

J

W3A 692A2

-6250.210EUA 1

xtdokumentation

Zeit

Datum 5. Okt. 1979 41

Josef Joffe begleitet auf einer 1000er
einen außergewöhnlichen Urlaubs-Konvoi

Kurven im Dreivierteltakt

873728

Motorrad-Pauschalreise auf amerikanisch: Mad King Ludwig, die Alpen und ein Bayern-Kraftrad

Der älteste war 64, seine Frau war nicht viel jünger. Sie trugen beide dunkelblaue Windjacken mit dem silbernen Mercedes-Stern und saßen auf einer glitzernden BMW R 1000 S, einer Maschine, die knapp 200 Stundenkilometer auf die Straße bringt. Mr. und Mrs. Clark aus Missouri waren zusammen mit fünf gleichgesinnten Ehepaaren aus Amerika eingeflogen, um sich die Alpen anzusehen — und Motorrad zu fahren.

Ihren Mercedes benutzen sie zu Hause nur bei feierlichen oder total verregneten Anlässen. Daheim fährt er eine 900er BMW, sie fährt — wie wohl auch im gezielenden PS-Abstand — eine kleinere Honda. „Wir schaffen 10 000 Kilometer im Jahr“, vermerkt Tom, von Beruf Fabrikant. „Bloß im vorigen Jahr mußten wir auf unsere Motorrad-Ferien verzichten, weil Mary gerade eine Herzoperation hinter sich hatte.“

Eine Maschine weiter zwängen sich Mr. und Mrs. Rogers in ihre silbrige Raumbahnrkombination. Es sind Freunde von Tom und Mary (häuslicher Maschinenpark: Porsche/Kawasaki), die in diesem Jahr eigentlich mit dem Motorrad nach Alaska wollten. „Doch als wir hörten, daß die Schlösser von *Mad King Ludwig* auf dem Programm standen und dazu noch eine nagelneue BMW, sind wir auf die Alpen umgestiegen.“

Ex-Polizist als Schlußlicht

Sinclair Rogers verdient sich sein Geld als Schulphotograph. Warum reisen propre Leute wie er im gesetzten Alter à la *Easy Rider*? „Weil nicht einmal Fliegen schöner ist.“ Manche Fragen sollte man gar nicht erst stellen.

Organisiert wurde diese Tour durch die Münchener „Studiosus-Reisen“, einen Veranstalter, der sich bislang eher in fortbildungsbewußten Lateinlehrer-Kreisen einen guten Namen gemacht hatte. „Studiosus“ will sich jetzt mit „ungewöhnlichen Reisekombinationen“ einen neuen Kundenkreis erschließen und ließ vor einem Jahr in amerikanischen Reise- und Motorradmagazinen nach Kultur- und Kraftrad-Interessenten fahnden. Das Motto: „Einzigartig, weil familiär orientiert... zusammen die Vergangenheit und Gegenwart Europas entdecken... mit einer neuen BMW.“

Der Preis pro Zweiergespann: 2365 Dollar — inbegriffen der Flug, Unterkunft, drei Wochen

in den Alpen Deutschlands, Österreichs („*You'll love Austria*“), Italiens und der Schweiz — und eine vollgetankte Maschine. Allein der Preis sorgte schon dafür, daß hier keine jugendlichen Flipies mitflogen, die den heimatlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (90 Kilometer bundesweit) entfliehen wollten. Zusätzlich sorgte auch der Reiseleiter Dick Van Cott dafür, daß keiner seiner Schützlinge auf die Idee kam, Europa in der Schräglage erleben zu wollen.

Dick war jahrelang ein *motorcycle cop*, ein Beamter der kalifornischen Motorrad-Patrouille und sieht aus wie Cary Grant im wohlgenährten Ruhestand. Er und seine Frau Jackie („Wir machen alles zusammen“) fahren hinten Geleitschutz und passen auf, daß niemand aus der Reihe spritzt. Dicks Devise ist: „*Safety first*“. Dann erklärt er mir, warum er das Schlußlicht bildet: „Wenn ich die Leute in der Formation vor mir habe, kann ich sofort sehen, wann jemand müde wird.“

Der Konvoi rollt mit 70, 80, höchstens 90 Stundenkilometern durch die Alpenlandschaft. Im 60-Minuten-Rhythmus werden die Maschinen aufgebockt und die Photoapparate entsichert. Als ich am Stilsfer Joch ausscherete, um zu ergründen, wie schnell man 280 Kilo (Mensch plus Maschine) mit 65 PS (soviel wie anderthalb VW-Käfer) bewegen kann, erntete ich bei der nächsten Photopause von Dick milden Tadel: „Es gibt übrigens noch einen zweiten Grund, warum wir hier alle im Konvoi fahren. Dies ist nämlich ein Gruppenerlebnis.“

Früher hat Dick Van Cott bei solchen Gelegenheiten Strafzettel verteilt, heute vergibt er nur noch Zensuren. Wenn er nicht in den Alpen Geleitschutz fährt, unterrichtet er Motorradfahrer — am *Saddleback College* in der Gegend von Los Angeles, der wohl einzigen Hochschule der Welt, wo man im Kurs „Motorradsicherheit“ akademische Punkte sammeln kann.

Motorradfahren an der Uni? Hinter dieser scheinbar spleenigen Idee verbirgt sich eine pragmatische Lebensphilosophie, die hierzulande noch Schule machen muß. In der Bundesrepublik ist der Motorradfahrer ein Außenseiter geblieben, den man am liebsten von der Straße verseuchen möchte. Davon zeugen allein schon Haftpflichtprämien, die nicht weit vom Fahrverbot entfernt sind: knapp 2000 Mark für eine schwere Maschine. Motorradfahrer sind zwar

Quelle

Datum

sechsmal so häufig in tödliche Unfälle verwickelt wie Autofahrer, aber *verursachen* sie immer auch den Schaden, der eine solche Versicherungsprämie rechtfertigt? Oder sind Motorradfahrer eher die Opfer der vierrädrigen Verkehrsteilnehmer, die die Zweirädrigen oft genug einfach nicht wahrnehmen und dann noch deren Geschwindigkeit unterschätzen?

Wie dem auch sei — in Amerika haben sich kühler Kommerz und pragmatisches Sicherheitsdenken zu einer sinnvollen Strategie vereint. Die großen Motorradhersteller haben vor ein paar Jahren eine Stiftung gegründet, die billige Sicherheitslehrgänge finanzieren, den Bürgern die Angst vor den PS-strotzenden Maschinen nehmen und damit natürlich auch die Nachfrage wecken soll.

Lokale Colleges wie Saddleback, die ein feineres Gespür für die Bildungsbedürfnisse ihrer Klientel entwickeln als Universitäten hierzulande, offerieren mit Hilfe dieser Stiftung Motorradfahren im Vorlesungsverzeichnis. Im 40-Kilometer-Radius von Saddleback, im ewig warmen Süden von Kalifornien, leben nämlich zehn Prozent aller Motorradfahrer der Vereinigten Staaten — eine Million. Außerdem ist Frank Sciarrotta, der Dekan vom Saddleback-College, selber ein „Motorrad-Freak“, wie mir Dozent Dick anvertraute.

Rücksitzlehne für die Ehefrau

Dieser Sicherheitsideologie ist es wohl auch zu verdanken, daß sich BMW überhaupt auf das Miet-Motorrad-Experiment eingelassen hat. Wer in der Gruppe bleibt, fährt langsam; und wer langsam fährt, hat mehr vom Leben, denn die

Informationen und Preise: Motorrad-Reisen

Western Adventures Inc., Rudolfstraße 108, 8033 München-Planegg: 14tägige Tour inklusive Vollpension, 2892,- Mark für den Fahrer, 1992,- Mark für den Beifahrer; drei Wochen kosten für den Fahrer 4584 Mark und für den Beifahrer 3372 Mark. Flugkosten sind nicht im Preis enthalten.

Reisebüro Schmalz KG, Bahnhofstraße 26, 5230 Altenkirchen: Motorradtouren bei Mitnahme der eigenen Maschine, Flugpreis Amsterdam-Toronto und Vancouver-Amsterdam sowie eine begleitete Motorrad-Rundfahrt mit Leihmotorrad für 21 Tage inklusive Übernachtung kosten 3162,- Mark.

Die im Artikel beschriebene Motorradtour veranstaltet Studiosus-Reisen nur für amerikanische Gruppen.

wichtigste Knautschzone des Motorradfahrers ist noch immer seine Nase. Dick Van Cotts Schützlinge hatten sogar alle ihre Rücksitzlehnen aus Amerika mitgebracht (hierzulande verpönt), damit es auch die Ehefrauen bequem haben.

Und es macht trotzdem Spaß — was nur wenige Autofahrer behaupten können, die in der Spitzenreisezeit hinter Lastwagen kleben oder beten, daß sie beim nächsten aufgezwungenen Bremsmanöver nicht von ihrem eigenen Wohnwagen überholt werden. Ein Motorrad bedeutet auch noch — oder gerade — in einer übermotorisierten Gesellschaft Freiheit — Freiheit vor quengelnden Kindern im Fond, vor zuviel Ge-

päck auf dem Dach und vor verstopften Straßen, Pässen und Grenzübergängen.

Wer fährt schon freiwillig mit der überladenen Familienkutsche über die Schlagloch-und-Schotter-Straße, die von Südtirol über das Timmelsjoch ins Ötztal führt? Er wird dann doch lieber ein paar Stunden Wartezeit am Brenner (und die Mautgebühr) in Kauf nehmen. Auf dem Motorrad eröffnet diese rachitische Paß-Strecke kein Problem, sondern eine Perspektive. Die vielen Kurven nimmt man im Walzertakt, und die wenigen Autos, die den Aufstieg trotz allem gewagt haben, rücken respektvoll (oder ängstlich)

beiseite, sobald sie den leichtfüßigeren Konkurrenten im Rückspiegel erspäht haben.

In Sölden zelebrierten die Ötztaler an diesem Sonntag das Feuerwehrrfest. Die Folge: zu beiden Seiten des Ortes ballten sich entlang der Zufahrtsstraße die Busse und Ausflügler-Autos — Schlangen von drei, vier Kilometer Länge wie bei einem mittleren Autobahnunfall. Im Stop-and-Go-Tempo hätte die Passage durch diesen Flaschenhals eine Stunde gedauert; auf dem Motorrad waren es zehn Minuten.

Und wer am Stau entlang Zeit spart, hat später die Muße, um die Landschaft zu genießen — auf Straßen und Sträßchen, die der Fahrer am Volant doch lieber zugunsten der rot eingzeichneten Schnellstrecken meidet. 65 PS unter dem Sattel leisten zwar knapp 200 Stundenkilometer, aber sie erlauben auch Gelassenheit.

Der Kontakt zur Landschaft ist allemal enger als in der rollenden Blechhülle — trotz Lederanzug, Integralhelm und überzüchtetem Triebwerk. Hinter getöntem Glas entgeht man zwar den Elementen — aber auch dem Geruch von frisch geschlagenem Holz und reifenden Äpfeln. Man fährt, anstatt gefahren zu werden — zumindest bis zum Kuhfladen, der auch den elegantesten Rhythmus in einen gefährlichen Rutscher verwandeln kann.

Und man friert fast immer, egal wie hoch die Temperatur der stehenden Luft auch sein mag. Wer im Auto das Stifiser Joch oder den Flüela-Paß überquert, dreht ganz oben die Heizung an. Ein Motorradfahrer kann seine klammen Finger nur an den heißen Zylindern der aufgebockten Maschine auftauen und dann zitternd in die wärmeren Talgefilde abrollen.

In Meran trennte ich mich von den Clarks, den Rogers und den Van Cotts. „We love it“, riefen sie, als sie sich wieder in ihre Astronautenanzüge zwängten und die Helme mit dem Sternenbanner aufsetzten. Sie wollen sich die roten BMW's mit den fortlaufenden Nummernschildern im nächsten Jahr wieder abholen, um im Konvoi (nie schneller als 90) durch Ungarn, Polen und die Tschechoslowakei zu rollen. 65 —

873729