

BALKAN EXPRESS

Seit er in den Achtzigern gebannt verfolgt hatte, wie ein kleiner Belgier auf einer mächtigen Boxer-BMW die Paris-Dakar dominierte, träumte Dirk Ramackers davon, auch mal eine Rallye zu fahren. Gut 30 Jahre später war es soweit: Schotter satt bei der Croatia Rally...



So fühlt es sich also an, mit einem Messer zur Schießerei zu kommen... Bunte Renntourer mit Profi-Vorzellen, Reifenmontagegeräte, Motorradheber – und überall modernste Rallye-Boliden: von unzerbrechlichem Kunststoff umhüllte, hochgezüchtete Einzylinder mit ellenlangen Federwegen, vollgetankt kaum 110 Kilo schwer. Und dazwischen wir. Mit betagtem Land Rover und Ford Transit, vor denen unsere drei Einsatzgeräte parken, zusammengenommen so schwer wie ein Sechstel des Hardenduro-Starterfelds: zwei BMW GS aus den späten Achtzigern, die von meiner Frau Heide und mir bewegt werden, sowie eine zur Enduro mutierte BMW K75, die sich unser Kumpel Ossi gebaut hat.

Spätkindliche Prägung hat mich hierher geführt. Der Jugendliche, der in den Achtzigern gebannt verfolgte, wie Hubert Auriol und Gaston Rahier ihre mächtigen Boxer-BMW von Paris nach Dakar trieben, steht mit knapp 50 Lenzen endlich selbst am Start seiner ersten Rallye. Wochen der Vorbereitung liegen hinter uns, in denen wir Träger zur Aufnahme des Roadbookhalters

und Tripmasters geschweißte, Startnummern- tafeln aus Alublech getrieben, die Maschinen durchgecheckt und optimiert und mit grobstolligen Reifen versehen haben.

Das dringend nötige Navigations-Know-How holten wir uns auf einem Seminar des ehemaligen Simson-Werksfahrers Stefan Heßler. Ihm gelang es, uns im militärischen knappen Ductus des Ex-NVA-Offiziers per Frontalunterricht gefühlt alles Wissenswerte binnen eines Tages in die Köpfe zu hämmern. Eine weise Entscheidung, wie sich in den nächsten Tagen zeigen soll...

Urlaub muss weh tun: Wer diesem Moto etwas abgewinnen kann, kommt beim Rallye fahren voll auf seine Kosten. Jeder Fahrtag beginnt bei der Croatia Rally faktisch am Vorabend um 20 Uhr mit der Ausgabe der Roadbooks. Kurz darauf folgt die verpflichtende Fahrerbesprechung, die Marco Borsi und sein Team in drei Sprachen – italienisch, deutsch und englisch – abhalten, was das Prozedere deutlich in die Länge zieht. Macht aber nix, der Abend ist eh gelaufen. Denn du musst das Roadbook für den nächsten Tag durcharbeiten, versteckte Abzweige, Speedlimit-Zonen

und derlei Niggeligkeiten farbig markieren, die teils ein Dutzend Meter langen Papierwalzen an sinnvollen Stellen trennen, weil die komplette Rolle nicht in den Roadbookhalter passt, und dir Start- und Zielzeiten notieren. Das kann schon mal bis ein Uhr nachts gehen.

KONTAKTE

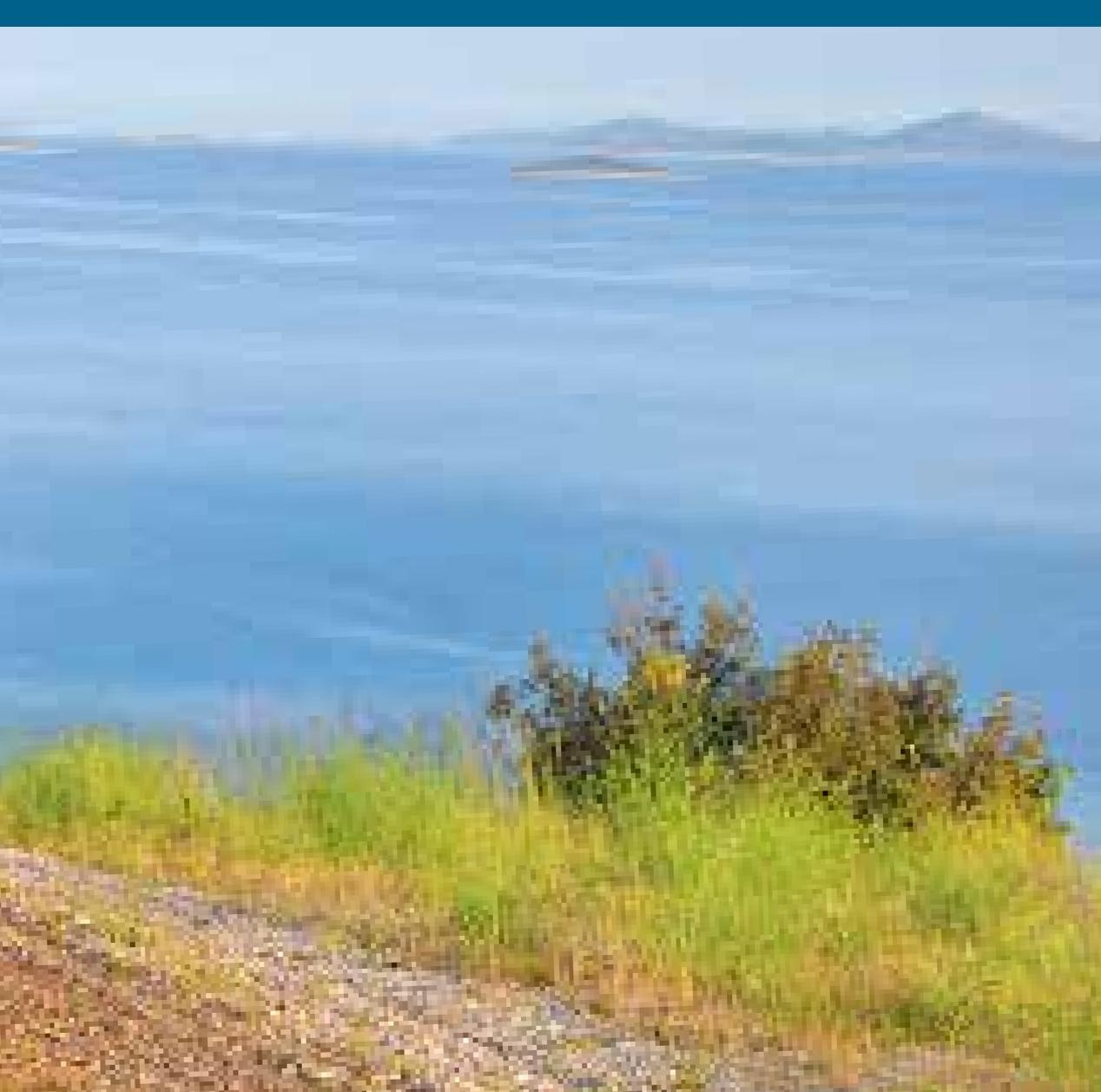
Rallye-Equipment

Hasi-Moto, Fa. Franz Haselmaier, Hötzing 20, A-4906 Eberschwang, Tel. +43 (0)676/3477065, www.hasi-moto.at

DR-Big-Shop www.dr-big-shop.de, Tel. 036841/539827, Stefan Heßler, Reinhardtgrund 5, OT Breitenbach, 98553 Sankt Kilian

Veranstalter

TRX Raid SAGL Via al Funtì 15, CH-6834 Morbio Inferiore, Tel. +41/793128069 (Serena Borsi), www.trxraid.com



»Des is' halt a Challenge mit so an oiden Boxer, aber passt eh, Hauptsach', Ihr habt's a Gaudi!«

Jürgen Wind, Österreich, fuhr bei den *Experts* auf Rang 3



Schmeckt unvergleichlich gut: „Heldenbier“ nach einem harten Fahrtag...

Speziell Anfänger tun gut daran, knifflige Stellen farbig zu markieren, um sie in Fahrt leichter erfassbar zu machen



Die „Experten“-Fahrer haben längere Etappen und mindestens zwei Sonderprüfungen pro Tag zu bewältigen - und sind unfassbar schnell! Im Bild der spätere Gesamtsieger Cesare Gallina aus der Schweiz

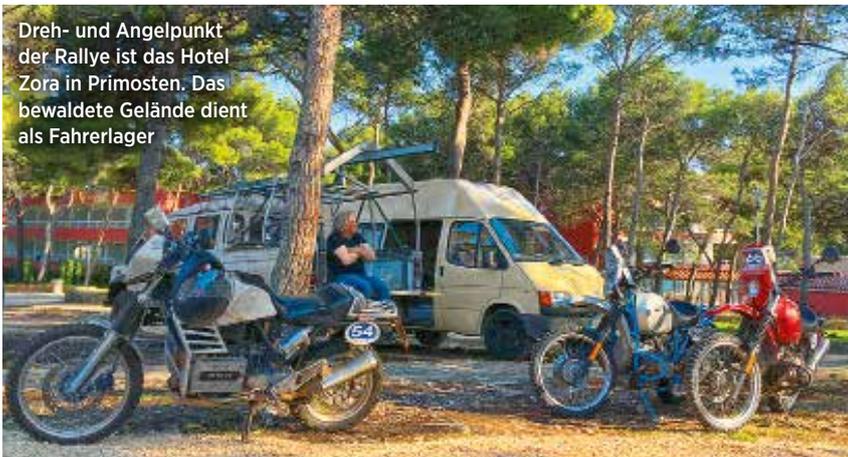


Einzigste Frau in der Klasse der „Heavy Bikes“: Heide Heim auf BMW R80GS während des Prologs



Startzeit 6:11 Uhr – da gilt es, noch vor der Sonne aufzustehen

Dreh- und Angelpunkt der Rallye ist das Hotel Zora in Primosten. Das bewaldete Gelände dient als Fahrerlager



Vier Stunden später klingelt der Wecker. Während die Sonne aus dem Meer steigt, erledigst du Morgentoilette und Frühstück zackig im Autopilot-Modus, zwängst dich in Protektoren-Klamotten und Cross-Stiefel, packst deinen Rucksack mit Regenjacke, Notfallpäckchen, der frisch gefüllten Trinkblase und dem hoffentlich geladenen Transponder und nestelst wenig später im Parc fermé den ersten Teil des Roadbooks in den Halter.

6:11 Uhr, Start zur Königsetappe. Zwei links, zwei rechts, und schon verschwindet Primosten im Rückspiegel, und vor dir liegt eine staubige Schotterpiste durch würzig duftendes Buschwerk, das immer wieder Blicke auf die Adria freigibt. Anfangs wirst du noch rücksichtsvoll überholt und überholst auch

selber, bis sich das Feld sortiert hat. Dann bist du allein mit dir, deiner Maschine und ein paar Echsen und Schlangen, die vor dem Motorrad flüchten, und fährst wie im Rausch.

Zwei Stunden und eine freundliche Passkontrolle später rumpelt die BMW oberhalb der Baumgrenze durch atemberaubendes bosnisches Bergland mit Filmkulissen-Potenzial. Vor dem Vorderrad liegen über 100 Kilometer ohne eine menschliche Ansiedlung oder ein Fleckchen Asphalt. Zwischendrin verliert sich der Weg auf dem karstigen Untergrund, die Navigation wird schwierig und die Erleichterung ist groß, als im Roadbook verzeichnete Betonstelen auftauchen. Wie überhaupt jedes Bild, das mit der Landschaft überein passt, einen Glücksmoment auslöst.

Die Vorzeit am Start zur *Special Stage* reicht, um einen Happen zu es-

sen, und dann steigt auch schon die Herzfrequenz, denn nun gilt es: 20 Kilometer Offroad-Sonderprüfung gegen die Uhr, richtiger Bestzeit-Motorsport! Blitzstart, Profilblöcke verzahnen sich in weicher Erde, der Boxer stürmt voran und taucht tief in die Federn, als es durch ein trockenes Bachbett geht. Schnell ist allerdings auch schnell verkehrt, auf der Suche nach dem richtigen Abzweig vergehen Minuten, während denen du dich ohrfeigen könntest, es so zu verzocken!

Doch Bosnien verdrängt den Ärgere. Mit grandiosen Aussichten, freundlich winkenden Menschen, tischebenen Schotterstraßen, auf denen die Tachonadel Autobahn-Tempo zeigt, und einer sensationellen, weit geschwungenen Passstraße zurück nach Kroatien. Wenn du dann nachmittags, die Maschine bereits wieder vollgetankt, nach 450 überwiegend geschotterten Kilometern stolz und staubbedeckt ins Fahrerlager rollst, schmeckt das eiskalte, frisch gezapfte Ozujsko-Bier besonders gut.

Nun werden Anekdoten und Öle gewechselt, letzteres freilich nur bei den Hardenduros. Die alten BMW erweisen sich als zäh, sind nach einer Kontrolle der wichtigsten Schraubverbindungen, Ausklopfen des Luftfilters und kurzem Check des Ölstands bereit für den Parc fermé. Und die Fahrer für das blau funkelnde Meer, das die Hotelanlage umgibt.

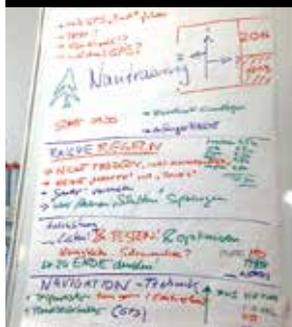
Zwei Stunden Dolce Vita mit Schwimmen und Sonnenbaden vergehen im Flug, dann musst du mental wieder Fahrt aufnehmen: Pünktlich um 19 Uhr öffnet das Restaurant sein opulentes Buffet, doch der Andrang ist groß und die Zeit knapp, denn eine Stunde später heißt es wieder Antreten zur Roadbook-Ausgabe...

TEXT **Dirk Ramackers**
FOTOS **E. Caracciolo/H. Heim/DR**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Einstieg in den Rallye-Sport – so geht's!

Zuerst zum Motorrad: Für den Einstieg tut es jede gut gewartete Enduro mit mindestens 120 km Reichweite und intakten Feder-elementen. Wer Plattfüße vermeiden will, sollte anstelle der Schläuche sogenanntes Mousse in den Reifen montieren lassen (Kosten: ab 200 Euro). Für das Navigations-Equipment muss man neu ab 750 Euro einkalkulieren. Dafür gibt es einen soliden Roadbookhalter von MD und Tripmaster von ICO oder (teurer) RNS samt Lenker-Fernbedienungen, zu beziehen beispielsweise bei Franz Haselmaier

und Stefan Hessler (siehe Adresskasten). Letzterer bietet für 248 Euro empfehlenswerte zweitägige Navigationskurse an. Bleibt die Startgebühr von 925 Euro (für Frühbucher), in der unter anderem sieben Übernachtungen mit Halbpension enthalten sind.



Geballte Infos: Flipchart bei Hesslers Navi-Kurs



Basis: Roadbookhalter und Tripmaster





»Marco Borsi und sein Team haben es geschafft, eine Brücke zu bauen, die die Ansprüche von Einsteigern ebenso berücksichtigt wie die professioneller Piloten.«
Stefan Heßler



Die Special Stage am letzten Fahrtag auf der Insel Brač klappt endlich mal flott und ohne jeden Navigationsfehler.



MEHR INFOS

Einen beeindruckenden Kurzfilm über die Königs-etappe der Croatia Rally finden Sie unter:

www.oldtimermarkt.de/croatia



Schritttempo aus Liebe zur Ölwanne: Passagen mit grobem Gestein und Absätzen blieben zum Glück die Ausnahme



Gelebte Völkerverständigung: Dass kroatische und bosnische Zöllner im Grünen gemeinsam die Teilnehmer kontrollieren, gilt als Zeichen der Annäherung



Nach einem Tag voller Hitze, Staub und oft tiefem Schotter bietet die Rückfahrt von der Insel Brač eine willkommene Pause