

AUF DIE HARTE TOUR

Klassiker werden meist geschont, gewienert und poliert. Vor allem die legendären Typen. Dazu zählt auch die Ur-G/S, als erste ihrer Art. Doch eine G/S will nicht verzärtelt und in eine sterile Vitrine gerückt werden. Sie will Gelände und Straße sehen. Zum Beispiel bei der ENDUROMANIA in Rumänien

TEXT: JOCHEN PERSY FOTOS: PERSY, EVERLING

**Eine R 80 G/S, wo sie hingehört – ins Gelände. In Enduro-
manialand ist das noch möglich**

Seit über zehn Jahren steht die BMW R 80 G/S in meiner Garage. Das „G“ in der Modellbezeichnung des nun 23 Jahre alten Boxers steht für Gelände, das „S“ für Straße. Als ich im Juni 2003 das normale Kennzeichen entfernte, um die ehrenvoll in die Jahre gekommene Maschine mit der roten 07er Nummer in den vorzeitigen Ruhestand zu schicken, blickte sie mich mit ihrem kleinen H4-Scheinwerfer vorwurfsvoll an. Man glaubte sie durch die Garage murren zu hören: „Auf der Straße durfte ich von der Isle of Man bis nach Italien alles unter die Räder nehmen, aber fürs Gelände war ich Dir wohl nicht gut genug, was?“ Als ich dann jedoch das BMW-Sonderheft von MO mit dem Artikel über die Enduromania in die Finger bekam, war die Sache klar – die alte G/S und der Geländenovize fahren in die Karpaten.

Sofort kamen die entsprechenden Fragen auf: Schaffen Fahrer und Material die Beanspruchungen der fünftägigen Veranstaltung, wo in einem Zielgebiet von 40.000 Quadratkilometern Zielpunkte in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden (Straße, Enduro, Hard-Enduro) angefahren werden müssen? Durch das Reglement ermuntert, das sehr viel Flexibilität in der Auswahl der Zielpunkte und Teammitglieder erlaubt, wurde die Anmeldung abgeschickt. Die ursprüngliche Absicht, die BMW im Originalzustand zu belassen, wurde bis auf wenige Details beibehalten. So wurden lediglich ein Ölkühler-Kit bei Wunderlich und progressive Wirth-Gabelfedern bei Siebenrock geordert und eingebaut – sozusagen zeitgenössisches Zubehör. Diese beiden Modifikationen erwiesen sich später beinahe als überlebenswichtig, da der Zweiventiler trotz Kühler im Gelände Temperaturen von 125 Grad im Ölsumpf zeigte. Nachdem nun alle Öle gewechselt und ein umfassender

Kundendienst gemacht worden war, ging es Anfang August nach Brebu Nou, dem früheren Weidental und Ausgangspunkt der fünften Enduromania.

EINE RUNDE ZUM KENNENLERNEN

Am Sonntag haben die Teilnehmer Gelegenheit, sich zusammen zu finden, um die Teams zu bilden. Zusammen mit Axel auf Honda XR 600, Lorenz und Thomas, zwei erfahrenen Africa Twin-Fahrern, geht es auf eine erste Kennenlernrunde außerhalb der Wertung. Da Thomas schon einmal hier war und GPS-unterstützt den Weg weist, kann ich mich vollkommen auf das Fahren konzentrieren. Dass dies notwendig ist, zeigen schon die ersten Kilometer hinaus aus Brebu Nou, die mich ins Schwitzen kommen lassen. Eine normale Straße entpuppt sich als das, was ich mir früher immer unter „Enduro-Terrain“ vorgestellt hatte. Schlaglöcher, Teerfetzen, Split, Sand – ein Materialmix von unberechenbarer Qualität. Die anderen Jungs stäuben auf und davon und ich verfluche mich dafür, dem Bike und mir solche Schläge zuzumuten.

Als wir jedoch in immer schwierigeres Gelände abbiegen, ändert sich die Situation. Je geringer das Tempo der Gruppe wird,



Nettes Event: Dirk (links), Autor Jochen (rechts) mit Enduromania-Chef Sergio Morariu (Mitte)



Zum Glück nur relativ selten: die G/S, kurz vorm unfreiwilligen Tieferlegen



umso besser komme ich klar. Auf der Anfahrt zur Wittmannshütte gibt es eine steile Rampe, an deren Fuß ein Bach fließt. Mit dem Mut der Verzweiflung jage ich die BMW nach oben. Als mittendrin ein Felsen meinem Vorwärtsdrang ein Ende macht, helfen mir die Jungs wieder in den Sattel. Die anschließende Weiterfahrt zeigt, warum der Boxer für einen Geländeneuling gar nicht so schlecht ist. Der Motor ist kaum abzuwürgen, zieht immer – irgendwie. Geht er trotzdem mal aus, hat man immer noch den E-Starter, der einem in brenzligen Situationen schnell wieder aus der Klemme hilft. Die Balance ist prima, der Schwerpunkt des Motorrads liegt weit unten. Die Sitzhöhe ist genau richtig, die Füße sind immer nah genug am Boden, das Bike ist im Vergleich zu den Africa Twins sehr handlich und leicht. Wenn sie mal fällt, ist sie von den Sturzbügeln relativ leicht alleine aufzuheben. Die Bodentreiheit ist ausreichend, ein vorher

angefertigtes Alublech anstelle des kleinen Originalteils erweist sich für Krümmer und Ölwanne als Schutzengel. Durch die Befestigung an Gummipuffern dämpft dieses Bauteil die harten Schläge von großen Steinen und Felskanten wirkungsvoll.

Nach der Pause an der Hütte auf einer längeren Verbindungsstrecke in Richtung Plugova wieder das gleiche Spiel: Die anderen ziehen auf dem steinigen Untergrund davon, und die BMW und ich schlucken Staub. Die Gabel stuckert hilflos über die Fahrbahn – trotz getauschter Federn. Manchmal kommt die Erleuchtung eben spät, in diesem Fall jedoch noch rechtzeitig: Anstatt des von BMW vorgeschriebenen 7,5er Gabelöls verwendete ich in guter Absicht eines mit 10er-Viskosität. Dies war jedoch in die falsche Richtung gedacht. Nachdem im Fahrerlager freundlicherweise eine Büchse 5er-Synthetik-Gabelöl, aus einem dänischen Pick Up gezaubert, den Besitzer wechselte, konnte die BMW besser mithalten. Die Schläge waren immer noch da, die harten Spitzen und das Gefühl, dem Straßenbelag rettungslos ausgeliefert zu sein, war nun verschwunden, und das Vorderrad konnte dem Fahrbahnprofil direkter folgen. Kombiniert mit dem originalen Federbein, immerhin schon 70 000 Kilometer alt und auf „hart“ gestellt, ergab sich für Amateur-Ansprüche ein ganz brauchbares Paket.

Nach einem Unfall von Axel kommt Dirk in unser Team, dieser startet mit dem schwersten Bike des 70 Fahrer starken Teilnehmerfeldes – mit einer R 1150 GS Adventure. Neben dieser BMW kommt meine alte 800er richtig leicht und grazil daher. Dass knapp 300 Kilo kein Pappenstil sind, merken wir, als Dirk in der Nähe von Poiana de Mare seine Adventure in einem Schlammloch versenkt. Die Maschine steckt bis über beide Zylinder im Morast. Die Bergung



Solidarität unter den Teilnehmern: Gemeinsam hebt es sich besser, auch die Bandscheibe freut sich

dauert 45 Minuten, und danach ist klar, wieso es eine Regel der Enduromania ist, dass mindestens zu dritt gefahren wird. Alleine oder nur zu zweit hätte die Boxerbrumme wohl im Wald bleiben müssen.

Im Verlauf der Enduromania stellt sich heraus, dass sowohl die alte G/S als auch ich eine Vorliebe für Wasser und Schlamm entwickeln. Der Boxer läuft auch dann noch, wenn er bis über die Vergaser im Bach steht. Selbst ein klatschnasser Luftfiltereinsatz und Wasser am Boden des Luftfiltergehäuses haben keinen spürbaren Einfluss auf das Laufverhalten der BMW. Gegen Ende der Veranstaltung machen sich jedoch bei mir konditionelle Probleme bemerkbar. Vor allem auf felsigen, steilen Bergaufpassagen muss ich die G/S öfters ablegen.

Trotz der extremen Belastung geht am Motorrad nur wenig kaputt. Ein abgebrochener Lenkanschlag und diverse verlorene Kleinteile sind kaum der Rede wert. Die mon-



Auf dem Rückweg vom Kaster Calugara nach Apina: ein Spielplatz für Endurofans

tierten Bridgestone Trialwings (vorn 3.00-21, hinten 4.60-18) erweisen sich als gute Reifenwahl. Lediglich im Wald, wo Blätter und Lehm eine Mischung ergeben, die durch die Zentrifugalkraft nicht mehr entsorgt werden kann, setzt sich das Profil total zu. Immerhin kommt uns auch das tolle Wetter entgegen – hätte es in dieser Woche nur einmal geregnet, so hätte man die Bereifung gegen reinrassige Offroad-Pneus tauschen müssen, wie fast alle anderen Teilnehmer.

ENDUROMANIA MACHT SÜCHTIG

Bei meiner zweiten Teilnahme im August 2005 in Slatina-Timis bestätigen sich alle Erfahrungen nochmals. Mit der Reifemischung Mefo vorne und Romvelo hinten kämpft sich die G/S wackerer denn je durch schlammige Passagen. Die starken Regenfälle haben viele Wege aufgeweicht. Auf einer steilen Wiese gibt es kein Durchkommen mehr. Ferner zeigt sich, dass man alte Regeln ruhig beherzigen sollte. Die Reduzierung des Reifenluftdrucks auf 1,5 bar macht sich äußerst positiv auf Komfort und Traktion bemerkbar. Im Wettstreit mit zwei Honda XR 600 und einer KTM EXC 450 in einer vergleichsweise flotten Gruppe kommt es schließlich auf jedes Detail an.



Die dicke Adventure versenkt. Nicht nur im Wasser, sondern noch schlimmer: im Schlamm



Auch wenn es vielleicht nicht immer so aussieht: Wasserdurchfahrten können richtig Spaß machen

Als Fazit nach zwei Mal Enduromania mit meiner alten BMW steht fest: Diese Veranstaltung ist eine der besten und günstigsten Möglichkeiten, in den Endurosport hineinzuschnuppern und um ein herrliches und gastfreundliches Land kennenzulernen. Es muss nicht immer KTM oder Husqvarna sein. Eine alte G/S kann unter einem erfahrenen Fahrer eine sehr gute Figur machen und für einen Einsteiger zumindest ein treuer wie zäher Begleiter sein. Sei es beim ersten Kontakt mit grobem Geröll oder auch bei mehrmaligem Touchdown im Schlamm. Aber Vorsicht: Die Enduromania macht süchtig.

Information

Endurofahren in Rumänien sollte organisiert durchgeführt werden, da mittlerweile auch die dortigen Behörden sehr sensibel auf „wilde“ Offroad-Aktivitäten reagieren. Tipps und Links zum Thema gibt's im Internet unter www.enduromania.net