



Themen in dieser Ausgabe:

- Ein Ford in der Wüste, Teil 2
- Bericht über TUAREG Rallye
- Interview SK Motoparts

In dieser Ausgabe:

Vorwort des Präsi	1
Nächster Höck	
Ein Ford in der Wüste, Libysche Abenteuer von Kuno Gross	2 3
Bericht über die TUAREG Rallye von Rasmus Reuter & Björn Ziegler	4 5 6
Neumitglieder	6
Zu verkaufen	
Einmal Götti sein	
Aufruf Ritter Raid	
Rangliste Grand Erg	
Interview mit Andy Kondziella, SK Motoparts	7
Offroad Termine 2007	8
JUBI NEWS	

Vorwort des Präsidenten

Hoi zäme

An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal ganz herzlich für den Besuch von Dirk von Zitzewitz am April-Höck bedanken. Mal abgesehen davon, dass wir nicht an jedem Höck Profi-Rallye-Fahrer oder besser gesagt Navigatoren zu Gast haben ist es für uns auch aussergewöhnlich, wenn jemand knapp 1'000km Anreise auf sich nimmt.

Es freut mich natürlich auch sehr, dass wir mit seinem Besuch unseren Mitglieder- und auch unseren Firmenmitglieder-Bestand wieder leicht erhöhen konnten und somit doch einen sehr prominenten Namen auf unserer Liste führen dürfen.

Apropos Mitglieder-Anzahl. Seit längerer Zeit haben wir etwas über 290 auf unserer Liste. Mit dem Versand der Rechnung sind leider auch immer ein paar Austritte zu verzeichnen. Ziel für das Jubi-Jahr ist und bleibt es die 300er -Grenze zu überwinden. Eine Gratis-Mitgliedschaft winkt...

Mit sportlichen Grüssen

Rainer „Rari“ Wicki

PPA
5608 Stetten AG

SSRT ZEITUNG 05.2007



SSRT, 5608 Stetten

SSRT Zeitschrift

Ausgabe Mai 2007

21.05.2007

Nächster Höck

Ort: Restaurant Rössli Oensingen

Datum: Mittwoch 30. Mai 2007

Zeit: 20:00 Uhr

Themen: Rally News

- Kurzbericht **PFINGST-RAID 2007**
Direkt zurück von Frankreich werden wir hoffentlich ein paar "Müsterchen" vom zu hören kriegen... ☺
- Marathon Rally **GRAND ERG**
Bericht von Ueli Leardi der auch dieses Jahr als Navigator im Toyota von Frank Henning teilnahm — und zwar noch erfolgreicher! Nach einem 2. Platz im 2006 reichte es diesmal, mit ein paar Minuten Vorsprung zum Sieg! GRATULATION!
- Sahara Rally **ERG ORIENTAL**
Organisator Jörg "Steini" Steinhäuser kommt persönlich nach Oensingen um seine Rallye in Tunesien vorzustellen. Also wieder Infos aus 1. Hand für uns. Achtung, ERG ORIENTAL findet dieses Jahr ein wenig später statt: 13.—27. Okt

Der Eintritt ist wie immer frei und Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!



Ein FORD in der Wüste – von Kuno Gross, Teil 2

Wir fahren zuerst einmal näher ran, dann sehen wir besser, ob sie auch tatsächlich für uns passierbar sind. Doch dann; nur etwas weiter ist die tischflache Ebene, die wir bis jetzt durchfahren haben abrupt zu Ende und es geht einen Stock tiefer. Die Geländestufe ist vielleicht 30m hoch. Mehr auf keinen Fall. Aber wir haben Glück und finden schnell eine für uns fahrbare Passage. Das ist heute ziemlich wichtig, denn die Ballonreifen auf unseren Rädern sind zwar super im weichen Sand, wenn es aber in die Steine geht, dann greifen sie nicht und gehen schnell kaputt. Wir müssen also ziemlich vorsichtig sein. Nicht nur, weil die Gummis schweinetuer sind sondern auch weil wir nur je ein Reserverad am Auto haben. Der Verlust eines Reifens würde die Tour zu einem frühzeitigen Ende bringen, denn ohne die Sicherheit des Reserverades sollte man doch schnellstens wieder „festen Grund“ suchen.

Sehr weicher Sand, Gelände leicht abfallend. Wir fahren auf die Dünen zu, suchen einen Platz mit einer Quelle. Bis jetzt ist das nur ein Name auf der Karte. Gibt es dort tatsächlich Wasser in einer offenen Fläche? Bäume? Oder ist es vielleicht nur ein verschütteter alter Brunnen? Wir werden es bald wissen.

Aber zuerst begegnet uns ein weiterer Zeuge der jüngeren Geschichte: Ein kanadischer FORD F30, oder besser seine Reste liegen neben einer Kupste (Busch mit, im, oder auf kleinem Sandhügel). An den Schutzblechen sehen wir die Halterungen für die Sandleitern, an den Seitenteilen der Ladebrücke befinden sich die Halterungen für die Sandbleche. Vor allem ersteres ist ein eindeutiges Zeichen zum ehemaligen Eigentümer des Lastwagens: Die L.R.D.G (Long Range Desert Group). Was noch dazu kommt ist ein Eintrag im Buch „In Rommel's Backyard“ von Alastair Timpson. Er beschreibt nämlich, dass seine G.1-Patrol genau in dieser Gegend einen Lastwagen dieses Typs hat stehen lassen müssen. Er hatte einen Getriebschaden, der sich nicht mehr reparieren liess und ein abschleppen war im weichen Sand nicht möglich. Man hat in der Folge dann einfach die Teile abgebaut, die noch anderweitig zu brauchen waren. Den Rest sehen wir jetzt hier liegen. Ein kleiner Punkt in der endlosen Wüste und ein Satz in einem alten Buch. Und da genau stehen wir jetzt 64 Jahre später. Verrückt, nicht?

Gleich daneben liegt ein altes italienisches Treibstofffass. Zu 90 Prozent mit Sand bedeckt. Wir

wollen wissen, was sich darin befindet. Benzin? Wasser?

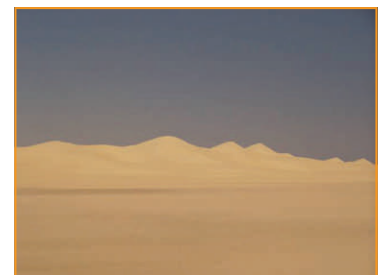
Nein, bestimmt Rotwein! Nach einer halben Stunde gierigen Grabens – wir hatten uns tatsächlich auf Rotwein fixiert- kennen wir die Antwort. Sie ist niederschmetternd; im Fass befindet sich Sand. Nur Sand. Was soll's?

Also weiter, wir müssen die Quelle bald einmal finden, denn unser Zeitplan ist schon ziemlich weit fortgeschritten und wir hinken stark hinterher. Dann, schon nach wenigen weiteren Kilometern erheben sich einige Palmen und hartes Kamelgras aus dem Sand, weiter innen steht sogar meterhohes Schilf. (Ich frage mich immer, warum das Schilf hier in der Wüste soviel höher wird als in Europa). Schilf? Also kann das Wasser auch nicht mehr weit sein. Wir laufen auf das darau zu, vielleicht gibt es ja sogar einen kleinen, offenen See – das wäre dann auch gleich ein sehr schöner Platz zum Uebernachten, Zeitplan hin oder her. Ein Lagerfeuer in den Dünen, gleich neben einem kleinen See. Palmen. Sterne...

Und tatsächlich, hat es offenes Wasser! Es ist zwar kein See, sondern nur eine flache Lache in der dichtes Sumpfgas wächst. Aber immerhin, das Wasser spiegelt die Sonne. Super...



Die Sonnenfinsternis.



Gespentisches Licht und keine Schatten.



Das "verlorene Auto



Ein FORD in der Wüste – von Kuno Gross

...und schon rennen wir davon! Tausende und abertausende von kleinen äusserst aggressiven Stechmücken müssen rechtzeitig über unsere Ankunft informiert worden sein und stürzen sich nun sirrend auf uns! Die Viecher wollen Blut. Unser Blut!

Wir erreichen keuchend unser Autos. Türen zu Fenster raufgekurbelt und weg so schnell es geht. Aber die Mücken sassen auch schon in der Kabine. Also die Fenster schnell wieder auf, damit der Fahrtwind die Moskitos rauszieht. Aaaaah!

So; jetzt müssten wir noch durch die Dünen. Es gibt die ganz grossen, steilen, hohen und dazwischen die kleinen ebenso steilen Dünen. Die grossen sind eine Sache, ich fürchte mich jedoch mehr vor den kleinen. Wer dazwischen hängenbleibt, der kann seine Karre abschreiben. Es gibt keinen Raum um Schwung zu holen und ein zweites Fahrzeug hat keine Chance jemanden abzuschleppen. Ich sehe mich schon wieder in diesem blöden Trichter sitzen. Das Bild werde ich wohl nie los. Wir fahren trotzdem rein. Soweit es problemlos geht jedenfalls. Dann halten an und steigen aus, um erstmal zu Fuss zu erkunden, wie es weitergeht. Es sieht sehr gut aus – für das Auge. Die Landschaft ist wirklich spektakulär.

Sandhaufen in allen möglichen Formen. Endlose Mengen von Sand. Wirklich etwas für das Auge. Zum Fahren ist es aber dann wieder ganz etwas anderes. Ich will nicht sagen, dass es nicht irgendwo und irgendwie möglich gewesen wäre, einfach quer durch zu fahren. Das hätte aber sehr viel Zeit gebraucht und wäre nicht ohne Risiko gewesen. Es reizte schon sehr stark. Aber nein, die Vernunft konnte sich dann doch noch einmal durchsetzen -und: Wir müssen noch einige Kilometer fahren, bis wir morgen bei der Sonnenfinsternis sind. Wenn wir uns hier im Sand vertun würden, dann wäre alles umsonst und eine Sonnenfinsternis werde ich in dieser Gegend bestimmt in meinem ganzen Leben nie mehr erleben können. Wir beschliesse also, das Dünengebirge an dessen Fuss zu umfahren. Noch etwa 40 Kilometer wären es so bis zur Gegend, wo das Nachtlager geplant ist.

Alan fährt unser Auto, Hubert das andere. Beide sind noch nie im Sand gefahren. Ich beschäftige mich mit der Navigation, die anderen fahren hinterher. Den Abstand lassen wir immer so gross, dass der eine noch festen Boden hat, wenn sich der andere festfährt. Wenn beide Autos stecken wäre das nicht so gut. Wir

schlängeln uns durch einige kleinere Dünenzüge durch. Immer schön das Auto auf Geschwindigkeit halten. Nie brüsk bremsen. Nie in einer Senke anhalten. Immer möglichst weit vorausschauend die Route festlegen. Aufpassen, dass man nicht in Bodenwellen hineinknallt. Dann wieder ein Blick zurück, ob die anderen noch folgen. Eine Anweisung an Alan, dass er die nächste Düne rechts umfährt. Scheiss, Bodenwellen. Harter Sand. Wir sind voll reingeknallt. Die zwei Plastikkanister haben schon die Hälfte ihres Inhalts verloren. Es reicht trotzdem noch. Blöd ist, dass die ganze restliche Ladung nun mit stinkigem Diesel getränkt ist. Halb so wild. Wo ist das zweite Auto? Sie kommen nicht. Nach ein paar Minuten ist es klar, dass sie wirklich nicht mehr kommen. Wir drehen um, folgen unserer eigenen Spur zurück. Man sieht sie schlecht in der senkrecht stehenden Mittagssonne. Beim Überqueren der einzelnen Dünen ist es immer wieder spannend. Wenn das zweite Auto nun doch noch kommt, dann fährt es mit Garantie in unseren Spuren. Das tun wir auch. Nur in der entgegengesetzten Richtung...

Aufgrund der Fülle des Berichtes erscheint der nächste Teil in der Juni Zeitung. azi



Ein gesprengter Ford F60 der "Heavy Section" der LRDG



Das "Eclipse Camp" südlich von Gialo



Die Palmgärten von Augila

Bericht TUAREG Rallye Marokko 2007

Rasmus Reuter (126), Björn Ziegler (132)

Freitag, 16. März bis Montag, 26. März 2007

Wir sitzen Sonntag spät abends in der Irischen Bar in Mojacar, Spanien. Die Gläser sind halbleer, müde schaut Björn mich an. Seine Gesichtszüge vermitteln allerdings Zufriedenheit. Ein Grinsen geht über sein Gesicht, wir umarmen uns. Geil, das wir das geschafft haben, Mission erfüllt. Karren heile, Körper geschunden, aber auch so ziemlich in Ordnung. Und wir sind uns einig, nachdem wir 10 Tage mit weiteren 140 Motorradfahrern über 2500 Kilometer durch Marokko geblasen sind, wir zählen uns noch zu den „Normalen“, da gibt es ganz andere Verstrahlte. Aber nun der Reihe nach. Wie so oft fangen auch diese Dinge an irgendeiner Bar an, hier in der Lounge in Kelkheim im November 2006. Eigentlich wollten wir nur ein Kölsch trinken und über die ERG (ORIENTAL, Tunesien Rallye) philosophieren, dann ging Alles schnell. Ja, es gibt noch 2 Restplätze, sagte **Rainer Autenrieth**, der die **TUAREG** organisiert. Also angemeldet und die KTM über den Winter hergerichtet, die Ausrüstung komplettiert und die Tickets gebucht. So standen wir Mitte März im Hafen von Almeria und staunten nicht schlecht. Überall Motorräder, nix von der

Stange, viele perfekt für Rallyes vorbereitet und einige davon kamen gerade aus Dakar... Mir bleibt die Spucke weg, Björn grinst und meint ganz salopp, Wird schon gut gehen, wir lassen das langsam angehen. Im Hafen heulen Motoren auf, jeder schraubt und bringt sein Moped zur technischen Abnahme. Über 100 Personen sind ungeduldig, die Fähre ist spät dran und die Jungs drehen am Hahn, bis sich der erste schon im Hafen auf die Seite legt.

Über 4 Stunden dauerte die Einreise nach Marokko, alle sind genervt, kein leichter Anfang für die Rallye. Wir montieren die Roadbooks, die aufgrund Ihrer Details und Länge wirklich Ihren Namen verdienen, drücken die GPS Knöpfchen, und schon geht's los. Kleine Seitenstrecken entlang der Nord-Süd Achse bringen uns näher an die Dünen. Der erste Tag ist relativ kurz und unspektakulär. Wir müssen uns nur an den Tagesablauf gewöhnen, früh raus aus den Federn, Rallyekiste packen und am Orga-Truck abgeben, schnell noch ein paar Wurstdosen als Lunchpaket gegriffen und dann nichts wie los zum Vorstart. Dabei sind 140 Motorräder, 25 Quads, 30 Autos und ein paar Trucks. Also eine Riesen Show. Und ein Getümmel am Vorstart, die technische Abnahme dauert seine halbe

Stunde, alles wird penibel gecheckt. Das ist mühsam, vermittelt aber ein wirklich gutes Gefühl. Und Doc Spörl ist dabei, Klaus und sein bunter Notarzt-Toyota hält seine schützende Hand wieder über uns. Als er uns sieht, muss er lachen und lässt noch ein „diesmal Draufsitzen-bleiben“ in der Wüste stehen... Dann ist es schon Zeit, noch 15, 10, 5 und Gas.

Wie immer mache ich mir in die Hose, wenn es zu schnell über den Schotter geht. Die TUAREG fordert mich, das Terrain ist extrem anspruchsvoll, immer wieder werden wir durch die Queds geschickt, ausgetrocknete Flussbetten mit allen Sorten verschiedener Steine - den Geologen würde einer Abgehen... Mir nicht, die Schüttelei geht mir auf den Zeiger. Dann lieber durch die Steppe, das macht Laune. Wir fliegen am 2 Tag durch die Hochebenen am Tafelberg vorbei, bei Tagesetappen von 300 bis 400 Kilometern. Ausgelaugt nehme ich den Trinkschlauch, erst den Einen, dann den Zweiten.

So gehen locker die 4 Liter durch die Kehle, leider kein Kölsch, aber notwendige Flüssigkeit. Am Ende des zweiten Tags macht die EXC Mucken, der Filter ist voll. Shit, hatte nicht der Profitätowierer Pele gesagt, das man einen fertigen Filter dabei haben sollte? Jetzt rächt sich, das wir am ersten Abend nicht an unsere Transportkiste drankamen....



Dann ist es schon Zeit, noch 15, 10, 5 und Gas.



Dann lieber durch die Steppe, das macht Laune.



Der grösste Sandkasten für Männer, der Erg Chebi.



Ommm... da komm ich gleich gut durch, Ommm...

Bericht TUAREG Rallye Marokko 2007

Also, mit spritzendem Motor bleibe ich 7 Kilometer vor dem Ziel liegen. Dafür habe ich meine Not-Zigarre nebst Rum dabei und ich beobachte einen gigantischen Sonnenuntergang. Die Bergung klappt reibungslos, die Jungs sind gut. Aber das gab 4 Strafstunden. Egal, Abends muss ich mir noch die Scherze der Männer anhören, dann noch schnell geschraubt, den Benzinhahn geöffnet, dann lief Sie wieder. Die Zicke...

Wasser gibt es immer ausreichend für uns Teilnehmer, die Versorgung und Organisation sind super. Jeden Abend ist das Briefing um 20.00, man geht durch die zu erwartenden Strecken und klärt über den Tag auf. Das Englisch ist holprig, aber wir sind hier ja auch nicht beim G8 Gipfel, wer noch was wissen will, fragt. Und bekommt auch meistens eine Antwort. Mittlerweile befinden wir uns im hinteren Mittelfeld der gestarteten Mopeds in der Profiklasse. Björn hat keinen Bock mehr auf den Superstress, nachdem er seine Kupplung am vierten Tag in den Dünen im Erg Chebi verglüht hat. Also erst mal ausschlafen, dann in aller Ruhe die Lamellen ausgetauscht. Und Ich? Jaja, irgendwer hat mich doch überredet, in der Profigruppe zu bleiben, es wäre ja nicht so schlimm. Und ausserdem kann

man ja immer noch zurück... Zurück? Shit sage ich am 4 Tag, bei der Königsetappe durch die Dünen, da schicken uns die Männer der Orga durch das Erg, 60 Kilometer die erste Runde, die dann zwar kürzer wird, aber dennoch alles abfordert. Für mich ist nach 3 Stunden Schluss, das kalte Bier und der Pool locken. Aber die Ruhe währt nur kurz, am nächsten Tag, dem 5. steht das legendäre Dünenrennen an. Die 120 Mopeds starten à la Le Mans, dann mit Vollgas durch die Runden, von denen 3 zu fahren sind. Ich staune nicht schlecht, als ich auf dem Kurs bin und die DK, die Durchfahrtskontrolle, auf einem 100 Meter hohen Dünenkamm ist. Wie ist denn der da hochgekommen? Ich warte kurz, beobachte die Anderen, die sich den Weg wühlen, und dann heisst es beherzt am Hahn drehen. Viertausend Ummi, Fünftausend Ummi, hustend fliegt die EXC den Hang hinauf, muss ja schliesslich meine 100 Kilo noch mitschleppen. Und tatsächlich, ich bin oben. Irre, das hat ja sogar Spass gemacht. Und so werden aus der ersten Qual die wirklich tollsten Stunden der Rallye. Was für ein Spass. Am Ende steht die Hausdüne auf dem Programm, hier muss ich 15 Meter unter dem Kamm kapitulieren, letztlich soll der Kolben auch nicht mehr als die 10.000 Umdrehungen gehen...

Oben angekommen hole ich mir den Stempel und feiere den glorreichen Sieg über mich selbst mit der obligatorischen Sieger-Zigarre, Robaina, nur das Feinste. Und den Rum gibt es dazu, Havana Siete Anos, geil.

So heisst es am nächsten Morgen Abschied nehmen von 4 geilen Tagen im grössten Sandkasten für Männer, dem Erg Chebi. Wieder geht es durch Stein und Schotterwüsten durch das Atlasgebirge, wieder schicken uns die Jungs von der Orga durch Flüsse, die meisten trocken, dann wieder Wasser. Die Navigation ist anspruchsvoll, immer wieder treffe ich auf Fahrer, die mir entgegenkommen oder anhalten und nach dem Weg fragen. Jaja, schnell am Hahn, aber nicht navigieren können. Schön, das mir das die Jungs vom SSRT auf der ERG gezeigt haben, ich finde erstaunlicherweise bis auf einen Fehler in 8 Tagen meine Punkte und Route. Die Schnitzeljagd wird so auch ein bisschen mit dem Kopf gefahren. Und das ist für uns auch gut so.

Landschaftlich fahren wir noch durch die Schlucht ohne Namen, einen tiefen Einschnitt in die Felsen, die mal glatt, mal scharf und mal nass sind. Einige Male wirft mich die EXC ab, oder war es umgekehrt?



Das legendäre Dünenrennen an die 120 Mopeds starten à la Le Mans, dann mit Vollgas durch die Dünen.



...die DK, die auf einem 100 Meter hohen Dünenkamm ist...



Ausgetrocknete Flussbetten mit allen Sorten verschiedener Steine, den Geologen würde einer abgehen...



Siegerzigarre, Robaina, nur das Feinste.

Bericht TUAREG Rallye Marokko 2007

Egal, wieder drauf, den Lenker geradegebogen, weiter geht's. Und so beenden wir auch den letzten Tag in Afrika mit einem Grinsen auf den Lippen. Geile Zeit. Auf der Fähre kaufen die Holländer die Bar leer, schon ein lustiges Volk, die Jungs mit den Holzschuhen. Die können feiern und noch mit 4 Promille auf einem Rad durch den Hafen rasen. Oder war es umgekehrt? Morgens wird der Papierkram erledigt, dann geht es zu einer sehr kurzen Etappe

nach Carboneras. Tragischerweise ist am Tage vorher auf der ursprünglich geplanten Strecke der spanische KTM Werksfahrer und Nationalheld, Esteve Pujol, sehr schwer verunglückt.

Uns vergeht die Lust zum Angasen, jeder will nur noch ohne Stress ins Hotel. Und so endet eine tolle Rallye, die mich auf jeden Fall stark gefordert hat, dann doch mit gemischtem Gefühl. Gesiegt, ja, über sich selbst, aber zum Glück haben

wir die Kerle und die Karren in einem Stück nach Hause gebracht.. Bleibt nur noch, den Verbrauch zu berechnen. Mal sehen, 28 Dosen Wurst, 7 Dosen Fisch, 12 Zigarren, 2 Stangen Kippen und eine Flasche Rum. Gar nicht so schlecht... Nur der CO2 Ausstoss...

Mit breitem Grinsen haben wir uns gestern mal wieder in der Bar zur TUAREG für das nächste Jahr angemeldet. Und vielleicht sehen wir uns dort wieder...



Mit breitem Grinsen haben wir uns gestern mal wieder...

Neumitglieder

Wir begrüßen als neues Firmenmitglied

Dirk von Zitzewitz

VW Werksfahrer & DAKAR Teilnehmer als Navigator.

Enduro Reisen & Trainings mit Dirk v. Zitzewitz

Dirk von Zitzewitz
23758 Wangels
info@zitzewitz.com

Zu Verkaufen

Yamaha XT 600 E,
Jg. 25.04.90, 33'000km,
weiss/rot, ab MFK,
Fr. 2'500.-
Howald Christian
Tel: 079 696 46 75

Rangliste SSRT-Mitglieder an der GRAND ERG

Kategorie T1:

1. Henning/Leardi

7. Kluge/Kluge

Kategorie T2

10. Krüger/Bauer

Ritter Raid 28. Juli 2007

Roadbook-Training mit Grillabend ab 17.00 Uhr im **Oberbaselbiet**. Ausgeschildert Eingangs Diegten bei Autobahnausfahrt. Bitte bis **20. Juli** anmelden. Die Strecke ist mit allen Fahrzeugen bis 3.5t fahrbar.

Ritter Rallye am Freitagabend mit Uebernachtung in Jurabeiz und re-tour zum RB-Training am Samstag (Anmeldung bis **01. Juli**)

Anmeldung an: Christian Ritter, Gelterkinderstr.11, 4450 Sissach
Fax: 061 971 54 45,
email: rallye@cetclub.ch



Martin Zwahlen im Flug. Die kurvenreiche Piste ist in Ederswiler.

Wieder einmal etwas Gutes tun und an einem Sonntag Götti sein

Endlich ist es wieder Zeit. Ich organisiere dieses Jahr die Behinderten-Ausfahrt mit unseren Freunden aus Wiesendangen.

Dieses Jahr unterstützt mich Chrigel vom Flugplatz Restaurant Speck mit seinen Jungs von den

Highlands Games.

Wir holen unsere Leute in Wiesendangen ab und fahren an einen See, wo uns die Highlands Games Leute erwarten.

Ich brauche dieses Jahr mindestens 20 Seitenwagen und natürlich auch Helfer!

Bitte, wenn ihr noch passende Leute kennt, sollen sie mir eine E-Mail schreiben: willy.schleeh@bluewin.ch oder anrufen unter 079 424 01 77

Näheres gibt's später

Grüess, Willy Schleeh



An einem Sonntag Götti sein...

Interview mit Andy Kondziella, SK Motoparts, Open Day

Da habt ihr aber Glück gehabt mit dem Wetter heute?

Das haben wir auch schon seit 4 Wochen vorbestellt.

Letztes Jahr war es kühler...

Letztes Jahr war es richtig kalt und die Temperaturen erreichten -2 Grad in der Nacht. Wir hatten sogar Frost auf dem Zelt.

Ihr seid ja sehr flexibel. Kann man denn eure Ware auch über das Internet bestellen?

Ja, wir haben einen Katalog, der gratis ausliegt und darin sind die Artikel auch ersichtlich.

Das ist doch der Chef persönlich, der draussen steht?

Yes, das ist Herbert Schwarz und Ramona Eichdorf. Das Mutterunternehmen ist am Bodensee und nicht soweit. Einer von beiden Chefs lässt sich immer blicken. Es sind zwei Chefs, die das Unternehmen leiten. Einmal Herbert Schwarz und Jochen Schanz. Es ist für uns immer schön, wenn die beiden Jungs sich bei uns sehen lassen. Jochens Begleiterin, die Ramona, war 6 Jahre mit KTM unterwegs und hat Jochen unterwegs bei TOURATECH in Amerika kennengelernt.

Oh, jetzt kommt der nächste Chef

Unglaublich. Ihr habt ja viele Motorräder ausgestellt, wie viele und wer

stellt sie zur Verfügung?

Mmh, schwierig zu sagen, unsere eigenen sind gut mal 40. Zum Teil sind es Kundenfahrzeuge und Rallyefahrzeuge vom SSRT. Auch die Händler im Umkreis bringen eigentlich immer ein paar Fahrzeuge her, zum Ausstellen und ein bisschen Werbung zu machen. Aber das meiste sind schon Kundenfahrzeuge.

Wollt ihr denn an unserer JUBI-Ausstellung teilnehmen?

Ja, grundsätzlich haben wir Interesse. Ich muss es aber mit meinen Leuten abstimmen. Wir werden das machen, was wir auch die letzten 3 Jahre gemacht haben. Unsere Leute sollen auch selber die Zeit kriegen, um Motorrad zu fahren, da wir zwei, mein Geschäftspartner Michael Schneble und ich auch mindestens zwei Monate im Jahr weg sind.

Organisiert ihr auch Kundenausfahrten oder Ausfahrten im Auftrag von TOURATECH?

Zur Zeit ist keine geplant. Was geplant ist, ist eventuell ein DAKAR-Einsatz. TOURATECH ist wohl dran einen neuen Kit zu bauen für die BMW X-Challenge und Michael wird wahrscheinlich 2009 die DAKAR fahren. Das machen wir auch, wir versuchen unser Zeug selber zu testen und zu fahren.

von TOURATECH....?

...oder auch von anderen Herstellern. Wir sind nicht

TOURATECH gebunden.

Uebrigens, das neue Kit ist bei Jochen schon installiert. An der neuen BMW von ihm ist ein Prototyp des neuen Koffersystems dran.

Na, denn geh ich doch mal schauen...

Ich weiss nicht, ob man das schon fotografieren darf.

Na, da frag ich doch mal...

Es ist ja ein offenes Geheimnis, dass BMW TOURATECH Fahrzeuge aniefert, weit vor der Serienproduktion. Deswegen sind wir immer so schnell im Katalog drin. Der Katalog kam raus, da war das Motorrad noch gar nicht offiziell bekannt. Es werden Teile von TOURATECH gefertigt, die direkt ans Band von BMW und auch KTM geliefert werden.

Habt ihr auch spezielle Motorräder da? Hab da eine umgebaute BMW gesehen.

Ja, das ist eine Designstudie von unserem Lackierer, dann haben wir das DAKAR-Gespann von Sandro Lanaro und Rudi Howald, Rari hat seine 2Trac gebracht, Willy seine umgebaute Aprilia, es sind schon ein paar spezielle Sachen da.

Wie lange geht denn eurer Open day?

bis in die Nacht und übernachten kann man auch hier im Zelt auf unserer Wiese. Später gibt's

gemütliches Lagerfeuer. Schliesslich möchte ich auch nicht, dass hier jemand betrunken weg-



Andy und Rari am Open Day von SK Motoparts

fährt. Wir bieten unsere Essenswaren und Getränke zum Einkaufs-Preis an, wir wollen damit kein Geld verdienen, sondern einfach den Leuten, die extra herfahren Danke sagen. Die kommen wirklich zum Teil von weit her.

Andy, danke für das Interview. azi



Herbert Schwarz von TOURATECH zu Besuch bei Open Days SK Motoparts Paradies / Schlatt

Offroad-Termine 2007

Offroad-Termine 2007

(Stand 6.05.07, alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten)

F.I.M. & F.I.A. Cross-Country-Rallye Worldcup

(Nach einer neuen verständlichen Regelung der FIA steigen mehrere Veranstalter aus dem offiziellen FIA Worldcup aus.)

29.05.-03.06. Vodafone Rallye Transiberico, Portugal (F.I.A. World Cup)
27.07.-01.08. African Heritage Cross Country Rallye South Africa (F.I.A. World Cup)
06.08.-18.08. Rallye dos Sertoes, Brazil (F.I.M. World Cup)
27.08.-05.09. Por Las Pampas, Argentina (F.I.A. & F.I.M. World Cup)
24.09.-30.09. Rallye Orpi Maroc, Maroc (F.I.M. World Cup)
29.09.-07.10. Rallye des Pharaons, Egypt (F.I.M. World Cup) M
27.10.-02.11. UAE Desert Challenge, Dubai (F.I.A. & F.I.M. World Cup)

F.I.A. International Cup for Cross Country Bajas

20.07.-22.07. Baja Espana Aragon, Spain
17.08.-19.08. Baja GB, Great Britain
18.10.-27.10. Baja Anta Da Serra 500 Portalegre, Portugal

Enduro Schweizermeisterschaft

27.05. Chaumont, alle Klassen
01.07. Plateau Saône, alle Klassen
22.07. Moirans en Montage, alle Klassen
18.08.-19.08. Val de Sancey, alle Klassen

All-Terrain Rallye UEM Cup 2007 (Quad Baja EM)

29.06.-01.07. Perugia, Italy
16.08.-18.08. Ort wird noch bekannt gegeben, Ungarn
15.09.-17.09. Terminillo, Italy

Sonstige Termine Rallye, Raid etc.

26.05.-28.05. 22. SSRT Pfingst-Raid, Chavannes s/Suran, Frankreich S
01.06.-03.06. Baja de France
02.06. 52. Rallye Int. De la Police de Liègeoise, Liège, Belgien
07.06.-10.06. Allrad Messe Bad Kissingen, Deutschland
29.06.-01.07. Baja Eurocarpaticca Cap Baja International, Romania
30.06.-07.07. Rallye Berlin-Breslau
23.07. Campeonato de España de Rally TT, Zaragoza, Spanien
02.-17.08. Transsiberia 2007, Berlin-Irkutsk M
24.08.-01.09. Australian Safari Rallye, Perth, Australien
16.09. Campeonato de España de Rally TT, Lorca, Spanien
13.10.-27.10. Erg Oriental Marathon Rallye, Tunesien S
27.10.-10.11. El Chott Marathon Rallye, Tunesien S
01.11.- ? 2. Transafricaine Classic, Paris-Dakar
03.11.-09.11. AMV Shamrock, Marokko
28.11.-01.12. Roof of Africa Rallye, Lesotho

Götz Enduro Cup 2007

(Nachfolger des Süma Cup, alle Läufe in Süddeutschland)

23.06. Langensteinbach, D
30.06. Schopfheim, D
21.07. Künzelsau, D
29.09. Betra, D
20.10. Emmingen-Lipptingen, D
27.10. Bisingen, D

S = offizielle Partner des SSRT www.SSRT.ch

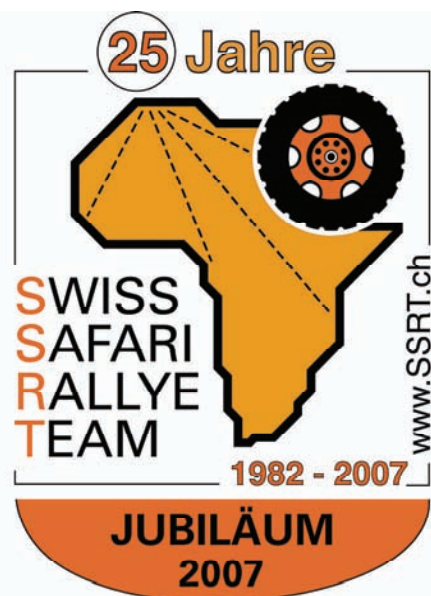
M = Voraussichtliche Berichterstattung auf www.Marathonrally.com

Infos & div. Ausschreibungen auch beim SSRT-Infochef -
Infochef@SSRT.ch !

Herausgeber:
Redaktion & Gestaltung:
Autoren:

Sporttermine:
Redaktionsschluss
E-Mail:

Swiss Safari Rallye Team, 3400 Burgdorf
Annette Zierau (*azi*)
Kuno Gross, Rasmus Reuter, Björn Ziegler, Ueli Leardi (*ule*), Rainer
„Rari“ Wicki (*rwi*),
Joe Krebs (*jkr*)
jeweils der 5. eines Monats für die nächste Ausgabe
zeitung@ssrt.ch



Jubi News

Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums organisiert das SSRT wieder eine Veranstaltung mit dem Zweck zusammen mit seinen Mitgliedern das Ereignis zu feiern und den Interessierten unsere Clubaktivitäten näher zu bringen

Das Festgelände, welches uns auch Off-Road Test- und Demofahrten erlauben wird, liegt in der Nähe von Hornussen, nicht weit von der Autobahn Zürich-Basel.

Das vorgesehene Datum für das Wochenende vom 17.-19. August 2007 ist nun fixiert.

Am Freitagabend sind Clubmitglieder und Ehrengäste unter sich und genießen ein feines Nachtessen und geselliges Beisammensein.

Unsere Firmenmitglieder wie auch andere Interessenten aus unserem Interessenfeld werden die Gelegenheit bekommen, ihre Produkte und Dienstleistungen den Clubmitgliedern und Besuchern näherzubringen

Für die Besucher werden wir am Samstag und Sonntag Taxifahrten, Testmöglichkeiten, eine Ausstellung von Reise- und Rallyefahrzeugen, Vorträge und vieles mehr anbieten

Das OK steht in den Startlöchern und wird seine Arbeit in der nächsten Zeit intensivieren.

ule

