

Persönliches Tagebuch von Urs Tobler: Teilnehmer anlässlich der ersten Woche in Portugal

Sonntag, 4. März 2012 Portugal-Reise: Anreisetag



Etwa um 12 Uhr ging mein Handy: Mäse Künzler am Apparat! Sie seien bereits im Flughafen, alles sei bereit... Und wir waren immer noch an der Tramstrasse 100! In 10 Minuten sind wir bei euch, etwas optimistisch, vielleicht wurden es daraus 15 Minuten, aber nicht mehr.

Als wir im Abflug Terminal 1 eintrafen, probierte ich es bei Mäse auf dem Handy: «Ja, komm' rein, ich schaue» – und schon konnten wir im Check-in Blickkontakt aufnehmen. Das elektronische zugesandte Ticket war auf dem Schreibtisch an der Tramstrasse liegen geblieben, aber Mäse hatte bereits meine Boarding-Karte gelöst. So ging es direkt zum einchecken, wo es kam, wie es kommen musste: Die Waage stand bei 24,7 Kilogramm still, bei einem Maximum von 23 Kilos. Mein Argument, dass die Endurostiefel mit 4 Kilos an meinen Füßen genauso zu Buche schlagen würden, wie in der Gepäcktasche, zog nicht, und so wechselte ich aus mei-

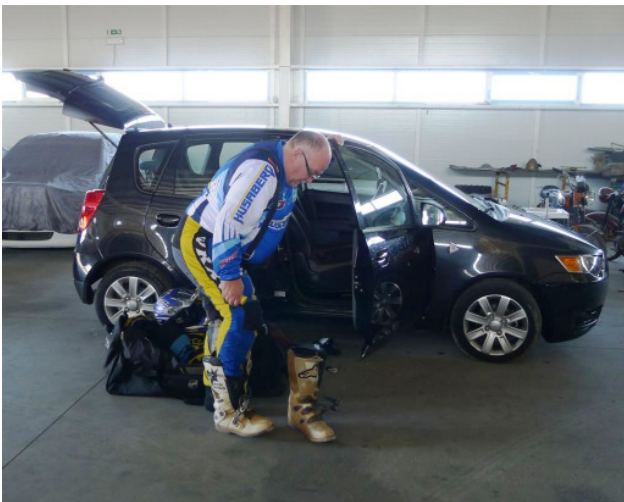
nen Alltagsschuhen in die Endurostiefel und das Thema «Übergewicht» war behoben. Da ich es nicht anders erwartet hatte, schickte ich mich in diese Tatsache, den Flug in den Endurostiefeln zu begehen!

Nach der Leibeskontrolle hatten wir noch viel Zeit, in der grossen Abflughalle einen Kaffee zu trinken, bevor wir uns zum Gate begaben. Mit etwas Verspätung hiess es dann «boarden» und wir liessen uns in die Sitze der A319-Maschine fallen. Niemand hatte sich für das Gewicht des Handgepäcks interessiert. Mit dem Laptop und dem Helm hätte ich bestimmt die 8 kg-Limite gesprengt, dann hätte ich wohl eines der Handgepäckstücke einem anderen Reiseteilnehmer abtreten müssen.

Kurz nach 14 Uhr, nach dem genussvollen Startprozedere, hob die Maschine ab und glitt durch die ruhigen Luftmassen des Mittellandes. Über Genf-Lyon überflogen wir Frankreich, spürten dann etwas die unruhigen Luftmassen über den Pyrenäen, und in einem relativ ruhigen Flug erreichten wir den Norden Portugals. Dort war es etwas wolkig, die Luftmassen beim Sinkflug waren recht bockig, fast bis zur perfekten Landung auf dem provinziellen Flugplatz von Porto. Über ein modernes Fingerdock erreichten wir die Landehalle und schon bald spülte es uns mit unserem Gepäck durch den Zoll, zusammen mit vielen Einheimischen und Touristen, die gleich die Schalter der Autovermietungsfirmen in Beschlag nahmen. Bruno hatte bei Sixt auf meinen Namen zwei Kleinwagen bestellt. Diese übernahmen wir nach einer kurzen Shuttlefahrt in der Mietwagenauslieferung in Form von 1,1 Liter-Mitsubishi-Colt, welche je mit 3 Personen und Enduro-Gepäck an die Grenze der Möglichkeiten kamen. Dank dem Navi auf einem der Mobiltelefone ging es dann zügig über die Autobahn in das etwa 180 Kilometer entfernte Vila Nova de Paiva. Bruno lenkte den vorderen, ich den hinteren Wagen – da ich



nicht einmal die Adresse des Hotels auf einem Papier bei mir hatte, hiess die Devise, auf gar keinen Fall abhängen lassen. Neben Spurwechseln im letzten Moment, allerlei Überfahren von durchgezogenen Sicherheitslinien und ab und zu massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen, fegten wir am Autobahnende auf der «Passage»-Spur durch die Zahlstelle ohne anzuhalten: Es war an diesem einsamen späten Sonntagnachmittag in diesem gottverlassenen Land aber keine Polizeistreife zu sehen, und so kamen wir unbehelligt in Vila Nova de Paiva an. Im Kartodrom, der örtlichen Kartbahn, trafen wir auf Dani, einen Kollegen von Mäse, der seit knapp 10 Tagen mit ansässigen Fahrern seine Rolle als unser Tourguide vorbereitet hatte. Danach wechselten wir ins nahe gelegene, mit portugiesischen 4 Sternen versehene Hotel «Mira Paiva», wo wir eincheckten: Ich bezog ein Doppelzimmer zur Einzelbenützung, ein absolutes Privileg. Im Bild links: 2 Kleinwagen für 6 Personen, am Limit!



Schon kurz danach trafen wir uns zum Abendessen, wo uns Dani die Speisekarte übersetzte: Zusammen mit der Rezeptionistin Lilly gelang ihm dies mehr oder weniger, und wir einigten uns, da am Sonntag nur eine reduzierte Speisekarte vorlag, auf Entrecôte, welche dann mit Pommes frites, etwas Salat, Tomaten und Reis in Form von «Spar ripes» serviert wurde. Schon bei der Bestellung haben wir geverteilt, ob die Küche fähig wäre, gleich 7



Entrecôtes zu liefern. Danach bestellten wir noch einen feinen Dessert, einen frisch angemachten Fruchtsalat sowie Espresso. Es war ein friedlicher Abend und abgesehen von den berühmten faulen Sprüchen, wie es nur die Männer mögen, natürlich in der reinen Männerrunde, war der Feierabend eigentlich gelaufen: Wir hatten unsere Uhren um eine Stunde zurückgestellt, aber unsere Körperuhr signalisierte halt trotzdem, dass es nun Zeit wäre, in Richtung Bett abzuwandern. Schliesslich musste ja noch ausgepackt und die Kleider in den Schränken eingelagert werden, wenn wir morgen bei Zeiten wieder fit sein sollten. Ich für meinen Teil beschloss, mal das Tagebuch zu beginnen und es nach Möglichkeit täglich nachzuführen. 23.30 Uhr Ortszeit, es ist Zeit, sich schlafen zu legen...

Montag, 5. März 2012 Erster Endurotag (81 Tageskilometer)

Als ich um 07.40 Uhr in den Frühstücksraum kam, war der erste Tisch mit 4 Personen bereits besetzt: Das Frühstücksbuffet umfasste alles, was ich brauchte, und so kam ich zu meinem Joghurt, zu mit Käse und Schinken belegten Brötchen und theoretisch hätte ich mir gar einen frisch gemachten Fruchtsalat nehmen können. Mäse und Bruno setzten sich zu mir und ich verstrickte mich mit Mäse in Diskussionen betr. Honda-Enduros! Meine Monnier bezeichnete er als Kuhhüter-Töff, wobei er wohl gar nicht falsch lag. Dieser Töff wird immer noch in derselben Form in Amerika verkauft, immer noch mit alten, etwa 1988 lancierten luftgekühlten 650er-Motor, an wahrscheinlich viele Bauern auf dem Lande und an Familien, die mit ihrem Wohnmobil in die Wüste fahren und sich dort etwas rumtoben. Ich war erstaunt, wie viel Mäse betr. Enduromaschinen von anderen, als den von ihm verkauften Marken KTM und Husaberg verstand. Er fuhr früher auch mal eine Suzuki DR 350, hielt aber nicht viel von dem wassergekühlten späteren 650er-Honda-Modell, welches sich kaum verkauft hat.

Plötzlich war es 8.45 Uhr und Dani, unser Tourguide, mahnte uns, dass wir ja eigentlich um 9.00 Uhr im Kartodrom sein wollten. So hiess es, ruck-zuck die Enduro-Klamotten anziehen, was bei meinen Uzimo-Protektoren unter dem BMW-Anzug nicht eine «kleine Sache» war. Zum Glück hatte ich den Camelback (Wassersack) und alle Zutaten wie Handschuhe, Halswärmer und Regenkombi bereits am Vorabend auf dem zweiten Bett bereit gelegt. Als ich aus dem Zimmer kam, begegnete ich Guillaume in den Unterhosen, weil er die mit Kabelbindern gesicherte Gepäcktasche nicht öffnen konnte. Meine Jumbo-Nagelkluppe half aus und so warteten wir eine geraume Zeit, bis er endlich gedresst in der Hotellobby erschien. Ich fuhr das Mietauto mit den Endurostiefeln, aber es waren nur einige hunderte Meter dorthin. In der Karthalle angekommen, bot sich ein tolles Bild: Die Enduromaschinen waren fein säuberlich nach Marken getrennt in Reih und Glied aufgestellt und die anderen Fahrer hatten sich bereits in den Umkleideboxen der Kartbahn installiert, eine tolle Sache. Dani wollte noch alle Töffs auftanken, die mit leeren Tanks transportiert worden waren, aber im Fass des Kartbahnbesitzers war nur noch ganz wenig Benzin: So bekamen alle einen Schluck, damit wir wenigstens die etwa 5 km entfernte Tankstelle erreichen konnten. Bruno hatte eine unendlich lange Zeit, bis er in seiner Ausrüstung steckte und so war es weit über 10 Uhr, als wir in der Gruppe losfuhren.



Dani ging direkt nach dem Verlassen des Geländes auf die Schotterpiste. Meine Maschine, eine KTM 400, fühlte sich toll an: Leicht, spontan und kraftvoll, wie ich sie noch von Zypern her kannte. Ich fühlte mich gleich vom ersten Meter an wohl. Was man einmal gelernt hat, verliert man nicht so schnell wieder. Seit Juli 2010 hatte ich nie mehr Gelände gesehen, eine lange Zeit – für mich! Dani schlug gleich eine recht schnelle Pace an, ich liess es langsam angehen und folgte ihm im für mich guten Abstand – bis zum Abend sollte dann alles etwas anders aussehen: Ich fuhr ihm vehement hinten drein, wenn er es nicht gleich auf tutti ankommen liess. Mir fehlt einfach die Übung und ich wollte nicht am ersten Tag in der Kurve geradeaus fahren... Nach dem Tanken landeten wir an einem Hill: Montée impossible heisst das französische Original, was für den heutigen Tag auch zutraf. Vier der Fahrer versuchten es und keiner kam bis ganz oben. Ich liess diese Übung aus, weil ich mir nicht gleich am ersten halben Tag Verletzungen holen wollte. Und ich hatte auch keine Lust, denselben Hang wieder runterzufahren. Bereits hier zeigte sich Guillaume von der hartnäckigen Seite, indem er gleich mehrmals versuchte, den Hang zu meistern. Später sollte er uns immer wieder «unterhalten»!

Nach dieser Pause rollte ich um ein paar Büsche und schaffte es beinahe, den ersten Unfall in der Gruppe zu verursachen. Ich bekam Rückenlage, hing unkontrolliert am Gas und raste auf die ganze Gruppe zu: Nur dank dem reaktionsschnellen Reagieren von Dani, der seine Maschine aus dem Schussfeld lehnte, gab es keinen Zusammenstoss! Ich touchierte mit meinem Stiefel seinen Fussraster und konnte noch knapp an der geparkten Maschine von Mäse vorbeikurven. Er selbst, der gar nichts von der ganzen Angelegenheit mitbekommen hatte, weil er gerade mit seinem Handy beschäftigt war, sagte nur, dass er plötzlich einen Wind in seinem Gesicht verspürte, als ich so dicht an ihm vorbeifuhr! Noch einmal Glück gehabt...

Nach diesem Intermezzo ging es weiter durch Wälder, mit Auf- und Abfahrten, grösstenteils relativ sandige Wege, die einluden, die Kurven mit «powersteering» zu fahren, aber auch steinige Partien, die rundlaufende Räder (Betruhe!) verlangten. Eine besondere Spezialität Dani's war eine Wasserdurchfahrt, die ich auf dem Hinweg fast ohne Nässe meisterte: Einzig am Hosenboden spürte ich etwas Feuchtigkeit. Die Zeit drängte langsam, um zum Mittagessen zu fahren. Ich habe keine Ahnung von der Gegend, aber irgendwann kamen wir aus einem Wald in ein Dorf, mit gepflasterten Strassen und wir hielten mitten auf dem Dorfplatz. Wir stellten die Maschinen schön in Einerreihe vor das Café, gingen aber ins im unteren Stock liegende Restaurant, wo wir unsre Kleider im Billardraum deponierten. Zum Essen durften wir mitten in der Stube der Familie Platz nehmen.



Dani hatte Hühnchen bestellt, dazu gab es Salat, Reis und Kartoffeln, sowie Gemüse – eine ganze Auswahlendung. Der frisch zubereitete Fruchtsalat war dann noch das Tüpfchen auf dem «i». Dazu servierten sie uns Wasser, Rotwein und beim Kaffee einen Schnaps zum Verdauen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten wir gerade mal 40 km zurückgelegt. Bis wir zurück im Camp waren, wurden daraus 81 km, keine wahnsinnige Tagesleistung, aber wir waren müde und abgekämpft und zufrieden. Das Nachmittagsprogramm kam ohne Hill aus, wir wurden an verschiedenen Orten gefordert, z.T. ging es aber auch längere Strecken über Asphaltstrassen. Auf dem Rückweg wiederholte Dani die Wasserdurchfahrt vom Morgen, doch dieses Mal lief mir Wasser in die Stiefel, was ich überhaupt nicht lustig fand. Einige, insbesondere Guillaume, konnten nicht genug bekommen und er wiederholte die mehrteilige Wasserdurchfahrt gleich doppelt: Mäse

sah das Unglück kommen, und so waren wir überhaupt nicht überrascht, als die Maschine an einem Stein in die Luft abhob und Guillaume rücklings im Wasser landete. Zum Glück barg er die vollständig von Wasser bedeckte Maschine sofort und nach etwa 2-3 Minuten, konnte er sie wieder zum Leben erwecken. Mäse baute den Luftfilter aus und windete ihn aus: Das Wasser lief nur so heraus... Unser Greenhorn, Werni, war an verschiedenen Stellen mehr als gefordert, ging teilweise zu Boden und hatte inzwischen harte Unterarme. Doch Dani kannte keine Gnade und liess in leiden fast bis ins Ziel. Als er schliesslich signalisierte, dass er nicht mehr konnte, meinte Dani, dass es bis zur Kartbahn nicht mehr weit sei, wir kurz davor waren. Dass stimmte denn auch, da es weniger als 2 Fahrkilometer waren, aber für Werni bestimmt eine Tortur. Es war knapp halb 6 Uhr, als wir in der Karthalle einliefen. Ich war auch müde, aber nicht so gefordert mit der 400er-KTM: Alles war für mich passabel, ausgenommen von einer Steilabfahrt ganz am Schluss, wo ich an meine Grenze kam! Die losen und riesigen Steine lösten in mir das Signal aus, nur nicht zu stürzen: Rollende Räder, rollende Räder – bergab mit Gas und Bremse gleichzeitig. Nur ein Mal war ich an diesem Tag zu Boden gegangen, ohne mir aber weh zu tun.



Nach der Dusche auf dem Zimmer begann ich mit den Mails und dem Bericht. Unterbrochen wurde der Rapport durch das Nachtessen im Hotel, wo wir auf einem Laptop die Filme von den diversen Helmkameras anschauen konnten. Darauf begab ich mich aufs Zimmer, um am Tagebuch weiterzuschreiben, doch ich hielt es nicht lange durch. Die Augen fielen mir fast zu und ich rettete mich ins Bett, wo ich einen langen, erholsamen Schlaf fand.

22.40 Uhr Ortszeit, als ich das Tagebuch abspeicherte...

Es war 07.45 Uhr, als ich als erster im Frühstücksraum eintraf. Ich hatte meinen Laptop dabei, um in meine Mails zu gucken, denn auf dem Zimmer war der Empfang zu knapp. Nach und nach trafen die anderen ein, offenbar waren sie nicht mehr scharf auf früh aufbrechen. Dani meinte, dass wir uns etwa um 9 Uhr oben in der Kartbahn einfinden sollten, damit wir um 09.30 Uhr aufbrechen könnten. Um halb 9 Uhr war ich auf dem Zimmer, um meine Endurostiefel mit dem Föhn zu trocknen: Es half etwas, aber so richtig trocken brachte ich sie nicht, weil ich auch Angst hatte, mit heisser Luft das Innenfutter zu beschädigen. Als ich um etwa 9 Uhr 10 in der Hotellobby auftauchte, war gar niemand da. Dann kam Guillaume, später Erich und schliesslich Bruno, bereits in den Enduro-Kleidern und -stiefeln. So konnten wir mit den beiden Autos aufbrechen. Dani nahm die Abkürzung und hängte uns ab.



Diesmal ging es nur kurz zum Tanken, danach waren bald alle abfahrbereit. Nach wenigen Minuten fand Guillaume heraus, dass er keine Knieprotektoren montiert hatte und so fuhr Dani mit ihm noch einmal zurück. Erst nachdem sie zurückgekehrt waren, ging es weiter. Wir hatten die Zeit genützt, unserem Greenhorn weitere Tricks, wie beispielsweise das Wenden an Ort beizubringen. Dank der Körpergrösse konnte er den Trick schnell umsetzen: Maschine tief einkippen und mit einem «Tätsch» am Hinterrad, das Rad durchdrehen zu lassen.

Noch einmal ging es zum Hill, aber dieses Mal übten sich nicht alle so erfolgreich wie gestern, aber es waren wiederum dieselben vier, die sich von den Felsen am Einstieg nicht zurückschrecken liessen. Aber Dani wie Mäse kämpften daran viel mehr als gestern!

Diesmal peilte Dani dasselbe Restaurant an, aber gleich erst um halb eins. Es waren noch weniger Kilometer als gestern, aber ich fand die gewählte Strecke besser. Sie war auch landschaftlich sehr abwechslungsreich. Wir landeten auf einem Berg, um die Aussicht zu geniessen. Es gab ein paar deftige Abfahrten, die mich nicht beunruhigen konnten, aber Werni liess sich von den tiefen Rinnen locken und schmiss die Maschine mehr als einmal hin. Das letzte Stück war dasselbe wie gestern, am Stausee vorbei, diesmal aber über eine Piste, statt nur dem Asphaltband zu folgen. Der Parkplatz wartete wie gestern auf uns und schon bald setzten wir uns im Billardraum zu Tisch. Erst wurden Scampi in zwei riesigen Platten aufgestellt, als Vorspeise: Einige hauten rein, wie es um den Hauptgang gegangen wäre! Doch dieser kam erst später in Form von grossen Schnitzeln, gebratenen Würsten und wieder mit Reis und Kartoffeln: Es war das grosse Fressen und als noch ein Dessert folgte, mit Gelatine versehenen



Fruchtsalat, klärte uns Werni auf, dass dies für unsere Gelenke Schmierstoff sein sollte. Und diese waren ja mit unserem Sport gefordert wie nie und entsprechend langten die Mannen auch hier wieder zu. Nach einem zweistündigen Aufenthalt, mit Espresso und Schnaps abgeschlossen, kugelten wir zu unseren Motorrädern und Dani, der vor versammelter Dorfgemeinschaft Kreise zeichnen wollte, kugelte auch gleich wieder runter: Schade, die Schau hat niemand gefilmt, genauso wenig wie das Schauspiel der Portugiesin, die mit ihrem Mofa Dani nachäffte und ebenfalls Runden auf dem Dorfplatz fuhr: Auch sie erhielt einen Applaus der versammelten Menge! Bei der Abfahrt stiegen einige Vorderäder in Luft: The show must go on... (Betruhe)

Zwar fuhren wir am Nachmittag keine grosse Distanz, dafür aber landschaftlich sehr reizvolle Passagen: Winnetou lässt grüssen! Wir hatten einige sehr sandige Auf- und



dafür aber landschaftlich sehr reizvolle Passagen: Winnetou lässt grüssen! Wir hatten einige sehr sandige Auf- und Abwärtspassagen, die, mit dem nötigen Schwung und etwas Erfahrung ohne erhöhten Puls zu meistern waren. Wir waren praktisch im Niemandsland, trafen ganz selten auf Gebäude, dem Gestank nach Hühner- und Schweineställe, aber von der Landschaft und Umgebung werden wohl weder die Hühner noch die Schweine je etwas mitbekommen, obwohl es da ganz viel Natur für Mensch und Tier hätte, eigentlich grausam und pervers. Eine besondere Einlage bot uns Dani, indem er erst einer Telefonschneise folgte, später einem Wasserschlauch. Obwohl der Wald entlang des Schlauchs etwas gerodet war, so war es weder Weg noch Trasse. Schon im Teil der Masten, welche extrem am Schräghang lag, liess ich die Maschine fallen, konnte mich aber aus eigener Kraft befreien. Seither schmerzt mich die linke Kniekehle. Danach blieb erst Dani, aber auch Mäse hängen, so musste ihm Dani Hilfe geben, wobei er in einem nicht sichtbaren Erdloch verschwand – total von der Bildfläche unter



dem Dickicht verschwunden war. Wir suchten uns dann einen anderen Weg, der uns später wieder zusammenführte: Zwischen Bäumen, Sträuchern und Brombeerstauden, keine einfache Aufgabe, mitten im Wald und im starken seitlichen Gefälle. Später, in einem abwechslungsreichen Sand, Felsen und Geröllstück, legte ich mich dann ein zweites Mal hin, als mir das Vorderrad in einer tiefen Sicke wegtauchte. Diesmal war aber niemand hinter mir und ich tat mir auch nicht weh, konnte auch mehr oder minder mühelos weiterfahren. Da uns das Waldstück ziemlich geschafft hatte, waren alle froh, als wir bereits um 17 Uhr in der Kartinghalle eintrafen. An diesem Tag hatten wir nur noch 67 Kilometer zurückgelegt und waren trotzdem geschafft. Ich fuhr gleich mit dem Auto, zwar nur zu zweit, ins Hotel, um mich frisch zu machen.

Als auch alle übrigen eingetroffen waren, begaben wir uns zum Abendessen. Diesmal hatten wir uns für ein etwas einfacheres Menu entschieden, aber es wurde trotzdem eine grosse Fresserei: Spaghetti carbonara à la portuges sieht etwas anders aus! Es war stark durchsetzt mit Fleisch und wir waren satt, bevor wir die Platten auch nur annähernd gelehrt hatten, eine dritte blieb sogar absolut unberührt. Nachdem wir die beiden Abendessen bezahlt hatten, meldete ich mich ab: Schliesslich wollte ich noch etwas am gestrigen Tagebuch schreiben. Doch um halb 12 Uhr konnte ich einfach nicht mehr, weil ich kaum mehr die Augen offen halten konnte – ich gab auf und schmiss mich todmüde ins Bett für den wohlverdienten Schlaf!

23.30 Uhr Ortszeit, als ich das Tagebuch abspeicherte...

Mittwoch, 7. März 2012 Portugal-Reise: Dritter Endurotag (47 Tageskilometer und Kart-Race)

Da ich frühmorgens die Bilder auf meinen Laptop übertrug, war ich erst gegen 8 Uhr im Frühstücksraum: Bereits sassen drei der Teilnehmer an einem Vierertisch und ich setzte mich zu ihnen. Mäse beklagte sich, dass Bruno erst um drei Uhr früh aus dem Ausgang zurückgekommen war und anschliessend so stark schnarchte, dass er für mindestens 2½ Stunden keinen Schlaf mehr fand... Da ich meine Kleider auch noch zusammensuchen musste, begab ich mich um 20 vor 9 ins Zimmer, damit ich um 9 Uhr abfahrbereit wäre. Gegen 9.10 Uhr traf ich in der Hotellobby ein und stellte fest, dass fast alle Herren immer noch beim Frühstück sassen, von wegen um halb 10 Uhr losfahren. Geduldig wartete ich auf die ersten 3 Leute, was sich bestimmt um weitere 20 Minuten hinauszog und fuhr dann auf direktem Weg zum Kartodrom, wo wir Dani beim Auftanken der Maschinen halfen.

Der Start war bestimmt erst nach 10 Uhr und wir fuhren diesmal in die Gegend von unserer ersten Ausfahrt. Die Gegend war wenig spektakulär, vorwiegend Wege, teilweise etwas Gelände. Als dann Dani bei einem Bach landete, wo es auf keinen Fall weiterging, spielten die Jungs noch etwas mit kleinen Runden, was zumindest mit den Kameras ein paar spektakuläre Bilder besorgte. (Bild rechts) Dann verliessen wir diesen Ort, fuhren durch abgebrannte Wälder, ein bisschen mehr oder weniger Dickicht, bis wir schliesslich nach einer weiteren Abfahrt am Fluss landeten. Kurz vorher hatte mich noch Dani nach der Uhrzeit gefragt und betont, dass wir nun zügig zum Mittagessen im Ort und anschliessend auf die kleine Piste ausserhalb der Ortschaft fahren würden, er war verabredet um 13.30 Uhr. Aber es kam anders, als man denkt: Nach mehreren kleinen Irrfahrten landeten wir auf einer feuchten Wiese am Fluss und Dani wollte hier den



Fluss queren, keine gute Idee, wie sich später rausstellte. Er fand einen Platz – easy – für den Einstieg, nur auf der anderen Seite war eine steile Böschung mit Baumwurzeln, wie die Bäume das jeweils am Ufer zu machen pflegen. Sind diese Wurzeln einmal nass, kannst Du auf ihnen bis in den 6. Gang hochschalten, ohne dass sich was tut, so wenigstens laut Auskunft von Mäse, dem «Patron KTM», wie ihn Dani den Eingeborenen jeweils vorstellte. Mit viel Würgen und Machen kam Dani durch den mit riesigen Steinen belegten Bach von etwa 7-8 Meter Breite. Mit noch viel grösserem Würgen schaffte er seinen Töff durch die Böschung hoch, mehrmals in den Wurzeln verhängend, hinauf in die Ebene. Dann kam Mäse: Er blieb mit Vorder- und mit Hinterrad gleichzeitig in den Steinen hängen und liess das Wasser mit dem durchdrehenden Hinterrad bis zu 3 Meter (mindestens!) hochsprit-

zen: Jet d'eau mittels Husaberg-Hinterrad, nur wollte und wollte er nicht irgendwie vorwärts kommen. In der Böschung liess er die Maschine erst ins Wasser zurückfallen, kopfüber, versteht sich und selbst stand er fast bis «zum Sack» im Wasser. Nur mithilfe von Guillaume, einem 45jährigen unerschrockenen, in Flims lebenden Holländer, der durch Alfie Cox' Schule gegangen war, gelang es Mäse, Dani und Guillaume die Husaberg hinaufzubringen. Dass sich Guillaume diesem Prozedere ebenfalls stellen würde, war klar, dann wagten es nochmals zwei «Unerfahrene», die natürlich nach der Bachdurchfahrt auch völlig durchnässt waren, während sich Bruno mit der nigel-nagel neuen 570er-Husaberg und ich im Hintergrund hielten. Für uns stand klar, dass wir kein Interesse an einer solchen Übung hatten, und da schon 5 von 7 Maschinen auf der anderen Seite angekommen waren, liess ich meine Maschine von Dani, dem Tourguide, hinüberfahren, und suchte einen fast trockenen Weg zu Fuss weiter oben im Bach. Übrig blieb Bruno, der den Einstieg versuchte, aber so an den Steinen hängen blieb, dass nichts mehr vorwärts und nichts mehr rückwärts ging. Mäse bot sich an, den Töff zu fahren, und legte ihn anschliessend flach ins Wasser, mit dem Sattel unter der Wasseroberfläche: Da war mit Bruno nicht mehr gut Kirschen essen und prompt sprang der Motor nicht mehr an. So wurde der Töff durch den Bach geschoben und gehoben, ebenfalls die Böschung rauf, wobei alle Manpower mit Ausnahme von Bruno, der immer noch im Wasser stand und mir, der das ganze fotografisch festhielt. Auch das Über-Kopf-Kippen der Husaberg brachte zwar Wasser ans Tageslicht, welches aus dem Luftsaug floss, aber mit Motor anstellen ging immer noch nichts. Da kein Kerzenschlüssel vorhanden war, der zu der Husaberg passte, fuhr Dani ins Basislager zurück und holte sich das Werkzeug. In der Zwischenzeit wurde die Situation beredet und alle waren sich ziemlich einig, vor allem Bruno: «Das mues nid si!»

Zurück mit dem Schlüssel, der zwar passte, aber irgendwie kam man nicht wirklich dazu, kam Mäse auf eine glorreiche Idee: Via rückwärtsdrehendem Hinterrad die Ventile öffnen und prompt, als die Maschine auf dem Kopf stand, entleerte sich der Zylinder... Dann wieder der Versuch: Anlasserknopf drücken und örgel, örgel – und plötzlich macht es ein erstes Mal «pfupf», ein zweites Mal und dann begann der Töff zu laufen. Noch einmal Glück gehabt!

Nun, der Zeitplan war komplett im Eimer, die Stimmung stieg langsam wieder, auch bei Bruno, der seinen neuen Töff schon fast abgeschrieben hatte, mit noch nicht einmal 200 Kilometern auf dem Tacho (!) und wir begaben uns in Richtung Mittag, ziemlich auf direktem Weg, diesmal nach Vila Nova de Paiva. In einem Restaurant mit Café bestellten wir Pizza, währenddem sich draussen Mäse bis auf die Unterhosen auszog, um seine Kleider zu trocknen. Dies direkt vor dem verdunkelten Schaufenster des Cafés, wo sich einige der Damen des Ortes einen Café genehmigten. Die, die rauskommen mussten, schauten kurz hin, nicht ohne ihr breites Grinsen zu verstecken, und stiegen ins Auto. Und die anderen im Café drin, lachten sich einen Schranz in den Bauch. Eine der Portugiesinnen, die in Genf gearbeitet hatte, wollte unbedingt noch ein Gruppenbild schießen, als sie hörte, dass wir Schweizer waren. Während dieser Zeit trocknete Mäse seine Socken, indem er sie über den Auspuff zog und hochtourig den Motor dröhnen liess: Die Socken wirbelten wie ein Windsack auf der Autobahn bei starkem Seitenwind in der Luft herum, garantiert stanken sie nachher nicht nach Mäse's Füßen...

Es war mehr als drei Uhr, als uns Artur auf der kleinen Piste durchs Tor lotste. Auf der MotoCross-Piste legten Mäse und Dani gleich los, während wir Teilnehmer es gemächlich angehen liessen. Nachher kam noch die Hindernispiste, eine Mutprobe sondergleichen, die ich nicht bestand. Vom hohen Hindernis musste man in ein tiefes Loch runterfahren und auf der anderen Seite fast senkrecht wieder hoch. Da ich auf dem ersten Buckel keine Abfahrt fand, wollte ich im Loch Anlauf nehmen, was nicht eine wirklich tolle Sache war. Immerhin blieb mir das Verbringen der restlichen Ferienzeit «unter Tag» erspart, im zweiten Anlauf schaffte ich es, mich aus dem Loch zu befreien. Für die wilden Kerle in der Gruppe war es zwar auch Überwindung, aber meistens mit einem Erfolg belohnt. Doch einige mussten sich auch «ausgraben»...

Inzwischen war Zeit, zur Kartbahn zurückzukehren, hatten wir doch für das Race und das Znachtessen in der Kartbahn abgemacht. Ich fuhr direkt zur Kartbahn und holte das Auto. Die anderen brachen etwas später auf, gingen ins Hotel, um sich umzukleiden und fuhren mit den Enduros hoch zur Kartbahn. Der Tag war schon ziemlich fortgeschritten und wir einigten uns auf 5 Minuten Training, 10 Minuten Qualifikation für den Startplatz und anschliessend 15 Minuten Rennen. Als Dani an mir vorbeifuhr, wusste ich, dass ich mich ihm anhängen musste, um eine gute Ausgangslage zu bekommen. So kam ich auf den 4. Startplatz, hinter Dani, Artur und Mäse! Dass sich Mäse diese Ausgangslage so wenig zu Nutzen machte, wusste ich noch nicht. Dafür wurde ich, wie später im Video von Werni dokumentiert, beim Start von Guillaume abgedrängt und in die Prärie geschickt, mein einziger Offroad-Einsatz mit 4 Rädern an diesem Abend. Das machte mich echt wütend, denn im Training hatte ich schon gemerkt, dass es beinahe unmöglich war, an Guillaume regulär vorbeizugehen. So wartete ich während drei Runden, ein Loch zu finden und ihn abzuhängen. Dies gelang mir, indem ich in eine Kurve reinstach, ohne Rücksicht, was er dabei macht. So kam ich vorbei und begann ihn gleich Runde für Runde abzuhängen. Aber noch fuhr auf Sichtdistanz Mäse im Nacken: Er hatte eine bessere Rundenzeit geschafft im der Qualifikation, also konnte er schneller als ich fahren. Am Anfang näherte er sich ganz langsam, aber dann konnte ich ihn abhängen und schliesslich den dritten Platz ins Trockene bringen, hinter dem Rennfahrer Dani, dem Lokalmatador Artur. Ich war ganz stolz, Künzler hinter mich gelassen zu haben. Alle hatten riesigen Spass und das Essen anschliessend wurde zu einem netten Abend. Es wurde wie immer soviel aufgetischt, wie man gar nie essen konnte. Auch der Preis für das Rennen und das Nachtessen hielt sich durchaus in Grenzen. Wir hinterliessen dem Ehepaar in der Küche ein happiges Trinkgeld.

Zur fortgeschrittenen Stunde fuhren wir mit den beiden Mietautos zurück ins Hotel, diesmal waren wohl alle Unterarme hart, denn ohne am Lenkrad zuzupacken, kann man den Gokart nicht auf der Piste halten. Ich ging aufs

Zimmer, um das gestrige Tagebuch zu vervollständigen, als nach 23 Uhr die andern hochkamen und sich im Gang die Filme von den Helmkameras anschauten: Ein lautstarkes Gelächter, ohne Rücksicht auf die übrigen Gäste. An diesem dritten Tag hatten wir gar viel erlebt: Höhen und Tiefen, aber auch ein Super-Teamerlebnis. Alle, inklusive mir, sind bestimmt fast tot ins Bett gefallen.

23.50 Uhr Ortszeit, als ich das Tagebuch abspeicherte...

Donnerstag, 8. März 2012 Portugal-Reise: Vierter Endurotag (43 Tageskilometer)

Einmal mehr waren wir nicht früh dran: Wir starteten wieder erst gegen 10 Uhr und der Weg ging der Schnellstrasse entlang, wo wir schon früher gefahren sind. Beim ersten Halt an der Unterführung kam niemand mehr. Wir warteten etwas, dann drehte Dani um und es ging wieder eine ganze Weile, dann traf Guillaume ein: Werni hatte sich heftig hingelegt, die Maschine fiel ihm auf den Rücken und für den Moment konnte er gar nichts tun: Guillaume, der ihm folgte, schmiss seine Maschine weg und befreite ihn. Werni richtete sich nur langsam auf, erst im Sitzen, und der Kopf tat ihm weh. Als er es schliesslich schaffte, aufzustehen, war es klar, dass er zurückkehren musste. Unter diesen Umständen, mit Verdacht auf Hirnerschütterung, war nicht ans Weiterfahren zu denken. Am Abend berichtete er, dass er etwas übermütig geworden war und die Situation nicht mehr kontrollieren konnte. Schade, so dauerte für ihn das Event nur drei Tage...

So waren wir nur noch 6: Allen war klar, dass wir daraus eine Lehre ziehen sollten und so denke ich, fuhren alle an diesem Tag etwas überlegter. Viel Zeit blieb ja nicht übrig, hatten wir durch den Vorfall bestimmt etwa eine Stunde verloren. Nun trafen wir zum Teil auf dieselben Situationen, denn Dani wollte wieder am selben Ort zum Mittagessen. So fuhren wir wieder in dem Dorf ein, parkierten wie immer die Motorräder auf der Strasse und begaben uns ins Restaurant, wo für 7 Personen getischt war: Doch einer fehlte! Obwohl wir eigentlich nicht mehr soviel essen wollten, war es einmal mehr ein Mahl ohne Ende. Mit dem vollen Bauch zu starten, war fast nicht möglich und so nahmen vier den «Töggelichaste» in Betrieb. Ich staune immer wieder, wie viel sich vom «Jungen» im Mann erhalten hat – es war fast wie im Skilager vor vielen Jahren, derselbe Enthusiasmus und Kampfgeist. Ohne Kaffee und Schnaps (nur ein klein wenig für mich!) ging es auch diesmal nicht und so starteten wir bestimmt erst wieder nach 2 Stunden zum Nachmittagsprogramm. Da wir heute noch sowieso an den Töffs arbeiten mussten, war es «en churze Chut», aber nicht minder ereignisreich. Einmal schmiss Mäse den Töff zwischen die Bäume, dann mussten wir durch den Schlamm und machten die Töffs so richtig schmutzig, nur das anschliessende Bad fehlte! Beim Aufstieg, ebenfalls bekannt, löste ich eine Massenkollision aus: Viel zu langsam unterwegs, wich ich einem Ast nach rechts aus, wo gerade in diesem Moment Mäse vorbeiziehen wollte. Dieser blieb, wie ich hängen, versuchte aber weiterzufahren, wobei er den Töff hinlegte, just zum Zeitpunkt, als Bruno von hinten kam und an uns vorbeiziehen wollte, als ihm Mäse buchstäblich vors Vorderrad fiel. Der Aufprall an Mäse's Rücken war nicht ganz ohne, denn er klagte darüber, dass aufgrund seiner Schmerzen ihm wohl eine Rippe kaputt gegangen sei. So waren sich alle einig, dass auf dem Rückweg nun nichts mehr passieren durfte und Dani hielt sich daran, indem er nur noch Wege und Strassen fuhr.

Zurück in der Halle, wurden die Arbeitsplätze eingerichtet: Erst mussten die Motorräder gewaschen werden, für welches Daniel einen Eimer mit speziellem Reiniger zur Verfügung stellte und Erich und ich übernahmen diesen Teil. Zusätzlich mussten die Luftfilter gereinigt werden, was Mäse zusammen mit Werni in die Wege leitete und einige Reifen waren fällig: Dani löste Mäse ab, da er mit den Hebeln nicht klar kam und übernahm diesen Job, mit wenig Erfolg allerdings

23.50 Uhr Ortszeit, als ich das Tagebuch abspeicherte...

Freitag, 9. März 2012 Portugal-Reise: Rückreisetag der Gruppe

Für mich Taxifahrt nach Porto und Halbtages-Ausflug mit Privat-Tourguide

Frühmorgens musste ich erst die übrige Gruppe zum Flughafen in Porto bringen. Wir starteten um halb 7 Uhr, da wir nicht genau wussten, wie lange wir brauchen. Etwas bange näherten wir uns dem Flughafen, da die Reserveanzeige des Tankes schon längere Zeit Bedarf signalisierte. So steuerten wir erst die Tankstelle an, bevor wir uns zum Flughafen begaben. Bruno brachte das Mietauto zurück. Ich fuhr direkt zum Terminal, wo ich meine Kollegen verabschiedete. Sie hatten nicht gewusst, dass es auch eine Verlängerungsmöglichkeit gibt. So fuhr ich allein zurück nach Vila Nova de Paiva.