

Sprung

Die 15. Ausgabe der Rallye Dresden-Breslau kehrt zurück zu ihrem Ursprung. Schwieriges Gelände, anspruchsvolle Navigation und viel Wasser: Ein einzigartiges und einmaliges Abenteuer in Europa.

Nachdem sich im vergangenen Jahr der Veranstalter Klaus Leihener aus der organisatorischen Leitung zurückzog, hat sich Franz Aigner den ehemaligen Teilnehmer Henrik Strasser für die Organisation mit ins Boot geholt. Ein nicht ganz unbeschriebenes Blatt: Plant er doch seit einigen Jahren auch die Offroad-Veranstaltung »Lila Tage« in der Nähe von Passau. Eine sicher sinnvolle Ergänzung, da man sich durch die Sichtweise eines Ex-Teilnehmers viele Verbesserungen und Vereinfachungen für die Fahrer und Servicemannschaften versprach. So erhielten alle Akteure in diesem Jahr einen Memory-Stick für die elektronische Zeitwertung statt einer Stempelkarte und einen elektronischen Pass in Scheckkarten-Format. Dadurch konnten alle Teilnehmer registriert werden und man behielt auch während des Renngeschehens den Überblick, ob sich alle Fahrer im Ziel oder noch auf der Strecke befanden. Auch für die Motorradfahrer war dies von Vorteil, die durch die große Anzahl an Wasserdurchfahrten die Stempelkarten nicht mehr extra vor Feuchtigkeit schützen mussten. Zudem druckte man das Roadbook auf eine Endlosrolle, so dass das Verkleben der einzelnen Seiten entfiel.

Nun zur Ausstattung unserer umgebauten Enduro: Die Husqvarna TE 450-ie erhielt einen Roadbookhalter samt Rallyecomputer von Touratech und ein GPS 60CSx von Garmin. Das Mäser-Racing-Team, welches primär das Husqvarna-Werksteam im Endurosport betreut, fertigte für die genannten Teile eine spezielle Halterung. Eine längere Gesamtübersetzung, eine STM-Antihoppingkupplung, ein Arrows-Racingschalldämpfer von Husqvarna und ein 13 Liter fassender Kraftstoff-Tank mussten ebenfalls mit an Bord. Somit war unsere Husqvarna TE 450-ie perfekt für die Rallye gerüstet.

Am 26. Juni war es dann so weit. Es folgte die Anreise per Service-Fahrzeug auf das Dresdener



zurück

Zielankunft: Nachbesprechung des Rennverlaufs mit Felix Kirmeier, Markus Kettler und Sascha Christof (v.l.n.r.). Der Autor auf seiner Husqvarna während des zweiten Durchgangs auf dem Prologgelände (u.).

Messegelände. Dort hieß es zu allererst einmal: registrieren lassen, Papierabnahme, Erste-Hilfe-Pflichtkurs und dann zur technischen Abnahme. Im Anschluss erfolgte das Bekleben der Enduro mit Startnummern und Sponsorenstickern, so dass unser Motorrad für den Einsatz am folgenden Tag auf dem Prolog neben dem Messegelände gerüstet war.

Gestartet wurde in Sechser-Gruppen alle zwei Minuten. Das Gelände war mit schwierigen Verschränkungspassagen, einigen Auf- und Abfahrten sowie diversen Sprüngen und einem Wasserloch gespickt, was so manchem Akteur zum Verhängnis wurde. Speziell in der Verschränkungspassage benötigte man ein gutes Auge für die richtige Spur, ansonsten ging man unweigerlich zu Boden. Das Wasserloch sorgte ebenfalls für spektakuläre Bilder. Im Anschluss an die zwei zu absolvierenden Runden ging es auf eine Verbindungsetappe quer durch Dresden in eine nahegelegene Sandgrube. Dort warteten diverse versteckte Kontrollpunkte und Kompasskurse auf die Teilnehmer. Hinzu kam ein schwerer, tiefer Sandboden, der enorme Konzentration und beherzten Dreh am Gasgriff forderte. Dann musste man nochmals für zwei Runden auf den Prolog neben dem Messegelände, der sich zwischenzeitlich auf Grund der Quads, Geländewagen und schweren LKW deutlich verändert hatte. Die Verschränkungspassagen waren teilweise begradigt, dafür war die Wasserdurchfahrt zu einem Schlammloch mit zähem Schlick mutiert. Bei falscher Spurwahl war ein Durchkommen nicht mehr möglich und es musste Fremdhilfe in Anspruch genommen werden, jedoch ohne Strafzeiten. Mit der eingefahrenen Zeit am ersten Tag wurden die Platzierungen für die zweite Etappe festgelegt, was für mich den achten Platz von 113 gestarteten Motorrädern bedeutete. Am nächsten Tag folgte in entgegengesetzter Richtung ein erneuter Durchlauf des Prologs sowie ein Charity-Event in der PKW- und LKW-Klasse. Dort konnte man sich über e-bay einen Sitzplatz in einem der Rennfahrzeuge ersteigern. Der Erlös ging für einen wohlthätigen Zweck an eine Einrichtung der Stadt Dresden.

Auf der Augustusbrücke erfolgte dann der Showstart zur zweiten Etappe im Tageabbaugebiet Hohenmölsen bei Leipzig, begleitet von TV-Komiker Tom Gerhardt und der Band »Karat«. Nach einer etwa 100 Kilometer langen Verbindungsetappe wurde um 13 Uhr gestartet. Die Navigation war sehr schwierig, so dass viele Strafzeiten gesammelt wurden. Nach ungefähr drei Stunden Fahrzeit ging es zurück ins provisorische Camp und am nächsten Tag folgte eine 500 Kilometer lange Verbindungsetappe nach Polen in die Nähe der Stadt Bren, wo dann die eigentliche Ral-



INFORMATIONEN

Notwendige Umbaumaßnahmen am Motorrad:

- Roadbookhalter, GPS, Tripmaster
- mind. 13-Liter-Tank für eine Reichweite von 150 Kilometern
- Mousse anstelle von Reifenschläuchen verwenden

Fahrerische Voraussetzungen:

- körperliche Fitness und Ausdauer für Etappen von bis zu 500 Kilometern Länge
- Umgang mit GPS, Roadbook und Tripmaster
- gutes Fahrkönnen in schwerem Gelände (Sand, Schlamm, Wasser etc.)
- technisches Verständnis für Servicearbeiten und im Falle von Defekten auf der Piste

Teilnahmebedingungen:

- Jedermann oder -frau mit einer straßenzugelassenen Enduro und entsprechender Schutzausrüstung, ein gewisser Kampfgeist ist von Vorteil!
- Teilnahmegebühr: 953 Euro pro Person

INTERNET

Weitere Infos: www.rallye-breslau.com
Aktuelle Videos: www.youtube.com/RallyeBreslau



Mann und Maschine sind unfallfrei zurück nach einer anstrengenden und erfolgreichen Rallye-Woche. Die Husqvarna TE 450-er überzeugete auf über 1.500 Kilometern in härtestem Gelände ohne Komplikationen oder Defekte.

lye begann. Die dritte, sehr schnelle Etappe führte zu Spitzengeschwindigkeiten von über 150 km/h, was Fahrzeiten von teilweise nur zweieinhalb Stunden für 120 Geländekilometer einbrachte. Die Husqvarna lief hier hervorragend und ich konnte den fünften Platz einfahren. Zurück im Camp hieß es dann duschen, essen, Fahrzeug prüfen. Danach erfolgte die Fahrerbesprechung und die Roadbook-Aushändigung für die nächsten Etappen. So kamen wir meistens nicht vor Mitternacht zum Schlafen, da das Vorbereiten des Roadbooks doch einige Zeit in Anspruch nahm.

Die vierte Etappe startete für die Motorradfahrer bereits um acht Uhr am Camp nahe der Stadt Recz. Hierbei handelte es sich wieder um einen Rundkurs mit Navigation, in den ersten Sumpfgebieten mit schweren Wasserdurchfahrten. Auf dieser Etappe konnte sich der letztjährige Sieger Henk Knuimann aus Holland den ersten Etappensieg sichern. Auch hier war für mich wieder ein fünfter Platz drin, was mich aber zu erhöhter Vorsicht mahnte, nicht allzu euphorisch zu werden. Die fünfte Etappe war wieder durch höhere Geschwindigkeiten gekennzeichnet. Im tiefen, schweren Sand des Militärgeländes war körperliche Fitness angesagt. Übersät mit bis zu eineinhalb Meter tiefen Sandgräben, musste man höllisch aufpassen. Doch auch hier erreichten die Spitzenfahrer mit knapp unter zwei Stunden Fahrzeit das Ziel. Im hinteren Feld wurden dagegen schon einmal vier Stunden benötigt. Leider musste Henk Knuiman auf dieser Etappe Federn lassen. Er zog sich einen komplizierten Handgelenkbruch zu und wurde sofort nach Holland ausgeflogen, um eine bestmögliche ärztliche Versorgung zu erhalten.

Mit über 500 Kilometer Distanz war die sechste Etappe, die sogenannte Marathon-Etappe, mein persönliches Highlight der Rallye. Wunderschöne Verbindungsetappen mit einer rallyebe-

geisterten polnischen Bevölkerung und knackige Wertungsprüfungen über den ganzen Tag verteilt brachten dreizehn Stunden Fahrspaß pur. Beim Durchfahren der Wasserlöcher war Teamgeist gefragt. Markus Kettler, Alex Buechl und ich fanden zu einem Team zusammen, um die Enduros durch das teilweise mehr als hüfthohe Gewässer zu schleppen. Von diesem Zusammenhalt getragen, konnte ich auch hier einen guten 19. Platz mit knapp 30 Minuten Rückstand auf den Erstplatzierten erreichen. Tina Meier schaffte es auf einen hervorragenden sechsten Platz. Felix Kirmeier sicherte sich mit seinem Eigenbau, einer KTM SX 485 mit Ducati-Kolben und angepassten Suzuki-TL1000-Zylinder, den ersten Platz. Nach der langen Etappe war ein größerer Motorradcheck notwendig. Neben Motorölwechsel wurden Ventilspiel und sämtliche Verschraubungen geprüft.

Die siebte Etappe sollte als Erholung dienen und war mit 120 Kilometern doch anstrengender als gedacht. Auf Grund der nächtlichen Regengüsse stiegen die Wasserstände in den Flüssen derart hoch, dass für die Motorradfahrer und die PKW eine Alternativroute erstellt wurde. Einzig die großen LKW mussten durch die starke Strömung hindurch, die eine Bugwelle vor dem Fahrzeug bis auf Dachniveau anstiegen ließ. Die achte und letzte Etappe begann in der Stadt Zagan auf dem Marktplatz unter Hunderten von Zuschauern. Die gezeitete Prüfung wurde etwas außerhalb der Stadt gestartet. Einige Flußumfahrungen und wieder mehrere Kompasskurse machten auch die letzte Etappe zu einer anspruchsvollen Sache. Tiefe kilometerlange Sandpassagen, teilweise mit hoher Geschwindigkeit, verlangten uns nochmals alles ab. Von den 113 gestarteten Motorrädern schieden neun aus. Ein faires Reglement der Rallye Dresden-Breslau ermöglichte zu jedem Zeitpunkt den Verzicht auf eine Etappe ohne Wertungsausschluss. Man hatte die Möglichkeit, am Folgetag ohne Einschränkung wieder mit von der Partie zu sein.

Die 15. Ausgabe der Rallye Dresden-Breslau bekräftigte den Slogan »Zurück zum Ursprung« durch einen deutlich höheren Anspruch als im Jahr zuvor, sowohl fahrerisch als auch in der Navigation. Ein einzigartiges Offroad-Abenteuer, das mitten in Europa noch möglich ist. Meine Teilnahme im nächsten Jahr ist jedenfalls schon so gut wie sicher... *Sascha Christof*

ERGEBNISSE

1. Robert Leischner (D), KTM 450 EXC
2. Alexander Buechl (D), KTM 450 EXC-R
3. Julien Lambert (F), KTM 450 EXC
4. Klaus Nennowitz (D), KTM 525 EXC
5. Christina Meier (D), Yamaha WR450F
6. Frantz Roquesalane (F), KTM 450 EXC
7. Ernst Hostettler (CH), HM-Honda CR250F
8. Markus Kettler (D), Yamaha WR250F
9. Rudy Roquesalane (F), KTM 450 EXC
10. Jochen Loth (D), Beta 525 RR
35. Felix Kirmeier (D), KTM SX 48
36. Sascha Christof (D), Husqvarna TE450-er