

# MOT MAGAZINE

MOTORRADLEBEN

## DANE TROPHY 2014

### TRANS HIMALAYA SPEZIAL

DU?

Gewinne einen freien Platz!  
[www.dane-trophy.com](http://www.dane-trophy.com)

POWERED BY



# INHALT



**03** Warum es Zeit ist für das  
MOT\_Magazine?

**04** News. Von der Redaktion wärmstens  
empfohlen.

**06** TRANSHIMALAYA! Folge uns auf den  
höchsten Paß der Welt.

**10** Liebes Tagebuch:  
Unsere Tour des Lebens.

**20** Keine Ahnung, wie du bisher ohne  
ausgekommen bist: Must haves.

**22** Rechts ist Gas I. Wie kommt man zu  
den schnellen Jungs?

**26** 1992 hatten wir auch häßliche  
Frisuren. Der Retrotrend.

**28** Jeden verdammten Samstag.  
Motorradkult Glemseck 101.

**35** Rechts ist Gas II.  
Schnell zu den aktuellen Angeboten.

---

# EDITORIAL

---

## WEISST DU NOCH?

Mitten in der Steppe Moldawiens war er wieder da, dieser Motorradmoment.

Jeder, für den das Motorrad jemals eine Bedeutung hatte, wird dieses Gefühl kennen. Ich lernte es erstmals kennen, als ich mit 16 das erste Mal mit einer -leider auffällig hässlichen- Suzuki GT80L eigenständig das eigene Dorf verlassen konnte.

Es ist da, wenn man in Assen oder irgendeiner anderen Rennstrecke nervös und angespannt durch die Boxengasse rollt. Es zeigt sich, wenn man mit dem guten Kumpel am frühen Morgen den Alpen- oder sonst irgendeinen Motorrad-Tag startet. Es setzt bereits ein, wenn man zu Beginn einer Tour das Gepäck auf den Träger schnallt.

Ich stand also im vergangenen Sommer an einer weltvergesenen Imbissbude in den Karpaten. Mein Nummernschild war gestohlen, das Handy war verloren und mein Gepäck ähnlich spartanisch wie meine rumänischen Sprachkenntnisse.

Das letzte mögliche Telefongespräch verbesserte meine Situation auch nicht wesentlich. Auf meine Frage, wie ich denn ohne Schild über die Grenze kommen solle, antwortete die ebenso nette wie unterhaltsame ADAC- Rechtsexpertin einschränkend, dass sie sich mit dem moldawischen Gesetz nun auch nicht bis ins letzte Detail auskennen würde, aber:

- „Wenn ich Sie wäre, würde ich den Zöllner bestechen.“
- „Und wenn ich dann deswegen verhaftet werde?“
- „Dann rufen Sie wieder an...“

Ohne Schild weiter zu fahren hat sie nicht ausdrücklich empfohlen, angesichts ihrer Wissenslücken in osteuropäischer Rechtssprechung und mangels überzeugender Alternativen, hielte ich es aber für das Beste.

Mittlerweile dämmerte es, ich hatte keine Ahnung wo ein Hotel zu finden ist, Handy und Nummernschild waren für immer verloren und die Imbisswurst schmeckte scheiße. Und ich war mit dem Leben im reinen..

Denn da war dieser spezielle Motorradmoment: Ich war frei. Ich war neugierig. Und ich war sehr gespannt, wie das alles ausgehen würde.

Mit diesem Magazin möchten wir an diese Art von Motorradgefühlen erinnern und wir möchten dazu auffordern, euren alten Momenten ein paar neue hinzu zu fügen.

Wir beschreiben euch unsere Gefühle auf unserer Reise zu den höchsten Pässen der Welt. Wir erzählen von unseren wechselhaften Emotionen auf einer Rennstrecke. Wir berichten davon, wie seltsame Ideen sich zu großartigen entwickelten.

Wir möchten mit dem Magazin kurz daran erinnern, dass Motorradfahren IMMER etwas Besonderes sein kann. Mit dem Magazin möchten wir dafür sorgen, dass du etwas Lust bekommst, dich mal wieder um deine unsinnige Leidenschaft zu kümmern.

Setz dich auf das Moped und sei wachsam: Der Moment wird kommen.



---

## IMPRESSUM

Erscheinungsweise jährlich 4 Ausgaben.

Jahres-Abo-Preis 11,60 Euro.

Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ohne Genehmigung von MOT\_Magazine ist eine Verwertung und Vervielfältigung strafbar.

Wenn Sie das Magazin nicht mehr zugesendet haben wollen, bitte eine entsprechende E-Mail an [abo@motmagazine.de](mailto:abo@motmagazine.de)

### REDAKTION & TEXT

Jens Föhl, Klaus Rohrbach,  
Sven Svensson, Stephan Maderner

### LAYOUT & GRAFIK

Klaus Rohrbach

### KONDITIONEN & PREISE

Es gelten die Mediadaten 2014

### HERAUSGEBER und ABONNIERUNG

MotoPort Verbund GmbH & Co. KG  
Plaggenkrugstraße 33  
D - 26316 Varel  
Tel: +49 (0) 4451 / 915-200  
Mail: [kontakt@motmagazine.de](mailto:kontakt@motmagazine.de)  
Web: [www.motmagazine.de](http://www.motmagazine.de)

## KAUF-TIPP FÜR DANE KOMBINATION LIMFJORD/BRONDBY

Fazit MOTORRAD: "Der Ganzjahresanzug für Vielfahrer auf großen Reiseenduros und Tourenmaschinen. Bei der vielfältigen Ausstattung fehlten nur ein hoher Sturmkragen und besser dämpfende Protektoren. Insgesamt stimmt aber das Preis-Leistungs-Verhältnis."

LIMFJORD GORE-TEX® Jacke | € 579,-  
BRONDBY GORE-TEX® Hose | € 399,-



KAUF-TIPP  
**MOTORRAD**

17/2013

## HÄNDLER-VERANSTALTUNGEN

### 09509 Pockau | Zweiradhaus Hunger

- 05.04.2014 Saisonöffnung „Yamaha live“
- 01.-03.05.2014 Wir feiern gemeinsam mit unseren Kunden  
20 Jahre Zweiradhaus Hunger - 50 Jahre YAMAHA
- 13.-15.06.2014 Motorrad-Tour nach Eging am See - Bayrischer Wald in die  
Westernstadt PULLMANN CITY
- 21.-26.07.2014 Motorrad-Tour in die Niedere Tatra / Beskiden / Hohe Tatra
- 06.-13.09.2014 Motorrad-Tour Schweiz Matterhorn - Mont Blanc -  
Zermatt - Berner u. Walliser Alpen

### 27572 Bremerhaven | Harry Zager

- 05./06.04.2014 Saisonstart und Drachenfest

### 26135 Oldenburg | Börjes Bikers Outfit

- 26./27.04.2014 Bikermeeting
- 05.10.2014 Oktoberfest

### 26689 Augustfehn | Börjes Bikers Outfit

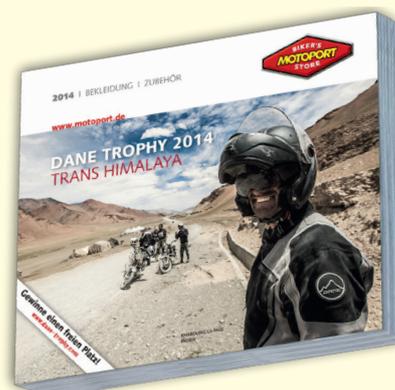
- 05./06.04.2014 Frühlingstreff
- 05.05.2014 Börjestour Gruppenausfahrt
- 21.09.2014 Herbsttreff

### 86343 Königsbrunn | Finkl's Erlebnis Motorrad

- 05.04.2014 YAMAHA-LIVE und SUZUKI BIKERS-DAY
- 12.04.2014 HONDA-ROAD-SHOW, Landsberger Str.39, 86343 Königsbrunn
- 03./04.05.2014 FINKL-BIKERSDAY, Driving-Park, 89331 Burgau

## LESEFUTTER

Der neue MotoPort Katalog 2014. Auf über 300 Seiten Motorradleidenschaft. Kostenlos, ohne Kaffeeflecken, sauber, trocken und mit viel Liebe gestaltet in eurem Briefkasten. Einfach bestellen: [www.motoport.de](http://www.motoport.de)  
**Natürlich für lau.**





### **DIFI URBAN.**

**Du hast Charakter und wirst es zeigen.**

Klamotten im Retro-Style der guten alten Zeiten für Chopper und Classic-Bikes Cafe-Racer. Für alle Fahrer von Maschinen mit individuellem Charakter.

**DIFI VEGAS Lederjacke | € 299,95**



# DANE TROPHY 2013

TRANS HIMALAYA! EIN MYSTHISCHES WORT. ES GIBT KAUM EINE REGION AUF DER WELT VON GRÖßERER FASZINATION. UND ES GIBT WOHL KAUM EINE REGION, DIE WENIGER ZUM MOTORRADFAHREN GEEIGNET IST, ALS DIE HÖCHSTE ERHEBUNG DER WELT. GENAU DESHALB SIND WIR DORT.





ON TOUR  
TRANS  
HIMALAYA TOUR  
**DANE TROPHY**  
2013  
TESTED



Wir wollen unsere Bekleidung dem härtesten der möglichen Tests aussetzen und machen uns auf den Weg zu den höchsten befahrbaren Pässen der Welt. 5600m!

Was das für Mensch und Maschine bedeutet, haben wir deutlich, deutlich unterschätzt. „Der schlimmste Fall wäre, wenn der Sven hier stirbt“, wird unser begleitender Arzt während der Fahrt zu mir sagen.

Ein Satz, der die Herausforderungen, denen wir begegnen werden, sehr komprimiert deutlich macht. Der gleiche Arzt wird am Ende aber der Tour auch sagen: „Neben der Geburt meiner Kinder, war das die faszinierendste Erfahrung meines Lebens“. Zumal, soviel vorweg, der Sven am Leben geblieben ist.

Anstrengung und Euphorie wechselten sich ab. Eine extreme Tour im besten und schlechtesten Sinne. So extrem wie die Umgebung. Aber beginnen wir von vorn:

Weit mehr als 1000 Bewerber haben sich um einen Platz für unsere „Once-in-a-Lifetime-Trip“ auf die höchsten Pässe der Welt beworben. 2 Glückliche wurden von uns ausgewählt. DANE will seine neue Kollektion testen und so landen wir nun mit 12 Personen im indischen Dehli. Sofort wird deutlich, dass in Indien nicht nur der Himalaya extrem ist.

DEHLI ist ein riesiger Moloch. Eine 16 Millionen Metropole in einem 1,2 Milliarden Land. Ein faszinierendes Panoptikum Asiens. Quirlig, aufregend, boomend. Aber auch dreckig, überladen und das Leben abweisend. Auch als Tourist bemerkt man sofort, dass ein menschliches Leben nicht viel Wert ist. 16 Millionen Konkurrenten, die sich für das Überleben durchsetzen müssen, sorgen für Situationen, die bei einem Europäer zunächst einen Kulturschock auslösen: bettelnde Kinder, Familien, die auf Straßenkreuzungen leben, Obdachlose und Riksha-Fahrer, die um Pfennigbeträge kämpfen müssen. Die faszinierende Natur Indiens ist hier nicht zu finden.

Wir verlassen die Stadt und machen uns auf den Weg nach Manali. Hier sehen wir das wahre Indien. Eine Bergstadt am Rande des Himalaya. Fantastische Natur und ein funktionierendes Gemeinwesen. Aufstrebend, mit vielen internationalen Gästen, die Wohlstand, Internationalität und Weltoffenheit in die einst abgelegene Region bringen.

Nach einer kurzen Proberunde auf den indischen



Das höchste Motorradparadies der Welt.

ROYAL ENFIELD'S beginnt unser Trip auf das Dach der Welt. Der nahe Manali gelegene Rohtang Pass bringt uns auf „nur“ 3978m. Er zeigt uns aber gleich zu Beginn, welche fahrerische und körperliche Herausforderungen uns erwarten. Nebel, Kälte, Geröll, Abgründe, LKWs, Erdbeben, Baustellen, Schlammflüsse und, härter als gedacht, die ungewohnten körperlichen Auswirkungen der Höhe!

Auch wegen dieser Herausforderungen sind wir hier. Indien ist eine andere Welt. Die Eindrücke sind atemberaubend und die Natur zeigt sich in seiner ganzen Schönheit und auch Macht. Wir übernachten auf über 4000m und die Höhe fordert ihren Tribut. Jeder von uns wird in der Phase der Akklimatisierung von Kopfschmerz und Schlaflosigkeit geplagt. Den Himalaya muss man sich auch auf dem Motorrad erarbeiten und verdienen. Die Natur ist dabei ebenso atemberaubend wie fordernd. 3-4 Tage benötigen wir, um unsere beeindruckende Umgebung tatsächlich in ihrer Schönheit wahrzunehmen. Zuvor sind wir intensiv mit uns beschäftigt. Beschäftigt mit der Akklimatisierung, den Royal Enfields, den Gefahren der Strecke und den Erfordernissen einer Gruppenfahrt. Die verstärkte

Sensibilität für die einzigartige Natur erreicht uns dann endgültig, als wir auf über 4400m Höhe unsere erste Übernachtung in einem Zeltcamp absolvieren. Wie in unseren Vorstellungen über die Tour, sitzen wir am offenen Lagerfeuer und betrachten den atemberaubenden, unvergesslichen Sternenhimmel des Himalayas. Begleitet von Musik von Pink Floyd wird uns intensiv deutlich, in welchem einzigartigen Abenteuer wir uns befinden. Nach dieser Nacht sind alle Anstrengungen vergessen. Die Akklimatisierung ist vollendet und der Zauber der Region entfaltet sich schleichend und mächtig seine Wirkung. Die Royal Enfields erweisen sich als Spaßmobile für den Offroad Bereich. Das gesamte Team, inklusive dem besten Guide Indiens (Mr. Moti) und dem König der Royal Enfield Mechaniker (Ramón) sind zu Freunden geworden und erleben einen Trip von großer Einzigartigkeit, der bei JEDEM zu den Höhepunkten des (Motorrad)lebens zählen wird.

Wie sagte es unser Tour-Doktor: „Neben der Geburt meiner Kinder, war diese Trophy die faszinierendste Erfahrung meines Lebens“.

Es gibt nur wenige Dinge eines Menschenlebens, die für immer im Gedächtnis bleiben. Diese 15 Tage gehören dazu. Für jeden Teilnehmer.

Himalaya, wir kommen wieder. Und zwar bereits 2014!

**Alle infos unter [www.dane-trophy.com](http://www.dane-trophy.com)**

# DIE TOUR DES LEBENS

## TAG 1:

### **Das Abenteuer beginnt! 11 Männer auf dem Motorradtrip ihres Lebens.**

Schon zu Beginn lässt sich erahnen, dass die Einzigartigkeit und Besonderheit der Reise unsere Truppe zusammen schweißen wird. Tag 1 verbringen wir mit der Anreise nach Dehli und dem

Austausch unserer Motive und Erwartungen. Sogar der Bierpreis von €8,- am Flughafen Istanbul kann unserer Vorfreude nicht schmälern.

DAS TAGEBUCH ZUM TRANS HIMALAYA TRIP VON TOURTEILNEHMER STEPHAN MADERNER, CHEFREDAKTEUR DER ZEITSCHRIFT BIKE&BUSINESS.

## TAG 2:

### **Teamgeist und Kulturschock in Delhi. Ankunft in einer anderen Welt. Im überwältigenden Indien und Treffen mit restlichen Tour-Teilnehmern.**

Nach einem kurzen Zwischenstop in Istanbul erreicht der Turkish Airline Flieger TK0716 am frühen Morgen New Dehli. Endlich in Indien. Erstmals betreten viele von uns den indischen Subkontinent, der von seiner Bevölkerungszahl her und seinen geografischen Abmessungen eigentlich ein eigener Kontinent ist. Im Großraum New Delhi leben über 30 Millionen Menschen, der gigantische Airport wickelt jährlich 35,1 Millionen Passagiere ab, wie uns ein Schild in der Empfangshalle signalisiert. Die ganze Flughafen-Indoorfläche ist ein einziger großer zusammenhängender Teppich. Wenn jemand nachmessen würde, wäre ein Eintrag im Guinnessbuch der Rekorde sicher. Nach dem unbürokratischen Grenz-

übertritt am Immigration-Schalter passiert die mit unzähligen Koffern ausgestattete Dane-Delegation auch den Zoll. Um 4:50 Uhr schauen auch die Beamten noch ein wenig schläfrig drein.

### **Freudiger Empfang am Flughafen**

Freudestrahlend empfangen uns Mr. Moti und weitere Mitarbeiter, hängen uns Freundschaftsbänder aus echten Nelkenblüten um den Hals und wir verräumen unser Kampfmateriale in den kleinen Bus, ein Force India, ein Nachbau des Bremer Busses Typ 208 der Marke Mercedes.

### **Wie in einer anderen Welt**

Die Fahrt zu unserem Tageshotel wird zur ersten Sightseeingtour - und die Teilnehmer bemerken schnell, dass wir hier tatsächlich auf einem Teil des Planeten gelandet sind, der ziemlich anders ist als der Rest der Welt. Überall streunende Hunde, die in den Straßengraben und den zahlreichen wilden Müllkippen nach Nahrung suchen, nervöses

Gehupe auf den Straßen, Kleinstlaster, Apes, die hier Baja heißen, Mopeds mit drei, ja manchmal vier oder mehr Passagieren überladen und Menschen, die auf dem bloßen Asphalt übernachten.

### **Ankunft im Hotel**

Bereits am morgen zeigt das Thermometer 33 Grad an, 41 sollen es am Ende des Tages werden. Die Gluthitze wird von einer niederschmetternden Luftfeuchtigkeit begleitet. Nach einer knappen dreiviertel Stunde erreichen wir das Florence Inn mitten in der City. Vor dem Hotel steht eine 350er Royal



Schlickrutschen am Rotangla Pass. Zu deutsch: „Leichenberg“.

Enfield und weckt die Lust auf's Motorradfahren. Die Dusche und ein Frühstück mit Omelette, Bohnen und süßen Toasts bringt uns unsere Lebensgeister zurück.

„Less spicy, please“

Jetzt sind auch die restlichen drei Teilnehmer, die aus München angereist sind, zu uns gestoßen und komplettieren das Dane-Fahrerlager. Um 12 Uhr lädt uns das Motorcycle Expeditions Team zum Mittagessen ins Restaurant Suruti - mehrfach mit dem Times Food Award ausgezeichnet - ein, wo wir mit heimischen, vegetarischen Speisen verwöhnt werden. „Less spicy, please“, lautet der Standardspruch. Anschließend erkunden wir die Stadt, zu Fuß (großes Abenteuer) und im Bus (komfortableres Abenteuer), bevor am Abend der bequeme Volvo-Bus mit Schlafsesseln uns 1.000 Kilometer nach Norden bringen wird. Zehn Stunden, die uns unserem Zielgebiet im Himalaya näher bringen. Manali, wir kommen!

**Tag 3: Sightseeing Delhi und der Ritt über die Morgenröte. 15-stündige Busfahrt durch das abenteuerliche Indien. Ankunft im Himalaya Gebirge und die erste Fahrt auf der Royal Enfield.**

Bevor der Volvo-Sleepliner Delhi verlässt und sich auf die 560 Kilometer lange Reise gen Norden nach Manali macht, schalten wir in den Touristenmodus und besichtigen die historische Seite der Stadt. Im Park des Qubt-Minar-Turmes jagen Ice Age-Squirrels durch die Gegend und knall-grüne Papageien stopfen in den historischen Mauerresten ihrem Nachwuchs das hungrige Maul. Kokette Koreanerinnen bitten die deutsche Männerrunde und vor allem unsere Top-Modelle Bernd und Thorsten (die mit den gestählten Bizeps) zum Fotoshooting. Wegen seiner speziellen Bauweise wirkt das mächtige Bauwerk wie der schiefe Turm von Pisa - allerdings ist dies nur eine optische Täuschung.

### **Abenteuerliche Fahrt mit dem Sleepliner**

Der Versuch unseres Guides „Mr. Moti“ (36), die an diesem Tag kulturell beflissenen Danetyphen zu einer kleinen Verkaufsveran-



Faszinierende Ausblicke und fantastische Landschaften. Die Himalaya Region macht demütig.



Kein Sanifair. Aber besser als jede Tank & Rast.

staltung in den Andenkenshop zu bitten, schlug grandios fehl. Die Majorität zog ein kühles Fosterbier im In-Biergarten vor. Danach Sprintetappe durch das Gewusel der Rush-hour zum Busbahnhof, wo der Volvo-Sleepliner die zahlreichen Koffer in seinem Bauch verschluckt. Über Nacht fliegt die Bus-Ladung Dane sehnsüchtig unserem Ziel entgegen. Bitte bringen Sie ihre Sitzplätze in Schräglage und träumen sie vom Tourziel Himalaya.

Was wir dann auf der 15-stündigen Busfahrt erlebt haben, war allerdings kein sanftes Träumen sondern Abenteuer pur. Gegen unseren Busfahrer hätte Sebastian Vettel bei einem Rennvergleich auf der indischen Landstraße nicht den Hauch einer Chance, um zu gewinnen. Scheinbar wie eine Fledermaus mit Sonar ausgestattet zirkelt unser Driver den Volvo-Bus mit 40 Liegeplätzen an Bord durch die indische Nacht. Mal links, mal rechts vorbei an Kleinlastern, Leichtkrafträdern und überladenen Dreirädern, stetig hupend und mit Chuzpe über die Piste rasend. Nach den ersten 350 Kilometern nähern wir uns den Vorläufern des Himalaya und wir entern ein wahres Kurvenparadies, allerdings mit teilweise fatalistischem Untergrund, der den Federn des Volvo-Busses allerhand abfordert, vor allem bei dem Tempo, das gefühlt dreißig Sachen zu schnell ist.

Martialisch werden wir hin- und hergeschleudert, Gepäckteile und Wasserflaschen stieben durch die Gegend. Martin aus Dresden lässt einen Red-Label-Whisky kreisen. Der Schluck aus der Pulle

beruhigt etwas. Nebenan fängt ein junger Inder an, seekrank zu werden und kotzt sich die Seele aus dem Leib. Ein starkes Gewitter mit Blitz und Donner und Starkregen gibt der Bus-Etappe ihre Würze. Als die Sonne aufgeht schält sich um uns herum eine fantastische Landschaft aus dem Morgennebel. Reißende Raftingflüsse, Wasserfälle und idyllische Bergdörfer, viele Kühe auf der Fahrbahn, die indische Mixtur halt. Endlich erreichen wir um 9 Uhr morgens das Ziel Manali. Am belebten Busbahnhof meistern wir die Kofferschlacht diesmal routiniert und zügig dank vieler helfender Hände unseres Organitors und checken voller Vorfriede im Highland Hotel, am Rande des Herzens der Bergstadt ein.

### Langsam wird es ernst

Nach einer ersten Testfahrt mit den Royal Enfields Machismo 500 auf dem Hof (das im Kind im Manne) klärt uns Buddi Singh, Chef von Motorcycle Expeditions, über die Besonderheiten beim Fahren in großer Höhe auf. Viel Trinken, langsam fahren, keinen Müll hinterlassen, jeder soll mit seinem Rhythmus und Tempo unterwegs sein und den Trip seines Lebens genießen. Bei Anzeichen von Höhen-



koller (kein Hunger, kein Durst, Schwindelgefühl oder Kopfweh) Signal geben, damit der betroffene Fahrer sofort 400 bis 500 Höhenmeter nach unten verlagert werden kann. Zusätzlich sorgt Sauerstoff im Begleitfahrzeug für Sicherheit. Außerdem haben wir zwei Ärzte in unserem Team, Markus Meissner (54) aus Sersheim bei Bietigheim-Bissingen, Arzt für Allgemeinmedizin und Naturheilkunde, und Peter Markreiter (56), ein gelernter Unfallchirurg und Orthopäde, der jetzt Gesellschaftsarzt für die Versicherungskammer Bayern in München ist. Langsam reift bei uns allen der Gedanke, dass das keine Spazierfahrt werden wird und wir mobilisieren unsere mentalen Kräfte. Jetzt wird es bald ernst.

## **Einweisung in die Funktion der Royal Enfield**

Am frühen Nachmittag lernen wir auf einem 45 Kilometer-Ritt nach Nagga zum Lunch die Enfields näher kennen und gehen quasi erstmal in die indische Fahrschule. Ganz stolz bin ich darüber, dass ich die 500 Kubik Einzylinder-Maschine bereits beim ersten Versuch per Kickstarter zum Leben erwecken konnte. Das ist mir das letzte mal vor 31 Jahren geglückt auf meiner Hercules Supra4.

Kaum hat der Einzylinder gezündet, schallt uns ein satter, kerniger Sound entgegen. Die ganze Maschine vibriert und knattert, dass es eine Freude ist. „Das ist Motorradfahren pur und hat was von unseren guten alten Ostbikes“, sagt Martin Wenzel (46) aus Dresden, neben Adrian Fried (23) aus Einbek Gewinner der Dane-Abenteuertour.

## **Erste Fahrt auf dem „indischen Kultbike“**

Nach einer kurzen technischen Einweisung (wir fahren übrigens „europäisch“, also mit Linksschalter) geht es auch schon von unserem High Land-Hotel ab ins Gewimmel von Manali, auf der linken Straßenseite natürlich. Nach den ersten zwei, drei Kurven habe ich den Linksdreh schnell wieder raus und gewinne an Sicherheit. Schließlich bin ich ja schon in Südafrika und Japan auf dem Motorrad unterwegs gewesen.

Doch ganz so einfach ist es dann doch wieder nicht. Enge Straßen werden plötzlich wirklich eng, wenn sich gleichzeitig indische Passanten, Hunde, Kühe, Transporter, Busse und Enfields aneinander vorbeizwängen wollen. Wer zuerst hupt, gewinnt! Schnell gewinnen wir Übung im rechtzeitigen Betätigen des Signal und assimilieren uns rasch im Verkehr. Elegant weichen wir Schlaglöchern aus und die idealen Radien bei den Links- und Rechtskurven gelingen immer besser. Der anfängliche Respekt vor der Maschine ist verflogen, der für die ungewohnten Verkehrssituationen bleibt. Und das ist gut so. Hier in Indien darfst du für keinen Moment schläfrig durch die Gegend biken, an jeder Ecke sind Reaktionen erforderlich und der Lenkbefehl fürs Fahrzeug muss blitzschnell erfolgen.

Der erste Tanz auf der Enfield hat mir und den zehn Teilnehmern einen Riesenspaß gemacht. Fahrwerk, Sitzposition und die Fähigkeit, die Unebenheiten der „rough toads“ wegzuschlucken, zeichnen das indische Kultbike aus. Die Crew von Motorcycles Expeditions um Buddi Singh (32) und „Mr. Moti“ plus Mechaniker Ramen (23) strahlt Ruhe und Gelassenheit, Souveränität und Professionalität aus.

## **Auf in's Abenteuer**

Das Vorgeplänkel hat ein Ende, morgen startet für uns alle der „Trip des Lebens“ und wir erstürmen auf zwei Rädern den Rotangla-Pass (3978 Meter hoch) soll die schlammigste Etappe der insgesamt 1.500 Kilometern langen Dane Trans Himalaya Tour werden. Ausgestattet mit der neuesten Motorradschutzbe-



Royal Enfield „Bullet“. Indische Motorräder für indischen Strassenbau.

kleidung von Dane gehen wir zuversichtlich auf Gipfelsturm. Der eine oder andere Ausrutscher sollte da kein Problem sein. Und die Funktionalität bei Wind, Wasser und sonstigen Wettern testen wir on the road.

Heute endet zunächst der W-Lan-Zugriff in der Zivilisation. Die Zelte sind gerichtet, die Schlafsäcke gepackt; nun müssen Solar-



Der Himalaya ist kein Ponyhof. Herr Svensson am Ende des Rotangla.

charger und Autobatterie sowie das indische Funknetz im Gebirge zeigen, was sie draufhaben. Ich freue mich jetzt schon, das nächste Lebenszeichen von uns an Sie Zuhause durchgeben zu dürfen. »bike und business«- join the spirit.

Tag 4:

**Der Rohtang-Pass oder die Offroad-Hölle auf zwei Rädern. Schwierigsten Pass der Tour überstanden. Der Aufstieg auf den 3.978 Meter hohen Rohtang-Pass inklusive kleinen Pannen und den ersten Offroad-Erfahrungen.**

Heute steht die erste Bergetappe auf dem Programm: der Rohtang-Pass. Schon der Name (zu deutsch: „Leichenberg“) verschafft Respekt. Es soll der schwierigste Pass der Tour sein, sagt man uns. 3.978 Meter hoch und die Strecke besteht aus 25 Prozent Offroad-Anteil, der Rest Schotter, ein wenig Asphalt zwischendurch – und viel Schlamm. Der Aufstieg erfolgt auf der Schlechtwetterseite des Berges, deshalb schlägt der Monsunregen immer wieder gewaltige Furchen und Lücken in den Weg. Für die Straßenarbeiter eine Sisiphos-Arbeit. Kaum geflickt, rollen die Karwenzmänner von Steinbrocken wieder talwärts und richten ihr vernichtendes Werk an. Und auf der anderen Seite des Berges, der trockenen Schönwetterseite, gleiten wir auf extrem staubigen Pisten abwärts, und müssen durch Wasserlöcher, die sich gewaschen haben.

**Und plötzlich geht nichts mehr**

Für uns Flachlandbiker ist dieser Berg eine echte Herausforderung! Abschied aus Manali und der Zehner-Konvoi, angeführt von unserem Guide Moti, verlässt die Stadt. Kurz nach dem Ortsausgang geht meine Maschine plötzlich aus. Mehrere Kickstartversuche, nichts geht mehr. Doch sofort flitzt Ramu, unser Mechaniker, dazu und wechselt die Zündkerze. Prima, Kiste läuft wieder und auf geht's, den anderen hinterher. Ein gutes Stück weiter oben reißt bei Thorsten der Kupplungshebel. Wieder das selbe Spiel, Ramun repariert die Maschine. Betreutes Fahren, Motorcycle Expeditions sei Dank.

# Euer Partner für Motorradzubehör



www.stompgrip.com



**LUIMOTO**  
DESIGNER MOTORCYCLE SEAT COVERS



WWW.LUIMOTO.COM



**Pipercross**  
Performance Air Filters

...for better breathing!

Made in England



www.pipercross.eu

**KERN-STABI**  
MOTORRADTECHNIK

Wir bieten Ihnen als Kunde nur hochwertige Markenprodukte, die wir ausschließlich über den Fachhandel vertreiben. Dort erhalten Sie auch eine kompetente Beratung. Selbstverständlich beraten auch wir Sie gerne.

Sind Sie als Händler an unseren Produkten interessiert, freuen wir uns auf Ihre Anfrage.



J+A Zweirad GmbH  
Bahnhofstr. 11 | 51588 Nümbrecht  
Tel: 02293 - 938632 - 0 | Fax: 02293 - 7076  
E-Mail: service@pazzoracing.de



Morgenritual inklusive Richtungshinweis.

### Dem Himmel so nah

Die Gruppe kommt harmonisch voran und erklimmt Höhenmeter für Höhenmeter. Plötzlich Nebel und die Sicht schwindet. Visiere laufen an, die feinen Regentröpfchen werden immer dichter. Weiter oben wird die Straße dann ziemlich löchrig. Oh mein Gott, worauf haben wir uns da eingelassen. Dann die erwarteten Schlammpassagen. Den zweiten Gang eingelegt, Gas weg, ein wenig mit der Kupplung gespielt und die Royal Enfield zieht wie ein Traktor seine Bahnen im Acker. Top! Das hätte ich nicht erwartet. Dieses Bike ist wie geschaffen für den Himalaya. Oben reißt dann der Himmel auf und gibt einen spektakulären Blick frei auf eine grandiose Bergkulisse. Die Euphorie über die ersten überwundenen Hindernisse und diese Aussichten geben uns neue Kraft. Die ersten Posts auf 4.000 Meter gehen raus, wir sind dem Himmel so nah.

### Die ersten Offroad-Erfahrungen

Bevor wir die Polizeistation des Koksar Tales (heißt wirklich so) erreichen, feilen wir an unserer Offroad-Kompetenz. Sven macht Bekanntschaft mit einem Wasserloch, welches das Bike fast zur Hälfte verschwinden lässt. Er macht den Fehler, stehenzubleiben, fällt um und geht mit seiner Maschine nebst Ausrüstung baden. Statt „MacGyver“ wird er in der Truppe ab sofort „MacDiver“ genannt. In Jispa am Bhaga River beziehen wir in einem Hotel Quartier.

Ich bin fix und alle, eine größere mentale und körperliche Anstrengung wie den Rohtang-Pass mit dem Bike habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht unternommen. Dabei ist das erst der Anfang...



Tag 5:

## **Keine Angst vorm Höhenkoller! Erfolgreiche Überquerung des Barchalala-Passes.**

Am nächsten Morgen um 8:00 Uhr starten wir zur nächsten Etappe. Ziel ist die Zeltstadt bei Sarchu die wir über den auf bis 4.890 Metern Meereshöhe hinaufreichenden Barchalala-Pass erreichen. Wunderschöne Wasserfurten, Baden in eiskalten Seen und ein Höhenpanorama – zumal auf besseren Pisten – lässt uns gut vorankommen. Dem Höhenkoller begegnen wir mit viel Wassertrinken und den Medikamenten, welche unsere Docs empfehlen: Aspirin, Paracetamol und Cortison. Vom Kopfschmerz sind wir alle mehr oder weniger geplagt. Der Planet Sonne brennt gnadenlos, die Arbeit mit den Mopeds fordert uns. Ständig höchste Konzentration: die nächste Bodenwelle wartet schon.

## **Vorfreude auf Tag 6**

Erschöpft, aber glücklich erreichen wir das Zeltlager in Sarchu. Wunderschön komfortable Zelte mit eigener Toilette und Waschbecken. Luxus auf 4.300 Meter-Meereshöhe. Abendessen und Zapfenstreich

um 21:00 Uhr. Dane-Chef Jens Föhl und seine Antrieber pochen auf Tag sechs. Es wartet die mit 170 Kilometer (ca. sieben Stunden Fahrzeit) längste Etappe. Drei Pässe der obersten Kategorie gehören uns: ich erwähne an der Stelle den Lachung La (4.950 Meter) und den Tanglang La (5.300 Meter), der zweithöchste mit dem Motorrad befahrbare Pass, und zum Abschluss die Weiterfahrt an unser Etappenziel Rumtse. Davor durchqueren wir auf 60 Kilometer die Wüste mit tibetanischen Nomaden. Wir erreichen die Ladakh-Region mit den ersten originalen Dörfern. Das Abenteuer geht weiter. Und der Höhenkoller ist bis dahin hoffentlich komplett verfliegen.

Tag 6:

## **Drei Pässe nach einer durchwachten Nacht. Überquerung drei großer Pässe mit ein paar kleinen Zwischenfällen und Ankunft im schönen Ladakh-Dörfchen Rumtse.**

Alle zehn Biker quälen sich morgens um 6:00 Uhr aus ihren Zelten: „mannomann“ stöhnen alle, „wir haben alle kein Auge zu getan“. Das Camp liegt auf über 4.300 Metern Meereshöhe. „That's quite normal at this altitude“, sagt unser Tourguide Moti. Zum Frühstück Porridge, Toastbrot und Marmelade, dazu süßen Schwarztee und Kaffeepulver zum Anrühren. So recht schmecken will uns das heute morgen allen nicht.

## **Freudiger Start in den neuen Tag**

Doch kaum sind die Enfields angetreten und wir drehen am Gashahn, sind die Kopfschmerzen und die ganze Unlust wie weggeblasen. Der vibrierende Einzylinder setzt sofort Adrenalin frei und unsere Köpfe sind wieder ganz Bike. Zwar haben wir heute mit 180 Kilometern die längste Tagesetappe vor uns, doch erwartet uns aber auch der bislang beste Asphalt.

## **Kleine Schadensfälle blieben nicht aus**

Auf 60 Kilometern Strecke düsen wir mit bis zu 100 km/h über die Wüste der Pang Moore Plains. Der Top-Asphalt wird immer wieder durchbrochen von kleinen Brücken, bei denen die Fahrer sich erheben müssen, um



Zeltlager de luxe. Lagerfeuer, fantastischer Horizont am Tag, unvergesslicher Sternenhimmel in der Nacht (siehe nächste Seite).

# DANE TROPHY 2013 - TAGEBUCH



Gruppenbild mit den besten Guides östlich von Afghanistan.

nicht einen sofortigen Bandscheibenvorfall zu erleben. Markus produziert einen veritablen Highsider und fängt die hochsteigende Maschine beim Landen mit dem rechten Handgelenk ab. Die Aufprallenergie ist so stark, dass er damit die Handlebar verbiegt. Bei Sven fetzt es die Kette weg, Johann bekommt nach einem Platten einen neuen Schlauch. Aber wie gesagt: Das Mechanikerteam von Motorcycle Expeditions ist fix und repariert alles in Rekordtempo. Wir Biker haben den Kopf frei und können Landschaft und Motorrad in vollen Zügen genießen, die helfenden Hände sind jederzeit „behind us“.

Die anderen warten derweil in den typischen Zeltküchen am Rande, schlürfen hervorragend gewürzte Gemüsesuppen und ruhen

sich auf Kissen etwas aus. Die Gastfreundschaft ist umwerfend. Die Leute lächeln alle durch die Bank, nehmen Kontakt auf und freuen sich über die Besucher aus der Fremde. Selbst die Straßenarbeiter, die pro Tag 1,50 Euro verdienen, stehen brav Spalier und winken, wenn wir mit unseren staubenden Höllenmaschinen an ihnen vorbeibrettern.

Tag 7 bis Tag 13

des Tourtagebuches kannst du weiterlesen unter:

[www.dane-online.de/das-tour-tagebuch-teil1](http://www.dane-online.de/das-tour-tagebuch-teil1)



Unvergesslich. Wir kommen wieder.



**DANE**

Motorradbekleidung

# Gewinne einen freien Platz!



## DER HIMALAYA RUFT! BIST DU DIE ANTWORT?

Dann bewirb dich jetzt auf einen Gratisplatz  
im DANE-TROPHY-Team oder buche direkt,  
dann bist du sicher dabei.

Werde Teil einer einzigartigen Tour durch  
das größte Gebirge der Welt, begleitet mit  
Film- und Fotoaufnahmen.

MEET NATURE.  
[www.dane-trophy.com](http://www.dane-trophy.com)



# MUST HAVES

## DIFI EAGLE ARAMID JEANS

Außen Denim, innen Verstärkungen mit DuPont™ Kevlar®: eine Kombination mit der man auch motorisiert unterwegs sein kann. € 99,95



**DREAM MACHINES**  
Kleinfahrer (ab 125cc) / Motorräder (ab 125cc)

**PREIS-TIPP**

Heft 4/2012



## GELDBÖRSE MIT KETTE

Geldbörse mit stabiler Kette und Befestigungsschleufe für den Gürtel. Hochwertiges Rindleder. € 14,95

## DANE VIBORG REFLEXWESTE MIT LEDs

Hochwertige Sicherheitsweste mit separat zu- und abschaltbarer LED-Beleuchtung. € 199,-



## DANE HALSWÄRMER

Multifunktionsstuch für vielseitige Verwendung bei Sport- und Freizeitaktivitäten. Nahtlos an einem Stück hergestellt. € 14,95



## DIFI AVIATION CLASSIC JACKE

Der Klassiker nicht nur fürs Motorrad. Lässt die alten Fliegerzeiten wieder aufleben. Mit Protektoren-Ausstattung. € 279,95

## DIFI SIERRA NEVADA KOMBINATION

Von der Fachpresse getestet. Mit herausnehmbarer Klimamembrane und Thermofutter.

Jacke € 299,95 | Hose € 199,95



**SEHR GUT**  
**MOTORRAD**

Heft 9/2013

**KOMFORT IST EINE FRAGE DES GEFÜHLS. KONTROLLE AUCH!**

Komfort

perfektes Design

**Hebel**

verstellbar

Bremsflüssigkeitsbehälter

**Lenkerumbauten**

stressfrei

Ergonomie

Kontrolle

**Superbike**

Hebel AC S 1



AC Schnitzer Motorrad-Technik  
Neuenhofstraße 160 | 52078 Aachen  
Tel.: 0241/5688300 | Fax: 0241/5688135  
www.ac-schnitzer.de | info@ac-schnitzer.de

SBK-Lenker-Kit BMW K 1300 S / R





„ALTA, MACH MAL HINNE!“

**MIT Ü40 NOCH ZU DEN SCHNELLEN JUNGS?**

EIN SCHONUNGSLOSER ERFAHRUNGSBERICHT.

Wir sagen es gleich: Wir werden keine Namen nennen und nicht unsere Gesichter zeigen. Oder vielleicht doch. Aber erst wenn wir unter 1:40 min fahren.

Also wahrscheinlich nie.

Die diesem Bericht beigegebenen Fotos sind nicht von uns. Sie sind von unseren Kumpels, die wir neidvoll betrachten, wie sie in Oschersleben 1:35 Minuten in den Asphalt hauen.

Woher kommt unser neuer Ehrgeiz? Er beginnt mit einem kleinen Satz unter Freunden:

Wären wir auf dem Fußballplatz, gehörte folgender Dialog beim DSF-Stammtisch eindeutig in die von Mobilat gesponsorte Rubrik: „Das tat weh.“

Einer von denen, deren Namen wir nur vielleicht irgendwann einmal nennen werden, steht an einem sommerlichen Tag mit seinem besten Freund (dem Typen auf den Bildern) auf dem Hügel neben der Haupttribüne in Oschersleben.

An dieser Stelle kann man den Kurvenverlauf zwischen Start/Ziel und Gegengerade einsehen. Es gibt dort eine 180 Grad Kurve, ziemlich nahe am Standplatz der beiden Freunde. Der Namenlose fragt seinen rennerfahrenen Freund, wo er denn bei dieser 180 Grad Kurve seinen Bremspunkt setzen solle? Ohne den Blick von der Strecke zu wenden, und somit auch ohne den Schmerz zu bemerken, den seine Worte folgen sollten, antwortet der bis dato beste Freund, zugleich analytisch und gelangweilt: „Och, bei deinem Tempo brauchst eigentlich nicht zu bremsen“. Sprachlosigkeit.

Der rennerfahrene Freund ist Ingenieur. Es war keine perfide Demütigung, es war eine nüchterne, beschissen ehrliche Analyse. BEI DEM TEMPO BRAUCHST DU NICHT ZU BREMSEN????

Jetzt reicht. Jetzt beginnt der Feldversuch.

25 Jahre Motorraderfahrung und wir legen ein Tempo aufs Parkett, bei dem wir eigentlich keine Bremsen brauchen? 2014 greifen wir noch mal an.

Was muss man also tun, um in Oschersleben unter, sagen wir mal, 1:40min zu kommen?

Darüber wollen wir hier in loser Folge berichten.

Mit diesem Feldversuch werden wir also hoffentlich allen Hoffnungen machen, deren Rennerfahrung in der Fußballerwelt irgendwo zwischen Kreis- und Bezirksliga angesiedelt wäre. Wir wollen in die Regionalliga. Wir wollen bei den normalen Renntrainings in die Gruppe der schnellen Jungs. Und zwar ohne dort unangenehm aufzufallen. Derzeit eiern wir in Gruppe 2 oder 3 rum und werden am Vorstart noch nervöser, wenn der Typ neben uns „schnell“ aussieht. Das wir die Spiegel abkleben sollen, beruhigt uns auf der Strecke auch eher weniger, denn keine Spiegel bedeutet auch: kein Blick nach hinten. Und kein Blick nach hinten wiederum führt unweigerlich vor jeder Kurve zu dem Gedanken „da kommt doch gleich einer“.

Allein dieser Gedanke kostet auf der gesamten Strecke sicherlich 5 Sekunden.

Aber beginnen wir von vorn, für alle die, die noch niemals auf einer Rennstrecke waren.

Was passiert da eigentlich genau?

Logischerweise muss man sich, um an einem Renntraining teilzunehmen, erst mal zu einem Renntraining anmelden. Bei der breiten Auswahl von Anbietern haben wir uns für Dannhoff Mo-





torsport entschieden. Es gab eigentlich keinen objektiven Grund für diese Entscheidung, außer vielleicht der Tatsache, dass Heidi in Assen und Oschersleben Renntrainings anbietet, die für uns als Norddeutsche verkehrsmäßig günstig gelegen sind. Ein tiefenpsychologischer Grund könnte auch sein, dass mit Heidi eine Frau den Laden schmeißt. Schon bei der Zahnmedizin begeben wir uns seit Jahren in die Obhut einer Zahnärztin, in der vagen Hoffnung, dass dort auf unsere Sorgen und Nöte einfühlsam reagiert wird. Der Transfer dieser feigen Taktik auf den Motorradsport ist sicherlich eher unzulässig, denn schließlich wird Heidi auf der Strecke nicht auf dem Sozia sitzen. Aber warum soll man eine Taktik ändern, wenn man mit ihr gute Erfahrungen gemacht hat. Zudem machen die Bilder auf Heidis Homepage den Eindruck, als wäre die Atmosphäre dort wirklich entspannt. Wir sollten uns nicht täuschen.

Renntraining Regel Nr. 1: Nicht bei der Zeit/der Gruppenzuordnung lügen.

Die Selbsteinschätzung ist natürlich subjektiv und typabhängig. Wie im wahren Leben gibt es Pessimisten, Optimisten und Realisten.

Es gibt in der Regel bei den Trainings 4 verschiedene Gruppen. Jeder Veranstalter bezeichnet diese unterschiedlich, aber sie haben immer leistungsmäßige Abstufungen:

1. Einsteiger – absolute Beginner. In der Regel wird diese Gruppe von Instruktoren angeleitet.
2. Normalfahrer – Im normalen Straßenverkehr schon eher zügig unterwegs. Mit Sportmotorradkenntnissen, aber nur wenig Rennstreckenerfahrung.

3. Sportliche Fahrer – entweder von Natur aus schnell oder mit bereits 3-5 Renntrainings in der Gashand.

4. Sport- und Lizenzfahrer – Die schnellen Jungs. Mit Rennstrecken-Mopeds, Reifenwärmern und Slicks.

Wie bei Rudi Carrells Herzblatt: Nun müsst ihr euch entscheiden.

Die Gefahr für den Pessimisten: Ihr ordnet euch zu schlecht ein. Dann könnt ihr in eurer Gruppe zwar durchs Feld pflügen und vor dem 2. Turn die Starnummer 46 verlangen, aber werdet auch kaum Lerneffekte haben bzw. deutlich unter eurem Tempo fahren (müssen).

Die Gefahr für den Optimisten: Weil ihr auf der A30 leidlich geradeaus fahren könnt, landet ihr gleich in der Gruppe der Lizenzfahrer. Dann werden die und auch du keinen Spaß haben. Für die Könner ist es außerordentlich wichtig, dass sie den Fahrstil der Mitfahrer berechnen kann. Ein hektisches in die Eisen greifen 150m vor dem normalen Bremspunkt ist bei Tempo 200 für beide Seiten ein gewagtes Unterfangen.

Andersrum ist es auch nicht lustig, wenn man als Beginner an seinem persönlichen Schräglagen-Limit ist und innen in der Kurve sticht noch das halbe Feld durch.

Unser Tipp also: Realismus! Als absoluter Anfänger also tatsächlich in der Einsteigergruppe beginnen. Solltet ihr schneller sein als gedacht, wird euch der Instruktor in die höhere Gruppe einteilen bzw. ihr könnt ihn nach einem Wechsel fragen.

Mit etwas Erfahrung könnt ihr beim Veranstalter auch nach den Rundenzeiten der jeweiligen Gruppen fragen und habt dann die Möglichkeit, euch zielgenau einzuordnen.

Solltet ihr euch auf einer anderen Strecke in der von euch gewählten Gruppe wohl gefühlt haben, solltet ihr auch auf einer anderen Strecke die gleiche Gruppenkategorie wählen. Schnell ist überall schnell und langsam überall langsam.

Wir versuchen uns optimistisch bei der Gruppe

„Sportliche Fahrer“. Wenn man bedenkt, dass „wir eigentlich nicht bremsen müssten“, halten wir uns gefühlt ganz wacker.

Aber wie gesagt: Wir wollen zu den schnellen Jungs und versuchen raus zu finden wie...

Der Plan: Wir beginnen die Saison also mit einem kleinen Konditionsprogramm, melden uns zum Hallen-Supermoto und kaufen uns eine alte XR 600R für das Gelände.

Der Plan klingt gut, aber bekanntlich sitzt der Begrenzer ja oben drauf! Demnächst mehr auf diesem Kanal und auf [www.motmagazine.de](http://www.motmagazine.de)



Foto: dennis-witschel.eu

## Termine 2014:\*

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 15. März:            | L'Anneau du Rhin (F) |
| 10. - 11. Mai:       | Oschersleben         |
| 17. - 18. Mai:       | L'Anneau du Rhin (F) |
| 23. - 25. Mai:       | Assen (NL)           |
| 02. - 03. Juni:      | Zandvoort (NL)       |
| 07. Juli:            | Assen (NL)           |
| 11. - 13. Juli:      | Most (CZ)            |
| 09. - 10. August:    | L'Anneau du Rhin (F) |
| 16. - 17. August:    | Oschersleben         |
| 25. - 26. August:    | Zandvoort (NL)       |
| 05. - 07. September: | Assen (NL)           |
| 20. - 21. September: | Oschersleben         |

\*Änderungen vorbehalten

[www.dannhoff-motorsport.de](http://www.dannhoff-motorsport.de)



# Dannhoff-Motorsport

1992 HATTEN WIR SCHLIESSLICH AUCH HÄSSLICHE FRISUREN

# MEIN NEUER BESTER FREUND

## DIE BMW R100R. EINE METAMORPHOSE

„Wenn du damals damit angekommen wärst, würden wir uns jetzt nicht mehr kennen“, so lautete der Kommentar meines besten und ältesten Freundes angesichts meiner jüngsten Errungenschaft, einer BMW R100R. Baujahr 1992.

Langjährige Freundschaften sind mit dem Privileg schonungsloser Offenheit ausgestattet. Meine Freundin hatte er beispielsweise 1992 als „nett“, „nicht zu dünn“ und „keine zukünftige Nobelpreisträgerin“ bezeichnet. Er hatte nicht Unrecht.

Und auch 22 Jahre später lag sein freundschaftlich offener Kommentar nicht komplett daneben: „Eine BMW R100R?? Boxermotor, 60PS, Kardanwelle, Koffersystem. Eine Gummikuh, damals und heute hässlich wie die Nacht? Sonst alles in Ordnung bei dir?“

Die BMW war damals quasi der Fiat Multipla des Jahres 1992. Wir fuhren Fireblades oder Kawasaki ZXR 750 oder RD 350.

Eine BMW? Undenkbar. Undenkbar in den 90ern und auch undenkbar für alle Zukunft.

Und jetzt sind gerade einmal 22 Jahre vergangen, da stehe ich mit dem Spießert Traum vor seiner Tür. Die Lebenserfahrung zeigt, dass man in der Vergangenheit IMMER dümmer war, als man zu sein glaubte. Für unseren Motorradgeschmack galt das damals aber nicht: Die R100R war und ist nun mal wirklich hässlich! Also WIRKLICH.

Was ist also passiert, dass ich 22 Jahre später in diesem damaligen Klassenfeind MEIN Motorrad für die kommenden Jahre zu entdecken meine?

Es ist das Phänomen des zeitversetzten Perspektivwechsels: ALLE die ich kenne, möchten bei der heutigen Betrachtung ihrer Fotos der 80er und 90er Jahre, ihrem damaligen Friseur gerne nachträglich mit einer Zivilklage beikommen. Schönheit, Design, Mode sind nun mal immer Ausdruck des jeweiligen Zeitgeistes, Milieus und Entwicklungsstandes. Man könnte also annehmen, dass auch die ästhetische Bewertung einer BMW R100R im Laufe von 22 Jahren eine 180 Grad Wende zu vollziehen vermag.

Hat sie aber nicht. Die R100R im Originalzustand ist auch heute noch nur sehr schwerlich als schön zu bezeichnen. Zumindest nicht, wenn man ihr nicht ein kleines wohlgesetztes, quasi photoshopmäßiges Facelift verpasst.

Meine R100R fand ich in ihrer ganzen Langweiligkeit und Unauffälligkeit bei Harry Zager, dem Händler meines Vertrauens in Bremerhaven. Vielleicht auch weil Bremerhaven der Ort meiner von allerlei pubertären Verwirrungen begleiteten Erwachsenenwerdung ist, entwickle ich sofort ein wohligh-nostalgisches Gefühl für den Haufen Eisen.



1992 noch absolut undenkbar ...

Er erinnert mich irgendwie an mein Bonanza Rad, samstägliches Baden, 80 Kubik Mopeds, meinen Konfirmationsanzug, den ersten Geschlechtsverkehr und sogar an Helmut Kohl. Also an die schönen (Bonanza Rad, Baden) und schreckliche Dinge (Konfirmationsanzug, Helmut Kohl) meiner Jugend. An erste Erfolge (80er) und schlimme Niederlagen (erster Geschlechtsverkehr). Also an all die jungfräulich ersten Erlebnisse, mit denen man eigentlich immer überfordert war, die in ihrer Ein- und Erstmaligkeit aber so nie wieder kommen würden. Leider hatte man davon damals, wie von quasi allem, keinen blassen Schimmer.

Die meisten dieser Erlebnisse liegen zeitlich sogar deutlich vor dem (Bau-)Jahr 1992. Trotzdem erinnert mich das hässliche Bremerhavener Ding an die prägenden Jahre der viel zu lang anhaltenden post-pubertären Phase. An Zeiten ohne Internet, Handy, Email. Zeiten mit gelben Telefonzelle, Autofenster zum Kurbeln, Fernseher ohne Fernbedienung und Frauen, die in der Küche standen. Alles war irgendwie betulich, langsam und langweilig. Alles also eigentlich gut. Und genau das ist wohl der Grund, warum ich die etwas verloren im Showroom oxidierende R100R quasi sofort mochte.

Dieses Motorrad ist eine Erinnerung an die Jugend. Es entschleunigt die Zeit. Und sie ist ein Baukasten, an dem Mann zur Not noch selber bauen kann. Es ist dabei solide und zuverlässig. Ohne neumodischen Schnickschnack fährt sie wie eine Schiffschaukel und ist irgendwie angenehm aus der Zeit gefallen.

Es ist eine BMW. Und BMW fuhren damals höchstens die Erwachsenen. BMW, das muss man zugestehen und ist nicht unwichtig, hat sich in den letzten 22 Jahren so gewandelt, dass der blau-weiße Propeller auf dem Tank mittlerweile sogar ein gutes Maß an Coolheit besitzt. Wobei nicht klar zu definieren ist, wer sich mehr gewandelt hat: BMW oder wir selbst? So oder so, ich mag das Teil also. Selbst wenn, oder gerade weil, es so beschissen aussieht, wie meine Frisur und die lächerliche Perlen-Halskette 1992. Zum Glück kann man Motorräder ja ebenso ändern

wie Frisuren. Für Haare, Motorräder und Schmuck gilt im Alter: weniger kann mehr sein.

Das Projekt der kommenden Monate ist es, anhand dieser R100R zu verdeutlichen, dass aus allen, die schon 1992 nicht cool genug für diese Welt waren, noch was zu machen ist, wenn man die Sache mal mit der Erfahrung des Alters angeht.

Aus der verlachten und geschmähten BMW R100R des Jahres 1992, aus diesem unförmigen Entlein soll ein schöner Schwan erwachsen. Stellvertretend für alle Jungs, die in der Pubertät wegen zu vielen Pickel, zu wenig Kohle, keinem Auto, endlich einem Auto, aber kein Cabrio bei der Frau ihrer Träume abgeblitzt sind und nun der doofen Kuh noch mal zeigen wollen, was damals schon in ihnen steckte. Sie, also die doofe Kuh, wird es auch diesmal nicht verstehen, aber das soll sie ja auch gar nicht mehr. Es geht hier um uns und es geht um Verwandlungsprozesse. Am Ende der Arbeiten soll ein schönes, herzerwärmendes, 1992 hätten wir gesagt affengeiles, Motorrad stehen. Eine kleine Reminiszenz an unsere ersten eigenen (Motorrad-)Jahre, als noch alles den Zauber des Neuen hatte und nach Abenteuer duftete.

Über diesen Umbau- und Verwandlungsprozeß wollen wir euch regelmäßig in den kommenden Ausgaben berichten.

Soviel sei bereits gesagt. Es ist gelungen. Mit ein wenig Veränderung, etwas Individualität und letztendlich mit einem jungfräulich-naiven Old-School-Motorradtrip in die eigene Historie, ist ein Moped entstanden, dass soviel Emotionen bei mir auslöst, wie das erste Zweirad meiner Jugend. Fortsetzung folgt...

Auf [www.motmagazine.de](http://www.motmagazine.de) könnt ihr mehr erfahren, wenn ihr denn wollt.





ON ANY  
**SUNDAY**

**ES HÄTTE EIN GANZ BELIEBIGER SONNTAG SEIN KÖNNEN. ABER ES WURDE EIN RENNEN JENSEITS VON SIEG UND NIEDERLAGE. ES GING UM MEHR, VIEL MEHR. ES GING UM ALLES. UM DIE LUST AM MOTORRAD.**

TEXT: FRED WESLEY  
FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, JÖRN ZASTERA

Die Recken ziehen zum Turnierplatz, drängen im Jubel der prallen Menge ihre Stahlrösser durch die Menschen. Kokarden versprechen Kraft und Kampflust, sollen den Gegnern vorab Angst einflößen. Kryptische

Symbole künden von Heldentaten, sind Bekenntnis zu mysteriösen Clans. Ehrfurchtsvolle Gestalten bahnen sich den Weg durch die Schaulustigen, die zu Tausenden zum Kampfplatz gepilgert sind. Früh morgens, um sich die besten Plätze zu sichern, denn ein Obulus für das Spektakel wird nicht verlangt. Der oberste Rat der Stadt will es so. Und er ist selbst dabei. Brot und Spiele, ein Fest für alle, die Lust haben: am Motorrad. Kein Ritterspiel, obwohl die Szene durchaus Parallelen zulässt. An diesem ersten September-Wochenende sind es fast 50000 Fans, die zur alten Solitude-Rennstrecke bei Leonberg gepilgert sind. Zu Glemseck 101, heuer in der achten Auflage.

Aus ganz Europa sind Händler, Schrauber, Fans und Besucher gekommen, von Schweden bis Spanien, von Süditalien bis Schottland sind sie dabei, um zu zeigen und bewundern, was über das Jahr in

den Werkstätten in endlosen Nächten voll fiebriger Arbeit und genialer Inspiration entstanden ist. Die neuesten Kreationen auf zwei Rädern. Angetrieben von Motoren, die die ganze Pracht eines ungezügelten Verbren-

nungsmotors regelrecht exhibitionistisch zur Schau tragen. Offene Vergaser, dicke Auspuffkrümmer, breite Kühlrippen, poliertes Leichtmetall und mattschwarze Lacke. Mechanische Erotik, der Fetisch wird zum Kult. Er bebt, er lebt. An liebevoll gebauten Händlerständen, die entlang der alten Rennstrecke und im früheren Fahrerlager entstanden sind. Erlaubt ist, was gefällt. Der Stil wird zur Nebensache. Allein die Lust am Schrauben und Fahren zählt. Basis für die hochgradig kreativen Maschinen sind meist die großen Zweizylinder-Motoren aus europäischer Produktion. Egal, ob alt oder neu. Selbst amerikanische Motoren sind nicht zu reinen Show-Bikes mutiert, es sind charaktervolle Classic-Racer zum echten Angasen.

Glemseck 101 lebt von einer geradezu leidenschaftlichen Metamorphose von Mensch und Motorrad. Benannt nach dem Hotel Glemseck, der bekannten Landmarke an der Glems, dem kleinen Flüsschen, das sich dort durch die immer noch besonders idyllische Landschaft schlängelt und dem früheren Kurhaus seinen Namen gab. Dann kamen die Motoren – als zu Beginn







der 1920er Jahre für die Solitude-Rennen die Streckenführung durch das Glemstal geschlagen wurde und der einstige Waldweg zur kurvigsten Passage der Rennstrecke wurde. Vom ursprünglichen Bergrennen hatte sich der Streckenverlauf zum Rundkurs gewandelt, die gut elf Kilometer lange Runde führt seit damals direkt am Hotel Glemseck vorbei. Bis heute sind es faszinierende Kurvenkombinationen, die der fast komplett erhaltene Streckenverlauf für Motorradfahrer bereit hält. Die 101 erinnert an das Jubiläumsjahr, dem 101. Jubiläum der Solitude-Rennen und dem Auftakt zum legendären Motorradfestival auf historischen Grund. Mittlerweile ist es ein Motorradfestival mit internationalem Flair und ebensolcher Beteiligung geworden.

Die Lokalprominenz ist auch schon angefressen von der guten Stimmung und einem kräftigen Umsatzplus in den Herbergen der Stadt, trotz kostenlosem Campingplatz auf dem Gelände des





alten Fahrerlagers. Es ist eine der wichtigsten Veranstaltungen für die Stadt Leonberg und den Landkreis Böblingen geworden. Und das dokumentiert der Landrat mit persönlichem Einsatz. Zum Auftakt der legendären Sprintrennen vor rasselvollen Zuschauerrängen auf der alten Start-Zielgeraden ist Landrat Roland Bernhard gegen den Gymnasialrektor und Stadtpfarrer Jürgen Schwarz angetreten. Vom sportlichem Ehrgeiz gepackt, holte sich der Landrat am MO-Stand noch kompetenten Rat für die perfekte Startprozedur, bevor er kräftig am Gashahn drehte, um den Pfarrer in Schach zu halten. Dieser hatte auf ganz und gar irdische Maßnahmen gesetzt und stärkte sich vor dem Lauf mit einem guten Schluck Weizenbier. Respekt den Herren: Ein sehenswerter Auftritt, der abends sogar im Fernsehen zu bewundern war.

Motorrad-Magazin MO hatte aufgerufen, und die Bewerbungen für die Sprints kamen zahlreich. Nach den Promiläufen waren die gesetzten Fahrer beim International Sprint an der Reihe. 32 illustre Typen aus der internationalen Motorrad-Szene und den Fans allesamt mehr oder weniger bekannt. Mit



ebensolchen Motorrädern gaben sie alles, um am Ende der Achtelmeile die entscheidende Nasenlänge vorne zu sein. Im Anschluss kamen dann die echten Cafe Racer auf die Strecke. Fahrer, die aus einer Vielzahl von Bewerbern gewählt werden mussten und einen stilechten Cafe Racer mit an die Strecke brachten.

Tags darauf am Sonntag erlebten die Zuschauer zwei neue Varianten des MO-Sprints. Den „Classic Racer Sprint“ für die Sportler der achtziger Jahre. Eine Offenbarung für die Freunde brüllender Vier- oder gar Sechszylindermotoren. Egli, Rau oder Martin hießen die Europäer, die mit eigenen Fahrwerken den wilden Hondas, Suzukis oder Kawasakis aus japanischer Serienproduktion Manieren beibrachten. Dazwischen die Sechszylinder der Honda CBX oder Benelli Sei, auch mal ein kreischender Zweitakter von Yamaha oder Kawasaki waren dabei. Für Traditionalisten, die Fahrwerksprobleme am liebsten mit einem Starrrahmen kurieren, gab es am Nachmittag eine eigene Klasse – die „Starrwars“. Der Nachwuchs hatte seine Chance: beim 50er Klassik- oder beim Young Riders Sprint. Dort

zeigten sie, dass Gas geben in echt eben doch viel prickelnder ist, als mit dem Joystick vor dem Bildschirm zu sitzen.

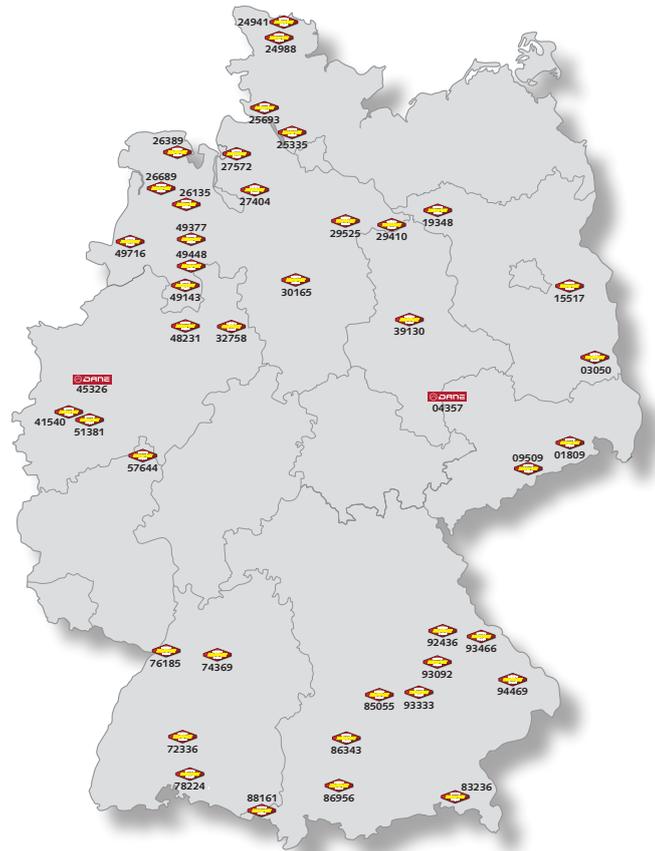
Doch der Mensch lebt nicht vom Motorrad allein, es gehört auch Musik dazu. Dafür hatte Organisator Jörg Litzenburger satt gesorgt und für das Bühnenprogramm sechs verschiedene Künstler und Bands engagiert. Mit adäquater Musik ging die Stimmung nahtlos weiter, noch bevor am Abend die Motorräder verstummten. Grandiose Auftritte zwischen ehrlichem Solo-Gesang mit Gitarre wie von Cathrine Jauer bis zu feinstem Rhythm' Blues, Rockabilly oder Sixties Sound mit großen Bands. Allesamt gratis Show-Acts, die für alle Besucher ohne Eintritt zu erleben waren. Finanziert über Sponsoren und die Standgebühren der Aussteller.

Vereinnahmen lassen wollen sich die Veranstalter, die Stadt Leonberg und das Hotel Glemseck dennoch keinesfalls. Der offene Geist der Veranstaltung und der Spaß an der Sache muss vor Kommerz stehen. Kein Wunder, dass Glemseck 101 inzwischen für die großen Motorradmarken besonders attraktiv geworden ist. Denn das ist pure Werbung fürs Motorrad und begeistert Menschen, die man vermutlich auf keiner Motorrad-Messe treffen würde. Und dabei besteht im positiven Sinne höchste Ansteckungsgefahr.



# HÄNDLER IN DER NÄHE

**01809 Dohna**, Gärtner's Motorradshop GmbH & Co. KG, Karl-Marx-Straße 24, [www.dohna.motoport.de](http://www.dohna.motoport.de) | **03050 Cottbus**, Zweirad-Hübner Motor GmbH, Madlower Hauptstraße 37, [www.cottbus.motoport.de](http://www.cottbus.motoport.de) | **04357 Leipzig**, Zweirad Haage GbR (Marke DANE), Kieler Str. 41, [www.leipzig.motoport.de](http://www.leipzig.motoport.de) | **09509 Pockau**, Zweiradhaus Hunger GmbH, Freiburger Str. 11, [www.pockau.motoport.de](http://www.pockau.motoport.de) | **15517 Fürstenwalde**, Bahros Biker Bude, Karl-Liebknecht-Str. 23, [www.fuerstenwalde.motoport.de](http://www.fuerstenwalde.motoport.de) | **19348 Perleberg**, Motorrad Jansen, Pritzwalker Str. 79, [www.perleberg.motoport.de](http://www.perleberg.motoport.de) | **24941 Flensburg**, Bruno's MOTO-Company, Lilienthalstr. 27, [www.flensburg.motoport.de](http://www.flensburg.motoport.de) | **24988 Oeversee**, Biker Outfit Oeversee, Stapelholmer Weg 10, [www.oeversee.motoport.de](http://www.oeversee.motoport.de) | **25335 Elmshorn**, Jens Lindemann, Jahnstr. 3, [info@elmshorn.motoport.de](http://info@elmshorn.motoport.de) | **25693 Sankt Michaelisdonn**, Heller & Soltau OHG, Johannßenstr. 37, [www.st.michaelisdonn.motoport.de](http://www.st.michaelisdonn.motoport.de) | **26135 Oldenburg**, Börjes Bikers Outfit GmbH & Co. KG, Bremer Heerstr. 420, [www.oldenburg.motoport.de](http://www.oldenburg.motoport.de) | **26389 Wilhelmshaven**, Motorradsport Kunert, Güterstr. 40, [www.wilhelmshaven.motoport.de](http://www.wilhelmshaven.motoport.de) | **26689 Augustfehn**, Börjes Bikers Outfit GmbH & Co. KG, Stahlwerkstr. 17a, [www.augustfehn.motoport.de](http://www.augustfehn.motoport.de) | **27404 Zeven**, Motorradhaus Schreiber, Südring 32, [www.zeven.motoport.de](http://www.zeven.motoport.de) | **27572 Bremerhaven**, Harry Zager, Seeborg 3, [www.bremerhaven.motoport.de](http://www.bremerhaven.motoport.de) | **29410 Salzwedel**, Bikers Only, Neuperverstraße 12, [www.salzwedel.motoport.de](http://www.salzwedel.motoport.de) | **29525 Uelzen**, Hobby Motor, Hansestr. 21, [www.uelzen.motoport.de](http://www.uelzen.motoport.de) | **30165 Hannover**, Biker's Point, Vahrenwalderstr. 32, [www.hannover.motoport.de](http://www.hannover.motoport.de) | **32758 Detmold**, Fulland Zweiräder GmbH, Westerfeldstrasse 18, [www.detmold.motoport.de](http://www.detmold.motoport.de) | **39130 Magdeburg**, Matthias Hartmann, Weizengrund 44, [www.magdeburg.motoport.de](http://www.magdeburg.motoport.de) | **41540 Dormagen**, KS Zweiradtechnik Skach, Bergiusstraße 4, [www.dormagen.motoport.de](http://www.dormagen.motoport.de) | **45326 Essen**, 2-Rad-Markt-Essen (Marke DANE), Möbelstraße 181, [www.2-rad-markt-essen.de](http://www.2-rad-markt-essen.de) | **48231 Warendorf**, Zweirad-Center Dahlhues, Andreasstrasse 39, [www.warendorf.motoport.de](http://www.warendorf.motoport.de) | **49143 Bissendorf**, Zweirad Schriewer, Gewebepark 17a, [www.bissendorf.motoport.de](http://www.bissendorf.motoport.de) | **49377 Vechta**, Top Moto, Alter Flugplatz 18, [www.vechta.motoport.de](http://www.vechta.motoport.de) | **49448 Stemshorn**, Zweirad Schriewer, Dielinger Str. 124, [www.stemshorn.motoport.de](http://www.stemshorn.motoport.de) | **49716 Meppen**, Annette Berentelg GmbH & Co. KG, (Industriegebiet / Am Goldbach), Meppener Str. 22, [www.meppen.motoport.de](http://www.meppen.motoport.de) | **51381 Leverkusen**, Motorradhaus Granke GmbH, Burscheider Str. 527, [www.leverkusen.motoport.de](http://www.leverkusen.motoport.de) | **57644 Hattert**, Moto-Shop Vohl, Hauptstraße 118, [www.hattert.motoport.de](http://www.hattert.motoport.de) | **72336 Balingen-Weilstetten**, M.A.S.H. Motorradbekleidung, Tieringer Str. 9, [www.balingen.motoport.de](http://www.balingen.motoport.de) | **74369 Löchgau**, Auto+Zweirad Trinkner GmbH, Erligheimer Strasse 7, [www.loechgau.motoport.de](http://www.loechgau.motoport.de) | **76185 Karlsruhe**, Moto-Discount, Neureuther Str. 53-55, [www.karlsruhe.motoport.de](http://www.karlsruhe.motoport.de) | **78224 Singen**, Motorradhaus Singen, Georg-Fischer-Straße 32, [www.motorradhaus-singen.de](http://www.motorradhaus-singen.de) | **83236 Übersee**, Südbike e. K., Gewebestr. 6, [www.uebersee.motoport.de](http://www.uebersee.motoport.de) | **85055 Ingolstadt**, PBS Ingolstadt, Willibald-Schwab-Straße 6, [www.ingolstadt.motoport.de](http://www.ingolstadt.motoport.de) | **86343 Königsbrunn**, Finkl's Erlebnis Motorrad GmbH, Landsberger Strasse 39, [www.koenigsbrunn.motoport.de](http://www.koenigsbrunn.motoport.de) | **86956 Schongau**, Motorrad Hintermeyer GmbH, Schwabbruckerstr. 11, [www.schongau.motoport.de](http://www.schongau.motoport.de) | **88161 Lindenberg**, Zweirad Center Nuber GmbH, Goßholzer Str. 13a, [www.lindenberg.motoport.de](http://www.lindenberg.motoport.de) | **92436 Bruck i.d. Opf.**, Tom's Motorradladen, Nittenuer Straße 60, [www.bruck.motoport.de](http://www.bruck.motoport.de) | **93092 Barbing**, HIELSCHER, Motorrad, Quad, Roller, Neutraublingerstraße 19, [www.regensburg.motoport.de](http://www.regensburg.motoport.de) | **93333 Schwaig**, Schweiger GmbH, Grasiger Weg 20, [www.schwaig.motoport.de](http://www.schwaig.motoport.de) | **93466 Chamerau**, HIELSCHER | Auto, Motorrad, Quad, Roller, Im Gewebepark 1, [www.chamerau.motoport.de](http://www.chamerau.motoport.de) | **94469 Deggendorf**, RiMoTec, Marienthal 2, [www.deggendorf.motoport.de](http://www.deggendorf.motoport.de) | **A-6850 Dornbirn/Österreich**, BTS Power-Bike, Hintere Achmühlestr. 25, [www.dornbirn.motoport.de](http://www.dornbirn.motoport.de)



ZUGREIFEN  
LOHNT SICH!

# 4x PREISVORTEIL

## TESSA AEROTEX® Damen-Jacke

Sportliche Damenjacke | winddicht, wasserdicht und atmungsaktiv durch AEROTEX® Z-Liner | Protektoren an Ellbogen und Schultern | herausnehmbares Thermofutter

statt  
**199,95**

jetzt  
**139,95**



**DANE**

## NORDBORG GORE-TEX® Pro Jacke



Wasserdichte, hoch atmungsaktive und winddichte GORE-TEX® Pro Membrane | hochwertige 3-Lagen-Laminat Konstruktion

**LOCKOUT™  
CLOSURE™**

**BELÜFTUNGS-SYSTEM**

**699,-**



**DANE**

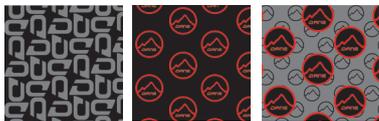
GUTSCHEIN

**260  
EURO**

für den Kauf der  
DANE NORDBORG Jacke

## MULTIFUNKTIONSTUCH

**DANE**



Multifunktionsstuch für vielseitige Verwendung bei Sport- und Freizeitaktivitäten. Nahtlos an einem Stück hergestellt.

statt  
**14,95**

jetzt  
**9,95**



## BOL D'OR Enduro-Handschuhe



Sommerhandschuh für Enduro und Cross | mit Textil-Stretch für angenehmes, elastisches Griffgefühl

statt  
**19,95**

jetzt  
**9,95**



---

BE SAFE.  
**BAYARD.**  
QUALITY HELMETS.

---



MOT\_MAGAZINE | EXKLUSIV BEI DEINEM MOTOPOST-HÄNDLER | HÄNDLERSUCHE UNTER [WWW.MOTOPOST.DE](http://WWW.MOTOPOST.DE)

POWERED BY

