

Kommen wir nun aber zur kritischen Durchleuchtung des rein sportlichen Bereichs:

- In dem aner kennenswerten Bemühen, diese 6-Tage-Fahrt wieder zu einem echten Enduro-Wettbewerb werden zu lassen, bei dem die maßgeblichen Entscheidungen nicht ausschließlich auf der Cross-Prüfung fallen, ist der Veranstalter bestimmt einen Schritt zu weit gegangen. Zu weit gegangen insbesondere deshalb, weil er erst am 5. Fahrtag erkannte (oder erkennen wollte?), daß verschiedene Streckenabschnitte für zumindest eine Hubraumklasse (in der die CSSR nicht mit Trophy- oder Silbervasen-Fahrern beteiligt war) nicht oder nur mit ausreichender Hilfestellung befahrbar waren. Der Fahrleitung kann man möglicherweise hier nur bedingt einen Vorwurf machen. Sie war hier, wie auch in anderen Bereichen, auf Informationen und entsprechende Aktivitäten der „Strecken-Marschälle“ angewiesen, die aber entweder in diesen Fällen mit Blindheit geschlagen waren oder aber im wesentlichen mit anderen Aufgaben betraut waren.

- Im Gegensatz zur vorangegangenen 6-Tage-Fahrt, wo „Begleitfahrer“ zum Schutz und zur Hilfe für Trophy- und Silbervasen-Fahrer der gastgebenden Föderation als offizielle Teilnehmer getarnt mit von der Partie waren, hatte der Veranstalter in der CSSR nämlich eine „bessere Idee“. Diese Aufgabe wurde hier von den vom Veranstalter mit „M“ gekennzeichneten Fahrern zweifellos hervorragend übernommen. Ihre Verdienste um die tschechischen Repräsentativ-Mannschaften sind im Einzelnen auf folgende Fakten zurückzuführen:

Sie waren stets zur Stelle wenn ein Fahrer Probleme hatte. In einem solchen Fall wurden ausländische Konkurrenten argwöhnisch beobachtet und verfolgt, tschechische Fahrer wurden sofort abgeschirmt.

Blieb ein ausländischer Fahrer in einer Steilauffahrt hängen, so wurde von ihnen bis zum 5. Fahrtag nahezu generell jede fremde Hilfe — teilweise sogar mit Gewalt —

verhindert. Ganz anders stellte sich ihre Aufgabenstellung dar, wenn das gleiche Unglück einem tschechischen Fahrer passierte.

Eine evtl. vorhandene 2. Spur wurde von ihnen ebenfalls „ordnungsgemäß“ nur für Fahrer im blauen Trikot freigehalten.

- Bedauerlich, daß sogar Techn. Kommissare bereit waren, wissentlich falsche schriftliche Berichte an den Fahrleiter einzureichen. Dies hätte zweifellos in einem Fall zum Ausschluß eines schwedischen Trophy-Fahrers geführt, hätten nicht Jury-Mitglieder den Vorfall beobachtet und wäre nicht ein tschechischer Fahrer nahezu zeitgleich in Reglements-Konflikt gekommen.

Sehr intensiv wurden von ihnen an den Zeitkontrollen, wie im Reglement vorgesehen, Nachmarkierungen an den Wettbewerbsmaschinen vorgenommen. Nachlässigkeit kann man den Techn. Kommissaren in diesem Fall bestenfalls bei einer in der Tschechoslowakei beheimateten Marke vorwerfen.

- Eine zusätzliche Sicherheit hatten unsere tschechischen Freunde noch beim Schlußrennen eingebaut. In den Klassen 80 ccm und über 500 ccm-Viertakt, die ohne CSSR-Beteiligung abliefen, war die Distanz in der vorgeschriebenen Maximalzeit unter Berücksichtigung des Geländes nicht zu schaffen.

Sicher könnten wir noch über einige weitere Ungereimtheiten berichten, schließen wir jedoch unseren Bericht mit der Feststellung: Gern zurück denken wir dieses Mal nur an die Gastfreundschaft und an den Service in unserem Hotel.

Weitergehende Konsequenzen aus diesen und anderen Ereignissen im Endurosport muß jedoch die zuständige FIM-Kommission ziehen, sonst ist der internationale Endurosport in wenigen Jahren tot. Die Industrie will sich diesen dann nämlich nicht mehr und die Privatfahrer können sich diesen dann nicht mehr leisten.

# ISDE-Zahlenspiegel

## Statistische Auswertung der Wettbewerbe

### Trophy-Mannschaften

am Start = 14 Mannschaften  
 ohne Ausfall = keine Mannschaft  
 ein Ausfall = 4 Mannschaften  
 zwei Ausfälle = 3 Mannschaften  
 drei Ausfälle = 2 Mannschaften  
 vier Ausfälle = 1 Mannschaft  
 fünf Ausfälle = 3 Mannschaften  
 Totalausfall = 1 Mannschaft

### Trophy-Fahrer

am Start = 84 Fahrer  
 am Ziel = 43 Fahrer  
 Goldmedaillen = 20 Fahrer (23,8 %)  
 Silbermedaillen = 12 Fahrer (14,3 %)  
 Bronzemedaille = 11 Fahrer (13,1 %)  
 Ausfälle = 41 Fahrer (48,8 %)

### Silbervasen-Mannschaften

am Start = 15 Mannschaften  
 ohne Ausfall = 2 Mannschaften  
 ein Ausfall = 2 Mannschaften  
 zwei Ausfälle = 6 Mannschaften  
 drei Ausfälle = 3 Mannschaften  
 Totalausfall = 2 Mannschaften

### Silbervasen-Fahrer

am Start = 60 Fahrer  
 am Ziel = 29 Fahrer  
 Goldmedaillen = 6 Fahrer (10,0 %)  
 Silbermedaillen = 15 Fahrer (25,0 %)  
 Bronzemedaille = 8 Fahrer (13,3 %)  
 Ausfälle = 31 Fahrer (51,7 %)

### Club-Mannschaften

am Start = 40 Mannschaften  
 ohne Ausfall = 1 Mannschaft  
 ein Ausfall = 9 Mannschaften  
 zwei Ausfälle = 11 Mannschaften  
 Totalausfall = 19 Mannschaften

### Club-Fahrer

am Start = 120 Fahrer  
 am Ziel = 32 Fahrer  
 Goldmedaillen = 3 Fahrer (2,5 %)  
 Silbermedaillen = 11 Fahrer (9,2 %)  
 Bronzemedaille = 18 Fahrer (15,0 %)  
 Ausfälle = 88 Fahrer (73,3 %)

### Fabrik-Mannschaften

am Start = 34 Mannschaften  
 ohne Ausfall = 9 Mannschaften  
 ein Ausfall = 10 Mannschaften  
 zwei Ausfälle = 11 Mannschaften  
 Totalausfall = 4 Mannschaften

### Fabrik-Fahrer

am Start = 102 Fahrer  
 am Ziel = 58 Fahrer  
 Goldmedaillen = 25 Fahrer (24,5 %)  
 Silbermedaillen = 16 Fahrer (15,7 %)  
 Bronzemedaille = 17 Fahrer (16,7 %)  
 Ausfälle = 44 Fahrer (43,1 %)

## Gesamt-Vergleich 1977 — 1982

| Länder                       | Teilnehmer-Übersicht |                |                |              |               | Medaillen-Spiegel |                  |                  |              |              |
|------------------------------|----------------------|----------------|----------------|--------------|---------------|-------------------|------------------|------------------|--------------|--------------|
|                              | Trophy-Mansch.       | Silber-Mansch. | Fabrik-Mansch. | Club-Mansch. | Gesamt-Telln. | Gold-Medaillen    | Silber-Medaillen | Bronze-Medaillen | Ausfälle     |              |
| 1977 Povazska Bystrica/CSSR  | 18                   | 14             | 15             | 40           | 37            | 317               | 40 (12,8 %)      | 28 (8,9 %)       | 26 (8,3 %)   | 219 (70,0 %) |
| 1978 High Chapparal/Schwed.  | 19                   | 16             | 16             | 45           | 32            | 322               | 182 (56,5 %)     | 63 (19,6 %)      | 19 (5,9 %)   | 58 (18,0 %)  |
| 1979 Neunkirchen/Deutschland | 18                   | 17             | 17             | 40           | 49            | 386               | 152 (39,4 %)     | 76 (19,7 %)      | 41 (10,6 %)  | 71 (18,3 %)  |
| 1980 Brioude/Frankreich      | 19                   | 16             | 15             | 49           | 63            | 414               | 49 (11,8 %)      | 71 (17,2 %)      | 108 (26,1 %) | 186 (44,9 %) |
| 1981 Insel Elba/Italien      | 19                   | 13             | 18             | 40           | 42            | 346               | 174 (50,3 %)     | 118 (34,1 %)     | 25 (7,2 %)   | 29 (8,4 %)   |
| 1982 Povazska Bystrica/CSSR  | 19                   | 14             | 15             | 34           | 40            | 307               | 30 (9,8 %)       | 41 (13,4 %)      | 48 (15,6 %)  | 188 (61,2 %) |