

1/2001

DM 6,- ISSN 0948-2881 E 8324 ÖS 48,- SFR 6,- bir 151,- lfr 146,- Lit 8500,- Pls 675,- Dr 1700,-



ENDURO

A partial view of a motorcycle helmet and handlebars is visible at the bottom of the 'ENDURO' title, set against a blue background.

Rallye München-Carthago

Nichts als Sand

**Sand und nochmals Sand:
Die Rallye München-Carthago
bot alle Spielarten**



Nach der gelungenen Premiere 1999 ging es heuer wieder in die Wüste zur zweiten Auflage der Abenteuer-Rallye München-Carthago. Auf den Show-Start in München hatte man diesmal

verzichtet. So traf man sich gleich im Fährhafen von Marseille, dem Startpunkt der Rallye. Dort erfolgten auch die technische Abnahme und die Roadbookausgabe.

In Tunis angekommen galt

es die erste nicht gewertete Sonderprüfung zu überwinden: Den tunesischen Zoll, der sich alle Mühe gab, ein Chaos anzurichten. Erst nach Stunden war auch das letzte Fahrzeug durch, so dass man



Lange Sandpisten durch die Wüste



Auf zur nächsten Etappe

Gemeinsamer Start der Motorräder
zur München-Carthago

die Fahrt zum ersten Camp, knapp 400 Kilometer südlich von Tunis, in Angriff nehmen konnte.

Nach der Enttäuschung mit dem deutschen Catering-service vom letzten Jahr war nun ein tunesisches Unternehmen angeheuert worden, um den Rallye-Tross zu bekochen. Dass dieses Team dann erst kurz vor Mitternacht im Camp einlief, hatte einen einfachen Grund: Die Tunesier hatten sich in der Lokalität vertan und 100 Kilometer entfernt bereits zu kochen begonnen.

Am nächsten Morgen Massenstart der 27 teilnehmenden Zweiradpiloten zur ersten Wertungs-Etappe, die in und entlang einem Bachbett verlief. An den wenigen schlammigen Stellen versenkten einige ihr Gerät so richtig, konnten sich jedoch meist allein oder mit Hilfe von Kollegen befreien.

Nur ein Motorrad galt es mittels Seilzug aus dem einzigen tiefen Schlammloch im Umkreis von 1000 Kilometern zu bergen.

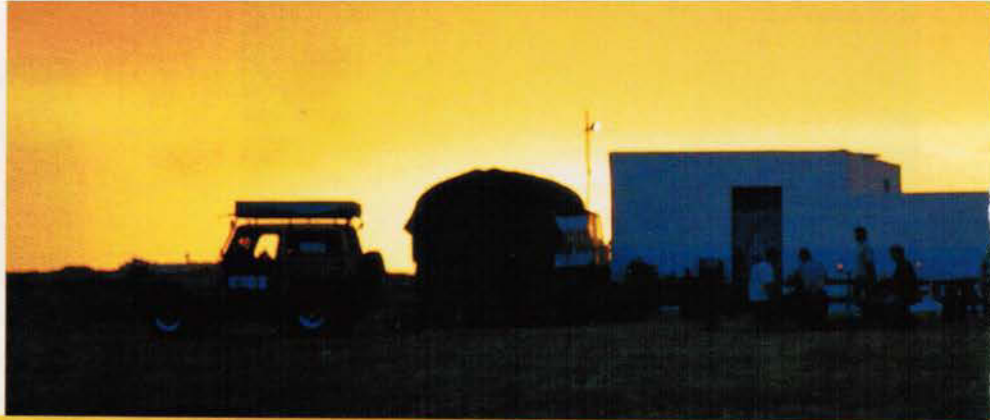
Auf dieser ersten Etappe waren einige Kompasskurse einzuhalten, um die Checkpoints zu finden, die nicht alle im Roadbook gekennzeichnet waren. Dann folgte noch eine 150 Kilometer lange Verbindungsetappe größtenteils über Pisten zum nächsten Camp.

Nach der Auswertung aller Bordkarten stellte man dann zur allgemeinen Belustigung fest, dass die Teilnehmer zwar alle Kontrollpunkte angefahren hatten, jedoch niemand alle fünf Stempel auf seiner Karte hatte. Keiner hatte sich also korrekt ans Roadbook gehalten. So gab es für das gesamte Starterfeld drei Stunden Strafzeit für den jeweils fehlenden Eintrag.

Die zweite Etappe am nächsten Tag bestand anfangs aus sandigen Pisten, gut fahrbar mit hohem Tempo. Und dann das erste Dünenfeld, 27 Kilometer lang. War der Sand bei der Vortour zur Streckenauswahl noch griffig und fest gewesen, hatten die große Trockenheit und der starke Wind der letzten Zeit den Charakter der Dünen grundlegend verändert. So hatte sich in den Senken extrem feiner Sand in großen Mengen angesammelt, der das Vorderrad erbarungslos einsinken ließ, falls man die Passage zu langsam anging. Spätestens hier wurde fast allen klar, dass es heute hart zur Sache gehen würde.

Tatsächlich wurde es für einige noch lang bis zum Tagesziel. Denn zum Schluss forderte noch einmal ein großes Dünenfeld Konzentration und energische Action.

Abendstimmung im
Wüstencamp



War diese erste Etappe ursprünglich als Eingewöhnung ins Sandfahren mit gemütlichem Nachmittag im Camp gedacht, wurde für die meisten daraus ein äußerst langer Tag. Von den 27 gestarteten Maschinen erreichten gerade mal acht das Ziel in Wertung. Viele hatten nach Einbruch der Dunkelheit aufgegeben und wurden von Organisations-Fahrzeugen aufgelesen. Klar: Sich in absoluter Dunkelheit mit der Beleuchtung einer Enduro durch Dünen zu bewegen, wo es hinter jeder Kuppe senkrecht bergab gehen kann, ist nicht jedermanns Sache.

Sand und nur Sand – was auch sonst in der Wüste



Einsamer Reiter
durch endlosen Sand



Allein Frank Goernenburg sollte diese Nacht nicht im Schlafsack, sondern unter der Rettungsdecke verbringen. Vom rechten Weg abgekommen und dann mit einem Motorschaden lahmgelegt, musste er zunächst in der Wüste ausharren. Das vom Veranstalter eigens für diesen Zweck mitgeführte Kleinflugzeug erspähte ihn schließlich, so dass der Rettung nichts im Wege stand.

Der Lumpensammler hatte in dieser Nacht wahrlich Schwerstarbeit zu leisten, um die verstreuten Fahrzeuge einzusammeln. Aber zwei Aprilia-Prototypen blieben verschwunden. Die frischen Lastwagenspuren, die sich anstatt der beiden Maschinen am Abstellort fanden, sprachen Bände.

Tags darauf mussten einige Fahrer eine Zwangspause einlegen, weil man nicht alle zurück gebliebenen Maschinen rechtzeitig hatte einsam-

melnen können. Geplant war für diese dritte Etappe eine schnurgerade Piste. Die war aber dermaßen zugeweht, dass abermals nach Kompass gefahren werden musste. Um das Chaos vom Vortag zu vermeiden, wurde schließlich der letzte Abschnitt gestrichen. Am Ende erreichte das Feld dann nach weiteren 200 Pistenkilometern das Camp bei Kshar Gilane.

Auch die vierte Etappe nach Bir Auine knüpfte an die beiden vorherigen an mit Sanddünen als Hauptbestandteil. Die fünfte Etappe bestand schließlich aus zwei Abschnitten, wobei die ersten 78 Kilometer auf schnellen Pisten innerhalb von zweieinhalb Stunden zurückgelegt werden mussten. Die anschließende 90 Kilometer lange Wertungsprüfung führte ohne Probleme ans Ziel, sofern man sich ans Roadbook hielt.

Eher touristischen Charakter zeigte die sechste und



Sieger Lars Krämer (rechts) und der Gewinner vom Vorjahr Marcus Kettler (links)

letzte Etappe. Malerische Bergdörfer, Canyons und Palmentäler zogen an der Rallye-Karawane auf der 130 Kilometer langen Verbindung zur letzten Zeitwertung vorüber. Dann noch 45 Kilometer zum endgültigen Ziel am Strand von Metouia in der Nähe von Gabes. Als Abschluss dann am Abend das obligatorische große Barbeque und nach der Siegerehrung ein Feuerwerk. Dann hieß es nur noch: 400 Kilometer zurück nach Tunis, wo die Fähre wartete. Hatten zu Beginn der Rallye noch sandsturmähnliche Verhältnisse geherrscht, so wurden die

Teilnehmer am letzten Morgen auf afrikanischem Boden mit sinflutartigem Regen konfrontiert. Schließlich noch die übliche chaotische Polizei- und Zollkontrolle – das war die München-Carthago 2000.

Thomas Marx/R.G.

- Ergebnis**
1. Krämer, Yamaha;
 2. Pfeuffer, KTM;
 3. Bieri, Yamaha;
 4. Kettler, MZ;
 5. Schmid, KTM.

Info

Die nächste Rallye München-Carthago ist vom 27. Oktober bis 7. November 2001 geplant. Als Neuerung soll im Süden Tunesiens für mehrere Tage ein Basiscamp errichtet werden, was den Stress des Zeltauf- und Abbauens reduziert. Teilnehmen kann jeder Endurofahrer, Sanderfahrung und eine gute Kondition sind von Vorteil. Benötigt wird lediglich ein Roadbookhalter, ideal sind auch ein Tripmaster und ein GPS. Interessenten wenden sich an Breitengrad, Telefon 08263/1526 oder www.breitengrad.com

Das Netz unter die Lupe genommen!

Kawasaki ZX-7 RR, 110 kW/ca. 150 PS, neu, LKM-Motor, GFK-Verkleid., v. Cart... Ausrauben usw., alle Orig.teile vorh., NP ca. 42.000,- keine Rennen, VHB 18.500,-

BMW 328i, indiv. PS: 64 Tkm, HT, Achsverb... plätter usw.,

BMW E30, kW/129 PS, 102 ABS, eFH, Ld.lkrd. NSW, Alu 9x16 Sp.fwk. 60/40, Riege Alarm m. FB, 91e... schürze, weitere... scheckh.gepf... 16.900,-

Fiat 126, Ez. 7/85, 17 kW, 75 Tkm, TÜV 1/01, B/C, Umb. '99, 5.000,- gg. Aufpreis Verd./Persenning u. Windschott, 02271/541820 od. 0171/3237936



**Autos • Motorräder • Oldtimer
Wohnmobile • Nutzfahrzeuge
Teile • und vieles mehr...**



Klicken Sie sich rein!