

Glück gehabt...

[Bildergalerie - Enduromania 2005](#)

Scheinwerfer! Sie kommen entgegen und lassen keine Lücke, als würden sie mich verfolgen. Alle Fasern meines Körpers spannen sich, ich erwarte den Aufprall. Der rumänische Minibus wird gleich mit mir zusammenstoßen, nur das kann ich denken! Dann, ein unerwartet leichter Schlag, ich kippe nach rechts und kann es kaum glauben. Nichts passiert!? Jetzt kommen auch meine Mitstreiter Jürgen „Aynchel“ und Olaf. Doch wo ist das Auto? Der Fahrer hat im letzten Moment das Lenkrad herumgerissen, der Wagen stürzt krachend den Abhang hinunter und liegt mit wild heulendem Motor auf dem Dach. Wir stürzen sofort hinterher, um den Fahrer zu bergen. Vor meinem geistigen Auge sehe ich brennendes Benzin, explodierende Tanks. Wie durch ein Wunder können wir den Fahrer unverletzt aus dem Wagen ziehen und im Gegensatz zu Actionfilmen brennen „ROKA“- Kleinbusse nach Überschlägen nicht. Nun sitze ich neben meiner KTM, auf einer verlassenen Landstraße und warte auf die Polizei. Zeit, um über die vergangenen Tage nachzudenken..... Zwei Jahre ist es her, als ich gut 20 DR-BIG-Fahrer für die Enduromania begeistert hatte. Die Neulinge von damals sind heute fast schon „alte Hasen“. Auch das Material ist leichter geworden, kaum einer tritt noch mit den dicken Reiseenduros an. Aynchel hatte schon seit einem Jahr die Teambildung für dieses Event vorangetrieben. Von den vielen Interessenten konnten sich am Ende Olaf aus Köln und ich für diese Woche frei machen. Mit unseren leichten Sportbikes von KTM und Yamaha waren wir technisch gut vorbereitet. Denn unser Ziel war, die Maximalpunktzahl und den Sieg zu erreichen. Das Geniale an der Teamveranstaltung Enduromania: Jeder kann sich selbst aussuchen, was er aus dieser Woche machen will, gemütliche Urlaubstour im Gelände oder Hardcore-Enduro mit Punktesammeln. Mittlerweile gibt es eine ganze Reihe erfahrener Enduromaniacs, die mit Ortskenntnis und „Lederarsch“ innerhalb 5 Tage alle nur möglichen Punkte anfahren. Das Urgestein Peter Römer war dazu sogar mit einem LC8-Gespann angetreten! Am Sonntag nach der Kartenausgabe sah es im Schlafräum der alten Schule von Brebu Nou aus wie in der Bodenstation der NASA. Laptops, Palm und GPS-Geräte mit unzähligen Kabeln verbunden und natürlich Landkarten stapelten sich auf den Tischen. Während der Grossteil der Teilnehmer am Lagerfeuer saß, bereiteten wir unsere Strecke für die nächsten Tage vor. Seit dem ersten Tag vor zwei Jahren wissen wir, dass die Karpaten nicht mit „Luftliniennavigation“ zu bezwingen sind. Beim Kartenstudium, so haben wir damals begriffen, sollte man tunlichst auf die Anzahl der Höhenlinien achten, welche man auf seiner Route schneidet. Bei Vielen besteht noch immer die Vorstellung, dass hier ein paar wilde Reiseendurofahrer auf Schotterwegen unterwegs sind. Doch jeder, der dabei war, bekommt schnell ein Grinsen ins Gesicht, wenn die Kontrollpunkte „Tarcu“ oder „Lindenfeld“ genannt werden. Auch ohne Regen – in den Karpatenwäldern ist es immer nass – sind diese Strecken jedem Enduro-DM-Lauf ebenbürtig! Zwei Stunden sind vergangen und nachdem erst der „Dorfscherriff“ (mit Uralt-Dacia), dann der Gebietschef (mit neuem Dacia) aufgetaucht sind, kommen nun die Profis (mit neuem VW-Bus), um die Unfallstelle zu vermessen, hoch modern mit Digicam und Computer, für die Unfallbeteiligten gibt's eine Alkoholkontrolle. Ich soll eine Aussage machen, doch jetzt ist meine „Hand- und Fußkommunikation“ am Ende. Als Retter in der Not erweist sich eine Familie aus München. Die junge Frau, geborene Rumänin, hilft mir mit unglaublicher Geduld, meine Worte ins rumänische zu übersetzen. Dann ist wieder Warten angesagt, worauf kann mir niemand sagen. Ich sitze wieder neben meinem Motorrad, nun aber ohne Papiere. Olaf scheint derweil sein Zigarettendefizit nachzuholen, er qualmt ununterbrochen. Während der vergangenen Woche gab es keine Zigarettenpausen.... Am Montag musste Frühaufsteher Aynchel als Wecker fungieren. Wir wollten das Gebiet nordöstlich von Brebu Nou nach Punkten „abgrasen“ und zu Beginn hatten wir uns das verlassene Dorf Lindenfeld vorgenommen. Wie ferngesteuert konnten wir unserer genauen Routenplanung auf dem GPS folgen. Ein lautes Fluchen und scheppern bei der ersten Steilabfahrt! Ich denke, Olaf mag keinen Hardcore-Frühspor. Er wusste allerdings nicht, dass auf der gegenüberliegenden Seite eine gleichartige Auffahrt wartete... Nicht die einzige an diesem Tag, denn der Nordosten wartet mit feinsten Offroad-Trails auf. Als wird am ersten Abend in der alten Schule das reichhaltige Abendessen genossen, hatten wir einen Endurotag hinter uns, den wir in Europa nirgendwo hätten legal erleben dürfen. Unsanft werde ich in die Wirklichkeit zurückgeholt. Der Polizist erklärt, dass der Busfahrer nun doch Schmerzen hat und ins Krankenhaus muss. Das verkompliziert die Sache. Ich soll auch mit, Blutentnahme wird bei Personenschäden in Rumänien zur Pflicht. Die KTM soll auf einer Polizeistation festgesetzt werden. Dummerweise habe ich nur meinen Ausweis dabei, dringend nötig wäre mein Pass. Nach 4 Stunden Warten bei brütender Hitze sind meine Nerven angekratzt. Ich weigere mich energisch, mein Motorrad irgendwo allein zu lassen. Aynchel hatte ich schon vor drei Stunden losgeschickt, die Stempelkarte muss pünktlich bis Freitag um 14 Uhr abgegeben werden. Nun muss ich auch noch Olaf fahren lassen, um den Pass zu holen. Irgendwie fühle ich mich ausgeliefert. Die Beamten bedeuten mir, dass ich bis zur Polizeistation dem VW folgen soll. Polizisten scheinen in Rumänien nebenbei Rennfahrer zu sein, mit 110 km/h jagt der Bus durch die Dörfer. Hühner springen zur Seite und die Kühe auf der Straße schauen erstaut dem ungleichen Duo nach. Mir ist unklar, was passiert, wenn ich den Anschluss verliere. Ich hoffe inständig, dass der vorausfahrende Bus Mensch und Tier soweit verjagt hat, dass ich nicht gleich in noch einen Unfall verwickelt werde. Endlich an der Polizeistation, telefonieren die Profis kurz und verschwinden anschließend. Der Dorfscherriff (mit meinen Papieren), mein Unfallgegner (mit Schmerzen, die

er hin und wieder vergisst) und ich (ohne Papiere, dafür durstig und hungrig) müssen nochmals warten. Ich habe keine Ahnung, worauf.... Am zweiten Tag ging es zur Donau, mit geplanter Übernachtung. Gerüchte, dass man auf dieser Route zuviel Straße fährt, machten mich skeptisch, wollte ich doch Gelände fahren. Die Bedenken waren völlig unbegründet, es hängt von der eigenen Route ab. Und in diesem Fall hatten wir selbst ein paar „Abkürzungen“ eingebaut... Der Einstieg zur alten Bahnlinie war auf dem GPS wohl etwas großzügig bemessen, trotzdem fuhr ich zunächst einfach drauflos, irgendwo würde sich schon ein Bahndamm finden. „Unser“ Damm war nur ca. 300m seitlich, in der Höhe aber um 150m vom richtigen entfernt. Bewaffnet mit leichten Bikes machten wir uns auf den viel schwierigeren Weg, mit Enthusiasmus überquerten wir Felsbrocken, quälten uns über umgebrochene Bäume und kletterten auf schmalen Trails an Abhängen entlang. Nach einer Stunde Schufferei, plötzlich ist der Weg einfach weggebrochen! An einen felsigem Abhang verlangt ein teils weggebrochener Saumpfad die Entscheidung: umdrehen oder durch? Alles zurück? - Ich war für durch! Diplomatisch legte ich Olaf eine Zigarettenpause nahe, während ich versuchte, weiterzukommen. Tatsächlich wurde der Damm wieder breiter und alle drei jonglierten am Abgrund entlang auf sicheren Boden. Doch 500 m weiter, dann hatten wir uns endgültig nach einem engen Tunnel im Berg „verrammelt“. Jetzt umkehren und nochmals 2 Stunden Tortur? Da erblickte Aynchel die richtige Bahnlinie, allerdings noch immer 150 m tiefer. Beide Räder blockierten, trotzdem nahm die KTM rutschend immer mehr Fahrt auf, glänzende Bahngleise kommen immer näher. Irgendjemand erzählte, die alte Bahn fährt nur Schrittgeschwindigkeit - bloß nicht unter einem Zug landen. Seit dem hatte Aynchel ein neues Wort für Abkürzungen: einfach X-Track. Es war Sonnenuntergang, unser Tagesziel noch mehr als 150 km entfernt, doch als „Punktesammler“ wollten wir auf einen Kontrollpunkt in der Nähe nicht verzichten. Plötzlich mitten aus der Dunkelheit, ein unbeleuchtetes Fuhrwerk! Es machte uns die Gefahr deutlich, auf unbefestigten Wegen nachts im Wald vorwärts zu kommen. Olafs Yamaha, mit 10 Liter-Tank die geringste Reichweite, meldete mit heftigen Auspuffknallen „Reserve erreicht!“ und wir machten wir uns auf eine Übernachtung im Wald gefasst. Gibt es noch Wölfe und Bären in den Karpaten? Wir hofften, im Dorf Ravens eine befestigte Straße an die Donau zu finden. Ziemlich erstaunt stellten wir fest, dass es im Süden Rumäniens Ortschaften gibt, die tatsächlich nur über schmale und unbefestigte Waldwege zu erreichen sind. Selbst in (Ost- ;-)) Deutschland unvorstellbar! Also gleiche Strecke zurück - Richtung Süden. Endlich auf der Asphaltstraße, welche entlang der Donau führt, angekommen, hofften wir schnell unser Ziel, die Herberge an der Markoniabucht zu erreichen. Meinen Mitstreitern flunkerte ich 50 km bis zum Ziel vor- der Sprit würde noch reichen - um ihnen die Hoffnung nicht zu nehmen. Ein ganzer Hinkelstein fiel mir vom Herzen, als ich am Straßenrand eine nur spärlich beleuchtete Tanksäule entdeckte. Wir bekamen ausreichend Sprit (Olaf 9,89 Liter), wenn auch von unbekannter Qualität. Unserem Wirt gaben wir per Telefon optimistisch unsere Ankunft in ca. 1 Stunde bekannt, das Tempo an deutschen Straßen orientiert. Die Bundesstraße an der Donau ist jedoch ein Enduro-Abenteurer für sich. Unbeleuchtete Straßenränder, Bodenwellen und Schlaglöcher, die einzige Möglichkeit schnell zu reagieren war, die gesamte Strecke im Stehen zu fahren. Ein Grasbüschel tauchte im diffusen Scheinwerferkegel auf, Aynchel zog nach links- und vorbei. Im Augenwinkel erkannte ich das 1m tiefe Baustellenloch.... so entdeckten wir glücklicherweise vor unserem ersten Abflug, wie in Rumänien Baustellen markiert werden – sucht nie nach rot-weißen Markierungen – sondern beachtet Äste und Grasbüschel, die auf der Straße liegen! Endlich um 23 Uhr waren wir im Hotel angekommen, doch dort gab es, wie öfter, keinen Strom. Das bedeutete für uns, kein Licht, kein Wasser aber ein wunderbares Abendessen bei Kerzenschein. Unsere Gastgeber, diese Situation offensichtlich gewohnt, konnten uns auch kurz vor Mitternacht noch ein leckeres Zanderfilet aus dem Dunklen zaubern... Der Polizist schubst mich an der Schulter und weckt mich aus meinen Erinnerungen. Die 60 km bis Caransebes muss ich dem alten Dacia mit dem Motorrad folgen, sie werden mir als wilde Verfolgungsfahrt in Erinnerung bleiben. Unglaublich, was ein völlig angstfreier Fahrstil aus 60 PS zaubern kann. Wieder versuche ich, alles zu geben, um das Polizeiauto nicht aus den Augen zu verlieren. Im Rückspiegel kann mich der Fahrer jedenfalls nicht kontrollieren, beide „Ohren“ hängen seitlich blind herab. Als ich die Notaufnahme des Krankenhauses betrete, bin ich froh, nicht infolge eines Unfalls hier zu landen. Das vor einigen Jahren moderne Krankenhaus ist total heruntergekommen. Blinde Scheiben, herumliegende Backsteinhaufen, und völlig marode Toiletten zeugen vom Verfall. Die Schwester hat nicht einmal einen sterilen Tupfer zum Desinfizieren meiner Einstichstelle für die Blutentnahme. Mein Unfallgegner, inzwischen geröntgt, zeigt stolz jedem im Wartesaal seine Aufnahme- die einen ganzen Knochen darstellt. Wenn nun nur Sergio schon da wäre, der Fall wäre endlich erledigt. Wieder einmal heißt es Warten... Vor der Rückfahrt von der Donau fuhren wir einen Abstecher bis zum „Eisernen Tor“. Die Staumauer, erbaut von Rumänien und Serbien, sperrt die Donau ab. Der Fluss wird unglaublich breit, wir dachten, am Meer zu stehen. Riesige, laut brummende Elektroanlagen führen an beiden Ufern Strom ins Landesinnere. Unsere nächste Station, das alte Römerbad Baile Herkulane, zeigte uns den vergangenen Reichtum eines ehemaligen österreichischen Kaiserbades. Wieder einmal hatten wir den kürzesten Weg bis zum nächsten Ort geplant und dabei irgendwie die Sache mit den Höhenlinien aus Neuem vergessen. Die beiden Urlauber, die uns neben ihrer Parkbank ins Unterholz verschwinden sahen, trafen wir jedenfalls nach kurzer Zeit wieder. Also doch, Umweg im Tal über Straßen. Nach so wenig Gelände dachten wir uns, das der fast 1400 m hohe Poiana Mare einen würdigen Abschluss des Tages abgeben würde. Natürlich wollten wir auf keinen Fall wieder im Dunklen heimkommen. Der Zeitplan wankte, als wir mit „spezial“ Abkürzung den richtigen Einstieg suchten. Dass der Plan nicht funktionierte, wussten wir spätestens, als wir einen wunderschönen Sonnenuntergang auf diesem Gipfel erleben durften. Die Abfahrt war dafür wieder X-Track

verdächtig. Bei völliger Dunkelheit konnte ich Olaf nur durch seine Flüche orten: „Verdammte Bremse!“ Durch einen defekter Gabeldichtring wurde das Eisen gut geschmiert und hatte zur Folge, dass Olaf diese Abfahrt ohne Vorderbremse fahren musste. Die „Nachtrutschbahn“ gemeistert, war das für uns Anlass, einen kleinen Wegpunkt so nebenbei und natürlich im Wald mitzunehmen. Links stolperte Aynchel mit Taschenlampe, rechts Olaf mit Feuerzeug durch die Dunkelheit, während ich versuchte, mit möglichst viel Drehzahl meinem KTM-Motor ein helles Licht zu entlocken. Vergeblich! So fotografierten wir uns gegenseitig, um unsere Mühen zu dokumentieren. Noch zwei Stunden Heimfahrt und endlich Abendessen. Vor dem Einschlafen hatte ich nur noch das kleine Problem, wie ich Olaf erkläre, dass dieser Punkt nicht vergeben war! Am vierten Tag wollten wir den höher gelegenen Teil der Karpaten erkunden. Herr Wittmann, ein Rumäne im besten Rentenalter, hat sich weitab großer Städte ein kleines Paradies geschaffen. Seine Herberge, die den Vergleich zu guten Hotels in Deutschland nicht zu scheuen braucht, liegt tief versteckt im Tal der Rece. Der Besuch bei ihm war unser Einstieg in den nordöstlichen Teil des Enduromania -Landes. Über die Cuntu- Wetterstation befuhren wir den 2190 m hohen Tarcu- Gipfel. Ein prächtiges Höhenpanorama bot sich, nachdem wir den Gipfel erklommen hatten. Der Preis für diese wunderschöne Aussicht ist ein ca. 5 km steil ansteigender und mit größtem Schotter belegter Weg. Bei der Auffahrt blieb mir fast die Luft weg, aber nicht wegen meiner Kondition, sondern es war die Wut auf alle, die sich aus Faulheit oder Unvermögen einfach neue Spuren in die Hochgebirgswiesen gegraben haben. Abgraben werden wir uns damit nur unsere Enduro- Paradiese!! Natürlich dokumentierten wir auch hier unsere Durchfahrt, der Kontrollnagel befindet sich über dem Herzchen des wohl höchstgelegenen Plumpsklos der Karpaten. Voll im Zeitplan beschlossen wir, wieder einmal ohne genau die Karte studiert zu haben, „fahren wir doch gerade rüber nach Ilova.“ Wären wir diese „Abkürzung“ nicht gefahren, hätten wir tatsächlich noch eine Nachtetappe und die Besteigung des Mount Mist verpasst. Der Mount Mist befand sich an der einzigen Lücke im Gatter und verriet mir sein Geheimnis erst, als ich auf ihm stand. Was unter dem Kotflügel meines Motorrades so merkwürdig roch, war vor kurzem noch Teil einer Kuh. Vorsichtig versuchte ich, mein Motorrad aus dem Schlamassel zu heben. Aynchel versuchte es mit der Vollgasmethode und Olaf mit der erst wenig Gas- und dann Vollgasmethode. Am Ende sahen wir alle drei ungefähr gleich aus. Als Aynchel die Tankstelle in Slatina Timis betrat, konnte er noch so nett nach einem Wasserschlauch fragen, aber bei diesem Duft... Unsere letzte Chance war die Wäsche in einem Bachbett. Vorbeikommende Enduromaniacs fragten uns ganz mitleidig, ob wir irgendwelche Probleme hätten. Das jemand mitten in der Nacht einen Badetag einlegt, war diesen Jungs irgendwie unverständlich. An unserem letzten Tag wollten wir eigentlich nur ein bisschen „ums Dorf fahren“. Ein paar in der Nähe anzufahrende Kontrollpunkte sollten für uns ein gemütliches Ausrollen sein. Als wir kurz vor Mehadica auf Asphalt trafen, war unsere Enduromania eigentlich zu Ende und ein gemütliches Heimrollen auf der Straße war unser Ziel. Es sollte anders kommen. Der Unfall veränderte unseren Tagesplan drastisch. Endlich ist Sergio eingetroffen. Seine Reputation und die der Enduromania helfen mir, die Verhandlung zum Ende zu bringen. Dann nochmals zwei Stunden beim „Dorfscherriff“ Formulare ausfüllen und ich erhalte meine Papiere zurück. Als ich mit Sergio das Camp erreiche, warten die Motorradfahrer schon auf die Siegerehrung. Endlich, es ist 22:00 Uhr (genau 11 Stunden nach dem Unfall) und schon dunkel, das Lagerfeuer knistert und wir blicken auf eine wunderschöne Endurowoche zurück. Als die Zweitplatzierten aufgerufen werden, bleiben wir als einziges Team noch übrig. Das bedeutet Platz1! Unsere Quälerei hat sich gelohnt. Wenn allerdings bei einer üblichen Rallye Tagesetappen mit mehr als 300 km, fehlerhafte Roadbooks, Nachtetappen im Hochgebirge und Misthaufen dabei wären, hätten wir uns beim Veranstalter böse beschwert. Doch glücklicherweise stellt sich ja hier jeder seine Anforderungen selbst. Wir werden wiederkommen- in dieses einmalige Enduro(mania)land!

Text und Bilder © Stefan Heßler

[Bildergalerie - Enduromania 2005](#)