

# Enduro mar

**Roliga  
rumänska  
skitiga  
kostigar**

Bevisa att du var där och du får poäng. Sergio Morariu har tillbringat det mesta av sitt yrkesverksamma liv som vattenkraftsrallare i Latinamerika. Kraftverken anlades där fallhöjd och flöde var förmånligast, inte där det råkade finnas en asfalterad genomfartsled. Sergio blev därför nästan som av tvång en passionerad enduroåkare. Nu arrangerar han enduroresor i sitt hemland Rumänien.

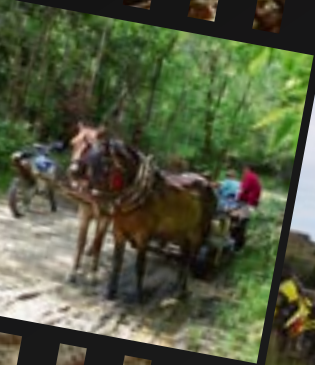
---

TEXT OCH FOTO: Börje Maleus, [redax@mc-folket.se](mailto:redax@mc-folket.se)

---



# D. nia





**K**lockan är snart tre. Magens kurrande har ökat till storm. Det är varmt och kamelbagen är tom. Efter en blandning av felnavigering och för svår terräng så kör vi äntligen in i Poiana, en by av lite storlek. Här borde vi kunna välja mellan matställen.

Så fel det var. Poianas huvudgata är kanske en kilometer lång men har inte en enda affär, bar eller annat. Vi samlas, molokna och hungriga, på utfarten och siktar in oss på nästa samhälle, kanske en mil bort. Då kommer världsmedborgaren Marcus som siste man av oss sju svenskar ifatt oss och frågar "vad var det för fel på de tretton restaurangerna vi passerade?". Vi ser på honom som fågelholkar och ber honom visa.

**Vi vänder och stannar** framför en grupp äldre kvinnor som står efter gatan och pratar. Äldre, förresten. Ålder i antal år är svårt att uppskatta. Våra vanliga referenser fungerade inte alls i ett samhälle där så mycket fattades. Både kläder och tänder används långt efter svenska "Bäst Före"-datum, men det hindrade inte kvinnorna att visa upp soliga leenden där mellanrummen mellan tänderna dominerade. Det fanns inga språk gemensamt. Med händer och fötter visade vi på att vi var hungriga och gärna betalade för en måltid. Det tog ett tag innan en av Marcus påstådda restauranger öppnade.

För Marcus var varje vardagsrum eller uteplats en möjlig matplats och det budskapet gick efter ett tag fram bland alla språksvårigheter. En ung pojk lotsade oss in genom en anonym plankdörr till, just det, ett vardagsrum där vi snart serverades en mångfaldig lunch där knappt något saknades och där annat fanns i överflöd. Att neka den rumänske husfadern att dricka påfyllning av hans hemgjorda plummonbrännvin blev måhända en konflikt mellan vår trafikmoral och hans stolthet. Vår självbevaringsdrift fick oss att nöja oss med en provklunk och ett nytt ord - "Norok!". "Skål" kan sägas på många olika sätt.

Vi befann mitt i Enduromania, vilket är en idé av Sergio Morariu. Sergio har ett tyskt-rumänskt påbrå men har tillbringat det mesta av sitt yrkesverkssamma liv som vattenkraftsrallare i Latinamerika. Kraftverken anlades där fallhöjd och flöde var förmånligast, inte där det råkade finnas en asfalterad genomfartsled. Sergio blev därför nästan som av tvång en passionerad enduroåkare och anordnade redan 1981 turer i Chile med hyrda Suzuki DR350. I början på 90-talet fick Sergio ett konsultuppdrag att stärka turismen i det gleset befolkade sydvästra Rumänien. Flera olika projekt sjösattes. Det för oss mest spännande är det fyndigt döpta Enduromania som hade sin öppningsvecka 1995. Nu, elva år senare

så det en livaktig verksamhet där främst tyska Euro under åtta veckor strömmar in i regionen och får somliga orter att kanske inte grönska, men i alla fall lysa upp.

Konceptet är enkelt och mycket proffsigt genomfört. Man utgår från en ort, Brebu Nou, där man bor och äter frukost och middag. Vi sju svenskar bodde hos en familj som hade fyra uthyrningsrum, plats för hojar och en milsvid utsikt. Maten var varierad och välsmakande. Sedan har man detaljerade kartor och en fil GPS-koordinater till dryga åttio platser att besöka. Vägen dit bestämde man själv. Med någon sorts bevis att man varit där - fotografi, GPS-track eller, ibland, en stämpel - så samlade man poäng. Vi åkte inte dit för att tävla utan bara för att ha kul. Icke förty så följde vi upplägget som om vi vore seriösa tävlande. Att vi på sista dagen fick utmärkelsen "Best Newcomers" överraskade förstås, men det kan också vara ett utslag att många deltagare troget återkom till det vänliga arrangörsteamet och - förstås - den fantastiska naturen och den roliga körningen.

**Kärnan i vår** sjuannagrupp kom från MCE i Järfälla (Magnus Carlsson, Misi Mladoniczky, Bo Boak Larsson och under-teknad) med ytterligare tre mera löst anknutna (Ulf Larsson, Gustav Röken och



Svenska inslaget under årets Enduromania i Rumänien, Sjumannagruppen bestod av Magnus Carlsson, Misi Mladoniczky, Bo Boak Larsson, Börje Maléus, Ulf Larsson, Gustav Röken och Marcus Berneström.

Marcus Berneström). Magnus, Boak, Misi och Ulf körde bil & släp ner med egna hojar medan vi övriga valde latmaskalternativet att flyga ner och hyra varsin Yamaha WR450. Det är förstas för- och nackdelar. Bilisterna fick chansen att besöka Auschwitz och få flera dagar i Budapest. Flygarna betalade kanske mer, men kunde å andra sidan disponera värdefulla semesterdagar lite friare.

Rumänien är ett märkligt och spännande land. Landets namn antyder kontakt med Rom och det framgår än tydligare av deras språk. Rumänska är ett latinskt språk och en rumän förstår Italienska ganska bra. Som en latinsk enklav med 22 miljoner innevånare, inklämd mellan slaviska grannar i öst, syd och i väst, och med Ungern i norr försöker de bevara sina historiska band med Rom. Den dominerande religionen är dock Grekisk-ortodox, så alla blickar riktades inte västerut.

**Under så många** år förtrycktes landet av den kortväxte diktatorn Nicolae Ceausescu som hellre inredde sina palats med guldkrantar än att ge sitt folk utveckling och bröd. Rumäniens ökända hemliga polis Securitate förgiftade livet för så många ända tills de forna förtryckarna försvann, i Ceausescus fall på ett blodigt sätt. Då försvann även Securitate, även om vår logivärd hävdade att de numera

dominerade näringslivet. Landet förbereder sig för ett EU-inträde och blir i så fall en udda fågel i vår kära Europa-gemenskap. Landsbygden är extremt underutvecklad. Hästdragna trävagnar dominerar väl inte gatubilden, med de är mycket vanliga. Postkommunismen syns överallt, även om vi ibland kanske övertolkade. När sju skitiga hojåkare bad om meny på ett mathak blev vi hänvisade till en annan restaurang ett par kilometer bort. De var nog mer självbevarelsedrift från restaurangägarens sida och inte någon kvarleva från forna tiders attityder. Från en rent självisk synpunkt så accepterades det av ortsbefolkningen att vi körde nästan överallt. När en åldrad kvinna i slitna kläder lyfter en träpåk mitt ute i ingenstans så är det som en vänlig hälsning, inte den utskällning man är mera van vid från Svenska skogar.

Vi utgick från Brebu Nou på 850 meters höjd. Somliga av oss tog sig upp på 2190 m höjd medan lägsta punkten var på kanske 300 meters höjd. Ibland var det vägar, eller åtminstone f.d. vägar. Andra stunder kunde det vara sommarängar, skogstraktorspår, vattendrag, grus, bok-

skogar, sprängstensrösen, lerpölar, snö, träsk, skogsavverkningar eller ytterligare ett dussintal mer eller mindre definierbara underlag. Allt var väl inte precis bra. Somligt var snarast hemskt. Efter ett tag blev dock även svårigheter nöje. Första dagen puttrade jag och några runt vattenpölar på lervägarna. Halt var det, och mera oförvägna kamrater försvann i fjärran. Som sanna scouter började vi därför leva efter devisen "learning by burning" och drog rakt genom träskan. Oj,

vad kul det var, och oj vad skitiga vi blev. Turistanläggningens fina badbryggor blev utmärkte tvätterier för helkroppsdykning. Hjälmerna fick vara kvar på bryggan. Någon gräns fanns det

även för skitiga vikingar.

Trots det så tog det över tre timmars hårt skrubbande i Sverige för att få kläderna rena. Ändå, "skitiga män är lyckliga män". Detta bevisade vi med övertyglighet i Rumänien.

**Att köra av** från asfalten innebär obönhörligen att hoj och förare ligger ner, oftast inte i särskilt mycket harmoni. Det är en del av charmen och för den ovane lite

## Som sanna scouter började vi därför leva efter devisen "learning by burning"



## “Fjolla”, ropar Misi, men Magnus visste vad som väntade

frustrerande. Knappast någon av de säkert hundra vurpor vi åstadkom tillsammans skedde dock från en hastighet som var högre än fem km/h. Lite öm blev man väl, men inget att be om sympatier för. Totala skadorna på sju motorcyklar var en liten plasthylsa över en startknapp. Då blir det snarare så att vurpor kommer man ihåg med leenden och nöjet mäts i hur spektakulära de är. Vi knäppte sammanlagt närmare tusen bilder och på en mångfald av dessa ser man glada förare bredvid halvt försvunna motorcyklar. Här är det en fördel att ligga först. Misi var vår stigfinnare och fick sin beskärda del av vurpor, men kamerorna kom fram alldeles för sent för honom. Misi kunde istället stanna vid säkra showställen och ha kameran beredd. Det syntes också på några filmsekvenser. Misi står med filmkameran i högsta hugg när Magnus rundar en kurva. “Här är en hund begraven”, tänker Magnus, “och snart kanske jag också”. Magnus stannar följaktligen och drar igen blytlås och fickor. “Fjolla”, ropar Misi, men Magnus visste vad som väntade, vilket också bilderna visade.

Något som alltid får adrenalinet att strömma lite friare är flodpassager. För Misi är det närmast en drog och han ägnade kvällar åt att leta fram extra pirriga vattendrag. Flera olika metoder att ta sig över, varav somliga kanske var mer roande för omgivningen än effektiva. Marcus sex meter höga vattenkaskad orsakade visserligen fuktighet hos oss andra men den var sämre på att föra ekipaget framåt. Boaks metod att simma parallellt med motorcykeln är hysteriskt roande, men inte att rekommendera. Just då hade vi sällskap av vår nyfunne vän Lutz från München. Det var nog Boaks smala lycka att Lutz var med. Vi svenskar skrattade och fotograferade, medan Lutz bärgade både Suzuki och Boak.

I **pristävlingen** om att besöka flest platser vann en tysk på BMW GS1200. Vi som slet på gränsen till kollaps att lyfta våra 120 kilo lätta hojar kunde inte tro att det var möjligt att få fram en drygt dubbelt så tung best över stock och genom lera. Vad som GS-föraren hade som vi saknade var erfarenhet och kanske även omdöme. När vi navigerade fel och trodde att vi kunde ta den raka vägen upp genom en råbrant bokskog och ett par hundra meter bäck så körde förmodligen GS-en tillbaka och tog sig fram där det fanns stig. När vi plaskade i skogstraktorns spår med lera upp till långt över knäna så valde GS-en att byta

till landsvägsdäck och köra till de för honom lättplockade punkterna vid Donaus stränder. Det här är ändå en del av charmen med Enduromania. Det finns både svårt och lätt. Vi som levde efter tesen att “smutsiga barn är lyckliga barn” fortsatte lyfta motorcyklar och ibland även förlita sig på att Misi och Magnus kunde köra upp hojarna när vi andra misslyckades hade ändå gränslöst roligt.

Vi flygturister betalade drygt 5000 kronor för biljetten. Arrangemanget kostade 132 Euro plus 26 Euro per dag för bra kost och logi. Bensin, lunch och andra nöjen kostade sammanlagt under en tusenlapp. Hyra av bra hoj i fem dygn plus transport från flygplatsen kostade under 500 Euro. Bilisterna sparade några kronor och hade fördelen att kunna köra egen hoj med bra verktygsuppsättning och helt nya däck, vilket inte hyrchojarna hade. Grönt kort för försäkringen och ev. intyg, styrkt av Notarius Publicus, från icke närvarande ägare av bil, släp eller hoj rekommenderades. När man är så förberedd så blev förstas gränspassagera enkla. Ingen frågade någonsin om några dokument....

Ska jag åka Enduromania igen? Tveklöst! Kombinationen av bra körning och mycket spännande miljöer var oslagbar. Det kanske sker i samband med en

Medelhavsresa med landsvägshoj där jag byter till en hyrd endurohoj. 