

Auf steinigem Pfaden

Seine persönliche Geschichte über den abenteuerlichen Einstieg als Straßenfahrer ins Endurofahren bei der EnduroMania erzählt Martin Daniels.

Fahr nie runter, wo du nicht auch wieder raufkommst. Verdammst, ich hänge fest – verdammst, und ich hasse Kickstarter – dabei hatte ich es mir etwas einfacher vorgestellt. Olaf hat gut reden – er hat Erfahrung und kennt die Regeln. Fährst du ins Gelände, achte auf deinen Weg, du musst klar kommen mit dem was du vorfindest. Klang gut von einem wie Olaf, der die EnduroMania schon dreimal gewonnen hat. Aber das hilft mir jetzt nicht weiter an diesem verflucht steilen Felshang mitten im Nirgendwo des EnduroMania-Landes Rumänien. Ich bin Teilnehmer einer touristischen Rallye bzw. Enduro-Sternfahrt, bei der sich jedes Team in einer Art GPS-Schnitzeljagd seine Wege und anzufahrenden Checkpunkte mit Wertungspunkten selbst aussucht. Von jedem Checkpunkt gibt es vorher die Koordinaten im Gelände und die Beschreibung, ob es sich um einen mit Ziffern gravierten Nagel in einem Baum, eine Sehenswürdigkeit oder einen markanten Ort im Gelände handelt. Zu gewinnen gibt es neben den üblichen Pokalen Auszeichnungen des Veranstalters wie „Aktiv Urlaub“ oder „Most Relaxed Team“ (eher wenig Wertungspunkte gesammelt) und „Top Enduro Performance“ oder „Most Dynamic Team“ (einen ganzen Haufen Punkte gesammelt). Die Anmeldung und Organisation erfolgt bei Sergio Morariu im Internet, dem sympathischen, polyglotten rumänisch-deutschen Erfinder der EnduroMania. Als er nach Ende der dunklen Ceausescu-Ära als



Die Geröllabfahrten waren eine große Herausforderung. (Foto: Lang)

Bauingenieur für Wasserkraftenerzeugung (und nebenbei auch mit dem Titel des peruanischen Enduromeisters) aus Südamerika zurück in seine alte Heimat Rumänien kam, erfand er 1995 mit EU-Unterstützung diese

raffinierte Kombination aus Wirtschaftsentwicklung und von den Ordnungshütern der Region offiziell toleriertem Geländefahren in einer an Tourismus armen Region.

Und er hat wohl nicht geahnt, wel-

chen Erfolg er damit bei der überwiegend deutschen Kundschaft haben würde. Mittlerweile hat er bereits über 100 Veranstaltungen durchgeführt. Dafür hat er verschiedene Interessensverbände an einen Tisch gebracht, und so sind die Endurofahrer akzeptiert von Vertretern aus Polizei, Forstwirtschaft und (an fahrbares Gelände angrenzende) Nationalparkverwaltung. Auf der EnduRoMania gibt es für jeden Geländefreund je nach Interesse und Können den passenden Pfad. Vom freien Fahren in schwach besiedelter Landschaft mit Guide bis zur Rallye mit dem Anfahren von möglichst vielen Wertungspunkten im Gelände per Karte und GPS-Navigation. Von geschotterten Autostraßen über verschlammte oder sandige Waldarbeiterwege bis zu ausgewaschenen schmalen Bergpfaden. Jeder kann sich seine fahrerische Messlatte selbst legen – wenn man nicht in einer Sackgasse landet, wie wir, und den Hang wieder zurück muss „Fahr nie runter, wo...“

Jetzt bin ich körperlich geschafft wie selten. Die letzten steilen hundert Meter waren ein ständig ausbrechendes Hinterrad auf bröckeligen Felsen und Geröll. Anfangs noch stehend auf den Fußrasten geht mir die Kraft aus und ich beginne im Sitzen beim Bergauffahren zu fűßeln. Bekomme die feine Dosierung zwischen ausreichend Gas – also kontrolliertem Vortrieb mit Gripp – oder zuviel Gas – also unkontrolliert rutschendes ausbrechendes Hinterrad – nicht mehr hin. Die Stürze werden häufiger und meine geschundene Enduro rächt sich durch zunehmend schlech-

teres Startverhalten. Schon wieder ein Sturz, jetzt springt die DR nicht mehr an. Öl ist in den Luftfilter gelaufen und tropft mir auf die Stiefel. C. steht neben mir am steilen Hang, sichert meine Enduro und mich gegen ein Abrutschen und sagt unschöne Worte zur in Ehren ergrauten alten Dame – die Enduro hat immerhin 19 Jahre auf dem Stahlbuckel. Sie bleibt unbeeindruckt von der Schimpferei und über eine halbe Stunde später, nach zahlreichen wechselseitigen Versuchen sie anzutreten, geben wir endgültig auf. Ein Blick auf die Uhr zeigt – wir haben den Abgabeschluss



Es ist geschafft, die Enduros stehen auf dem Berggipfel. (Foto: Wallat)

für unsere Team-Checkpunktliste überschritten.

Für mich fing alles damit an, dass ich den Wunsch hatte, nach vielen Jahren des Straßenfahrens mit dem Motorrad etwas Neues auszuprobieren. Geländeerfahrung hatte ich keine, aber es gibt einige Trainingsanbieter für Enduro-Einsteiger wie mich. Um das in deutschem Sandloch (Grevenbroich) oder belgischem Endurospielplatz (Bilstain) Erlernte auf abwechslungsreiches Terrain zu übertragen, lockte mich das Angebot einer touristischen Rallye wie der EnduRoMania. Mein Team (gefahren werden darf mit mindes-

tens drei Fahrern pro Team) kannte ich vorher nicht. Klar war nur, dass wir alle EnduRoMania-Grünschnäbel sind. Allerdings haben die zwei Bayern im Team bereits eine Wüstentour durch Marokko hinter sich und sind nicht mehr ganz so grün. Sie belegen also mit zwei mittelschweren Einzylindern Honda XR 650L und Yamaha TT 600R im teaminternen Ranking die erste Startreihe. Dann der Thüringer, den seine Flucht aus ländlicher Langeweile schon in jungen Jahren ins Gelände gebracht hat. Der aber mit seiner schweren „Reiseenduro“ (DR Big 800) ob des Fahrzeugge-

wichtes mehr zu kämpfen hat. Und als Schlusslicht: Ich – ein Rheinländer mit ein paar Geländetrainings und geliehenem Stoppelhopser, einer Suzuki DR 350, und mit dem neugierigen Wunsch, osteuropäische Länder kennen zu lernen.

Von den Hügeln im „EnduRoMania-Land“ rund um Slatina Timis und Brebu Nou aus schweift der Blick über die Umge-

bung bis zu den südlichen Karpaten. Sie klingen hier im Zentrum Rumäniens aus, am Ende ihres weiten Bogens, der von der polnisch-tschechischen Grenze durch die Slowakei und vorbei an der Ukraine bis nach Rumänien führt. Weite Hügel mit grünen Wiesen und vereinzelt Obstbäumen. Darunter teils tief eingeschnittene Täler mit Mischwald. Darin ganz unten dunkle kleine Felstäler mit kleinen romantischen Bächen. Auch wenn Gewitter in den letzten Wochen aus manchem Bächlein reißende Ströme werden ließ, welche erhebliche Schäden an Straßen, Wegen und in Dörfern hinterließen.



Die Landschaft ist das grüne Kapital für möglichen Tourismus, aber mangels entsprechender Infrastruktur wenig besucht – außer von Sergios Gästen, uns, den sogenannten „EnduroManiacs“, die in Teams wie den „Enduro-Chaoten“, „Freaksgarden“, „Waldschrauber“ oder „Erdferkel“ in die beschauliche Abgeschlossenheit Südwestrumäniens einfallen.

Schweiß läuft mir in Strömen runter. Das Deo hat bei über 37 Grad in der eigentlich luftigen Endurokleidung längst versagt. Rumänien liegt nicht nur im Osten, sondern auch weit im europäischen Süden. Am Vorabend hatten wir mit EnduroMania-Checkpunkt-Liste, GPS-Navi, Laptop, Ursus-Bier („King of Beer in Romania“) und auf Basis der von Sergio und seinem Team erstellten Detailkarten genau geplant, wo es langgehen sollte. Heute verfangen wir uns im Netz der abzweigenden Waldwege und Bergpfade. Übermotiviert preschen wir Wege entlang, wo doch unser GPS am Lenker unbemerkt längst eine ganz andere Richtung anpeilt. Wohlge-merkt in Luftlinie, mit diversen natürlichen Hindernissen zwischen uns



Völlig geschafft. Bei 37 Grad geht es in der steilen Rinne kaum vorwärts.

und dem nächsten Wertungspunkte verheißenden Checkpunkt. Für den Forschertyp gibt es unheimliche, aufgelassene Eisenbahntunnel mit undurchdringlicher feuchter Dunkelheit. Kleine Flussbetten sind eine

einfach zu nehmende Hürde, wenn man sie denn vorher auf fahrbare Tiefe überprüft hat! Es macht Spaß, den nassen Anlauf zu den nächsten Hängen mit Schwung zu nehmen. Und je nach Beschaffenheit sind das die grimmigeren Hürden. Die vergleichsweise einfache Möglichkeit ist ein übersichtlicher Waldweg mit festem Boden und vereinzelt Wurzeln zwischen den Bäumen. Als Herausforderung hat uns die Natur aber felsige Wege mit starken Auswaschungen eingebaut. In der Mitte ein Graben mit Geröll, der auch mal ein Meter tief ist und an den Rändern gemein schräg abfallende Flächen hat. Teamkollege N. kommentiert das ganze mit einem kernigen „Gas löst Probleme“ uns saust gekonnt am schmalen schrägen Rand entlang nach oben. Wir anderen folgen teils im ruhigen Trialstil (also zu langsam und rutschen unsanft in den Graben) oder entscheiden uns gleich für den Graben (und finden auf Geröll kaum Gripp, stecken fest). Hektisch wird die am Hang abgestorbene und gekippte Enduro in eine stabile Lage



Kleinere Reparaturen werden mit einem Stein erledigt. (Fotos: Daniels)



gebracht und erstmal ein Schluck aus dem Trinkrucksack genommen. Drei Liter Wasser reichen bei den Temperaturen und körperlichen Anstrengungen gerade mal bis mittags. Nach der Pause – kommentiert von Teamkollege F. „So etwas Anstrengendes hab ich noch nie gemacht, noch nie in meinem ganzen Leben“ – ziehe ich etwas zorniger am Gaszug. Wie war das noch mit dem Gas und den Problemen! Und es funktioniert. Schnell schraube ich mich den steinigem Waldweg am Rand der Rinne hinauf und rutsche nicht mehr in selbige, toll. Das Ganze kommt mir vor wie ein Jump-and-run-Spiel in 3D. Böse Quer-rinnen tauchen auf und wollen wie die gemeinen Felsklötze mit leicht gelupftem Vorderrad überfahren werden. Äste greifen mir von der Seite in den Lenker und ändern die Richtung abrupt zum Abhang hin. Gerade noch habe ich alles im Griff, da beschleicht mich Angst, für die nächste noch unsichtbare überraschende Hürde hinter der Wegbiegung nicht das erforderliche fahrerische Instrument zur Verfügung zu haben. Damit ist

es dann auch aus – kurz bin ich aus stehender Position nach hinten auf die Sitzbank geplumpst und schon springt das entlastete Vorderrad an einem Stein zur Seite, der Fahrer fliegt und die Enduro liegt. Gute Pro-tektoren sind etwas Unverzichtbares im Geländesport, dennoch – irgend-wo will die Energie hin und so blüht mir der nächste blaue Fleck.

Weiter von unten höre ich den nächsten Testpiloten nahen bis zu einem leisen Krachen – und lauten Pling. Es folgen unflätige Flüche. Wie üblich schallen ohne Sicht auf die anderen Rufe durch den Wald „Alles klar mit dir?“, und ich antworte weil ich nicht weiß wer gemeint ist oder ruft: „Alles ok bei mir und bei dir? War's die Kupplung, hätte da noch ‚nen Hebel?“ Die „Abschaffer“, so nennen wir unser Team mittlerweile, kennen dieses Pling. Brechende Kupplungs- oder Bremshebel gibt es öfter als uns lieb ist, und ich verstehe nicht warum die Dinger nicht ab Werk kürzer ausfallen hinter den untauglichen Handschützern. Also wird wieder mal Werkzeug ausgepackt, der Hebel oder

die Armatur getauscht, Werkzeug eingepackt und mit den m a h n e n - den Worten „Das war jetzt der letzte Kupp-lungshebel, das Nächste fall bitte mal auf die andere Seite!“ geht es weiter. Oder auch nicht. Gedemütigt von steinigem Terrain gebe ich irgendwann auf „Lasst uns umdre-

hen, so einen steilen Hang bin ich im Training nie gefahren“. Als Antwort bekomme ich aus der sich verziehenden Staubwolke über dem gerade Gestürzten oberhalb „Ich auch nicht, siehste doch.“ Also wieder eine Sack-gasse, wieder umdrehen, wieder diesen Level des Spiels verlassen und eins niedriger neu beginnen.

Meine körperliche Fitness habe ich bei den letzten Versuchen, die unwillige Enduro anzukicken, verbraucht und so fahre ich etwas unkonzentriert ins Tal zurück. Die Gelegenheit für eine tiefe Spurrille, mir das Vorder-rad wegzureißen und beim Sturz meinen Fuß von der Raste zu ziehen. Als dann auch die Enduro auf dem nach hinten verdrehten Fuß zu liegen kommt, lässt mich ein lautes Krachen vom Fuß Böses ahnen. Ich beschließe, erst einmal liegen zu bleiben und tief durchzuatmen. Da rieche und spüre ich das in meinen Stiefel auslaufende Benzin. Adrenalin sei Dank, ist der Fuß erst mal vergessen, die Enduro schnell wieder aufgerichtet, angetreten, den Hang ins nächste Flussbett gejagt. Als ich nun dort unten im Bach stehe, kaltes Wasser in meine geöffneten Stiefel und auf den (zum Glück nur geprellten) Fuß laufen lasse, fahren die anderen unwissend um mein Desaster kopfschüttelnd vorbei. Für mich ist an diesem Tag „Game over“ und auch am nächsten Morgen humple ich, unfähig Endurostiefel über den geschwollenen Fuß zu bringen, durchs Endurocamp.

Die Zwangspause lässt mich aber die lockere freundliche Stimmung unter Endurofahrern kennen lernen. Es wird weniger gegeneinander gefahren, wie es auf einer Rennstrecke üblich ist. Wenn einer ein Problem hat, dann hilft man. Das nächste Mal steckt man vielleicht selbst im Dreck fest und braucht Hilfe. So werde ich gut versorgt mit einer für Pferde gedachten und entsprechend dosierten Schmerzsalbe – „kannste bedenkenlos nehmen, nur nicht zu lange“ – sowie Schmerztabletten mit



Banats Schöfer freuen sich über die Abwechslung.



abschwellender Wirkung „Hab ich von meiner Frau, die ist Ärztin. Sind verschreibungspflichtig weil hoch dosiert, kannste bedenkenlos nehmen, aber nur halbiert“. Mein Programm ändere ich dann spontan von zwei auf vier Rädern, von Waldwegen auf Fahrstraßen und meine Ziele von Checkpunkten auf die rumänischen Orte der Umgebung. So lerne ich eine mir sehr fremd anmutende Welt aus sehr einfachen Straßendörfern mit geringer Infrastruktur und geduckten Häuschen kennen, vor denen das Leben auf der staubigen unbefestigten Dorfstraße stattfindet. Kinder winken mir zu und zahnlose

bescheidenen Aufschwung mit unzähligen (!) Baustellen auf den Fernstraßen, dekoriert mit den Schildern zur EU-Förderung und mit vielen nagelneuen mittelständischen Fabriken. Auch der Straßenverkehr ist eine eigentümliche Mischung aus uralten Dacias und modernen Luxusautos aus deutscher Fertigung. Wohin es diese Gesellschaft des schwierigen Umbruchs treiben wird, ist noch nicht zu erkennen, aber der Optimismus der überwiegend ländlichen Bevölkerung lässt mich in viele lächelnde Gesichter schauen.

Abends im Camp kommt langsam ein Team nach dem anderen zurück

nen Punkte egal, aber die Vielfalt der Wege wichtiger sind. Für den Sport überraschend viele Frauen und junge Leute sind darunter. Dann die Geschichten, die mir hinter vorgehaltener Hand erzählt werden: „Die anderen haben bestimmt mehr Punkte gesammelt, wir haben uns heute festgefahren und Zeit verloren. Wir sind ein Tal rauf, alles verschlammt, und dann war's nur ne Sackgasse und wir mussten zurück. Einem ist dann noch der Gaszug gerissen.“ Oder: „Oh Mann, wir sind den einen Weg rein, der so breit aussah. Der wurde immer schmaler und dann hat er im Fluss geendet. Also nur ne Sackgasse und so viel Zeit verloren. Und eine Wasserpumpe ist auch undicht geworden.“ oder „Wir hatten heute NUR technische Probleme. Und wir sind einen Weg rein, da waren nur umgestürzte Bäume. Teils haben wir die Enduros rüber gehoben, teils haben wir Bäume mit Holzstöcken abgestützt und sind drunter durch. Die Stöcke haben wir natürlich entfernt, wollten es den anderen nicht zu leicht machen. Aber dann war's eine Sackgasse und wir mussten zurück...“

Heute gilt es auch wieder für mich, Punkte auf zwei Rädern zu sammeln. Ein EnduroManiac hat mich mit den Worten getröstet, an dem Fuß könne nix gebrochen sein, sonst würde ich hier nicht „fröhlich“ rumhumpeln. Bewegung wäre gut und ich sollte mal versuchen, ob ich in den Stiefel komme. Komme ich und so stoße ich humpelnd aber ausgeruht zu meinem von Vortagesaktivitäten völlig vermuskelkateren Team (sollen alles Sackgassen gewesen sein). Unter leisem Stöhnen wird beim Frühstück die geplante Route noch mal durchgegangen. Man ist ja jetzt klüger geworden und die im GPS-Navi eingespeicherte Route ist deutlich knapper – also realistischer – bemessen. Erstmal müssen wir den Weg aus einem winzigen Dorf herausfinden. Ein anderer EnduroManiac hatte mir den Tipp gegeben, am Dorfeingang links



Sieger Olaf Biethan in der weiten Landschaft Banats.

runzelige Opas und Omas reden unbeeindruckt von meinen fehlenden Sprachkenntnissen begeistert auf den Neuankömmling ein. In den Industriestädten erschreckt mich der Zerfall riesiger Industrieanlagen aus der Ära des Ostblocks, unbrauchbar geworden durch Misswirtschaft und Öffnung zu potenteren Volkswirtschaften des Westens. Diese Öffnung beschert dem Land aber auch einen

vom Punktesammeln. Bunt gemischt sind sie: Da kommt die Gelände erfahrene kernige Familie: „Die Kinder dürfen nicht auf die Straße, sondern nur ins Gelände, die haben ja noch keinen Führerschein“, oder die Haudegen: „Mir schmerzt etwas die Schulter, hab heute einen Zaun eingerissen“, oder die Vielrädriegen, gemischt mit Enduros und extrem geländegängigen Quads, oder die Touristen de-





Ein Checkpunkt-Nagel wird auf Papier übertragen. (Fotos: Daniels)

gleich zwischen zwei Häusern durch die schmale Zufahrt zum Hinterhof und am Hühnerstall vorbei und dann bei den Gemüsebeeten der mittlere der Pfade. Das Dorf verfehlen wir beinahe mit unserer Luftlinienpeilung und dann rauschen wir im Dorf am richtigen Abzweig vorbei. Laut knatternd erkunden wir verschiedene Hinterhöfe und gerade als ich mit einer entnervten Meute mistgabelbewaffneter Dörflern rechne, winken uns in paar Alte hilfsbereit zu und die richtige Haus-Zufahrt-Hinterhof-Hühnerstall-Gemüsegarten-Kombination ist gefunden. Es gibt auch nur einen Weg und mit leichtem Drift ist die erste verschlammte Kurve genommen. Schnell wechselt der Untergrund zwischen regenweichem Matsch und sonnengetrocknetem hartem Lehm. Die Taktik, mit wie viel Gas in welchem Winkel die Spurrillen genommen werden, wird blitzschnell angepasst. Hinter einer Kurve, verdeckt von hohem Farn entlang des Weges, lauert eine große Pfütze. Beherzt gebe ich Gas und presche auf die Mitte zu um einen möglichst breiten eleganten Schwall der Brühe nach rechts und links in die Natur zu peitschen. Leider entgehen mir die hektischen

Handzeichen des Teamkollegen der hinter der Pfütze angehalten hat „Links, links, liiiiinks“ und die Natur schlägt zurück: das Vorderrad taucht tief ein (war doch nicht nur eine Pfütze) und ich überschlage mich fast. Etwas schlenkerig komme ich neben dem Kollegen zum Stehen der nur die Augen verdreht. Aber weiter geht es – eine ausgewaschene Stelle kommt in Sicht, eine lehmige Rinne in Rutschbahnform, und gerade als ich entschlossen Gas anlege, kommt mir ein Enduroheck entgegen. Ok, ich falle weich und die andere Enduro samt Fahrer bleibt vor mir stecken. Zuerst hat die Technik wohl schon etwas rumgezickt und jetzt macht der Anlasser keinen Mucks mehr. Enduromaniac F. flucht und gibt auf. Wir teilen die Gruppe und jeweils zu zweit geht es weiter.

Wie ich später erfahre, entschließen sich die beiden anderen, es so nicht ausklingen zu lassen, und wurschteln sich trotz technischer Schwierigkeiten einen anderen Weg weiter. Das Abenteuer Endurofahren hat sie in den Fängen. Für uns kommt der leichtere Teil der Übung in Gestalt weiter lieblicher Grashügel mit ei-

ner phantastischen Aussicht auf die Umgebung. Aber die nächste Herausforderung naht bereits in plötzlich auftauchenden Hunden mit langen spitzen Zähnen. Ich habe sie in diesen Tagen schnell hassen gelernt, die wilden Hunde Rumäniens, in deren Beuteschema ein bewegtes laut knatterndes Etwas mit Fahrer genau passt. Das vorsichtshalber mitgenommene Pfefferspray im Rucksack nützt mir nichts und so geben wir Gas. Wir haben Glück, es sind keine wilden, sondern Hütehunde und der Schäfer ruft sie zurück. Obwohl wir doch laut knatternd in seine Welt aus Gras bedeckten Bergrücken mit Fernsicht auf die Karpaten eingedrungen sind, scheint er doch hoch erfreut uns zu sehen und winkt. Wir winken zurück und streichen derweil mit den GPS-Geräten um die vereinzelt stehenden Bäume auf der Suche nach einem Checkpunkt in Form eines eingeschlagenen nummerierten Nagels. Endlich gefunden, schreiben wir die Nummer mit einem Bleistift auf die Teamunterlagen. Weiter geht's. Hinter einem Gatter und einem sandigen Höhenweg durchs Farn soll der nächste liegen. Ein Blick auf die Beschreibung des Checkpunktes auf der Liste klärt auf: Es geht nur darum, die Wegekreuzung als Beweis zu fotografieren. Ein Blick auf die Uhr zeigt, wir haben noch massig Zeit, bevor wir die Team-Unterlagen zur Auswertung abgeben müssen und beschließen, einen weiteren Checkpunkt anzufahren. Der sonnige Sandweg führt bergab in einen schattigen Wald und wandelt sich zunehmend in eine Felsstreppe. Als das Gefälle zunimmt, geht mir erst der Mut und dann die Haftung auf dem bröckeligen Fels verloren. Krachend lande ich auf dem verstauchten Fuß und fluche. Es nützt nichts, wir müssen runter. Zurück ist es für mich zu steil geworden. Irgendwann kommen wir entnervt am Ende des Gefälles an eine Weggabelung. Die fortgeschrittene Uhrzeit zwingt uns, einen kürzeren Weg zu nehmen. Gleich am Anfang liegt ein Baum

quer und während C. vor mir bereits weiter fährt, rutsche ich beim Rüberwuchten der Enduro ab und einen Hang hinunter. Mein banger Blick nach oben lässt mich erschauern. Die Enduro hat sich nur leicht am Baum verhakt und schwankt. Es geht gut aus, ich fahre weiter zum nächsten Baumstamm. Deutlich vorsichtiger geworden helfen wir uns gegenseitig über das am Boden liegende Holz. Dann geht es weiter bis – zum nächsten Baumstamm. Der hängt so, dass man knapp darunter durch käme, mich irritieren nur die Spuren und stützenden Stäbe. Also lassen wir die Fahrzeuge stehen und erkunden wie es weiter geht – gar nicht – es ist

eine Sackgasse vor zahlreichen quer liegenden Bäumen. Erfolglos schreien wir wütend die Baumstämme an, laufen zurück zu unseren Rössern und galoppieren ohne anzuhalten zurück über alle Baumstämme: kurzer Gasstoß, Vorderrad lupfen und drüber, geht doch! Unser Ritt endet erst wieder am Fuß des Felstrepfenweges. Die Zeit drängt und so reiten wir beherzt Attacke gegen den Berg. Und es geht, es geht mit dem Gewicht nach vorne mit gebeugtem Oberkörper und Gas. Das Hinterrad keilt unvermittelt aus, schnell die Kupplung gezogen und es findet wieder Gripp auf dem grauen Gestein mit metallisch glitzernden Einschlüssen. Doch

das Vorderrad spring für einen Moment vernachlässigt an einer Felskante ab und ich lande auf halber Höhe im Gröll. Nach zahllosen Versuchen die alte Dame nach so schlechter Behandlung durch den Fahrer wieder anzukicken, geben wir auf. Es ist zu spät, der Abgabeschluss für die Wettbewerbsunterlagen ist verpasst. Ziemlich kleinlaut rufe ich über Handy (immerhin habe ich auch hier noch Empfang) Freund O an und bitte ihn um Hilfe. Er ist mittlerweile im Camp und hat, was er noch nicht weiß, nicht nur mit seinem Team die Unterlagen rechtzeitig abgegeben, sondern auch die diesjährige EnduroMania zum vierten Male gewonnen. Auch mein

Kurzinfos zur EnduroMania

Umfangreiche Infos zur EnduroMania gibt es wie auch die Anmeldung im Internet unter www.enduromania.net bei Sergio Morariu. Er ist auch bei der Suche nach privaten Unterkünften behilflich. Schöne Räumlichkeiten bietet beispielsweise der Englisch sprechende Marius Balteanu in Caras-Severin an, Kontakt: mariusviriciova@yahoo.com.

ENDURO

Die Enduro, bei mir eine bewährte Suzuki DR350, sollte für einen Einsteiger gut zu handhaben sein. In der Klasse 250 bis 450 Kubik findet man Enduros die mehr auf Endurowandern als auf sportliches Motocrossfahren ausgerichtet sind. Eine gleichmäßige Leistungsentfaltung macht's dem Anfänger leichter als eine aggressivere sportliche Auslegung. Apropos leichter – niedriges Fahrzeuggewicht spielt im Gelände eine große Rolle. Jedes Kilo will auf losem Grund beherrscht und in die gewünschte Richtung dirigiert werden. Eine Reiseduro taugt gut auf längeren Strecken und Schotterwegen. Im schwierigen Terrain sind die leichten Einzylinder-Enduros die „Könige des Waldwegs“ und wenn es auch mal auf Straßen gehen soll, sind um die 450 Kubik ein gutes Mittel aus Gewicht und Leistung. Ich würde eine Enduro mit E-Starter fürs Endurowandern bevorzugen.

NAVIGATION

Navigation im Gelände ist eine Kapitel für

sich. Man kann nur nach detaillierten (!) Karten fahren, aber ein Outdoor taugliches GPS-Navi im soliden Halter erleichtert viel. Es kann nach Wegpunkten unabhängig von Straßen navigieren und ist wasserdicht. Quasi Standard ist das Garmin Navi GPSmap 62s oder der Vorgänger 60CSx. Allerdings muss man sich dann noch auf die Suche nach einer sehr detaillierten Karte des Zielgebietes begeben. Aber auch ein wasserdicht verpacktes PDA mit Rasterkarten ist durchaus eine brauchbare Technik. Je nach Tour hilft noch ein Roadbookhalter mit Abbiegehinweisen weiter.

KÖRPER UND KOPF

Regelmäßiges Laufen oder Schwimmen beispielsweise sind sinnvoll, im Gelände ist körperliche Ausdauer gefragt. Das stehende Fahren ist anstrengend, auch wenn die richtige Fahrtechnik gegen vorzeitiges Ermüden hilft – Gasgeben oder Hangauffahrten werden mit Körperbewegungen ausgeglichen, wie auch jedes stärkere Bremsen oder Abfahrten. Geländefahrten sind fahraktiver als Straßenfahrten und fordern eine ständige Reaktion des Fahrers auf instabile Fahrzustände. Das Meiste beim Geländefahren ist eine Sache des Kopfes – was wage ich und wie gehe ich es an.

GELÄNDE-TRAINING

Den Umgang mit „instabilen Fahrzustände“ trainieren diverse Anbieter von Endurokursen. Der Juveig erlebt einen leichten Auf-

schwung im Vergleich zum sonstigen Trend in der deutschen Motorradbranche. Interessanterweise sind auch viele Frauen in den Kursen. Kinder werden von Motorrad fahrenden Eltern über spezielle Trialkurse mit dem Zweiradvirus infiziert – jüngere Teilnehmer finden es einfach cooler, etwas anderes zu machen als Papa mit seiner Touren-BMW – ältere wollen (wie ich) nach vielen Kilometern auf der Straße den Blinker setzen in unbekanntes unbefestigtes Terrain. Beispielsweise bietet BVDMerin Astrid Althoff für jeden Erfahrungsstand Trainings in der Nähe von Köln an, Näheres unter www.prolog-endurotraining.de.

OFFROAD IN DEUTSCHLAND

In Deutschland gibt es wenige Möglichkeiten, legal im Gelände zu fahren, zu Recht auch wegen des Naturschutzes in einem stark besiedelten Land. Ausnahmen sind Endurogelände von Vereinen mit Öffnungszeiten. Für Gäste, die Trainingsangebote verschiedener Anbieter auf diesen Geländen oder beispielsweise das empfehlenswerte offene Endurogelände in privater Hand in Belgien Bilstain.

RUHM AUF DER ENDUROMANIA

Sieger der siebten EnduroMania 2010 ist BVDMer Olaf Biethan mit seinem Team „Big“ mit umfassender Geländekenntnis, sehr guter Vorplanung und fahrerischem Können geworden. Meinem Glückwunsch!



Ein etwas feuchter Parkplatz. (Fotos: Wallat)

Team sollte später dank meiner „Leistung“ eine Urkunde erhalten: „Opfer der Technik“ ...

Auf der Heimfahrt, über 1500 km sind es von Slatina Timis bis Köln, denke ich an all die Begegnungen im Land. Eine der immer gut gelaunten zahnlosen Omas, die mir am Straßenrand für meine 10 Lei (etwa 25 Cent) die Tragetasche bis oben füllte mit Obst als Wegproviant und mir dabei ihre Lebensgeschichte erzählte – vermute ich, ich verstand kein Wort. Oder der Besitzer eines kleinen Mineralienmuseums, der mir stolz einen nach ihm benannten Kristall präsentierte. Und der hoffnungsvolle Besitzer eines renovierten Gäs-

tehauses mit Checkpunkt, der mir erst eine große Flasche kaltes Mineralwasser schenkt (in der Hitze ein wahrer Schatz) und dann ein Bündel Visitenkarten seiner Unterkunft in die Hand

drückt zum Verteilen unter den Kollegen (Kontakt siehe Infos). Die großen Bergbaustädte im Umbruch, oft war ich an das Ruhrgebiet der 80er



Segio Morariu gratuliert Sieger Olaf Biethan.)



Aus dieser Rinne gibt es kein Entkommen.

und mich als Anfänger demütigend – oft unglaublich abwechslungsreich auf wenigen Kilometern. Dieser Parcours aus festen Waldwegen, die einen in ungezählten Schwüngen durch einen dichten Wald die Höhe zügig erklimmen lassen. Den Gras und Farn bewachsenen runden Bergrücken mit den Sandwegen für Drifts und der tollen Aussicht auf ferne Berge. Die Schlammlöcher, deren Tiefe beim Durchfahren gerne mal überraschend variiert. Denke an die herausfordernden ausgewaschenen Felswegen, an denen ich diesmal leider allzu oft gescheitert bin. Und dann beschließe ich: mit mehr Trainingserfahrung im Gepäck und einer neuen Enduro muss ich diese schöne Herausforderung im nächsten Jahr einfach noch mal annehmen.