

WAGNER

# ENDURO

TRIAL · SIDECAR · REISE

## MOTO CROSS

test

Enduro-Revolution?

### Honda-Transalp

Dauerbrenner  
Yamaha XT 500



Enduro-Gespann  
HU-Wasp-BMW

Gibt's das?

### Runderneuerte Reifen

Genießen statt rasen  
Frühjahrstour  
durchs Neckartal

Mitmachen und  
Super-  
Stiefel  
gewinnen!



5/87

Mai

DM 4,-/8S  
35,-/sfr 4,-

Bergrausch

Endurofahren  
mit Europameister  
Joachim Sauer

Unaufhaltsam

### Fantic 301 P2

Poster



# Cappuccino mit Pfeffer

Keine Kaffeefahrt war der Trainingstag mit Europameister Joachim Sauer auf der italienischen Sixdays-Strecke.



verbleibenden Möglichkeiten konnte nach der Sandschlacht in Le Touquet die notwendige Ergänzung gefunden werden.

Zuvor stand mit der neuen 250er KTM als Trainingsgerät noch nicht das Motorrad für die EM zur Verfügung. Dort soll ja die brandneue Viertakt-350er eingesetzt werden. Dennoch bietet die Maschine zum Training wesentlich mehr Leistung und Drehmoment als die [letz]jährige 125er Meisterschaftsmaschine.

## Anspruchsvollstes Gelände

Trotz Dauerregens und Schnees blieben genügend Möglichkeiten, um zu sehen, was das Fahren eines Europameisters ausmacht und was dazu beiträgt. Da ist zum Beispiel der Schotterhang bei San Lorenzo di Rovetta mit Abzweigung ins Valle Gavazzo, den wir mit hoher Geschwindigkeit anfahren. Während schwergewichtige Fahrzeuge wie meine TT 600 trotz rasanten Tempos mit den Rädern den Schotter zur Seite drücken, fliegt der 25-

Die Sixdays-Strecke von 1986 in Italien wurde vielfach leicht ironisch als touristischer Höhepunkt eines Sportjahres bei den Enduristen mit diversen schwierigen Passagen charakterisiert: Sightseeing-Touren über Sonnengipfel, Verbindungsetappen über malerische Bergwiesen, frische Luft in unberührten Höhenlagen. In Wirklichkeit genießt unter Kennern besonders der östliche Teil

dieser Weltmeisterschaftsstrecke den Ruf eines idealen Trainingsgeländes mit höchsten Schwierigkeitsgraden.

Die Strecke der Valli Bergamasche ist ab Frühjahr bis in den Herbst mit den ersten Schneefällen Schauplatz hart trainierender Endurofahrer, die hier Gelände vorfinden, das höchsten Anforderungen gerecht wird. So werden trotz nicht optimaler Wetterbedingungen –

Schnee oberhalb etwa 1000 Meter – bereits recht früh im Jahr die Berghänge unterhalb des Presolana-Massivs zu intensiven Test- und Trainingsfahrten genutzt.

Auch Enduro-Europameister Joachim Sauer fand den Weg hierher, um sich vor Anlauf der Wettbewerbsserie auf europäischer Ebene einzustimmen. Zwar verlangte das Wetter allerlei Konzessionen, doch mit den

## Valli Bergamasche

Unter diesem Begriff versteht man mittlerweile mehr als 50 Jahre anspruchsvolles Gelände zum Motorradfahren in den Ausläufern der südlichen Bergamasker Alpen. Umgeben von schneebedeckten Gipfeln der Skigebiete am Presolana-Massiv oder dem Wintersportzentrum bei Foppolo ziehen sich anspruchsvolle Pfade durch die Täler und über die Berge des Valle Seriana.

Seit Jahren ist diese Gegend vom Ausrichter des italienischen Europameisterschaftslaufs ausgewählt, weil die Streck-

kenführung höchste Ansprüche an fahrerisches Können mit besonderem landschaftlichen Reiz verbindet. Ob nun bowlingkugelgroße Steine in einem trockenen Bachbett oder steile Saumpfade in schwindelerregender Höhe, hier liegen die verschiedensten Schwierigkeiten eng beieinander.

Wer als Unbedarfter erstmal hierher kommt, wird berechtigte Zweifel hegen, ob dies der richtige Ort sei, Endurofahren zu praktizieren: Jeder halbwegs passable Weg in der Talebene mündet zielstrebig in einen schmalen Bergweg, der wegen seiner Steigung die Befahrbarkeit für zweispurige Fahrzeuge unmöglich macht. Und weil außer den Motorrädern sonst nur Kühe oder Ziegen auf dem Weg

zur Hochweide derlei Pfade benutzen, hat sich auch keiner die Mühe gemacht, die durchweg kantigen und harten Geröll- und Schotterauflagen zu befestigen.

Für Zaghafte sind solche Exkursionen denkbar ungeeignet, da nur mit Tempo ein Steckenbleiben verhindert werden kann. Steht man erst einmal, wird's schwierig, da ein erneutes Anfahren nur unter günstigen Umständen auf Anhieb glückt: Das Vorderrad wird von den Steinen gebremst, das Hinterrad gräbt die etwas tiefer liegenden Geröllschichten frei.

Ebenso wenig sind die weiter oben anzutreffenden Verbindungswege zwischen den Weiden und Matten etwas für zartbesaitete Gemüter. Nicht selten

wurde lediglich von der Hangoberseite Erdreich abgetragen und festgetreten. So ergibt sich eine kaum ein Meter breite Pfadspur, die der Geländekontur wie eine Höhenlinie folgt. Über diese Verbindungen gelangt man zu breiten Geröll- und Schotterauf- und abfahrten, die in der regenreichen Jahreszeit das Wasseraufkommen der Berge zu Tal führen. Auch diese in Direktion zu bewältigenden Streckenstücke verlangen Geschwindigkeit, und das geht nur mit Kondition.

Wen wundert's, wenn die Berge dort ein beliebtes Trainingsziel für Wettbewerbsfahrer darstellen. Nur selten lassen sich auf so engem Raum fahrerische Qualitäten und Kondition gleichzeitig verbessern.

# Der größte deutsche Helmhersteller präsentiert den neuen Crosshelm Schuberth CR

- höhenverstellbarer, abnehmbarer Schirm <2 Stufen>
- in den Kopfweiten 50-63
- beidseitig verstellbarer Kinnriemen mit Drucktastenschnellverschluss
- auswechselbares Nackenpolster
- ausknöpfbare Wangenpolster <links und rechts>
- Brillenschlaufe
- selbstverständlich nach ECE 22-02



## Schuberth Helme

Abteilung Motorradhelme · Postfach 50 29 · D-3300 Braunschweig

Niederlande: Greenib bv · Graffermoorstraat 55 · NL-2131 AB Hoofddorp

Österreich: H. Wieggriff · Stadtplatz 29 · A-4600 Wels

Schweiz: Erne's Sportladi AG · Härtingstraße 16 · CH-8001 Zürich



jährige Maschinenbau-Student mit Leichtigkeit und unverminderter Geschwindigkeit den Anstieg empor. Nur eingestreute Absätze hemmen den Vorwärtstrieb des Meisters, da sonst die Sprungweite zu groß würde – zu gefährlich bei den scharfkantigen Steinen.

Indem ich zwischenzeitlich auf sicherer Spur mit festerem Untergrund bei sehr niedrigen Drehzahlen das Zwischenplateau erreiche, sehe ich, wie beim letzten Absatz vor dem unbefahrten Rest des Hangs das Hinterrad wie schon zuvor bei der Auffahrt kräftig versetzt. Doch auch diese Situation wird mit Routine gemeistert, und die nächste Serie von Auffahrten am selben Hang unter Ausnutzung der vollen Motorleistung wird in Angriff genommen.

Geschafft warte ich auf das Ende von Joachims Übungen. Als er ankommt, fragt er, wie es mit einer Auffahrt im Hohlweg steht. Hohe Luftfeuchtigkeit und Schmelzwasser haben die Griffbarkeit des Kuhltriebwegs zur Hochweide nicht gerade verbessert. Und dann geht es in

perfektem Trialstil und in den Rasten stehend mit Geschwindigkeit über Stufen und nasse Wurzeln. Schon höre ich das Zweitakt-Geräusch der KTM nicht mehr, denn ich habe bei gleichem Gelände und versuchtem gleichen Fahrstil andere Schwierigkeiten. Hohes Fahrzeuggewicht, fehlende Kraft und bereits die zweite Schiebeeinlage bei durchdrehendem Hinterrad haben zwar mich, aber noch nicht den Berg geschafft.

In Folge trainiert Joachim Sauer diese Passage an diesem Tag noch dreimal. Am Tag nach



dem großen Regen sogar 17 Mal. Etwas weiter oben, kurz vor dem Wegkreuz, stelle ich völlig überrascht fest, daß ich nicht allein an der Stufe klebe und schiebe. Doch wie es ihm gelingt, die KTM durch geschickten Krafteinsatz über die Klippen zu bringen, das ist schon gut: Schieben am Lenker und vorwärtsdrehendes Hinterrad bilden wie in der Technischen Mechanik Kraftvektoren, deren Resultierende das Vorderrad in die gewünschte Richtung bewegt. Hier treffen die Jugendtrialerfahrungen des ehemaligen Hessenmeisters mit den naturwissenschaftlichen Grundkenntnissen zusammen.

Auch an anderer Stelle zeigt sich das glückliche Zusammenreffen dieser und anderer Eigenschaften. Wo sich schon keine Kühe mehr auf den steilen Matten halten können, geht es mit Volldampf soweit nach oben wie nur irgend möglich. Hill climbing sieht bei Meister Sauer zwar leichtfüßig, aber dennoch spektakulär aus. Geht es nicht mehr weiter, wird wie beim Trial mit geschicktem Körpereinsatz und Vorderrad in der Luft auf dem Hinterrad wendend der Bergabweg angetreten.

Mich verläßt der Mut, diese Kapriolen weiter oben zu verfolgen. Zu sehr habe ich bereits Kräfte aufgebracht, um die hangabseitig gestürzte TT zu wenden, so daß ich sie überhaupt aufrichten kann. Schwindelerregend ist auch die Pfadspur aus diesem Wiesenhang heraus ins Tal. Mit traumwandlerischer Sicherheit, die Füße auf den Rasten, fährt Joachim rasant zu Tal, links Wiesensteilhänge hoch bis zum Horizont, rechts Wiesensteilhänge überm Abgrund ...

*Ewald Schmitt*