

ENDURO

ENDURO

6

/ 95

TEST REISE TECHNIK SPORT

Juni

DM 6,-/ÖS 48,-/SFR 6,-

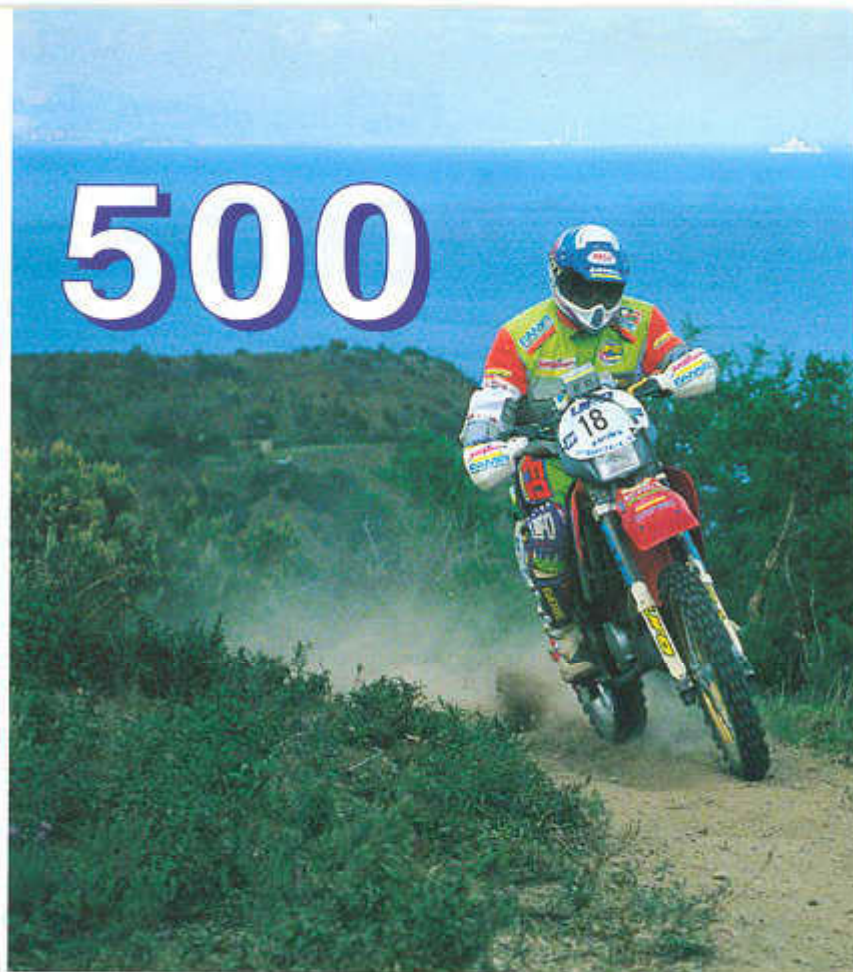
ISSN 0948-2881

E 8324 E

Transitalia

ELBA 500

Fabio Fasola war von Anfang an ein großartiger Herausforderer und Matteo Graziani ein trefflicher Titelverteidiger, hinzu kam Prominenz nicht nur aus Österreich – für entsprechende Unterhaltung war also gesorgt.



Trotz fünf Minuten Strafzeit wegen einer verlorenen Stempelkarte holte sich Fabrizio Carcano den zweiten Platz

Die Transitalia feierte unlängst ihren elften Geburtstag. Und wie der populäre Zweitname Elba 500 schon verrät, fanden die Feierlichkeiten in Form des zweitägigen Rallye-Marathons wieder auf der kleinen Mittelmeer-Insel zwischen Italiens Festland und dem korsischen Eiland statt.

Am Start traf man vieles, was Rang und Namen hat: Enduro- und Vize-Enduro-Weltmeister Giovanni Sala und Fabio Farioli, Transitalia-Sieger von 1990 Fa-

bio Fasola, Rallye-Profi Heinz Kinigadner, Jürgen Mayer und Massimo Marmioli, die Italienschen Enduro-Cracks Enzo Manenti und Matteo Graziani, und und und. Und mit fast 30 der rund 100 Starter war auch die deutsche Beteiligung so groß wie noch nie.

Kein Wunder: Der Zeitpunkt war günstig, keine parallel laufenden Enduro-DM- und WM-Termine, keine Überschneidungen mit anderen Rallyes und zudem ein schwacher Lire-Kurs, der das Nenngeld auf un-





Die teils felsige Küste Elbas bot eine traumhafte Kulisse für die elfte Ausgabe der Transitalia

jahr der Campingplatz Lacona Pineta direkt am Meer. Hier waren die Piloten im Wohnmobil oder Bungalow untergebracht, hier fanden die technische Abnahme und das allabendliche Briefing statt, das übrigens ex-

Jürgen Mayer verschenkte seinen Sieg in der internationalen Klasse – das Roadbook hatte sich nach vorn vibriert und den Ditzinger auf den falschen Weg gebracht

Ergebnis

1. Fabio Fasola (I), KTM; 2. Fabrizio Carcano (I), Husqvarna; 3. Matteo Graziani (I), Yamaha; 4. Antonio Colombo (I), Yamaha; 5. Enzo Manenti (I), Kawasaki; 13. Jürgen Mayer (D), KTM; 26. Yannis Chelstokoridi (D), KTM; 30. Dierk Krauschmar (D), Kawasaki; 32. Thorsten Buchleither (D), KTM; 36. Uta und Franz-Georg Becker (D), Heco-KTM

tra – stets nach bestem Wissen und Gewissen – ins Deutsche übersetzt wurde.

So war dann auch zu hören, daß eine kurze Verbindungstappe die Fahrer am nächsten Tag in den Südwesten der Insel führt, von wo aus der Prolog und die erste Runde gestartet wird. Beides gewann ohne mit der Wimper zu zucken Fabio Fasola. Und flugs wurden erste Unkenrufe laut: Fasola profitiere doch nur von seinem Heimvorteil.

Der KTM-Fahrer sah den Vorwürfen gelassen ins Auge: "Einige der Fahrer behaupten, ich sei favorisiert, weil ich die Strecken auf Elba sehr gut kenne. Aber einige dieser Fahrer haben schon ein paar Tage zuvor hier trainiert. Ich glaube kaum, daß ich mehr Vorteile habe als sie." Ohne Vorteil, dafür mit über sechs Minuten Vorsprung gewann Fasola den ersten Tag, obwohl er durch einen Ausbremsler in der dritten Runde noch einiges an Zeit verlor.

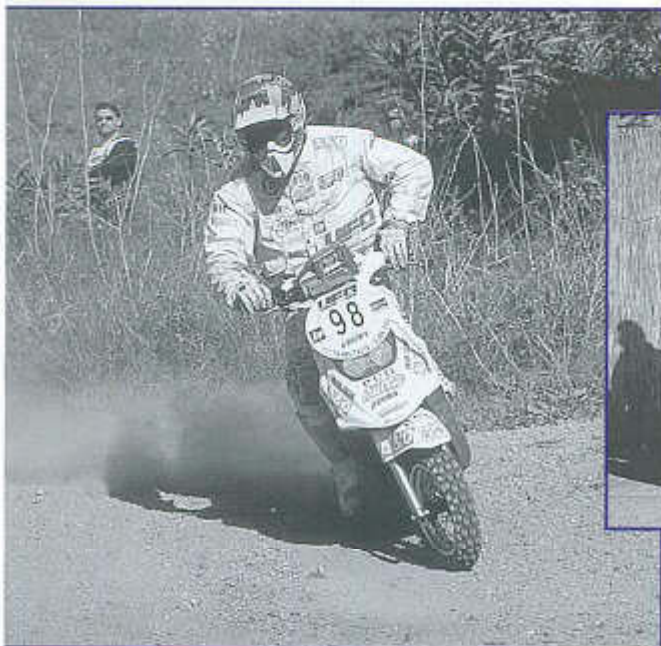
Zeit und zudem seine Stempelkarte verlor auch Fasolas Landsmann Fabrizio Carcano. Er kassierte fünf Minuten für seinen Verlust und rutschte somit von Platz zwei auf Platz



drei. Es sei vorweggenommen, daß sich der Husqvarna-Pilot am nächsten Tag prächtig erholte, fortan ein fehlerfreies Rennen fuhr und sein Mißgeschick wieder gutmachen konnte: Rang zwei im Gesamtklassement. Und wenn er sich die Zeiten genauer ansah, so brauchte er sich auch nicht weiter zu ärgern, denn selbst ohne Strafe hätte er den Sieg Fasolas – am Schluß mit fast zehn Minuten Vorsprung – nicht verhindern können. Soviel zum Kampf um den Titel.

Die größte Überraschung für viele Fahrer wartete jedoch in der Pause zwischen zweiter und dritter Runde. Die Organisation war gezwungen, einen längeren Stopp einzulegen – einige Fahrer hatten bis dato das Ziel noch nicht erreicht – und nutzte diesen zum Aushang einer Liste, auf der sage

Klarer Start-Ziel-Sieg für den Transitalia-Champ von 1990 Fabio Fasola



In Italien gibt's nichts, was es nicht gibt, und manchmal wird einem schon beim Zuschauen schwindelig: Ganz links driftet Giuseppe Castelli zum Sieg in der Klasse der Off-Road-Scooters, für die es bereits eine eigene Meisterschaft gibt.



Links versucht sich Gaspare Momesso mit einer umgebauten Suzuki RF 600 F, eigentlich eher auf sauber geteerten Alpensträßchen zu Hause

der Strecke abkürzt. Abkürzen heißt laut FIM-Reglement Disqualifikation, und so mußten die 43 Fahrer und Fahrerinnen den Rest des Tags mit Maximal-Zeit bestraft auf der Zuschauertribüne verbringen.

Alfredo Bevilacqua – im Prolog noch auf einem sagenhaften vierten Platz, und auch sonst meist unter den Top Ten zu finden – stand kurze Zeit fassungslos vor besagter Liste. Dann schwoll seine Halsschlagader auf Cabanossi-Größe, die rechte Augenbraue

zuckte nervös, die Stirn teilte sich in mehrere Falten, und sein südländisches Temperament kam offensichtlich so richtig in Wallung. Der lautstarke Wortwechsel mit dem Veranstalter kann leider aufgrund der mangelnden Italienisch-Kenntnisse hier nicht wiedergegeben werden.

Fabio Farioli, Enduro-Weltmeister 1993 und Vize-Weltmeister 1994, fuhr auf Elba seine allererste Rallye und war dabei auch nicht gerade vom Glück verfolgt. Nach technischen Problemen mit dem Motor reihte er sich kurzerhand in die illustre Schar der Falschfahrer und fand sich am Ende auf

einem für ihn sicherlich ungewohnten Platz 43.

Enduro-Profi Giovanni Sala hatte ebenfalls mit dem

Roadbook seine liebe Not. Nicht etwa weil es ungenau gewesen wäre – ganz im Gegenteil. Auch er mußte sich erst an die schnell aufeinander folgenden Bilder gewöhnen, und oft hatte man gerade erst Gas gegeben, und schwupps stand man schon wieder am nächsten Abzweig – oder dahinter. So war es nicht weiter verwunderlich, daß er mit Max-Zeit gesegnet am Nachmittag die schöne Aussicht aufs Meer genoß.

Hans-Werner Bauss, siebenfacher Deutscher Meister im Enduro-Boot von Alfons Kampelmann, wollte sich seinem Schicksal nicht tatenlos ergeben. Er versuchte, sich mit seiner KTM möglichst unauffällig an der Startkontrolle vorbeizumogeln. Kein schlechter Versuch, nur leider umsonst.

Max Wiener, allseits bekannter Enduro-Crack aus Österreich, probierte es mit alpen-

Der Hahn'sche Rallye-Service

Auch dieses Jahr ließ es sich Hermann Hahn mit seiner Truppe nicht nehmen, die deut-



Mann!" Sein Finger deutete auf Landsmann Heinz Kinigadner, der sich schon fast lausbubenmäßig über die Strafzeiten amüsierte. Leider ein bißchen zu früh. Am nächsten Tag fehlte ihm ein Durchgangsstempel. Pech: Max-Zeit auch für ihn!

Des einen Freud', des anderen Leid: Holger Roth und Sven Gothfried waren die einzigen, die vom Qualifikationsdurcheinander profitierten. "In der zweiten Runde hatten wir große Probleme mit der Lichtmaschine", erklärte Roth, "wir hätten nicht bis zum Ende fahren können und wären ganz aus dem Rennen gewesen. So aber konnten wir über Nacht den Schaden reparieren und wenigstens am nächsten Morgen wieder an den Start gehen."

Ebenfalls am Start und auch pfeilschnell unterwegs war das Gespann Kröckel/Buchholz, das erstmals auf einen EML-Rahmen mit KTM-LC-4-Motor setzte. Manfred Buchholz: "Wir sind mit dem neuen Fahrwerk sehr viel schneller als mit dem Heos-Einzyylinder." Doch ebenfalls mit Max-Zeit belegt hatten sie keinerlei Chancen, die beiden Sieger in der Side-Car-Klasse Uta und Franz-Gorg Becker einzuholen. Uta Becker wollte doch endlich einmal einen Platz auf dem Treppchen, und mit ihrer guten Navigation sah es fast so aus, als würden die beiden ihr Ziel diesmal erreichen. Leider legte man die Quads und Seitenwagen in der Wertung zusammen, und sie landeten knapp neben dem

Infos

Strecken: Rund 200 Kilometer pro Tag aufgeteilt in vier Runden, wobei je zwei Runden mit dem gleichen Roadbook gefahren werden. Das Streckenprofil reicht von schnellen Schotterpassagen bis zu schmalen Eselpfaden.

Motorrad: Leichte Sportenduros mit Roadbookhalter und Tripmaster ausgestattet. Kein großer Tank erforderlich.

Lizenzen: A- oder B-Lizenz mit internationaler Startgenehmigung durch die OMK.

Dauer: Vier Tage insgesamt, davon zwei Fahrtage.

Preis: Je nach Lire-Kurs zwischen 750 und 800 Mark pro Fahrer und Motorrad oder Quad, um die 900 Mark für Gespanne.

Veranstalter: Tierre Promotio-n SRL, Piazza del Carmine 12, I-47100 Forli.

Deutsches Korrespondenzbüro: Hahn Motorsport, Eisenbahnstraße 3, 72636 Frikkenhausen-Linsenhofen, Telefon 07025/6239.

hatten die beiden Dakar-Teilnehmer Manfred Balle und Thomas Ott mit ihren Vierrädern auf Africa-Twin-Basis. Mit 350 Kilogramm Fahrzeuggewicht brachten sie rund 200 Kilo mehr auf die Waage als ihre zweitaktende Konkurrenz. Während Thomas Ott am zweiten Tag die Kurve nicht ganz kratzte, das Quad kurzerhand gegen einen Baum setzte und sich dabei un-



und so bin ich an der falschen Stelle links abgebogen", kommentierte der Ditzinger KTM-Händler sein Malheur. "Nach etwa zwei Kilometer kam erneut ein Abzweig nach links, und der stimmte zufällig wieder mit den Angaben des Roadbooks überein. Dann ging's nochmal nach links – und auf einmal sah ich Günther Mair, den Kameramann." Dreimal nach links

Uta und Franz-Georg Becker waren das beste Gespann (ganz oben), und Manfred Balle (oben) erhielt für die Bändigung der 350 Kilogramm einen Sonderpreis