

# LANGE NACHT

## PRE RE 2019

Die härteste Scooter-Nacht-rally der Welt startete diesmal in Lech am Arlberg. 52 Vespisti strotzten dabei Regen, Nebel und Schnee. Autor Olaf Just fuhr mit.

Alle zwei Jahre findet die sogenannte „PRE RE“ – die härteste Scooter-Nacht-rally der Welt – in den Alpen statt. Nach Zell am See (2013), Sölden (2015) und Lienz (2017) war nun Lech am Arlberg Start- und Zielort für die vierte Auflage dieses außergewöhnlichen Rennens mit 52 Vespisti aus fünf Ländern, die die 390 Kilometer lange Strecke durch Österreich, die Schweiz, Liechtenstein und Italien mit neun Alpenpässen in Angriff nahmen. Pünktlich um Mitternacht wurde bei strömendem Regen und rund fünf Grad Celsius am Rüfplatz in Lech am Arlberg der Startschuss gegeben.

Zunächst ging es nach Warth und übers Hahntennjoch (1.894 m), dann durch starken Nebel nach Imst hinunter und weiter über die Piller Höhe (1.600 m), bis schließlich nach rund 135 Kilometern um 3.00 Uhr in Nauders ein Pausenstopp wartete. Auf der Suche nach einer offenen Tankstelle erreichten einzelne Fahrer sogar noch die Reschen-Passhöhe mit 1.455 Meter.

Angeführt von Organisator Franz Schmalzl passierten die Teilnehmer mit Überquerung der Norbertshöhe (1.405 m) die Schweiz. Nach dem erschnitten Tankstopp in Susch wartete gegen 5.30 Uhr die größte Herausforderung: der 2.383 Meter hohe Flüelapass mit 27 Kilometern Länge und 17 Kehren. Der höchste Punkt des PRE RE forderte Mensch und Maschine bei Schneetreiben und teilweise schneebedeckter Straße bis an die Grenzen.

Nach Davos und dem Wolfgangpass (1.631 m) führte die Strecke weiter durch Liechtenstein nach Vaduz, wo bereits einige Vespa- und Rad-begeisterte Begleiter mit selbstgemachtem Frühstück auf die Fahrer warteten. Hinter Furkajoch (1.870 m) und Faschinapass (1.486 m) stand die letzte Etappe hinunter nach Schopperrau und über Schrö-

Gruppenbild der 52 Teilnehmer vor dem Start in Lech am Arlberg. Da herrschte nach große Vorfreude auf die Nacht-Tour.



PRE RE-Fakten: 52 Teilnehmer aus fünf Ländern, 390 Kilometer Distanz, neun Pässe, durch vier Länder, 18.000 Höhenmeter, vier Stopps, elf Stunden und dreißig Minuten Fahrzeit.



Flüelapass - Zurs - Lech - Warth - Holzgau - Elbigenalp - Schliess  
Hahntennjoch - Imst - Arzl - Wengs - Piller Höhe - Fiavé - Kavus  
Prutz - Nauders - Martina - Scuol - Lavin - Susch - Flüelapass - Davos  
Wolfgangpass - Landquart - Moienfeld - Vaduz - Feldkirch - Rankweil  
Santschun - Lanera - Furkajoch - Damüls - Faschinapass  
Damüls - Schopperrau - Hochtenbergpass - Warth - Lech



Die Aussicht zu genießen, gab es wenig Gelegenheit, entweder es herrschten nächtliche Dunkelheit, dichter Nebel oder Regen- und Schneeschauer. Aber wie lautet das Sprichwort aller Vespa-Fahrer: „Nur die Harten kommen in den Garten.“

cken sowie den Hochtannenberg-Pass (1.675 m) nach Warth an.

Nach elfeinhalb Stunden empfingen zahlreiche Begleiter die Teilnehmer bei Ankunft am Rüfplatz am späten Vormittag. Sogar die Sonne begrüßte die 47 Vespisti (drei Fahrer waren während der Fahrt ausgestiegen, zwei mussten mit Defekt in ihrer Vespa aufgeben).

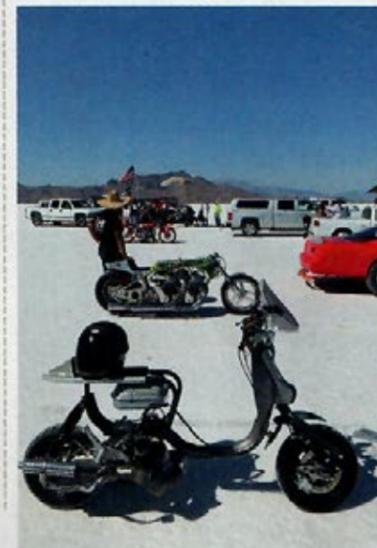
Bei der Prämierung wurden alle Teil-



## BONNEVILLE-LAMI

Eine riesige Fläche von 40 Quadratmeilen, die die Natur perfekt flach gemacht hat, ist der ideale Ort, um Geschwindigkeitsrekorde zu brechen. Jedes Jahr zwischen August und Oktober, wenn die Bedingungen stimmen, stellen sich Hunderte von Teilnehmer mit ihren Maschinen aller Art der Herausforderung. Rarer sieht man auf dem Bonneville Racetrack eher selten. Bei der diesjährigen Speedweek versuchten es wieder einmal zwei Teilnehmer mit einer umgebauten Lambretta aus dem Jahr 1962. Es brauchte Monate, gar Jahre, in denen Todd Rodgers und Mike Anhalt immer wieder versuchten, eine Genehmigung zu bekommen, um teilnehmen zu dürfen. Schließlich einigte man sich mit

den Veranstaltern, dass die beiden Amerikaner in der Klasse „130 mph Club“ teilnehmen könnten, obwohl sie mit ihrer Lambretta eine solche Geschwindigkeit nie erreichen würden. Modifikationen waren erforderlich, wobei die beiden wichtigsten ein Schlüsselband zum Abschalten des Motors für den Fall eines Sturzes und die Montage eines Lenkungsdämpfers waren. Letzteres war das eigentliche Problem, da die Lenkung auf der Lambretta sehr steif wird. Aber das war ein kleiner Preis für den Zugang zu diesem exklusiven Club der Highspeed-Freaks. Das Ergebnis war eher zweitrangig. Den zweiten Lauf absolvierte Mike Anhalt immerhin mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.



Der Rahmen für die Bonneville-Lami stammt aus einer 1962er Li3 150, beim Zylinder handelt es sich um einen Monza 225, der Auspuff ist eine Eigenanfertigung eines Bekannten.