

Einer kam durch

Rallye Mongolia 2008: Gerhard Arzberger bewältigt als erster Quadfahrer auf einer E.-ATV 990 die möderische Strecke durch die Mongolei.

Hier sein Bericht

Als ich 2007 während der Tuareg Rallye zum ersten Mal von der Rallye Mongolia hörte, hätte ich gelacht, wenn mir jemand gesagt hätte, dass ich am 4. August 2008 mit der Startnummer 4 in Ulaan Baatar am Start stehen würde.

Das Motorradteam von Thorsten Kaiser hatte einen Platz frei und bot mir diesen an, soll einer sagen, dass Motorradler und Quadler nicht miteinander können. Als die Anmeldeformulare nach Japan geschickt wurden, hatte sich ein neunköpfiges Team gebildet. Thorsten Kaiser, 32, mehrfacher Sieger der Tuareg Rallye auf einer KTM 660 Rallye; Karl-Heinz Dersch, 42, ebenfalls rallyeerfahren auf einer KTM LC 4 620; Fabian Görlach, 39, diverse Rallyeteilnahmen in Nordafrika auf KTM LC 4; Joachim Frey, seit 1997 regelmäßige Podiumsplätze in den 2-Zylinder Klassen diverser Langstrecken-Rallyes auf BMW HP 2; Brigitte Frey, ebenfalls seit 1997 bei verschiedenen Rallyes immer auf den Podiumsplätzen der Damenwertung auf Husqvarna. Als Betreuer hatten sich uns Tini van Ghemen und Christian Stemmer angeschlossen. Das Team komplettierte ich mit meinem Mechaniker Michael Zidorn.

Als einziges Teammitglied hatte ich einen eigenen Mechaniker dabei. Denn es war bereits im Vorfeld klar, dass eine Rallye, die den Beinamen „Asiatische Dakar“ trägt, extremste Anforderungen an Fahrer und Material stellen wird.

Ab Anfang des Jahres hatte vor allem Teamorganisator Karl-Heinz Dersch mehr als alle Hände voll zu tun. Von der Entscheidung über den sichersten Transportweg für den 20-Fuß-Container mit der Ausrüstung und den Rallyefahrzeugen, den unendlichen Zollformalitäten, Flugticketbestellung, Kommunikation mit dem japanischen Ver-

anstalter der Rallye, Presseberichte, Quartierbestellung für die Tage vor und nach der Rallye in Ulaan Baatar, es gab eine unendliche Liste an Dingen, die erledigt und organisiert werden mussten. Großes Aufatmen beim Team, als der Container Ende Mai, 8 Wochen vor Rallyestart, auf die lange Reise mit LKW und Bahn vom Allgäu über Polen, Weißrussland, Russland in die mongolische Hauptstadt Ulaan Baatar ging. Es gab natürlich Zweifel, wie sich denn das Innere des Containers beim Öffnen präsentieren würde ...



Unsere Zweifel zeigen sich als unbegründet, als wir am 1. August im Zollhof von Ulaan Baatar unseren Container öffnen und feststellen, dass dieser an keiner der passierten Grenzen geöffnet wurde. Dank Vorarbeit und hervorragender Kontakte der Rallyeorga dauert das „Entzollen“ nur wenige Minuten und wir rollen erleichtert im Konvoi durch die rücksichtsloseste Art von Straßenverkehr, die ich bisher erlebt habe. Zweispurige Fahrbahnen werden vierspurig befahren, Ampeln interessieren nur den Schaltkasten, Abstand zum Vorder- und Hintermann zwanzig, zum Nebenmann 5 Zentimeter. Wer zögert wird abgedrängt, wer seiner Haltepflicht nachkommt verhungert im Fahrzeug - kurzum, ich hatte selten



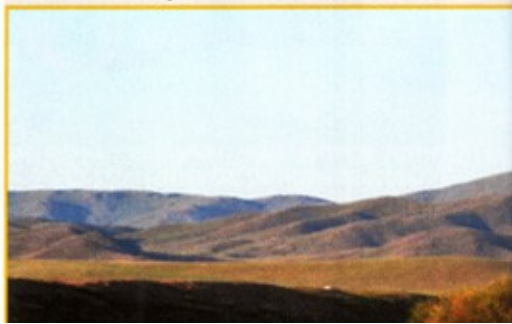
Treffpunkt: um 15 Uhr an Tanke irgendwo in der Mongolei



Beschaulich: Rallye-Stilleben in der Mannschafts-Unterkunft



Tradition: Die Rallye-Teilnehmer übernachten in Jurten





GPS: Gerhard programmiert die Navigationshilfe



Strahlemann: Bayer in Ulaan Baatar



Russischer Heli: urige Tanke in der Steppe



Siegerfoto: Das deutsche Rallye-Team strahlt



Gerädert: Arzberger nach 600km Rüttelpiste

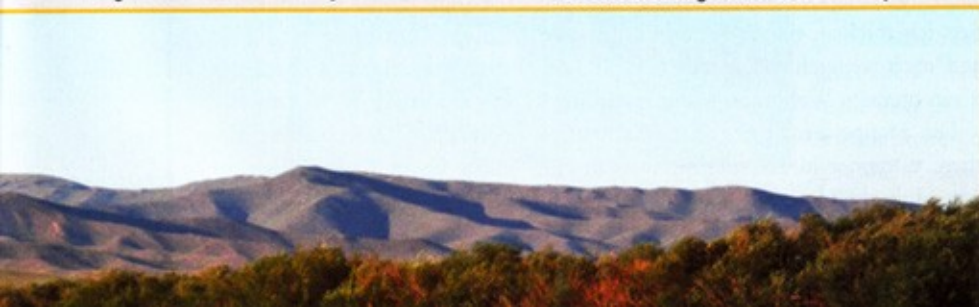
mehr Spaß beim Fahren als in Ulaan Baatar. Wenn du dich erst mal daran gewöhnt hast, willst du bei uns nicht mehr fahren.

Ich bereite mich und meine E.-ATV 950 Rallye auf die technische und die Papierabnahme vor, welche nach FIM-Regeln erfolgt, sehr streng und kompromisslos ist, letztendlich für mich aber ohne jegliche Beanstandungen verläuft. Die E.-ATV erregt natürlich beim gesamten Rallyetroß unheimlich großes Aufsehen. Ein derartiges Rallyequad haben die Asiaten bisher noch nicht gesehen. Es laufen bereits erste Werten, ob ich das Ziel damit überhaupt erreichen werde! Die Organisatoren sind einstimmig in ihrer Prognose, dass ich mit diesem Fahrzeug ausfallen werde. Noch nie zuvor hatte sich ein Quadfahrer an diese Rallye gewagt, dementsprechend schwierig waren meine Chancen einzustufen.

Nach dem mit großem Zeremoniell verbundenen Start zur

ersten Etappe von weit mehr als 500 km nach Tsetserleg bekomme ich sofort einen Eindruck, was mich die nächsten 8 Rallyetage erwarten wird. Eine höllenschwere Navigation auf Hunderten von aus allen Richtungen kommenden und sich in ebenso alle Richtungen verzweigenden Wegen und nicht enden wollende Schlaglochpisten, die keine, aber auch wirklich keine Minute Ausruhen ermöglichen. Bereits am Abend dieses ersten Tages, der mir wegen falscher Navigation ziemlichen Zeitverlust eingebracht hat, kontrollieren wir die E.-ATV sehr genau, ob sich irgendwo Risse zeigen oder sich Teile losvibriert haben. Aber, Hut ab vor unseren Mechanikern, alles bestens, Michael kann sich auf die üblichen Routenarbeiten konzentrieren.

Die Strecke am zweiten Tag von wiederum mehr als 500 km führt von Tsetserleg nach Uliastay. Beeindruckend, wie bereits am Tag vorher, die mongolische Landschaft – kaum mit Worten zu beschreiben. Doch bleibt auf den ersten 300 km nicht wirklich Zeit, sich daran zu erfreuen. Eine Schlaglochstrecke von der übelsten Sorte verlangt nicht nur volle Aufmerksamkeit, sie schüttelt mir permanent die Armmuskulatur derart durch, dass mir nach mehr als drei Stun-





den die Arme brennen und ich mich frage, wann es mir den Lenker aus der Hand schlägt. Zur Hälfte der heutigen Etappe überquere ich bei Regen einen ca. 2.500 m hohen Pass im Altaigebirge, es ist empfindlich kalt und der Motor lässt es sich auch anmerken, dass wir hoch genug sind.

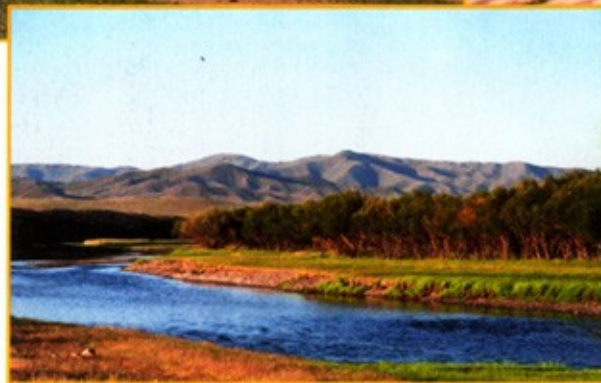
Die letzten zweihundert Kilometer beginnen mit sehr schnellen Sandpisten, es macht richtig Spaß und ich lasse die E-

ATV fliegen. Doch schnell ist Schluss mit dem Spaß, jetzt werden Wellblechpisten serviert. Die Rappelei ist so schlimm, dass ich mich beim Ablesen der Restrecke

vom GPS für die noch notwendige Spritmenge verrechnen und die letzten 100 km aus den Bergen raus im Schongang fahren muss. Mit weniger als einem halben Liter Sprit im 42-Liter-Tank erreiche ich das Ziel.

An diesem Abend erreichen die Versorgungs-LKW mit der Verpflegung und unserer Ausrüstung das Fahrerlager nicht, wir müssen in den verschwitzten Fahrerklamotten, eingewickelt in unsere Rettungsfolien, die Nacht in unserer Team-Yurte auf dem nackten Steppenboden verbringen, zum Essen gibt's nur die Notration. Es passiert etwas, was ich so nicht kenne: Keiner motzt, keiner ist stinkig, jeder nimmt es als gegeben hin und macht das Beste daraus. Ich selbst bin so platt von diesem Rallyetag, dass ich mich in meine Silberfolie einrolle und nach wenigen Minuten schlafe, als ob ich in meinem Wohnmobil liegen würde.

Die Etappe am dritten Tag wird gestrichen, es regnet in Strömen, null Sicht für den Hubschrauber mit dem Notarzt, die



Idylle: traumhafte Landschaften in Zentralasien



Anstrengung: Die M...



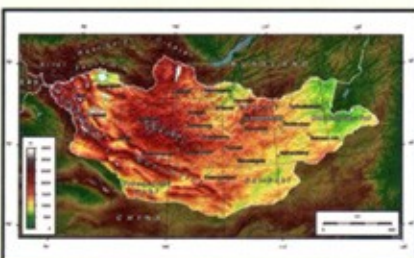
Servus: auf Wieders...



MONGOLEI

Die Mongolei ist ein zentralasiatischer Agrarstaat, der im Norden an Rußland und im Süden an China angrenzt. Über 1 Drittel der Bevölkerung lebt in der Hauptstadt Ulaan Baatar. 1992 wurde eine parlamentarische Demokratie mit einem Staatspräsidenten installiert.

Amtssprache	Mongolisch
Hauptstadt	Ulaan Baatar
Staatsform	Republik
Fläche	1.564.116 km ²
Einwohnerzahl	2.951.786 (2007)
Bevölkerungsdichte	1,9 Einwohner pro km ²
Währung	1600 Tögög (MNT) = 1 Euro
Zeitzone	UTC +7
Kfz-Kennzeichen	(MGL)
Internet-TLD	.mn
Telefonvorwahl	+976





Schwierige Navigation: Welche Spur ist die richtige?

beim russischen Service-Truck schweißen.

Die Etappe am fünften Tag geht von Uliastay nach Bayanhongol über knapp 600 km. Mit Wut im Bauch navigiere ich peinlich genau, freue mich über die schnellen Strecken und beginne schon zu rechnen, um wie viel der Abstand zu den Vorderleuten in der Tabelle geschmolzen ist. Doch 220 km vor dem Ziel läuft meine E.-ATV nicht mehr schneller als 90 - 100 km/h - obwohl sie kurz vorher noch einen Topspeed von über 160 km/h erreichte. Ursache ein platter Hinterreifen, ich glaub es nicht. Ich eiere den Rest der Strecke ins Ziel und freue mich, da ich ohne die Bedlock-Felgen wohl ganz ausgefallen wäre. Die Schwinge muss an diesem Abend wieder geschweißt werden, ich mache mir aber deswegen keine Sorgen.

Der sechste Tag bringt wieder knapp 600 km von Bayanhongol nach Harhorin, der ehemaligen Hauptstadt von Dschingis Khans Weltreich. Die extrem schnelle Strecke lässt mich gar nicht erst über mein persönliches Manko dieses Tages nachdenken - kurz nach dem Start ging der Druck der hydraulischen Kupplung weg, ich fahre also den ganzen Tag ohne Kupplung. Trotz dieses Problems und der Zeit, die ich beim gestürzten Teammitglied Fabian verbracht habe, mache ich Zeit gut. Bei Fabian, der, als ich ihm am Unfallort den Kupplungshebel wechselte, nichts von Schmerzen sagte, wird am Abend vom Rallyearzt eine gebrochene Schulter diagnostiziert. Damit ist er noch über 20 km ins Fahrerlager weitergefahren - unglaublich. Die Schwinge wird heute zum dritten Mal

geschweißt, diesmal von Michael selbst. Sieht nicht schön aus, aber - das wird halten.

Es folgt die vorletzte, äußerst gefährliche und anstrengende Etappe mit Auswaschungen, riesigen Löchern, in denen ein ganzes Motorrad samt Fahrer unsichtbar verschwindet und den üblichen Schlaglochpisten über mehr als 500 km von Harhorin nach Hustai. Vor dem Start gibt's ein Gruppenfoto mit allen Teilnehmern. Dass die meisten Fahrer am Ende ihrer Kräfte sind, zeigt die Unfallbilanz dieses Tages. Mehrere Motorradfahrer stürzen schwer, ich finde in der Sonderprüfung einen von ihnen bewusstlos und rufe den Hubschrauber herbei. Ein Suzuki Jeep überschlägt sich 6 oder 7-fach und sieht so richtig zerknüllt aus. Aber die japanischen Fahrer sind unverletzt, total stolz über die Aufmerksamkeit, die sie genießen und reparieren ihren Wagen.

Die Schlussetappe führt über 60 km von Hustai direkt nach Ulaan Baatar. Alle geben nochmal so richtig Gas, ein Motorradfahrer baut einen kapitalen Sturz und verliert dadurch den Klassensieg. Das verbliebene Fahrerfeld feiert ausgiebig bei der Ankunft am Dschingis Khan Hotel.

Ich freue mich über die Glückwünsche der Rallyeorganisatoren für meinen 23. Gesamtplatz und den spektakulären Auftritt mit meinem Rallyequad und nehme gleichzeitig die Einladung für das kommende Jahr an, mit weiteren europäischen Quadfahrern an der Rallye Mongolia 2009 teilzunehmen. Wer hat Lust?

Wer mehr wissen möchte, kann gerne mit mir Kontakt aufnehmen. Mittlerweile habe ich rund 5.000 Rallye-Bilder zusammengetragen und gebe meine Erfahrungen gerne weiter.

Gerhard Arzberger
info@eatv-racing.de



Italia ist keine Kaffee-Fahrt



im nächsten Jahr



Täglicher Service: ohne Mechaniker keine Chance



Wau: Das war aber eine andere Geschichte



Stolz: nach 3800 Kilometern als erster Quadfahrer im Ziel