieder hoch (ca 1 m), auf einem kleinen Boden eine 90° Kehre und dann über mehrer Stufen auf griffigem Waldboden durchs Unterholz zurück auf die Crosspiste. Vorne bei der zweiten Stufe hängt Hägi und lässt sich von Helfern die an dieser Stelle fix postiert sind helfen. Jeder zweite bleibt hängen und kommt aus eigener Kraft kaum mehr in die Gänge. Immer schön rollen lassen, die Kupplungshand immer am arbeiten und wo nötig mal mit den Beinen nachhelfen. Auch diese Passage ist fahrbar und lässt sich durchaus bewältigen. Knackige Waldpassagen abwärts, eine wirklich steile Auffahrt, zwei wunderschöne abwärts-Sprünge und natürlich das Waschbrett, lassen diese Piste zu einer wirklich geilen Sache werden. Gute 15 Minuten beansprucht man für eine Umrundung dieses Parcours. Obwohl ich nicht die ganzen 90 Min. durchfahre und eine kleine Verschnauf- und Flüssigkeitsaufnahme-Pause einlegen muss, komme ich ganz gut über die Runden und kann die eine oder andere KTM oder Yamaha überholen und hinter mir lassen. Hägi setzt seinen Bock zwei/dreimal irgendwo in die Botanik und fühlt sich insgesamt nicht so wohl, während Roli sich komplett im Element fühlt. Alles wird abgetrocknet und die 90 Minuten werden bis zur Letzten ausgekostet.

Ziemlich geschlaucht und wieder in Vollmontur mit Rucksack und Jacke, treten wir den Rückweg an. Nach einigen Kilometern verspricht das Roadbook 6 Bachdurchfahrten, welche dann auch kommen... einfach geil. Wiederum schöne Wege aufwärts, abwärts und zwischendurch mal eine unangekündigte Durchgangskontrolle, die festhält, welche Fahrer sich an das Roadbook halten und welche nicht (>Strafpunkte).



Bei der letzten Durchgangskontrolle schliesst ein einzelner Deutscher mit einer XR 600 (Guy-Team) zu uns auf. Er habe den Rest seines Teams verloren. Zum Schluss der heutigen Verbindungs-Etappe können wir noch zwischen einer einfacheren und einer schwierigeren Route wählen. Da der Dienstag bereits sehr viel Strom gekostet hat, entscheiden wir uns für die vernünftigeren, einfachere Variante. Einfach heisst in diesem Fall, ein grobsteiniger zum Teil sehr steiler, ca. 10 km langer Schotterpass. Hier zeigt Hägis Vergaser zum erstenmal Anzeichen von hängenbleiben (Gas geht nicht mehr zurück), was beim Abwärtsfahren bereits auch zu einem kleinen Sturz führt. Um ca. 17.30 Uhr erreichen wir Castel d'Aerny, machen die täglich anfallenden Service- und Reparaturarbeiten an unseren Fahrzeugen (Ketten schmieren, Auftanken und Roli verabreicht seiner Honda den täglichen Ölbedarf von gut einem Liter). Wir sind eines der wenigen Teams, die eine Ein-Pneu-Strategie fährt, denn der Mittwoch ist der ideale Tag, um die inzwischen schon mächtig abgelaufenen Gummis durch neue zu ersetzen. Von unserer Veranda im ersten Stock, wo wir allabendlich den Apéro einnehmen, haben wir einen hervorragenden Überblick der Geschehnisse auf der Plaza, wo sich bei trockener Witterung das Rennbüro (Empfangs-Komitée) befindet. Eine gute Stunde nach unserem Eintreffen, trudeln auch die beiden schwulen Gspändli unseres XR 600 – Begleiters ein, alles andere als glücklich, dass sich ihr Kollege aus dem Staub gemacht hat. Sigi Sorglos scheint sich am heutigen Tag irgendwo seinen Fersen aufgeschlagen zu haben, sieht nicht schön aus, was sich einer der beiden Teamärzte gleich auf der Plaza ansehen muss. Arpad, einer der österreichischen Anführer, hatte einen kleinen Sturz, bei welchem er mit dem Becken auf einen Stein gefallen ist und nun Verdacht auf Beckenbruch besteht. Zusammen mit Sigi wird er in das nächste Krankenhaus gefahren. Nachtessen und das obligate Bier für alle IP-Teammitglieder fallen wie gehabt aus. Bei der Roadbookbesprechung wird noch darauf hingewiesen, dass am morgigen Abend eine Sonderprüfung gleich hier in Castel d'Aerni ausgetragen wird, da am Dienstag eine SP gestrichen werden musste.

Donnerstag 2. Oktober

Die Zahlen im Roadbook und zurück addiert ergeben bereits über 250km Verbindungsetappe. Dazu kommt noch die Sonderprüfung, die gemäss der „Orga“ eine schöne, zum Teil anspruchsvolle Endurorunde sein soll.

Heute Morgen wird wieder vom Castel aus aufwärts gestartet, in der bekannten Reihenfolge. Die Verbindungsetappe kann grösstensteils zügig gefahren werden und führt weitgehend durch hügeliges Gelände. Wir kommen sehr gut voran und sind dann auch eine der ersten Gruppen die in Abadal eintrifft. Sofort umziehen und möglichst rasch auf die Sonderprüfung. Solange sie noch nicht allzuviele Spuren aufweist.



Der SP-Start ist unter einer Brücke einer Schnellstrasse die hier einen kleinen Fluss von vielleicht 5-10 m Breite überquert. Bereits nach den ersten Metern geht es über eine ca. 1,5 – 2 m hohe Stufe hinunter in's Bachbett und ab da ca. 300 m im Bach beziehungsweise an dessen Böschung entlang. Kleine rettende Kieselstein- und Schotterbänke lassen zwischendurch erahnen, wie der Untergrund des Baches aussehen mag, denn das Wasser ist so trüb, dass man den Boden durch's vielleicht 30 – 60 cm tiefe Wasser nicht ausmachen kann. Zum Schluss mündet unser Fluss in einen etwas grösseren, welchen es zu durchqueren und auf der anderen Seite via rutschiger Böschung zu entsteigen gilt. Im Anschluss eine entspannende Feld- und Waldpassage, ein kurzes Stück auf der Hauptstrasse, um dann wieder eng rechts in eine halb mit Schlamm gefüllte Regenrinne einzubiegen. Vielleicht 200 m, stehend im dritten Gang in der Rinne, danach wieder unter einer Brücke durch hinaus auf den Acker. Die ersten Meter griffig und schnell, doch bereits nach knapp 50m würgt es im dritten Gang fast den Motor ab, weil sich der Morast so brachial an die Pneus und Felgen klammert. Es folgt eine kleine Auffahrt hinein in den Wald auf eine Terrasse. Hier sind meistens bereits ein bis drei Fahrer in der Warteschleife um einen bachbreiten, steilen, mit Steinen durchsetzten Aufstieg in Angriff zu nehmen.

Wie ein kleiner Akrobat schlängelt sich Roli, immer an der letzten Kante des möglichen diese Auffahrt hoch. Hägi und ich schaffen dieses Joch nie ohne Fluch und Würg und verpusten dabei entsprechend viel Kraft an diesem Hang. Einmal oben, schlängelt sich der Pfad eben durch den Wald, um dann mit der einen oder anderen kleinen Stufe zwischen den Bäumen noch zu überraschen. Hägis kräfteaubende Aufstiege machen sich hier in den durchaus fahrbaren Trial-Passagen bemerkbar. Etliche Male bleibt er irgendwo hängen, oder schießt übers Ziel hinaus und trifft out of controll auf den nächsten Baum...

Nach drei Runden und einer wirklich schweisstreibender Hägi-Rettungsaktion aus dem Steilhang (auch der Helfer vor Ort lief bereits im roten Bereich), beschliessen wir, das Handtuch zu werfen und uns frühzeitig auf den Rückweg zu machen, um in der SP im Castel d'Aerny ebenfalls noch eine Runde drehen zu können. Der fette Joachim verliert aufgrund von einem Elektrik-Problem wertvolle Runden bzw. Punkte auf seinen Tabellenverfolger Sandwich-Dave. Nichtsdestotrotz legt er beim Wegfahren von Abadal noch eine kleine Showeinlage direkt vor unseren Füßen in den Kies. Ein spektakulärer Wheely-Sprung, ab einem halbversenkten Autopneu und das Ganze noch in anfährender Kurvenfahrt..., die Physik arbeitet auch in Spanien rund um die Uhr... das Aufstellen geht überraschend schnell...

Die Rückfahrt ist wiederum eine Pracht für sich. Wunderschöne Strecken durch Wälder, entlang eines Flusses, den wir auch zweimal durchqueren dürfen. Vorsicht ist besser als leerpumpen sagen wir uns und entschliessen zusammen mit Sandwich-Dave's Team und einer Gruppe von Odrugga, die Bikes durch die Fluten zu schieben. Das Guy-team verliert wiederum den schwulen Uwe auf seiner Yamaha WR, während seine beiden Gspändli auf ihren 600-er XR weiterpreschen.



Rechtzeitig um die Sonderprüfung noch zu fahren, treffen wir im Castel d'Aerny ein. Bereits eine rechte Traube an schaulustigen Fahrern und Orga's hat sich bei Start und Ziel eingefunden, um die spektakulären Bilder der letzten Auffahrt live mitzerleben. Wir starten in Teamformation, um einander gegenseitig helfen zu können, falls da noch die eine oder anderen knifflige Passage auf uns zukommen sollte. Eng, auf einem schmalen Pfad geht's durch den Wald, mein Hirschgeweih-Lenker stösst hier fast an seine Grenzen. Auf der Gegenseite geht's auf einem schmalen Trampelpfad, der zum Teil schon recht abgerutscht ist, dem Hang entlang leicht aufwärts. Immer wieder eine Stufe oder eine Wurzel, die einem zu kleinen Akrobatikeinlagen zwingt oder Hägi dazu bewegt einen Streckenposten in die Büsche reinzufahren. Dann geht's nochmals so richtig hoch. Aus dem Stand einfach links den Hang hoch, ohne zu sehen wo das Ziel ist, beziehungsweise, wo der Weg ab der nächsten Stufe weiterführt. Nur die Gestalt vor mir, die nach allen Seiten ausschlagend versucht das Moped irgendwie zu halten, hoffnungslose Aktion, da das blosses Stehen kaum möglich ist. Überrascht, dass meine XR an dieser Stelle überhaupt Grip zum Wegfahren aufbaut, ziehe ich die erste Stufe hinauf und gleich weiter, noch weiter, immer irgendwo zwischen durchdrehen und fassen, Schwung verlieren und doch weiterkommen. Oben schlägts mich, völlig paff, dass ich irgendwie so hoch hinaufgekommen bin, aus dem Unterholz auf einen Waldweg hinaus, wo ich die XR und den Helm parkiere.

Zu Fuss lasse ich mich den soeben bewältigten Hang hinabrutschen. Roli hat sich mal bis auf die erste Stufe hochgearbeitet, wo er sich jetzt ein time-out genehmigt. Gas und rein in den Hang, auch er kommt erstaunlich gut diese wirklich steile Passage zwischen den Bäumen hindurch hinauf. Hägi entscheidet sich für eine Mehretappen-Strategie und kämpft sich mit den letzten Kräften diese Meter hoch. Die Abfahrt ist gemütlich und lässt einem wieder etwas locker werden. Unten geht's über eine 3 Meter hohe Böschung hinauf und oben zwischen zwei Bäumen hindurch in den Wald hinein. Hägi fühlt sich von einem der Hölzer magisch angezogen und versucht in zu bespringen... Weiters über den Sportplatz in richtung Schlusssaufahrt. Gemäss den Weisungen von Cäsi, fahre ich ganz rechts an, mit Zug im zweiten Gang links hoch-stechen, ein kleiner Schlag lässt mich das Gas kurz schliessen. Das kostet genau den Schwung, der mir auf dem letzten Meter vor der Krete fehlt. Aber da sind auch schon die helfenden Hände von der Orga die mich noch ganz hochziehen. Gespannt was Roli auf's Parkett legt, stelle ich meinen Bock ausserhalb der Schussweite ab. Roli fährt an, sticht in den Hang, prescht hoch, ein wenig viel Gewicht auf dem Hinterrad und ein schöner Ansatz des Backflips entsteht mit einer unsanften Landung der XR auf dem Heck, welches gleich zersplittert. Das Moped liegt oben auf der Kante und Roli krabbelt auf allen vieren den Hang hinauf. Und schon geht die Show weiter, Hägi im Anflug. Schön rechts, steil hochstechen, ein wenig Seiten- und Rücklage, den Bock katapultierts, schön anzusehen, in der Horizontalen (Whip) auf die Kante hoch und auch Hägi legt die letzten Meter zu Fuss zurück. The show is great!

Öl nachgiessen, Ketten sprayen, Heck- und Lampenmasken wieder zusammenkleben, die kleinen Serviceeinheiten werden erledigt, die befreiende Dusche und der langersehnte Apéro-Pringel in den Rachen geworfen. Am Morgen hatte ich an beiden Beinen die wundgeschürften Stellen mit Pflaster-Band abgeklebt, dass ich nun entfernen darf. Was mir während dem Aufkleben des Pflasters noch nicht so bewusst war, rückt jetzt sofort ins Zentrum des Bewusstseins. Nebst dem Klebstreifen verabschiedet sich auch die inzwischen gebildete Ruffe und sämtliche Haare im nähen Umfeld. Eine äusserst eindrückliche Erfahrung.

Nachtessen und Bier für alle, as usual.



Freitag 3. Oktober

Der letzte Wettbewerbstag wird wiederum etwas später gestartet und führt uns nochmals nach Olvan, wo wir bereits am Montag unsere erste SP ausgetragen haben. Die SP ist sehr ähnlich gesteckt, gefahren wird jedoch in die entgegen-gesetzte Richtung. Der Start kommt nach den ersten beiden Startern ins stocken, da sich anscheinend noch ein Traktor irgendwo im Gelände bewegt.

Nach einigen Minuten geht's weiter. Einzelstart mit dem entsprechenden team-internen Vorgeplänkel (wer fährt zuerst zum Start ...). Hägi und ich warten bis Roli aufgeschlossen hat und dann geben wir so richtig Gas. Es kommt nochmals wirklich Spass auf. Einige Konkurrenten können wir noch überholen. Wir haben nur gerade eine Stunde zur Verfügung, und die ist ziemlich schnell um. 4 Runden fahren wir heraus, auch die Schnellsten haben es nicht auf mehr gebracht.



Danach zurück über die Hauptstrasse. Bei einer Tanke noch die Bikes abdampfen und dann nach Castel d'Aerny wo wir bereits den Anhänger bestücken und unser Gepäck, so weit wie möglich verladen.

Die Rangverkündigung findet auf dem Plaza statt. In der Kategorie 4T bis 400ccm wird Roli 3., Hägi 4. und ich 5.. Die Reihenfolge ergibt sich aus meinem Auspuffverlust vom Montag und Roli's grossem Engagement auf der Crosspiste. Anschliessend das Nachtessen und eine kurze Fete an der Bar. Wir versuchen früh schlafen zu gehen, um am nächsten Morgen vor 7.00 Uhr die Heimreise antreten zu können. Roli und ich, mit je ein paar Bier im Kopf schlafen wie Engel, während Hägi genau vor dem Fenster, wo der ganze Bar-Lärm reinkommt, lange kämpft um einschlafen zu können. Ein Bettwechsel verschafft ihm dann auch noch ein wenig Ruhe, bevor der Wecker uns wieder wachrüttelt.

Samstag 4. Oktober

Knapp vor 7.00 Uhr sitzen wir mit leerem Magen und ohne Kaffee im Auto und starten in Richtung Schweiz. In Berga füllen wir das Spritfass nochmals und kippen uns noch einen Kaffee ins Gesicht. Hägi fährt bis nach Montpellier, ich erledige den Rest von Frankreich und Roli übernimmt die Durchquerung der Schweiz.

Kurz nach Bern, Ausfahrt Burgdorf, gehen wir wiederum so richtig schweizerisch Nachtessen, bevor wir die verbleibenden Kilometer in Angriff nehmen. Um ca. 22.00 Uhr laden wir meinen Bock und mein Gepäck in Roggwil aus.

Es war eine geile und, Gott sei Dank, eine unfallfreie Rallye! I will be back 2004!