

## Six Days Neuseeland 2006!

Geschafft, knapp 40h Fahrzeit und 1200km Querfeldein, Platz 24 von 136 angetretenen Clubteams. Silber Medaille in der Einzelwertung so wie auch meine Teampartner.

Geträumt wurde schon lange von Neuseeland, dann wurde die Teilnahme an der 81. ISDE in Neuseeland immer konkreter, und am 7. November sind wir, Anne und ich im Fahrerlager in Taupo gestanden.

Eine kleine Runde durch das Fahrerlager gedreht und einen weiteren Teil des österreichischen Teams getroffen. Die beiden Enns männer, Yvonne, Schopsi mit Lydia, Bussi und den Doc.

Da war dann auch schon die erste Aktion zu setzen, unser Container den wir für die Veranstaltung gemietet hatten stand nicht wie ausgemacht gleich neben den KTM Containern sondern genau am anderen Ende vom Fahrerlager. Alles aber kein Problem am nächsten Tag war er da wo wir ihn haben wollten.



Die erste Neugier im Fahrerlager befriedigt ging es ab in unser Quartier, ein nettes Einfamilienhaus, ca.15min entfernt in dem alle Platz hatten.

Am nächsten Tag war eine Orientierungsrunde in Taupo angesagt, wo ist was zu finden, die nächste Tankstelle, Werkzeugladen, Supermarkt, McDonnald und was sonst noch wichtig ist um zu überleben. Taupo ist recht übersichtlich nicht allzu groß aber alles da was nötig ist. Danach ging es ins Fahrerlager, super die KTM Leute waren auch schon da und wir konnten unser Material haben. Bussi und Gottfried waren schon etwas früher unterwegs und hatten unseren Container schon mal eingerichtet und die rot-weiß-rote Fahne gehisst. Bussi war dabei der Beschaffungsprofi, wenn etwas gefehlt hatte, hat er es wenig später gebracht. Die Motorräder hatten wir verpackt in Kisten bekommen, da hatte sich wer echt Mühe gegeben das nichts passiert. Also wurden unsere vier Kisten, der Doc hatte auch sein Motorrad mit zu unseren Container geschoben und eifrig zu schrauben begonnen. Das Wetter war wie es auch die nächsten Tage sein sollte, stürmisch mit Regen. Deswegen wurden zwei Partyzelte gekauft, darunter war es zwar auch nicht gemütlich aber zumindest trocken.

Das Motorrad war schnell zusammengebaut, alles da wo es sein sollte, nur die Hupe, eine klassische mit einen Schwarzen Gummibalg zum drücken war nicht zu finden. Schade die ist schon bei der 84er 125er mit durch den Wald unterwegs gewesen.

So, alles fertig, ein Drücker auf den Startknopf und nichts passierte. 2 Monate waren zu lange. Also den Kicker raus und schon lief die 525er, eine Runde durch das Fahrerlager

gedreht und gemerkt das sie nicht ganz sauber lief, eigentlich ganz fürchterlich. Wird wohl der alte Sprit im Vergaser sein hatte ich mir gedacht und bin noch ein paar Runden gefahren, es wurde nicht besser. Also griff ich wieder in die Werkzeugkiste um die Schwimmerkammer zu entlüften, sie funktionierte immer noch nicht. OK also wurde der komplette Vergaser ausgebaut, zerlegt und gereinigt. Nichts Auffälliges gefunden, trotzdem funktionierte sie dann. Jede Kleinigkeit musste passen, nach der Abnahme würde es zu spät sein. Als das Motorrad fertig war ging es an die Reifen, jeder Reifen und Mousse wurde einmal montiert damit er nicht mehr so steif war. Die VeeRubber Reifen waren aber nicht nur zum Fahren gut sie ließen sich auch leicht montieren.

Damit war auch schon der Donnerstag zu ende. Am Freitag Vormittag machten wir eine Ausfahrt zum Testtrack zum Digger McEwen Cross Park. Eine MX Anlage gleich neben Taupo perfekt. So schön die Anlage von aussen war so kaputt war der Testtrack, dazu kam wieder einmal ein Regenschauer, damit waren drei Runden genug um zu sehen das alles OK war. In den nächsten Tagen werde ich eh noch genug am Motorrad sitzen dachte ich mir. Wieder im Fahrerlager angekommen wurde nochmals alles gründlich gereinigt und jede Schraube kontrolliert. Danach gings zur Abnahme, zu erst zur Administrativen, die Zettelwirtschaft, und danach zur Technischen. Zu unserer Verwunderung gab es keine Wartezeiten im Rennbüro, die notwendigen Papiere wurden hergezeigt und dann gings weiter zu einen grossen Plakat wo jeder Fahrer unterschrieb. Das wurde dann am Ende der Veranstaltung zu Gunsten der Flugrettung um etwa 2000€ versteigert. Die technische Abnahme war eben so problemlos, nur auf meinen Hinterrad war eine alte Markierung die ich entfernen musste. So das war es dann, was bis jetzt nicht gemacht wurde für das war es zu spät.

Jetzt waren es noch drei Tage bis es los ging, einen nutzen wir um mit den Hucka Jet Boot zu fahren und sich die Sehenswürdigkeiten in der Nähe anzusehen. Die restlichen zwei Tage wurden damit verbracht die Tests abzugehen und die Servicestationen einzuteilen und das Ersatzmaterial aufzuteilen. Insgesamt gab es acht Tests, drei auf einer Wiese und die restlichen fünf durch den Wald. Leider bestätigte sich aber was schon im Vorfeld auf den Landkarten zu erkennen war. Der Wald war eine Plantage, alle zwei Meter ein Baum, dazwischen tiefe Rillen, wie Whoops mit einen Baum darauf. Immer gerade aus gefolgt mit einer 90° oder 180° Kurve, anders ging es ja nicht. Den letzten Test hatte ich mir gar nicht mehr angesehen, merken konnte ich mir acht Tests sowieso nicht und Plantage hatte ich schon genug gesehen. Neuseeland sollte ja sehr schön sein, der Wald war es nicht.

Endlich kam der Dienstag, der erste Renntag, die Nervosität hatte seinen Höhepunkt erreicht. 650 Fahrer warteten darauf die ISDE in Angriff zu nehmen. Um 10:21 ging es für mich los, ohne Probleme beim Start ging es auf die Verbindungsetappe zur ersten ZK. Nach der ZK gleich in der ersten Test und dann ging es ab ins richtige Gelände. Leider war das Gelände genau so wie wir es schon bei den Tests gesehen haben, Holzplantage, dazwischen Schotterstrassen die so breit waren das die Elf-Achsen-LKWs darauf fahren konnten. Somit teilte sich das fahren auf in 6 Gang Vollgas und zweiter Gang Whoops mit Bäume. Mit Startnummer 601 waren schon 590 Motorräder vor mir auf der Strecke, die restlichen elf waren schon ausgefallen, das tat sicher weh, und die Whoops mit Bäume verwandelten sich in Whoops mit Bäume, Unmengen von Wurzeln und Spurrillen. Der Regen an den Tagen davor hatte ganze arbeit geleistet. Kurz vor Mittag als ich mir gedacht hatte ich hab es endlich herrausen wie es geht hatte es mich von meiner KTM gezogen. Am Boden liegend nach Luft ringend dachte ich mir na bravo, jetzt ist es für mich auch aus. Rippen, Schulter und Hand schmerzten furchtbar. Nach ein paar Augenblicken und einen Selbsttest ob alles noch dort ist wo es hin gehört und sich nichts bewegt was nicht soll ging es dann aber doch noch weiter. Nur der Spaß beim Fahren hatte endgültig aufgehört, eine Strecke auf der ich keine ÖM fahren will und Schmerzen bei jeder Bodenwelle, das am ersten Tag. Kurze Zeit später angeschlagen und etwas zu schnell unterwegs um die Zeit wieder gut zu machen folgte der nächste Sturz, diesmal Knie und Knöchel. Da war der absolute Tiefpunkt erreicht. Bei der nächsten ZK war unser Doc Walter, der war den ganzen Tag mit seinen

Motorrad fliegen unterwegs und ich war sehr froh Ihm zu treffen. Ein Griff in seinen Rucksack, Salbe und Painkiller statt Müsliriegel und Saft, ermöglichten mir den Tag zu beenden. Die Zeiten waren gut bemessen und damit blieb ich auch Strafpunktfrei. Am Abend im Quartier wurde dann noch jede Menge Eis aufgelegt und mit einem guten Pulver zu den Nudeln ins Bett gegangen.

Der Morgen zum zweiten Tag war grauenvoll, Knöchel und Knie konnte ich sehr gut im Oxtar Stiefel und in der MR Pro Orthese verstecken, die Schulter hatte sich etwas beruhigt aber die Hand war sehr böse.

Damit war auch die Strategie für mich bei den Six Days klar, kein Angriff auf Gold sonder Notprogramm auf Durchkommen.

Zweiter und dritter Tag war eine andere Strecke wie am ersten Tag. Eine Baumreihe in der Plantage neben der vom ersten Tag. Die Tests waren auch andere, allerdings wurden fast alle Tests an jeden Tag gefahren, nur immer ein anderer auf Zeit. Dazu wieder der Regen und 600 Fahrer pro Runde, die Tests waren zerstört wie in Estergom der Streckenteil hinter der Motocrossbahn.

Zwei Etappen sollten eher knapp sein hatte es im Vorfeld geheissen, so war es dann auch, aber ich schaffte es wieder ohne Strafzeit. Der Spaß hielt sich in Grenzen und so war ich froh als auch der zweite Tag zu Ende war. Im Arbeitsraum wurde hinten noch ein neuer VeeRubber aufgezogen und dann das Motorrad in den Parc Ferme geschoben.

Dritter Tag, der war ganz gleich wie der Zweite, nur mit noch mehr Regen, die Rillen wurden immer tiefer und dann irgendwann im Wald war dann Endstation, ein haufen Motorräder und Fahrer, der Regen hatte eine Brücke weggeschwemmt und nichts ging mehr. Nach einiger Zeit kam ein Streckenposten vorbei und organisierte eine Fahrt zur nächsten ZK. Dort ging es dann zu wie in einen Ameisenhaufen weil alle zu spät waren. Ich war mir sicher das die Etappe annulliert würde nahm mir Zeit zu tanken, trinken, essen und einen Griff in den Doc seinen Rucksack und stempelte mich dann mit einer leicht zu rechnenden Überzeit wieder ein. Die Idee war nicht schlecht allerdings hatte ich nicht beachtet das mehrere Leute die selbe Idee hatten und so standen dann an die zehn Fahrer in der ZK und dann auch gleich beim Strat zum Test der gleich danach war. Die Wartezeit fehlte klarer weise bei der nächsten Etappe und so ging es da auch gleich stressig weiter. Unsere deutschen Freunde waren da klüger, die liessen sich noch mehr Zeit in der ZK hatten in ruhe Zeit für das Service und stempelten sich erst dann ein wie kein Verkehr mehr war. Knapp aber doch schaffte ich auch die nächste Etappe in der Zeit, leider wurde die aber dann am Abend auch neutralisiert, schade das hätte uns in der Clubwertung wieder weiter nach vorne gebracht. Ein neuer Vorderreifen und ab ins Parc Ferme.

Vierter Tag, wieder Regen und A-Zeiten, das wurde kein leichter Tag, während es bis dahin doch immer weiter ging war es am vierten Tag aus mit Fahren, aus den Rillen heben, schieben und Freunde finden und Gruppen bilden war das Motto. Mitten drin begann auch mein Motorrad zu klappern, rauchen und nach Öl zu stinken, bei der nächsten ZK erkannt das ein Motorschrauben verloren gegangen ist, das es rundherum aus den Motor das Öl heraus drückt und dann war auch schon die Zeit vorbei und weiter ging es. Der Motor schepperte immer lauter, sprang nur mehr mit Kicker und Estarter an und hatte teilweise Leistung wie ein 250 4T. Vom Fahrverhalten nicht übel wenn da nicht das unguete Gefühl gewesen wäre irgendwo in Neuseeland in einer hüfttiefen Schlammrille zu versauern. Aber in dem Gelände ist anscheinend eine 250 genug. Bei der nächsten ZK war etwas mehr Zeit, ich versuchte Kühlwasser nachzufüllen und sah wie es gleich wieder unter den Tank hervor rann. Schnell wurde der Tank abgebaut und ich erkannte das es das Y-Stück zwischen den Kühlschläuchen nicht mehr gab, nur noch Reste steckten in den Schläuchen. Knapp eine Stunde ohne Wasser unterwegs gewesen und der Motor lief immer noch, Respekt. Nach der ZK war nur mehr die Verbindungsetappe und der letzte Test zu fahren. Also baute ich das Motorrad wieder ohne Kühlerschläuche zusammen und fuhr sehr vorsichtig durch die Zk das kurze Geländestück auf die Verbindungsetappe, dort wartete auch schon wieder mein Retter

Doc Walter. Wir wechselten das Motorrad und ich schob mit seinem Motorrad meines Richtung Fahrerlager und letzten Test. Den letzten Test dann wieder ohne Wasser gefahren, die Kühlung durch den Fahrtwind hatte anscheinend ganz gut getan, der Motor schepperte nicht mehr ganz so laut. Im Arbeitsraum einen neuen Hinterreifen montiert und für den nächsten Tag alles hergerichtet um die Kühlschläuche schnell wechseln zu können. Fünfter Tag, gleiche Strecke wie am Tag zuvor wieder A-Zeiten nur noch mehr Regen, keine Ahnung wie das gehen soll. Auch unser Nachbar vom KTM Werksteam, Gio Sala hatte keine Vorstellung davon. Der Tausch der Kühlerschläuche war dank der super Betreuung der KTM Leute die jeden Tag das Rennen hatten um 6 Uhr als erster am besten Platz im Arbeitsraum zu stehen kein Problem. Wieder voll mit Wasser und allen anderen Betriebsmitteln die in ein Motorrad sein sollten ging es wieder los. Hörte und fühlte sich nicht schlecht an mein Motorrad, braver Motor dachte ich mir, einen Tag nur noch. Eingefädelt in den Spurrillen vom Tag davor ging die Quälerei weiter, Regen, Kälte, Nebel das der Kotflügel nicht mehr zu sehen war und schon lange keine Brille mehr, das machte keinen Spaß. Dann bei einer Wegkreuzung im Wald ein Stau wie am Freitag auf der Tangente, über hundert Motorräder, kein Weg mehr weiter. Was hatte sich der Veranstalter gedacht, die Strecke ging am vierten Tag schon fast nicht mehr, wie sollte es dann mit noch mehr Regen gehen. Mitten unter uns die versuchten unter den Bäumen von Wind und Wetter Schutz zu finden war unser Nachbar zu sehen, Gio Sala, also auch für die sehr guten Gings nicht weiter. Langes warten, ein Versuch zu telefonieren scheiterte am Empfang, nichts tat sich. Dann machten sich drei Fahrer auf den Weg einen Ausweg zu finden. 20min später kamen sie zurück und der ganze Tross machte sich auf den Weg zur nächsten ZK die gefunden wurde. Dort wurde dann das Rennen abgebrochen. Alles angezogen was die Betreuer ausziehen konnten, darüber noch Müllsäcke und über die Nase auch noch ein Schutz, die Regentropfen schmerzten im Gesicht.

Einen Stempel in der ZK geholt und dann über die Strasse 50km ins Fahrerlager. Knapp eine Stunde später beim Pre Finish angekommen das selbe Bild bei allen Fahrern, durchnässt und unterkühlt, wartend das man an die Reihe kam für den letzten Stempel. Manche Fahrer machten einen so erbärmlichen Eindruck das sie etwas schneller an Reihe kamen. Wenn wir bei der letzten ZK Gottfried und Yvonne nicht ihrer Jacken beraubt hätten würden wir jetzt auch so aussehen. Im Arbeitsraum dann nur die notwendigsten Arbeiten und ab ins Trockene.

Sechster Tag, nur noch das Abschluss Moto Cross, die kurze Etappe davor wurde gestrichen und so ging es auf der Strasse direkt zum MX Park. Gestartet wurde Klassenweise in Gruppen zu 40 Leute. Die Schlechtesten zu erst, die besten 40 jeder Klasse am Ende. Ich war mit Schopsi in der mittleren Gruppe, die schlechteren waren vor uns dran nun die besten 40 kamen am Schluss. Meine Taktik für das Rennen war, ein ruhiger Start und auf keine Fall einen Sturz, dann mal schauen wie es läuft. MX ist nicht so mein Ding. Bei den Gruppen davor habe ich einen Japaner gesehen das 5m zu hoch über den langen Tabel kam, in der Luft das Motorrad verlassen hat und voll am Rücken gelandet ist. So viele Pulver hat der Doc sicher nicht mit das das nicht schmerzen würde. Nach einer Einführungsrunde war es dann so weit, hinter der Startmaschine aufgereiht warten wir das sie umfiel. Links und rechts neben mir lauter „ab 10sek Vollgas Starter“ und als das Startgitter umfiel hat keiner die Kupplung ausgelassen. Als erster vom Start weg war meine Taktik natürlich gleich wieder zunichte, Gas was geht. Fast eine Runde war ich dann auch vorne, dann musste ich leider einen nach den anderen ziehen lassen. Meine Arme wurden immer härter und ich war froh als das Rennen zu ende war. Jetzt noch den besten 40 jeder Klasse zugesehen und gestaunt wo der Salminen mit seiner 250 4T schon in der Kurve am Gas ist, und wie lang. Wie der Junior Kurt Casseli aus den USA mit seiner 250 2T KTM aufmachte Joel Smets zu versägen und wie umbarmherzig der am Ende zurück geschlagen hat und wie die Slowakischen Fans Ihre Fahrer in der grossen Klasse anfeuerten die auch die Clubwertung gewinnen konnten.

Geschafft, sechs Tage Motorrad fahren, Schmerzen, Überwindung, Regen und eine Strecke die eine ISDE nicht wert war. Oft hätte ich mich gefreut den Typen zu sehen der die Strecke geplant hat, da hätte ich meinen Frust abbauen können.

Danke an unsere Betreuer, Herta, Herbert, Evi, Anne, Gottfried, Yvonne, Bussi, Walter und Lydia die Ihre Zeit opferten und im regen standen um uns perfekt zu unterstützen. Danke auch an das KTM Team die uns ebenfalls halfen wo es ging und bei denen es immer sehr lustig zuing.