

ABENTEUER STATT TOMATEN UND HOKUSPOKUS



Rumänien ist ein Synonym für die Karpaten, tiefe Wälder und – Motorradspaß. Auf und abseits der Straße! Die Enduromania findet seit 22 Jahren regelmäßig statt. Bastian Brüsecke (Text & Fotos) war diesmal dabei.

Das Grün der weiten Felder, gespickt mit dem Gelb der Sonnenblumen, zieht sich entlang der schmalen Asphaltbänder durch eine idyllische Bauernhof-Atmosphäre in der Ukraine. Hinter mir liegen bereits viereinhalb Monate Motorradabenteuer in Zentralasien und vor ein paar Tagen traf ich Artur in Kiew. Wir sind auf dem Weg nach Rumänien, möchten dort noch vier weitere Freunde treffen und dem Karpatenkamm folgend, zusammen das Land erleben.

Doch der Weg dorthin verläuft etwas anders als gedacht. Pppppssssccccchhhh macht es, wenn der Hinterradreifen schlagartig Luft verliert und das ist das beste Wecksignal bei sonorer Fahreintönigkeit. Es vergehen nur ein paar Minuten nach dem unfreiwilligen Stopp, bis sich die gesamte Dorfjugend samt

alter Jawas um uns gesammelt hat. Wir grüßen, schütteln Hände und wechseln den Schlauch meiner KTM. Nicht besonders schlau, dass ich den neuen Schlauch beim Montieren wieder durchlöchere... Ein Problem ist das hier aber nicht, denn einer der Moped-Jungs fährt mich schnell zum örtlichen Reifenservice und nur 30 Minuten später ist der geflickte Reifen wieder montiert. Bevor wir jedoch weiterfahren, kommen wir noch einer Einladung nach. An einem kleinen Baggersee genießen wir ein reichhaltiges ukrainisches Barbecue, während auf der anderen Seite des Sees ein Feuer ausbricht. Hier gilt: nicht kleckern, sondern klotzen, sowohl für die riesigen Fleischspieße, als auch für die 5 Liter Wodka und die 6 Kilo Melone. Nach einer Stunde hat das Feuer fast unseren Grillplatz erreicht und zwei Leute von der örtlichen Feuerwehr treffen gerade noch pünktlich ein.

Es werden ein paar Brände gelöscht, dann wird sich unseren Motorrädern gewidmet und unversehens sitze ich selbst auf einer rostigen Jawa und drehe eine Runde in der Dunkelheit.

Als nächstes verlangt uns der Grenzübergang nach Rumänien nahe Siret auf ukrainischer Seite etwas Geduld ab. Die Massen an Autos, Bussen und LKW schieben sich nur sehr langsam durch die Grenzstation. In der Passkontrolle klopfte ich an einem kleinen Fenster und die Dame dahinter explodiert förmlich, während ich sie nur darum bitte, meinen Pass zu stempeln. In solchen Augenblicken bin ich eigentlich ganz froh, sprachlich nicht ganz mitzukommen. Das wirkt wie eine natürliche Stressbarriere! Sie gibt letztendlich auf und verweist uns an ihren Kollegen, welcher total tiefenentspannt ist und die Pässe der Reisenden gleich stapelweise einsammelt und bear-

Die Landschaft Rumäniens wird etwa zu je einem Drittel von Gebirge, Hochland und Ebenen geprägt. Der Moldoveanu liegt in den Südkarpaten und markiert mit 2.544 m den höchsten Berg Rumäniens, während das zentrale Hochland von Siebenbürgen zwischen 300 und 700 m Höhe liegt. Somit sind die grünen Berge Rumäniens dem Niveau vieler Alpenregionen sehr nahe und stehen dem auch fahrerisch in nichts nach. Der komplette Karpatenkamm trennt dabei die Regionen Moldau, Transsilvanien und Walachei voneinander. Wir folgen dem Kamm aus

1 Wurm in der Elektrik nach 30.000 km durch Zentralasien. 2 Tim erkundet das Labyrinth aus Wegen bei Brebo Nou. 3 Karpatensurfen mit Aussicht in der Nähe von Brebo Nou. 4 Tanja und die Schlamm-packung, bei Cluj-Napoca.



beitet. Nun kommen wir unserem Ziel näher. Auf einem Campingplatz in Vatra Dornai ist meine persönliche Zusammenkunft mit Freunden, die ich fast ein halbes Jahr nicht gesehen habe. Nicht notwendig zu erwähnen, dass es genügend Gründe gibt, diesen Abend zu feiern, Geschichten zu erzählen und die Vorfreude auf die nächsten zwei Wochen bis ins Unendliche zu steigern.

Rumänien ist ein Synonym für die Karpaten, tiefe Wälder und Motorradspaß pur. Das ist nicht nur auf der Straße so, sondern ganz besonders auch abseits befestigter Wege und zwar nicht erst, seit es die Red Bull Romaniacs gibt. Die Enduromania findet seit mittlerweile 22 Jahren statt, ist unser Magnet, wie auch das gesetzte Ziel auf dieser Rumänientour. Als sich am Morgen der Nebel über den Zelten verzieht, spiegeln sich die ersten Sonnenstrahlen im Tau der Gräser und sorgen für viel Glanz im Metall der sechs Motorräder. Das Abenteuer kann beginnen!

E Gruselgeschichten und Legenden gibt es in Rumänien jede Menge, zum Beispiel vom roten See...

Norden Richtung Südwesten und queren diesen dabei immer wieder.

Ein Freund von Gruselgeschichten war ich nie, über Rumänien gibt es aber jede Menge davon. Eine davon handelt vom Lacul Rosu, dem Roten See. Er liegt auf unserer ersten Etappe nahe dem Pass am Bicz Klamm, einer ca. 5 km langen Schlucht. Das Wasser ist rötlich gefärbt und es ragen

Baumstümpfe aus dem See. Der Legende nach wurden hier Angler von Riesen erschlagen und deren Blut sorgte für die Färbung des Wassers. Natürlich kommt die rötliche Farbe stattdessen von einem Bergrutsch im Jahre 1838, als sich ein ganzes bewaldetes Felsgebiet in die Bicz ergoss. Von der Färbung sehen wir jedoch ohnehin kaum etwas, denn als wir am See angekommen, haben wir mit heftigem Regen und Gewitter zu kämpfen und machen es uns vorübergehend im nächstbesten Restaurant gemütlich. Viel gruseliger finde ich dagegen die Tatsache, dass sich die alte XT



600 von Andi auf 100 km fast 300 ml Öl gönnt! Andi ist aber Pragmatiker und so werden halt zwischen den Tankstopps noch zusätzliche Pausen eingelegt, um die Yamaha mit frischem Öl am Leben zu halten. Die Rüttelplatte hat aber noch mehr zu bieten: Andi dreht morgens den Schlüssel der XT, flutet den Vergaser und startet das Altmotmetall mit unbekannter Laufleistung. Die sich bewegenden Teile des Motors klingen bei den morgentlichen kühlen Temperaturen ziemlich ungesund und bei dieser XT ist wirklich viel in Bewegung.

Der Motor gibt den Takt vor und ein ganzes Orchester gesellt sich dazu. Eine vibrierende Fußraste schwingt mit, der Scheinwerfer nickt beständig dazu und das gerissene Nummernschild versucht, den haltgebenden Kabelbindern davon zu tanzen. Der 25 Jahre alte Auspuff reicht den Bass und leitet dabei auf praktische Weise den Ölnebel weg vom Fahrer. Auch wenn sich Geräusche, Nebel und Verbrauch im warmen Zustand von einer besseren Seite zeigen, würde wohl jeder Mechaniker nach dieser

1 Ein Plattfuß mit Folgen! Neue Freunde und Gastfreundschaft in der Ukraine. 2 Noch schnell ein Schnapsschuss vom Zeltplatz. 3 Schaumwäsche ohne Schleudern! 4 Tanja beim Duschen ohne Haarwäsche. 5 Barbecue like a Boss in der Ukraine. 6 Auf der Suche nach dem Ziel und dabei sieht Bastian den Wald vor lauter Bäumen nicht.

Show von Öl-Andi die weitere Standhaftigkeit des Einzylinders ganz gewaltig in Frage stellen.

Das Gewitter gibt uns eine Verschnaufpause und wir entscheiden voller Zuversicht, noch an diesem Abend den Wald Hoia Baciua nahe der Stadt Cluj-Napoca zu erreichen. Auch hier spukt es gewaltig. Neben merkwürdig wachsenden Bäumen, die sich sichelförmig nach oben schlängeln, ist dieser Wald quasi das Bermudadreieck von Osteuropa. Menschen verschwinden hier auf unerklärliche Weise und diejenigen, die wiederkommen, berichten über ungewöhnliche Lichterscheinungen, Ufos etc. Für mich hört sich das vor allem nach einem interessanten

Campingspot an und so laden wir uns trotz anhaltendem Regen heute noch weitere 200 km Karpatensurfen auf die Uhr. Es ist längst stockfinster, als wir den Feldweg erreichen, der uns zum Gruselwald führen soll. Ich befinde mich ganz hinten in der Schlange und es ist diesmal nicht die Ölwolke von Andi, die meine Sensoren Alarm schlagen lassen. »Irgendwas stimmt hier nicht«, denke ich, und im nächsten Augenblick sehe ich Tanja mit ihrer XT tief im Schlamm versinken. Ein Motorrad nach dem anderen gibt auf. Nur ein paar hundert Meter Luftlinie trennen uns von dem Wald und doch ist er auf einmal ganz weit weg. Wir schaffen es gemeinsam, alle Motorräder irgendwie durch die lange Schlammpassage den Hügel hoch zu manövrieren, zu schieben und zu heben. Inzwischen ist es fast Mitternacht und ich merke, dass wir am mentalen Endpunkt für diesen Tag angekommen sind. Es wird Zeit, die Zelte aufzuschlagen.

Bei Tageslicht wird uns das Schlammschlamassel erst richtig bewusst und den besagten Wald samt Spuk und krummer Bäume haben wir nicht einmal gesehen. An Übersinnliches glaube ich nun wirklich nicht, trotzdem wirkt es ein wenig so, als wenn wir in dem Wald nie ankommen sollten. Wer weiß, was uns dadurch erspart blieb. Wir kämpfen uns also wieder durch den Dreck, wobei alle Motorräder mit tiefen Frontfendern Probleme mit einem blockierenden Vorderrad haben. Nach der kraftzehrenden Tortur vor dem Frühstück ist unsere erste Station die örtliche Waschanlage, bei der nicht nur die Maschinen unter den Hochdruckreiniger kommen, sondern auch die Fahrer. Und die Rumänen haben reichlich Spaß an der Aktion. Jan montiert an seiner

Hier stimmt irgendwas nicht«, denke ich und schon versinkt Tanja mit ihrer XT im tiefen Schlamm

1190 KTM noch die übrig gebliebenen Teile vom Frontfender ab, schaut zu mir rüber und wirft mir ein zufriedenes »steht nicht nur Adventure drauf, sondern ist auch drin«-Grinsen rüber.

In Rumänien trifft man auf verschiedene Welten: moderne Autos, teils prachtvolle Häuser und etwas Wohlstand in den Großstädten, daneben fast märchenhafte Pferdekarren und einfache Bauernwirtschaft in der Nähe der vielen kleinen Dörfer, die über kleine Landstraßen und geschotterte Wirtschaftswege miteinander verbunden werden.

»Drum Bun« bedeutet so viel wie gute Reise und steht auf den meisten Schildern an den Ortsausgängen. Diese »gute Reise« wird für einen kurzen Moment unterbrochen, als wir Schloss Bran erreichen, auch bekannt als Dracula-Schloss im Roman von Bram Stoker. Wir quetschen uns durch das kleine Dorf an der nicht enden wollenden Autokolonne vorbei und stoppen nur unfreiwillig, weil mein Motorrad aus geht und der Anlasser mal wieder streikt. Uns wird klar, dass wir gerade die touristische Keimzelle der Region passieren. Diese Gruselgeschichte stinkt bis zum Himmel nach Knoblauch und wird im Ort wirklich auf die Spitze getrieben. Unzählige Menschen kommen wie Lemminge hier her, obwohl nicht einmal klar ist, dass der »wirkliche« Graf Dracula, der Fürst Vlad III. Drăculea, je hier war.

Abwechslung und alpines Flair sollen uns die größeren Passstraßen bringen. Die beiden bekanntesten davon sind die Transfagarasche Hochstraße mit 2.042 m Höhe am Bălea Pass und der Urdele Pass mit 2.145 m, welcher auf der nördlichen Seite bei dem Ort Obârșia Lotrului startet. Dieser besteht aus



ein paar einfachen Hütten samt Imbissbude am Flüsschen Lotru, mitten in den tiefsten Karpaten, dort wo sich Wolf und Bär die Klinke geben.

So schön sich die im Frühjahr oder Herbst ruhigen Passstraßen auch zeigen, wir finden an diesen Tagen nur den absoluten Verkehrs-Overkill vor. Es ist, als wenn Ferien, Feiertag und Wochenende aufeinander fallen. Jede Familie in Rumänien möchte offensichtlich zur gleichen Zeit mit den vielen Touristen über diese Pässe. Die Autoschlängen stauen sich daher von den Käseständen am Gipfel, vorbei an den meterlangen Vorhängen aus Fleischspießen in beide Richtungen fast bis ins Tal hinab. Nicht einmal auf den 6.500 km durch Russland und Kasachstan habe ich so viele Fahrzeuge überholt wie auf diesen beiden Pässen. Nicht nur meine Seele sehnt sich jetzt nach Wegen abseits des Standardtourismus, abseits der Massen mit Käse- und Honigständen.

Wir erreichen am späten Abend Brebo Nou und damit die Enduro- und Spaßoase Rumäniens. Die Enduromania empfängt uns am hauseigenen Campingplatz mit einem wärmenden Lagerfeuer, wohlthuender Ruhe, familiärer Atmosphäre und zeigt schon auf den ersten Blick, dass es hier um mehr als nur ums Endurofahren geht.

Die Veranstaltung ist im Prinzip eine fünftägige Orientierungsfahrt, ähnlich modernem Geo-Caching, die mehrmals im Jahr stattfindet. Die Teilnehmer bekommen dafür umfangreiches Kartenmaterial an die Hand und können sich die Routen selber zusammenbauen. Es wird also der Charakter des Individualfah-

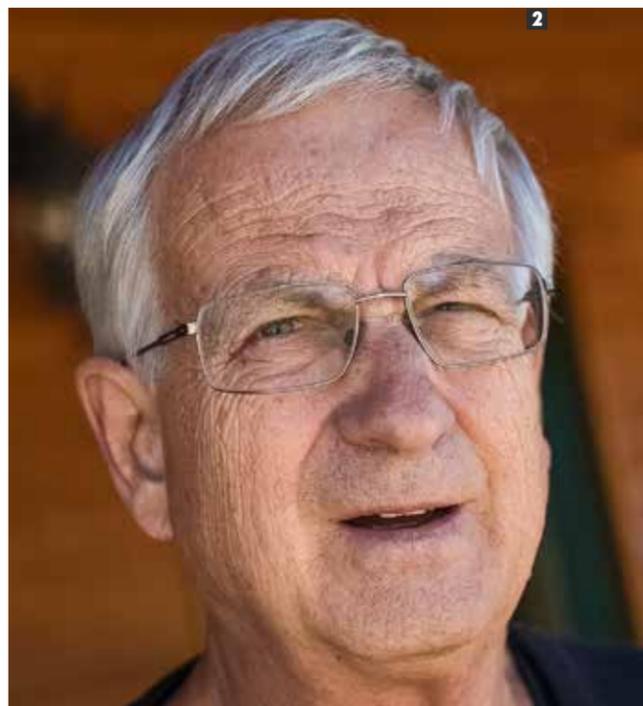
■ Mămăligă, eine Art Grieß, und andere sättigende Speisen versorgen den Enduristen über den Tag. ■ Sergio Morariu Bordan ist das Gesicht der Enduromania. Er hatte die Idee des Alternativtourismus in den unterentwickelten Regionen Rumäniens – Endurofahren als Entwicklungshilfe.

rens bewahrt, mit dem Wissen von lokalen Profis kombiniert. Keine festgelegten Routen, keine starren Schwierigkeitsgrade und kein Wettbewerbsdruck wie z.B. bei einem Crossrennen. Alles kann und nichts muss! Es ist schlichtweg was für Jedermann, vom Straßenfahrer, der die Karpaten mal abseits der Straße erleben möchte, bis hin zu Profis wie Graham Jarvis, der hier auch schon Runden im Hof gedreht hat. Dazu fehlt es hier an nichts: Neben einem Vorzeigecampingplatz, guter Küche, einem warmen Trockenraum für die Klamotten und immer kaltem Ursus-Bier lassen sich hier auch Sportenduros leihen oder gleich Touren mit einem Guide organisieren.

In den Regionen rund um Arad, Caransebeș und Timișoara ist die Bevölkerungsdichte nicht besonders hoch. Gute Bedingungen für Enduropassagen in sämtlichen Schwierigkeitsgraden auf bislang gut 14.000 zusammengetragenen Kilometern. Die Wege stellen ein schier unendliches Netz aus Forst- und Wirtschaftswegen, Trampelpfaden und Waldwegen dar, die je nach Wetter, Ausdauer und Schwierigkeitsgrad miteinander kombiniert werden können.

Die Enduromania lebt vor allem von den Menschen und ihrer gemeinsamen Leidenschaft. Die Teilnehmer sitzen abends am Feuer zusammen, tauschen sich über Hochs und Tiefs der Woche aus, analysieren Probleme in der gewählten Route, planen das nächste Abenteuer oder lauschen wilden Geschichten. Eugen Eble schafft dabei das Unmögliche und holt mich mal einen Tag vom Motorrad, natürlich nur unter der Bedingung, eine ordentliche Runde mit einem seiner Offroadbuggys durch den rumänischen Busch zu brettern, die dem Funfaktor mit einem Moped gleichkommt. Ich muss zugeben, dass diese Geräte richtig Spaß machen und enormes Potential haben. Der Fahrer sitzt entspannt im Käfig und fährt Strecken, die den Endurorouten in

Ein endloses Netz aus Wegen und Pfaden, die je nach Wetter kombiniert werden können



WISSENSWERTES

Anreise: Von Norddeutschland über Tschechien bis nach Sibiu in Zentralrumänien sind es knapp 1.800 km. Nimmt man die Route von Süddeutschland über Österreich, ca. 1.300 km. Die komplette Tour in Rumänien beträgt ca. 1.900 km. Wer noch mehr vom Land sehen will, dem sei die Route von Tanja und Jan vom Schwarzen Meer/ Bulgarien kommend empfohlen (plus 900 km).

Reisezeit: Die Klimazone in Rumänien ist zweigeteilt. Westlich der Karpaten ist das Wetter gemäßigt, während im Osten der Karpaten vor allem kontinentales Klima herrscht. Der Sommer von Ende Juni bis Anfang September ist sehr warm, die Temperaturen steigen auf bis zu 40 Grad, wobei das Wetter aber speziell in den Karpaten auch schnell umschlagen kann. Gewitter sind heftig und langanhaltend. Der Frühling kommt spät und auch im April stecken die Gipfel der Berge noch unter einer Schneeschicht. Wer wenig Verkehr und Ruhe sucht sollte im Mai nach Rumänien.

Geld/Dokumente: Das Preisniveau liegt etwas unter dem in Westeuropa, die örtliche Währung ist der Lei, 1 € sind aktuell 4,45 RON. Es lässt sich meist mit Visa und EC-Karte bezahlen und an den Bankautomaten auch Geld abheben. Für die Einreise in Rumänien genügt der Personalausweis.

Land & Leute: Das Tankstellennetz ist sehr dicht und zumindest die Hauptstraßen besser als ihr Ruf. Die rumänische Bevölkerung ist insgesamt sehr freundlich und hilfsbereit. Die rumänische Küche ist einfach, aber gut, dazu wird Ursus Bier getrunken. Aufpassen sollte man bei den vielen wilden Hunden, auf die man beim Endurowandern trifft.

Übernachtung: Meist lässt sich auch spontan eine Unterkunft finden und es muss nicht vorher gebucht werden. Neben den gängigen Suchplattformen

im Internet oder den Waypoints im GPS haben auch immer die Einheimischen vor Ort einen Tipp parat. Campingplätze sind von einfach bis komfortabel weit verbreitet und die Preise günstig. Wildcampen ist in Rumänien kein Problem, wird auch von den Einheimischen praktiziert und sogar in den Nationalparks geduldet, sofern der Reisende sich benimmt.

Enduromania: Ohne Wettbewerbsdruck mit der Enduro oder dem Offroadbuggy Rumänien abseits der Straße

zeit ihrem Hobby legal nachzugehen. Die Kosten hierfür betragen 80 € inkl. Kartenmaterial. Alle Teilnehmer profitieren dazu aus langjähriger Erfahrung und der lokalen Zusammenarbeit von Pensionen, Kreisräten, Polizei und Bevölkerung. Ein Guesthouse samt sehr gut ausgestattetem Campingplatz ist vorhanden, Verpflegung, Leihmotorräder, Mechaniker und geführte Touren können dazu gebucht werden. Infos dazu finden sich auf der Internetseite www.enduromania.net. Das Programm



erleben: Die Enduromania Classic findet jedes Jahr bis zu neunmal statt und kostet 148 €. Sie beinhaltet das fünftägige Aktivprogramm mit anschließender Siegerehrung, umfangreiches Kartenmaterial aus 22 Jahren Erfahrung sowie einen bunten Strauß an nützlichen Unterlagen (Beschreibungen der Region samt Flora und Fauna, Verhaltensregeln, Wörterbuch, Vignette). Möchte oder kann man sich nicht an diesen Terminen orientieren, gibt es noch die »Anytime«, welche es Gruppen ermöglicht, jeder-

der Enduromania erweitert sich gerade und so gibt es neben einer neuen und geführten Rundtour in die unbewohnten Hochkarpaten auch die Möglichkeit, Touren mit Offroadbuggys zu unternehmen, Informationen dazu finden sich unter www.eble4x4.de.

Ortsliste: Siret, Radauti, Vatra Dornei, Bicaș, Targu Mures, Cluj-Napoca, Bacia, Brașov, Bran, Sibiu, Sebes, Bengești, Targu Jiu, Pecinisa, Slatina-Timis, Brebu Nou, Lugosch, Arad.

nichts nachstehen. Richtig dreckig wird man nach Bedarf, wenn man die Frontscheibe öffnet oder gleich ausbaut. Es gibt genügend Platz für Ersatzreifen und eine Kettensäge im Zweisitzer und beides hat an diesem Tag seine Daseinsberechtigung. Die Buggys können ohne Kenntnisse vom Motorradfahren und auch ohne Führerschein durch das enge Terrain gefahren werden und somit öffnet dieses Gefährt die Erlebnisse beim Offroadfahren für eine breite Gruppe von Menschen.

Sergio Morariu Bordan ist das Gesicht der Enduromania, begeistert seine Mitmenschen und hat immer noch Feuer in den Augen. Unser Altersunterschied beträgt 40 Jahre und vielleicht auch gerade deswegen höre ich seinen Erzählungen aus 22 Jahren Enduromania besonders interessiert zu. Der in Ungarn geborene Rumäne, dessen Muttersprache deutsch ist, war eigentlich nie

1991 entstand dann ein Projekt vom Bundesministerium, um eine berufliche Zukunft für abgeschobene Rumänen zu schaffen. Sergio, mittlerweile zurück in Europa, lag mit seiner Idee des Alternativtourismus in dieser selbst für rumänische Verhältnisse besonders unterentwickelten Region genau richtig. Die Enduromania ist somit keine klassische Sportveranstaltung, sondern eine umgesetzte Idee der Entwicklungshilfe: Statt Tomaten gibt es hier eben Endurotouren!

Nordrhein-Westfalen hatte dabei die meiste Hilfe geleistet, um eine langfristige Handelspartnerschaft zu schaffen und 1995 wurde schließlich die Enduromania gegründet. Die ersten beiden Veranstaltungen fanden noch im selben Jahr statt und im Laufe der Zeit wuchs die Enduromania zu einem festen Event im Kalender vieler Enduristen an. Heute werden hier im Schnitt



4



1



2



3

1 Nachtanken – bei Maschine und Fahrer! 2 Die wunderschöne Transfagarascher Hochstraße: Ein Muss für jeden Reisenden, zur falschen Zeit aber auch ein echtes Verkehrschaos. 3 Fahrenswertes Leichtgewicht! In Brebo Nou probieren wir Zweitaktenduros aus. 4 Eine Dieme sorgt für das Nachrocknen von frisch gemäßigtem Heu und findet sich in Rumänien an jeder Ecke.

Benzin knapp werden. Dann öffnet sich die Wolkendecke und flutet alles um uns herum. Das Wasser fließt massenweise bergab, sammelt sich in einem kleinen Flusslauf und genau dort stehen wir nun und suchen nach dem weiteren Verlauf des Tracks. Wir versuchen, die Motorräder den Hang wieder rauf zu bekommen. Immer wieder rutsche ich mit den Füßen weg, der Reifen hat keinen Halt mehr und es ist zu zweit unmöglich, die Maschinen bei diesen Bedingungen über die Steigung zu bekommen. Es wird dunkel, die Temperaturen fallen schnell und alles ist nass. Das sind die besten Gründe, diesen Dschungel zu verlassen und wir beschließen, die Enduros wenigstens für eine Nacht dem Wald zu opfern.

Knapp zweieinhalb Stunden laufen wir in der Dunkelheit, bis ich in der Ferne zwei Buggys von Eugen höre. Er hat unseren Standort bekommen, uns mit Tanja und Artur im Schlepptau gefunden, eingesammelt und dafür gesorgt, dass wir mit seinen Gästen die Enduros am nächsten Tag bergen können. Dieser Buggy-Truppe gilt unser Dank in einer Situation, die nur im Team zu bewältigen ist. Das zeigt auf eindrucksvolle Weise, dass es in dieser Szene friedlich zugeht. Da ist sie wieder, die Psychologie des Offroadfahrers: Abenteuerlust, Erlebnisse mit Freunden, Nähe zur Natur, Willenskraft, der Drang nach Freiheit und vielleicht auch eine Prise von Urtrieben, die in jedem von uns stecken.

Mittlerweile hat Sergio seine rumänische Staatsangehörigkeit abgelegt und ist nach 34 Jahren auf der Enduro in den Offroadbuggy umgestiegen. Ich drücke zum Abschied den Auslöser meiner Kamera. »Alt und rüstig bin ich geworden«, sagt er zu mir. Dazu fällt mir ein Satz ein: »Alternde Menschen sind wie Museen: Nicht auf die Fassade kommt es an, sondern auf die Schätze im Innern«. Ich bin mir sicher, so lange Sergio seine Aufgabe hat, zieht er die grünen Karpaten auch weiterhin dem modernen Deutschland vor.

Der letzte Schotter rieselt entlang der Felgen, als wir Rumänien verlassen. Mit im Gepäck aber haben wir neue Freunde, tolle Erfahrungen und echte Lagerfeuer Geschichten. Rumänien hat so viel mehr zu bieten als den üblichen Vampir-Hokusokus! ■

ein großer Anhänger von Motorrädern. Dies änderte sich aber in den 70ern, als er anfänglich noch als Wasserbauingenieur für sechs Monate nach Peru geschickt wurde. Seine Sitzhaltung ändert sich schlagartig, als er nun die Wörterkombination »Peru und Wüste« in den Mund nimmt. Sein Blick ist magisch, fast wirkt es so, als würden wir gleich aufbrechen, um zu sehen was inzwischen aus der Wüste geworden ist. Er blieb schließlich 15 Jahre dort und hat in der peruanischen Wüste die ersten längeren Endurotouren angeboten. Dabei faszinierten ihn nicht nur die Landschaft, sondern auch die geistige Haltung der Fahrer, der unbändige Wille sowie die Art, mit Schwierigkeiten umzugehen. Das Endurofahren ist dort zu seinem Laster geworden und Reiner H. Nitschke, Chefredakteur vom TOURENFAHRER, kann noch mit ähnlich viel Temperament aus dieser Zeit berichten. Bereits 1981 hatte er gemeinsam mit Sergio die peruanische Wüste mit Suzuki Enduros sowie Militärkarten und Kompass erkundet.

Der Geruch von Zweitaktnebel zaubert mir ein breites Grinsen ins Gesicht

600 Teilnehmer pro Jahr gezählt und seit Gründung wurden über 120 Veranstaltungen durchgeführt.

Sicher war es dabei auch nicht immer einfach, dieses Konzept von Aktiv-, Sport-, und Abenteuer-Tourismus zu etablieren und dieses weder als Wettbewerbsveranstaltung noch als Mickey-Mouse-Enduro abstampeln zu lassen. Anfang 2010 wurde dann vom Kreisrat Caras-Severin als erster in Rumänien und wahrscheinlich auch in Europa ganz offiziell das Konzept legalisiert und mit in das offizielle Tourismusprogramm aufgenommen. Auf diese jahrelange gemeinschaftliche Leistung von Teilnehmern, Mitarbeitern, Kreisräten, Entwicklungshelfern und der verständnisvollen Bevölkerung können alle wirklich stolz sein.

Nachdem die Kollateralschäden an den Reiseenduros unserer Gruppe nun groß genug sind und die Sonne wieder lacht, beschließen wir, uns mal mit 300 ccm 2-Takt Husqvarnas zu bewaffnen. Nur die 690er KTM von Tim möchte noch einmal zeigen was

Masse auf Rumänisch bedeutet. Dass dies nicht immer schlecht sein muss, zeigt Tim eindrucksvoll an einer der schwierigsten Passagen des Tages, einer Rampe in der ausgewaschenen Rille. Die Sportenduros müssen mit vereinten Kräften nahezu komplett per Gurt hinauf gezogen werden, während der große Viertakter überraschenderweise fast im Alleingang die Steigung hinauf fährt.

Der Geruch des Zweitaktnebels löst bei mir ein breites Grinsen aus, gesteuert vom Lautstärkereglern unter der rechten Hand. So viel gut kontrollierbare Leistung bei minimalem Gewicht habe ich an einer Enduro bisher noch nicht erlebt. Dass nach dem Hochmut bekanntlich der Fall kommt, erfahren Tim und ich am nächsten Tag. Wir sind ein gut eingespieltes Team und können uns auf den anderen verlassen. So beschließen wir, aufgrund der schwarzen Wolken am Horizont eine Abkürzung über einen anderen Track nach Brebo Nou zu nehmen. Die schnelle Sandpiste endet unvermittelt an einem Waldstück und wir orientieren uns per GPS an dem Track weiter. Es geht steil bergab in den Wald, wir schauen uns an, besprechen unsere Optionen und beschließen, in diesen Schlund hinabzusteigen, da Zeit und