

Dateiname:MOERomGS

Kasten:

Hilft viel viel? Die rumänischen Momente im Leben der BMW F 650 GS „Dakar“

„Win on sunday, sell on monday“... mit dieser Weisheit aus dem Urschleim des Fahrzeugmarketings fuhr BMW jahrelang verdammt gut. Nachdem der gute alte 2 V-Boxer schon vor mehr als zwanzig Jahren auf Asphalt kein Bein mehr auf den Boden bekam, schickte man die BMW-Sportler in die Wüste. Dort vermöbelten sie in den 80er Jahren alle Einzylinder die ebenfalls von Paris nach Dakar unterwegs waren. Unvergessen Hubert Auroil und Gaston Rahier, deren Erfolge von BMW klug in gut verkäufliche Sondermodelle der G/S und GS umgerubelt wurde. Mit der Einspritz-Einzylinder F 650 GS gelang 2000 ebenfalls ein einmaliger Triumph auf den Plätzen 1,2 und 4 bei der „Dakar“, die von Dakar nach Kairo geführt hatte.

Diese Historie erklärt, dass die geländetauglichere Variante der kreuzbraven F 650 GS den nebst dynamischer Kriegsbemalung den Beinamen „Dakar“ trägt. Längere Federwege vorn und hinten, ein 21er Vorderrad statt dem straßenorientierten 19er, ein höheres Windschild, Protektoren vor den Hebeleien und andere Kleinigkeiten sollen den Geschmack von Freiheit und Abenteuer mitliefern. Seit diesem Jahr sind übrigens optional ABS und ein Hauptständer lieferbar. Wie überhaupt die Zubehörliste für dieses Modell schier endlos ist. Heizgriffe, Koffer, dickere Sitzbänke und vieles mehr, was den Reisespass vergrößert, hofft auf Käufer.

Für Rumänien waren andere Modifikationen nötig. Die Frontscheibe, Rückspiegel und den Hinterradlatz (der für die ABE gar nicht mehr notwendig ist!) ließen wir im Camp. Metzeler Karoo 2 Reifen sorgten für tadellosen Grip auf jedem Untergrund und hinterließen auch auf Asphalt den denkbar besten Eindruck. Eine kürzere Sekundärübersetzung (vorn ein Zahn weniger, hinten zwei Zähne mehr) fanden sich im Regal von Motorrad-Schüller und ließen sich problemlos mit der endlosen Originalkette montieren. Damit lief die Dakar ohne ins „Rote“ zu drehen immer noch 150 km/h auf der Straße und zog im ersten Gang wie ein Ackerschlepper.

Damit sind wir gleich beim besten Stück der Dakar: Dem Triebwerk. Antrittstark und trittsicher bei Kellerdrehzahlen, vibrationsfrei, kraftvoll im Sprint, unglaublich sparsam und bekannt langlebig stellt dieser Motor seinen Schöpfern das

Dateiname: moERomRO.doc

Kasten:

Ein Land im Zwiespalt zwischen Gestern und Morgen: Rumänien und das Banat

Dieses Land am Rande Europas ist nach wie vor ein Vielvölkerstaat. Rund 23 Millionen Rumänen, Ungarn, Tschechen, Deutsche, Zigeuner und Bulgaren, Slovaken, Ukrainer, Tataren, Türken, Serben u.a. leben hier auf einer Fläche, die ungefähr der Größe der alten BRD entspricht. Optimistische Hoffungen auf rasche Verbesserung der Lebensverhältnisse nach dem Sturz des stalinistischen Diktators Nicolai Ceausescu wurden zum Teil enttäuscht. Die demokratische Kultur erwächst erst langsam den Kinderschuhen und Ion Iliescu, der derzeitige rumänische Präsident war und bleibt im Wesen KP-Funktionär. Immerhin ist heute visafreies Reisen möglich und es gibt keine zentrale Bewirtschaftung von Fremdenzimmern, Lebensmitteln, Kraftstoff und anderen Dingen mehr. Investoren und auch die EU sind noch zögerlich, noch dazu sind Arbeitslosigkeit und Inflation hoch.

Die besten Botschafter für das nach wie vor dürftig entwickelte Rumänien sind die Menschen selber: Gastfreundlich, aufgeschlossen hilfsbereit und großzügig waren alle Menschen mit denen ich – außerhalb der EnduRoMania – zu tun hatte. Der Rhythmus des Lebens ist – speziell auf dem Land - noch ein anderer als bei uns. Zeit sollte man haben und sich auf dieses wunderbare Land einlassen. Dazu kommt im Banat, dem Land der EnduRoMania und der südwestlichsten Region Rumäniens, die bis 1918 zu Österreich-Ungarn gehörte, eine fantastische, facettenreiche Landschaft in sich alpine Regionen, mit Flusslandschaften entlang der Donau und der flachen Weite rund um Timisoara abwechseln. Flora und Fauna sind unberührt und artenreich. Die kuk-Historie ist noch bauhistorisch und an der eher westlichen Ausrichtung der Bevölkerung sicht- und spürbar. In der rund 400.000 Einwohner zählenden Hauptstadt Timisoara mit dem sehenswerten historischem Zentrum begann übrigens am 16.12. 1989 die Revolution die Rumänien aus der Düsternis der Diktatur holte!

Dateiname: MOERomSM.doc

Kasten:

Sergios Traum: Die Veranstaltung „EnduRoMania“ und der Mann dahinter!

In Ungarn geboren, in Rumänien aufgewachsen und als Deutscher lang in Peru gearbeitet. Das ist die Vita von Weltbürger Dr.-Ing. Sergio Morariu. Der rumänische Judomeister mit deutschen Vorfahren hatte sich 1970 während einer Sportreise über Österreich nach Deutschland abgesetzt. Bald begann der Dr.-Ing. für eine deutsche Firma in Peru Energieversorgungspläne und Wasserkraftanlagen zu gestalten und lebte dort 15 jahrelang. Erst Wüste und die Berge der Anden brachten den Sportler zum Motorradfahren. Mit amerikanischen Kollegen und peruanischen Freunden erfuhr er sich die Landschaft des südamerikanischen Berglandes. Dual-Sports heißt sein Thema und seine Mission. Darunter versteht man Endurowandern ohne (allzu großen/übertriebenen) sportlichen Ehrgeiz mit dem Wunsch Landschaften zu erleben und in Koexistenz mit Wanderern, Rastern, Jägern zu agieren.

Nach dem Ende der Diktatur zog es Sergio Morariu wieder in seine Heimat. Mit erstaunlicher Energie und mitreißendem Elan schaffte er im Verein mit der nordrhein-westfälischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (GFW-NRW) aus Düsseldorf

????????????????????????????????????? Wem-
bitte ??????????????????????????????

die EnduRoMania als Wirtschaftsfördermaßnahme in den Landkreisen Arad, Caras-Severin, Hunedora und Timis zu installieren. Was 1995 mit einer Veranstaltung begann trug solche Früchte, das nunmehr sieben volle Veranstaltungen im Jahr gefahren und fast jeder EnduRoManiac zum Wiederholungstäter wird. Beide Seiten profitieren in eleganter Weise davon: Endurofreunde können ihrem Sport nachgehen und ein Land kennenlernen, das die meisten nur aus Gruselstories kennen, das Banat kann sich von seiner schönsten Seite präsentieren und es fließt ein wenig wirtschaftsförderndes Geld in die Region. EnduRoMania eine nichtkommerzielle und auch nicht profitorientierte Veranstaltung von Enthusiasten für Enthusiasten, die zeigt das Welt so gut oder so schlecht ist, wie die Menschen die sie gestalten!

Interessierte finden alle nötigen Infos unter www.enduromania.net

beste Zeugnis aus. Kupplungsbedienung und Getriebestufung sind ebenso perfekt für gemischten on/off-road-Betrieb. Überhaupt nicht glücklich war ich dagegen mit der Ergonomie des Fahrzeugs. Durch den Blechprofilrahmen und das breite Triebwerk ist die Dakar untenherum breit wie ein Siebentalerpfers. Noch dazu stört die fette Tankatrappe, die keinen vernünftigen Knieschluss im Stehen zulässt und die zu weit vorn platzierten Rasten, die beim Bergauffahren dafür sorgen, dass ich mich verzweifelt an den Lenker klammern musste. Dieser ist zwar breit, hat aber durch lange Lenkergewichte zu wenig Griffbreite, so dass es hier auch nicht passte. Kurzum, kaum keine mir bekannte Enduro hat so eine so miese Ergonomie für das Fahren im Stehen. Im Sitzen dagegen wirkt die „Dakar“ so bequem die Omas Kanapee, wenn auch der Eindruck des fetten Eimers bleibt. Ist ja auch richtig, die ABS-Variante wiegt betankt über 200 kg und damit trat ich mit dem schwersten Motorrad der EnduRoMania an. Die Federelemente, leider nur am Heck einstellbar, sprechen fein an und schlucken auf Straßen alles was kommt. Off Road sind sie aber rasch überfordert und schlagen krachend durch. Zuwenig Progression! Meckern kann ich auch über Details, bei denen man sich den Designern unterstellen mit den Motorrädern nicht zu fahren: Der Kühler steht anfliegenden Steinen hilflos gegenüber, Federbein und Gabelstandrohre sind schmirgelndem Dreck schutzlos ausgeliefert. Der Kettenschutz ist ein schlechter Witz wie auch der „Gepäckträger“, auf dem sich nichts festziehen oder festschnallen lässt. Zwischen Rahmenunterzügen und Triebwerk lässt sich ein „Medizinball durchrollen“ und der Fußbremshebelanschlag am Rahmen verbiegt schon, wenn der Hebel am Rand einer Rinne schleift. Der Hauptbremszylinder der Fußbremse kann von einem Ast eben mal weggerissen werden. Auch der Luftfilter bleibt irgendwo unzugänglich verborgen, das Handbuch weiß auch keinen Rat. Nicht mal das Ausbauen der Räder ist dort erwähnt. Stattdessen gibt es zwei Seiten über Benutzung des Seitenständers!

Doch die Kritik relativiert sich, wenn der richtige Fahrer auf Dakar hockt. Unser „Gruppenstärkster“ Dieter – privat LC 4 – Besitzer - fuhr mit grinsendem Gesicht, bulligem Schwung und starken Unterarmen im Sitzen zackig Passagen, bei denen ich im Ersten in Trialmanier durchtuckern würde. Immerhin kam die Dakar auch überall dorthin wo die KTM-Meute war, und auf der Straße kriegt keine Mattighofenerin einen Stich gegen die dicke Berta aus München!