

STARTSEITE

AKTUELLES

EINSPURTEAM

EINSPURREISEN DEUTSCHLAND

EINSPURREISEN WELTWEIT

AUSRÜSTUNG

MEDIEN

KONTAKT

IMPRESSUM

ENDUROMANIA

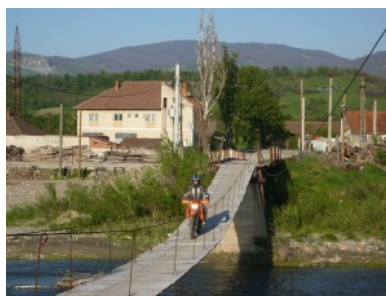
Über Stock und Stein – Enduromania



Enduro – was? EnduRoMania! Gehört hatten wir ja schon oft von dieser Veranstaltung. Die fehlenden Informationen wurden aus dem Netz zusammengetragen und danach stand fest: Das internationale Enduro-Wandertreffen in Rumänien muss einfach besucht werden. Ein Team besteht aus mindestens drei Teilnehmern. So wurde in die Runde gefragt und Gerald war natürlich gleich mit von der Partie. Das Team war nun komplett. Da wussten wir noch nicht wirklich, was für ein Abenteuer und bevorstehen sollte. Wir treffen uns im Enduro-Wandercamp Brebou Nou in Rumänien. Nach und nach reisen auch die anderen Teams an. Der Platz ähnelt eher einem Fahrerlager. Fast jeder schraubt, schmiert und wechselt Reifen. Wir begnügen uns mit dem Abladen der beiden KTM LC4. Am Nachmittag unternehmen wir eine kleine Proberunde: Auf ein paar kleinen Wegen, schrägen Pisten und quirligen Pfaden rollen wir durch die weitläufige Landschaft. Begeisterung spiegelt sich ebenso wie eine gewisse Ehrfurcht in unseren Augen nieder. Jedenfalls haben wir beim Zurückbrausen alle ein leicht flaes Gefühl im Magen.



Sonntagabend finden dann die Vorstellung und das Kennenlernen der Gruppen statt. Nun wird es endgültig klar: Unser erstmalig startendes Team steht einer Armada aus jahrelanger Enduromania Erfahrung und Vollcrossern gegenüber. Die Reiseenduristen treffen auf Hardcore – das kann ja was werden! Glücklicherweise sind die anzufahrenden Kontrollpunkte nach Schwierigkeitsgraden gekennzeichnet. Somit beschränken wir uns mit dem Übertragen der Touring- und Reiseendurokontrollpunkte auf die ausgehändigten Karten. Hartes Off-Road lassen wir außen vor. Vorläufig!



Frisch gestärkt wird Montag früh gestartet und es geht zügig auf der Naturpiste bis Slatina Timis voran. Dort brausen wir auf die E70, um diese bei Teregova wieder zu verlassen. Auf narbigem Asphalt wird Mehadica erreicht. Die nächste Naturpiste wird unter die Stollen genommen. Eine herrliche Landschaft öffnet sich vor uns, überall blühen bereits die Bäume und Sträucher. Kurz vor der Passhöhe fliegt ein Team mit mächtiger Staubfahne an uns vorbei.



Den Kontrollpunkt auf der Passhöhe verpassen wir. Ein herrliches Tal – so ganz in Grün getaucht – liegt dafür vor uns. Die Piste schlängelt sich staubig hinab.



Danach grüßt wieder Asphalt, denn wir wollen endlich den Kontrollpunkt Eftimie Murgu zu erreichen. Ziel sind die kleinen Wassermühlen dort. Dabei muss ein Mühlennamen als Nachweis notiert werden. Die weite Anreise wird mit der geringsten Punktezah honoriert. Dafür öffnet ein Bauer seine Mühle und zeigt sein Handwerk. Mit umfangreichen Gesten erklärt er die Funktion der Mühle. Interessiert wird alles begutachtet.

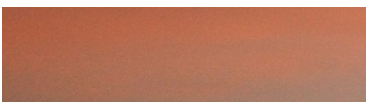
Nach der willkommenen Pause singen die Einzylinder dann wieder ihr sonores Lied und tragen uns nach Ravensca. Den Einstieg der Piste dort erkennt man sofort. Man folgt einfach dem Lauf des Baches. Große Bäume schatten das Tal ab, angenehme Frische dringt durch das Visier. Langsam tasten wir uns den Berg hinauf. Das Dorf liegt malerisch auf der Bergkuppe. Die Suche nach der Kontrollmarke beginnt. Es kann keine Plakette erspäht werden. Erst eine freundliche Verkäuferin bringt Licht ins Dunkel. Ein kleines Blechschildchen, kaum wahrnehmbar, wird gezeigt. Eine verrostete 801 kann nur erahnt werden. Nach dem Einsammeln der höchstmöglichen Punktezah müssen die Lenker wieder Richtung Camp eingeschlagen werden. Das Kloster Almāj Punta liegt weit der Straße. Wir klopfen an die Pforte. Bruder Andrej bietet uns Wasser und einen frischen Apfel an. Nach seinem Abendgebet stempelt er die Punkteliste als Nachweis ab. Auf demselben Weg tasten sich die Stollen zurück. Der vergessene Kontrollpunkt hat auch seine Vorteile. So kann das herrliche Tal von der anderen Seite noch einmal durchfahren werden.

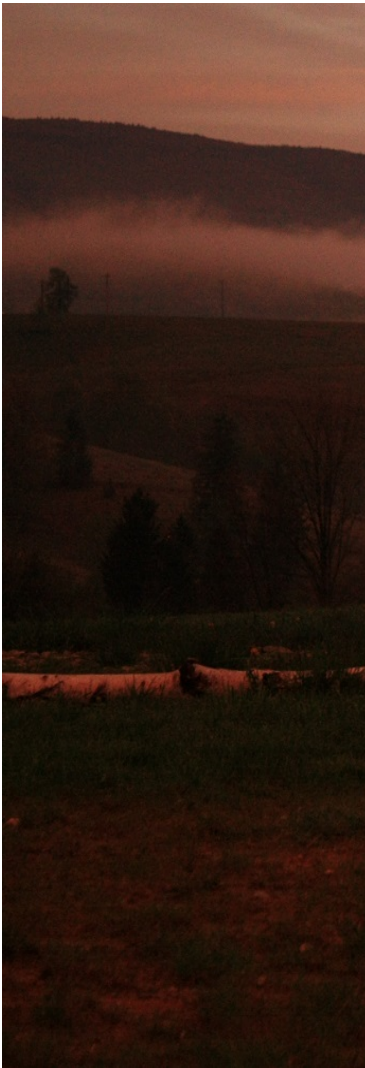


Auf der Passhöhe verstummen die Motoren. Die Punkte von Mehadica Top müssen mit heimgetragen werden. Da treffen wir eine junge Familie, die mit ihren Pferden das Feld bestellt. Voller Stolz präsentieren sie das junge Fohlen.



Derweil glitzert die Sonne samtig über den Bergrücken. Also schnell zurück ins Camp. Im letzten Tageslicht flackern unsere Scheinwerfer durch die hereinbrechende Nacht. Ziemlich geschafft von dem abenteuerlichen Tag fallen wir in die Betten. Morgens wird kräftig gefrühstückt und der Staub aus der Bekleidung geschüttelt. Das heutige Fahrtziel heißt Donau. So fliegen wir auf der gut ausgebauten E70 südwärts, um diese hinter Teregova zu verlassen. Auf einigen Irrwegen erreichen wir den





Tunnel Poarta Orientală. Dieser wurde 1878 für den Orient Express errichtet. Laut Teilnehmerformular müssen die Zeichen von beiden Enden des Tunnels eingetragen werden. Eine riesige Wasserlache versperrt den dunklen Eingang. Die Tiefe und Länge kann nicht abgeschätzt werden. Spuren führen ebenfalls nicht hinein. Keiner bringt den Mut auf, blind hineinzufahren. So wird beschlossen, den Ausgang von der anderen Seite anzufahren. Aber später, sonst wird die Donau am heutigen Tag nicht erreicht. Im Formationsflug werden die Enduroreifen über den Asphalt getrieben. Die Straße folgt den Schwüngen der Berge. Bauern bestellen mit Ochsen, Pferden oder kleinen Traktoren die vielen Felder.



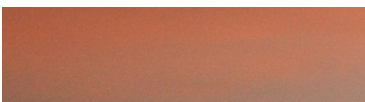
Noch ein Kurvenschwung und die Donau fließt in ihrer natürlichen Schönheit durch das Land. Wir folgen kurzzeitig ihrem Lauf, um dann den Blinker rechts zu setzen. In Serpentina schraubt sich die Straße zum Kloster Sfânta Ana hinauf.



Die Mühe wird mit herrlichem Ausblicken belohnt, und der begehrte Stempel findet auch auf die Liste. Nach dem Segen erhalten wir ein Kreuz für unsere weitere Reise überreicht. Die Seitenständer klappen ein. Das Donautor wird passiert, um den übergroßen Kopf des Dakerkönig Decebal zu bewundern. Dieser wurde als Riesenskulptur in den Fels gehauen. Wir fühlen uns nach Amerika versetzt und bestaunen die Steinmetzkunst. Viel Zeit bleibt uns nicht, denn in der Bucht befindet sich ein Kontrollpunkt mit höchster Punktezahl. Dieser Stempel muss unbedingt ergattert werden. Der Mann mit Stempelgewalt wird schnell herbeitelefoniert. Mit staubigen Fahnen geht es weiter an der Donau entlang. Die tschechische Siedlung Eibental wird anvisiert. Den Empfehlungen auf dem Handzettel nach soll am Bach abgebogen werden. Hier finden die Bikes einen idealen Enduro-Wanderweg vor. Langsam windet sich die Piste am Hang entlang und steigt stetig in die Höhe, um gleich darauf in steilen Serpentina in das Dorf hinab zu stürzen. Der Kontrollpunkt 803 ist sofort gefunden und muss als Foto mitgebracht werden.

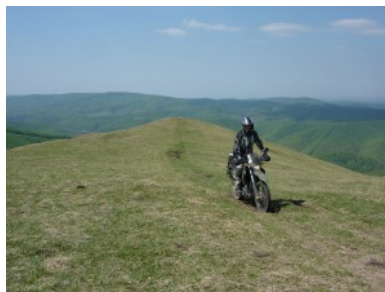


Oberhalb des Dorfes stößt man auf einen schönen Rastplatz. Vogelgezwitscher begleitet das Vesper. Dann zerreißen die Einzylinder die herrschende Ruhe. Auf der anderen Seite des Tales geht es zur Donau hinab. Die Stollen hinterlassen ihre Spur. Auf der E70 wird der Gasschieber strapaziert, um noch vor der Dunkelheit das Camp zu erreichen. Die ersten Verschleißerscheinungen machen sich bemerkbar. Nicht an den Maschinen, nein, unsere Handgelenke schmerzen etwas. Bei herrlichem strahlenden Sonnenschein wird das Tagesziel besprochen: das orthodoxe Kloster Călugăra. Dazu verspricht es auch die Höchstpunktzahl auf dem Kontrollzettel. Schnell wird noch kräftig gefrühstückt. Danach werden die Enduros durch das Auf und Ab der Bergwelt getrieben. Lange Federwege gleichen die von Wind und Wetter genarbten unebenen Straßen aus. Auf einem kleinen, steilen Bergweg rollen die Motorräder bis auf den Hof des Klosters. Es schmiegte sich malerisch an einen steilen Berghang. Der Motorklang hallt zigfach von dem Berg zurück. Ein Mönch ist für die Abwechslung dankbar und stellt prompt unzählige Fragen zu den Enduros. Das Interesse wird genutzt, um auch das Kloster ausgiebig zu besichtigen. Danach speist ein Bach den Wasservorrat und auch die Trinkflaschen mit frischem Nass.





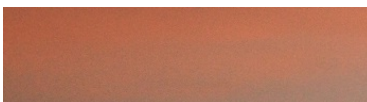
Sasca Montana heißt das nächste Ziel. Eine kleine Pension, welche viele Punkte verspricht und nur einen Gasstoß entfernt liegt. Klingeln, Stempel abholen und weiter geht die Punktejagd. Stăncilova Top wird dazu angesteuert. Der Baum mit dem Blechschild kann nirgends entdeckt werden. So muss ein Foto als Nachweis genügen. Der Tag neigt sich dem Ende zu. Die Rückfahrt liegt noch vor dem Lenker. So rollen die Räder wieder auf Kurs Nord. In Oravita werden die Seitenständer unmittelbar vor dem Theater ausgeklappt. Als Nachweis dient eine Eintrittskarte. Die Türen sind verschlossen. Deshalb muss wieder ein Foto als Nachweis genügen und wird in die Liste eingetragen. Abgekämpft rollen wir danach weiter ins Camp. Und dann ist mal wieder Offroad feinsten Art angesagt. Nach Rücksprache mit anderen Teams ist der Cuca Gipfel auch mit unseren Maschinen zu erklimmen. Auf dem Weg dorthin befindet sich der Kontrollpunkt Brebou Nou Top. Wir erhaschen schnell die Punkte und rollen weiter auf stark zerfurchten Wegen, immer höher. Den Abzweig erkennt man gut, und die Strecke führt nun durch den Wald. Die Bäume weichen, und der Berg liegt majestätisch vor uns. Er wird durch eine steile Auffahrt und kräftige Gasstöße erklommen. Auf dem Bergrücken steuern wir auf den höchsten Punkt zu. Oben bläst eisiger Wind die Helme fast in das Tal hinunter. Ein unendliches Panorama liegt uns aber auch zu Füßen.

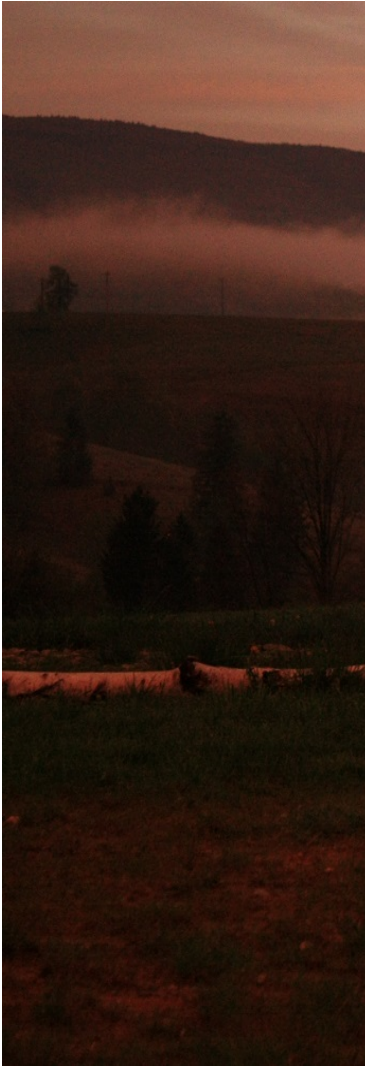


Die Hütte Zăgoru befindet sich laut Navigation nicht allzu weit entfernt. Sie wird als nächstes angesteuert. Die Piste verliert sich im Gelände und scheint in den Wald zu führen. Ein anderes Team muss sich ebenfalls durchgekämpft haben. Spuren und gebrochene trockene Äste zeugen davon. Der Holzrückeweg wird immer steiler. Bäume versperren den Weg. So werden die Bikes unten hindurch und oben drüber gehievt. Ein Zurück gibt es zu dem jetzigen Zeitpunkt nicht mehr. Ein schmaler Hohlweg führt immer steiler hinab. Die Fahrspuren sind mit viel Laub gefüllt. Die Motorräder und ihre Piloten rutschen mehr, als dass sie fahren.



Fußrasten schaben an der ausgewaschenen Spur. Die Füße haben es nicht sehr weit bis zum Boden. Große Steine versperren den Weg. Zur anderen, tiefen Fahrrinne muss gewechselt werden. Wir sind schweißgebadet. Das Tal liegt dann endlich in Sichtweite. Ein kurzer Gasstoß durch den Bach und der Forstweg und die Hütte sind erreicht. Im Eiltempo fliegen wir zur E70. Der Tunnel muss noch auf die Kontrollliste. Dieser wird nun von Süden angefahren. Zerfurchte, von der Sonne festgebackene Wege erwarten uns. Im Wegedschungel verlieren wir die Übersicht. Ein Bauer weist uns den rechten Weg. Auf nun bester Naturpiste finden wir den Tunnelleingang. Andere Teams haben hier schon Spuren hinterlassen. So tauchen auch wir in den langen, dunklen Tunnel ein. Es wird langsam heller und das Ende sichtbar. Damit auch wieder die immer noch vorhandene riesige Wasserlache. Die Reifen durchschneiden sie und zerteilen die Wassermenge in einem weiten Bogen bis zum Ausgang.





Der Tag hat da noch Zeit und ein neues Offroadziel wird anvisiert. Ein falscher Abzweig leitet in die Irre. So stehen wir orientierungslos auf einem Gipfel mit toller Fernsicht. Eine Straße kann keiner ausmachen, aber die Räder laufen weiter talwärts. Auf der nächsten Kurvenstrecke orientieren wir uns neu. Dann passen der Kurs und der angepeilte Kontrollpunkt. Erreichen können wir diesen jedoch nicht, obwohl er laut Karte direkt am Weg sein muss. Er befindet sich 500m über uns auf einer anderen Piste. Doch der Einstieg wird schnell gefunden, könnte aber von unseren Maschinen und Reifen nur mit großem Risiko gemeistert werden. So lassen wir diesen Ausflug besser sein und lenken geschafft zum Camp zurück. Dort schlägt die große Stunde. Einige Teams geben zum letzten Mal alles. Entspannt treiben wir die Räder durch die Landschaft und fahren nebenbei noch einen Kontrollpunkt an. So findet auch der letzte Stempel auf das Blatt. Wir kurven noch ein wenig durch die tolle Natur, bevor unsere Räder das letzte Mal zum Camp rollen. Pünktlich zum Nachmittag wird der Kontrollzettel bei Carlos abgegeben. Abends folgt dann die Bekanntgabe der Ergebnisse und Siegerehrung. Wir erreichen den fünften Platz und werden mit dem Titel „Sightseeing Specialists“ geehrt. Erschöpft und mit einem abgekämpften Lächeln auf den Lippen treten wir die Heimreise an. Enduromania, wir haben es geschafft!



Infos Enduromania

Stand 2012

Allgemeines:

Die Enduromania wird von Dr. Ing. Sergio Morariu organisiert und stellt eine touristisch orientierte Offroad Veranstaltung in Westrumänien dar. Er wohnt zeitweise in Frankfurt und spricht perfekt Deutsch. Aus Sicherheitsgründen muss man im Team von mindestens drei Teilnehmern starten. Die Fahrzeuge müssen straßenzugelassen sein, da sich ein Teil der Veranstaltung auf öffentlichen Straßen abspielt. Dementsprechend sollte die Fahrweise den örtlichen Gegebenheiten und Verhaltensregeln angepasst werden. Es geht hierbei nicht um Höchstgeschwindigkeiten, sondern um genussvolles Endurowandern. Land und Leute wollen erfahren werden. Von einer leichten Sportenduro bis zur Reiseenduro nehmen alle Motorradtypen teil. Die Veranstaltung wurde sogar schon mit Straßenmaschinen gefahren. Achtung! Die Veranstaltung birgt Suchtgefahr!

Beste Reisezeit:

Da einige Ziele sich in den Höhenlagen befinden, ist der Frühling und Sommer eine sehr ideale Reisezeit zum Endurowandern. Weiterhin stehen die Termine fest, an denen die Veranstaltungen stattfinden.

Anreise:

Von Kassel aus sind es ca. 1600 Kilometer bis Brebu Nou in Westrumänien. Wir folgten der Autobahn über Österreich nach Ungarn, um dann auf der E75 in Richtung Szeged zu steuern. Ab hier geht eine neu gebaute Autobahn in Richtung Arad. Die A1 führt weiter in Richtung Timisoara und folgt dann der E70. In Slatina-Timis wird diese nach rechts auf die DJ582 verlassen, um dann auf einer Naturpiste in Brebu Nou anzukommen.

Übernachten:

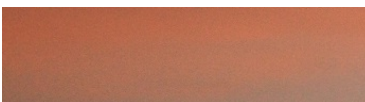
Preisbewusste Enduroristen nutzen den Zeltplatz auf der Wiese. Die vorhandenen Gästehäuser sind gut und zweckmäßig eingerichtet und eine Empfehlung wert. Die Infrastruktur ist an die seit 1995 ausgetragene Veranstaltung bestens angepasst. Die Verpflegung und Organisation der Veranstaltung wird von vielen fleißigen Händen sichergestellt.

Sehenswert:

Die vor dem Start ausgegebene Aufstellung beschreibt die anzufahrenden Möglichkeiten und deren Sehenswürdigkeiten. Da die Kontrollpunkte immer wechseln, kann hier kein allgemein geltender Vorschlag wiedergegeben werden. Eine reichhaltige Liste aus Land, Leute, Natur und Sehenswertem runden die Kontrollpunkte ab.

Karten:

Sehr genaue Detailkarten werden von Sergio vor dem Start ausgegeben. Weiterhin sollte ein gut funktionierendes GPS mit Rumänischen Kartenmaterial an Bord nicht fehlen. Die anzufahrenden Kontrollpunkte weisen neben der Beschreibung auch die





Koordinaten auf. Der Schwierigkeitsgrad ist ausgewiesen, so dass die Veranstaltung durchaus mit großen Reiseenduros gefahren werden kann.

Internetadressen:

Einen schnellen und guten Überblick gibt die Seite von Wikipedia:

www.de.wikipedia.org/wiki/EnduRoMania

Zum Buchen der Veranstaltung folgt man der Homepage der Enduromania:

www.enduromania.net

Viel Wissenswertes hat Marcel Sieling auf seiner Homepage zusammengetragen:

www.powerslider.de/Enduromania/FAQ/faq.html

Bilder: G. Bauer & K. Sypniewski

Leave a Reply

Your email address will not be published. Required fields are marked *

Name *

Email *

Website

Comment

You may use these HTML tags and attributes: ` <abbr title=""> <acronym title=""> <blockquote cite=""> <cite> <code> <del datetime=""> <i> <q cite=""> <strike> `

MAIN MENU

[Startseite](#)
[Aktuelles](#)
[Einspurteam](#)
[Einspurreisen Deutschland](#)
[Einspurreisen Weltweit](#)
[Ausrüstung](#)
[Medien](#)
[Kontakt](#)
[Impressum](#)

GET IN TOUCH

[Facebook](#)

CONTACT INFO

Einspur
Phone : 0171 1141897
Email :
einspurteam@googlemail.com