

Off Road OHNE GRENZEN

Motorradfahren in Peru

Offroad-Fans fahren hierzulande meist mit einem Rad jenseits der Legalität. Derartige Sorgen kennen die Mitglieder des peruanischen Moto Cross Country Clubs nicht: In 10-Tageskursen geben sie ihren Gästen die Chance, das atemberaubende 'hillclimbing' zu lernen. Sogar Anfänger ohne Führerschein sind willkommen.

Es ist ganz einfach“, versucht Alberto mich aufzumuntern, „die meisten von uns waren blutige Anfänger bevor sie in die Wüste gegangen sind.“ Der Peruaner muß wohl meine Skepsis bemerkt haben, die mich angesichts des soeben vorgeführten Schmalfilms überfiel. Auf dem acht Millimeter breiten Zelluloid-Streifen jagte eine Horde wildgewordener Motorradfahrer zwischen riesigen Sanddünen umher, kämpfte sich immer wieder extreme Steilhänge empor

und rutschte in atemberaubender Talfahrt wieder bergab. Offroad auf südamerikanisch. Und da wagen es die Amis, von 'hillclimbing' zu reden!

Die Nacht – meine erste in der peruanischen Hauptstadt Lima – wird recht unruhig. Ständig geistern die Kamikaze-Szenen aus dem Film in meinem Kopf herum. Es ist schwül und stickig. Lima gilt mit Recht nicht gerade als Luftkurort Perus. Aber nur um gute Luft zu atmen kommt man ja nicht hierher. Das gibts

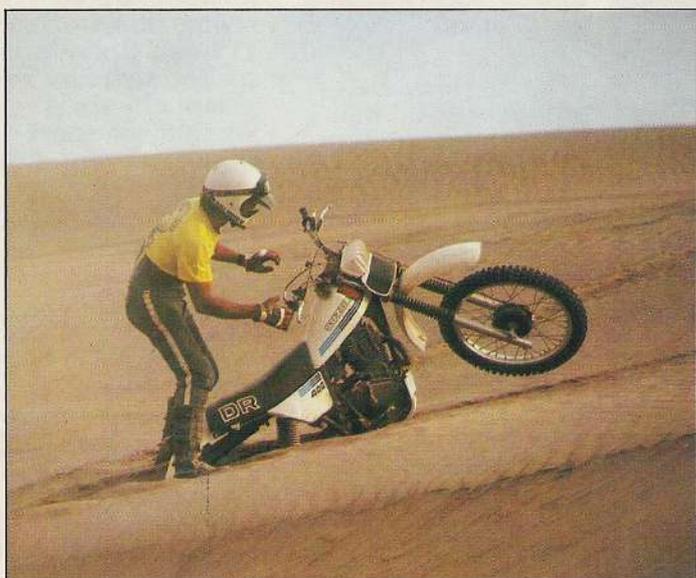
billiger und ganz in der Nähe.

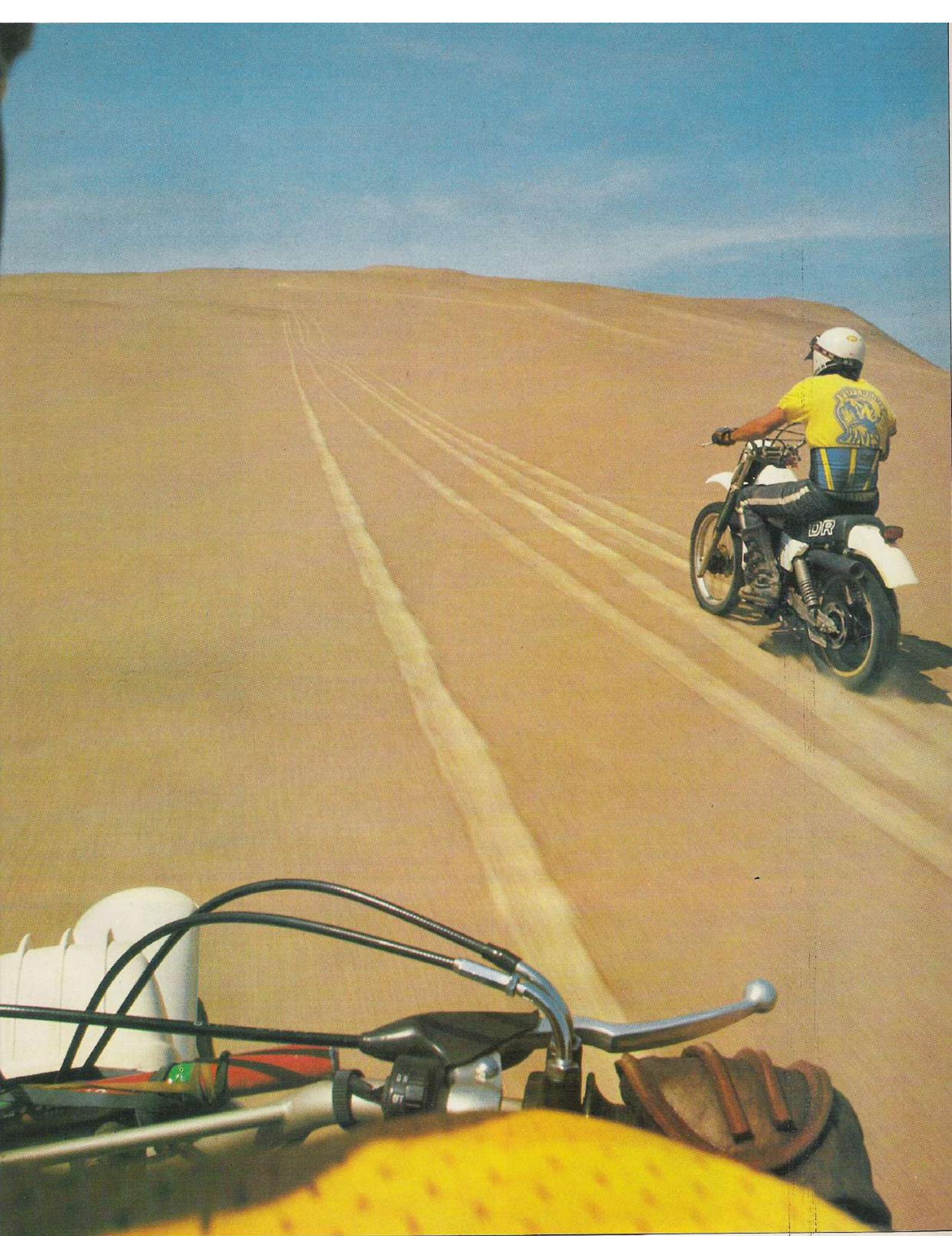
Am nächsten Morgen packte ich den Harro-Tankrucksack bis oben hin voll mit Filmen und Kameraausrüstung und erte prompt den Spott meiner Gastgeber: „Damit willst Du Motorrad fahren. Der paßt ja nie auf die Maschine!“ Großzügig ist das Platzangebot auf der Suzuki DR 400 T tatsächlich nicht. Doch ich befestigte den etwas unförmigen aber sehr robusten Leinensack so, wie ich es auch auf der XT 500 mache: Halb auf dem Sitz, halb auf dem Tank. So bleiben Tankverschluß und -Entlüftung frei. Obwohl ich die Lederriemen problemlos unter Tank und Sitzbank durchführen kann, spanne ich noch zusätzlich einen Gummi über den gewaltigen Höcker.

Den Morgen verbringe ich mit einigen unschönen Startübungen, bei denen ich mir zwar fast den rechten Fuß verstauche, aber nur selten den Einzylindermotor zum Leben erwecke. Dabei ist es ganz einfach, man muß eben nur den Instruktionen genau zuhören: Dekompressionshebel ziehen und Kickstarter vorsichtig nach unten drücken bis der Hebel am linken Lenkerende wieder zurückspringt. Jetzt reicht ein leichter Tritt auf den Kickstarter und der Viertakter tuckert los.

Diese Suzuki ist übrigens nicht mit der in Deutschland verkauften Enduro identisch. Ohne Blinker, Seitenspiegel, Bremsleuchte, Instrumente und Soziusfußrasten wäre sie bei uns auch nicht zulassungsfähig. Derart abgespeckt, bringt die DR ▶

Endlose Weiten, ein kerniges Motorrad, viel Sand und noch mehr Mut – und schon steckst du mitten drin im Sand, hat sich das Hinterrad ganz eingegraben





400 vollgetankt ganze 130 Kilo auf die Waage. In Verbindung mit dem ungedrosselten Triebwerk ergeben sich recht ansehnliche Fahrleistungen. Wobei vor allem die Beschleunigung beeindruckt, während die Freude an der Höchstgeschwindigkeit durch das fürchterliche Rubbeln der Stollenreifen geschmälert wird. Aber diese Suzi soll sich ja in erster Linie abseits der Asphaltstraßen bewähren.

Durch den dichten Großstadtverkehr von Lima, der wie in südlichen Gefilden üblich, leicht anarchistische Züge trägt, schlängeln wir uns Richtung Norden. Rechts und links säumen Barackensiedlungen und häßliche Industrieanlagen die Straße, die ich mir etwas romantischer vorgestellt hatte. Es ist nämlich die Panamericana. Doch nach einigen Kilometern weichen die Großstadgeschwüre endgültig dem gelben Wüstensand.

Plötzlich schwenkt mein Vordermann auf die Gegenfahrbahn, um sich dann mit Schwung in den Sand zu stürzen. Es hilft wohl alles nichts, da muß ich hinterher. Rechts und links knattern die Motoren. Offensichtlich bin ich den geschulten Wüsten-Freaks zu langsam. Und tatsächlich – kaum habe ich den festen Boden unter den Reifen verloren, kommt die Suzuki ganz schön ins Schwimmen. „Du mußt den Motor immer bei Drehzahl halten und ständig schalten“, hatte mich Alberto, Vorsitzender des Moto Cross Country Clubs, instruiert.

Schlingern näher ich mich dem ersten Hügel, an dem die Spuren der anderen schräg empor führen. Auch das noch! Eine verdammt unangenehme Übung für unsereins, der ja zu Hause bestenfalls eine mittlere Almwiese

unter die Räder nimmt – und die möglichst im rechten Winkel! Spätestens hier muß ich die vermeintlich elegante Straßenhaltung ablegen, in die Fußrasten steigen und die Maschine hangwärts drücken. Kaum ist die erste Verkrampfung gewichen, läuft es eigentlich ganz gut. Nur das Vorderrad muß hin und wieder mit kräftigem Armeinsatz am Quertreiben gehindert werden.

Sehr bald habe ich in diesem

Zu unseren Füßen schillert die Wüste, am Horizont funkelt der blaue Pazifik

Sandmeer die Orientierung verloren und bin froh, als ich die anderen oben auf einem Hügel entdecke. Wer hier nicht aufpaßt, hat sehr schnell zum letzten Mal am Gasgriff gedreht.

Unser erstes Etappenziel heißt Ancon. Yachthafen und Zufluchtsort für die Begüterten von Lima. Die wunderschöne Pazifikbucht wird von etwa 300 Meter hohen steilen Bergen eingeraht. Das ideale Terrain, um das 'hilleclimbing' zu üben. Erstaunlich, wie mühelos die Suzuki die Berghänge emporzieht.

In den Fußrasten stehend, beuge ich mich weit nach vorn und verfluche erstmals den Tankrucksack, der bei der 'Steilwand-Akrobatik' im Wege ist. Mit einem bedenklich leichten Vorderrad erklimmt die Suzuki schließlich den Gipfel, der sich als ungemütlicher Rastplatz



entpuppt: Auf der anderen Seite geht es noch steiler wieder runter! Mit gezogener Kupplung lasse ich das Motorrad in den Abgrund rollen, verlagere mein Gewicht ganz nach hinten und versuche das Vorderrad in der Spur zu halten. Auf dem letzten Drittel lasse ich die Kupplung kommen, um Schwung für den Gegenhang zu holen.

Nach der Mittagspause in Ancon fahren wir landeinwärts in die Wüste. Bald tauchen wir wieder in herrliche Sanddünen ein. Alle fahren breitgefächert, wedeln wie Skifahrer durch den weißen Sand. Auch mich packt erstmals der Zauber der

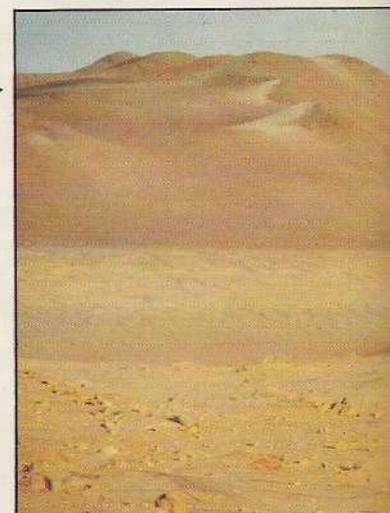
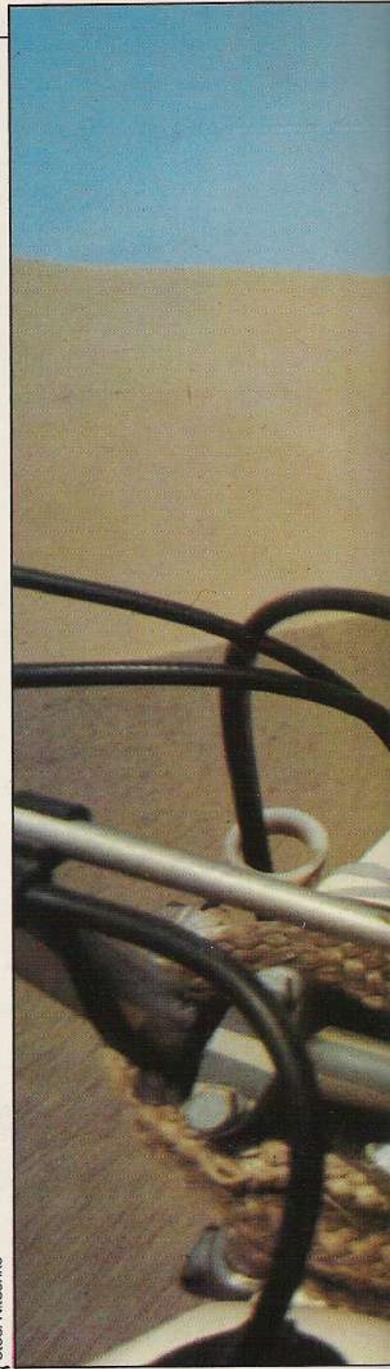
Wüste. Das ist das absolute Offroad-Erlebnis. Ohne Zwänge und ohne Verbote.

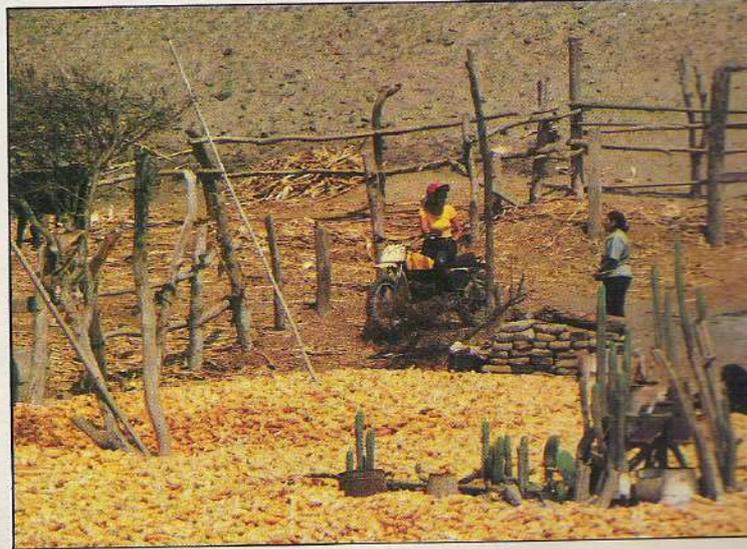
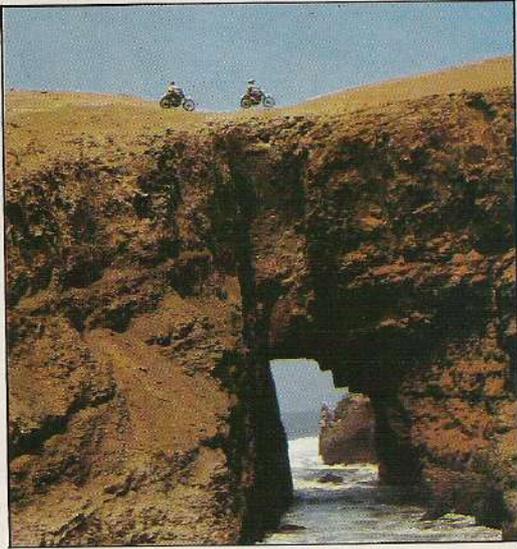
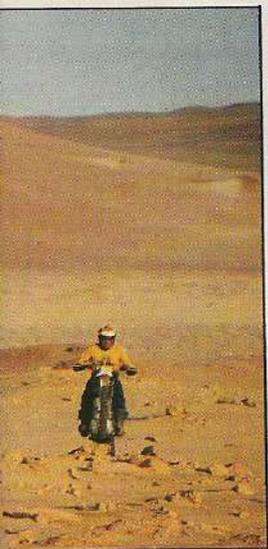
Aber nicht ganz ohne Gefahren, wie ich sehr schnell erfahren soll. Kaum habe ich nämlich eine wundervoll geschwungene Düne erklommen, hänge ich auch schon in der Luft und stürze gut vier Meter senkrecht ab. Ich habe eines der berühmtesten Sandlöcher auf der Dünenrückseite erwischt. Es hätte auch 20 Meter tief sein können... Während ich nach links über den Tankrucksack abrolle, rammt sich die Suzuki bis zum Lenker in den losen Sand.

Den Rest des Tages bin ich zwangsläufig etwas gehemmt. Die hinterhältigen Dünen umfahre ich zwar, doch bald verleiden meterhohe Steppengrasbüschel den Wüstenrausch. Wie ein Geißbock springt das Motorrad über die Höcker, denen man bald nicht mehr ausweichen kann. Nach zwei Kilometern auf ▶

Motorradfahren in Peru – das ist mehr als alles, was ich bisher erlebt habe. Das ist Abenteuer pur, zum Verrücktwerden schön

Fotos: Nitschke





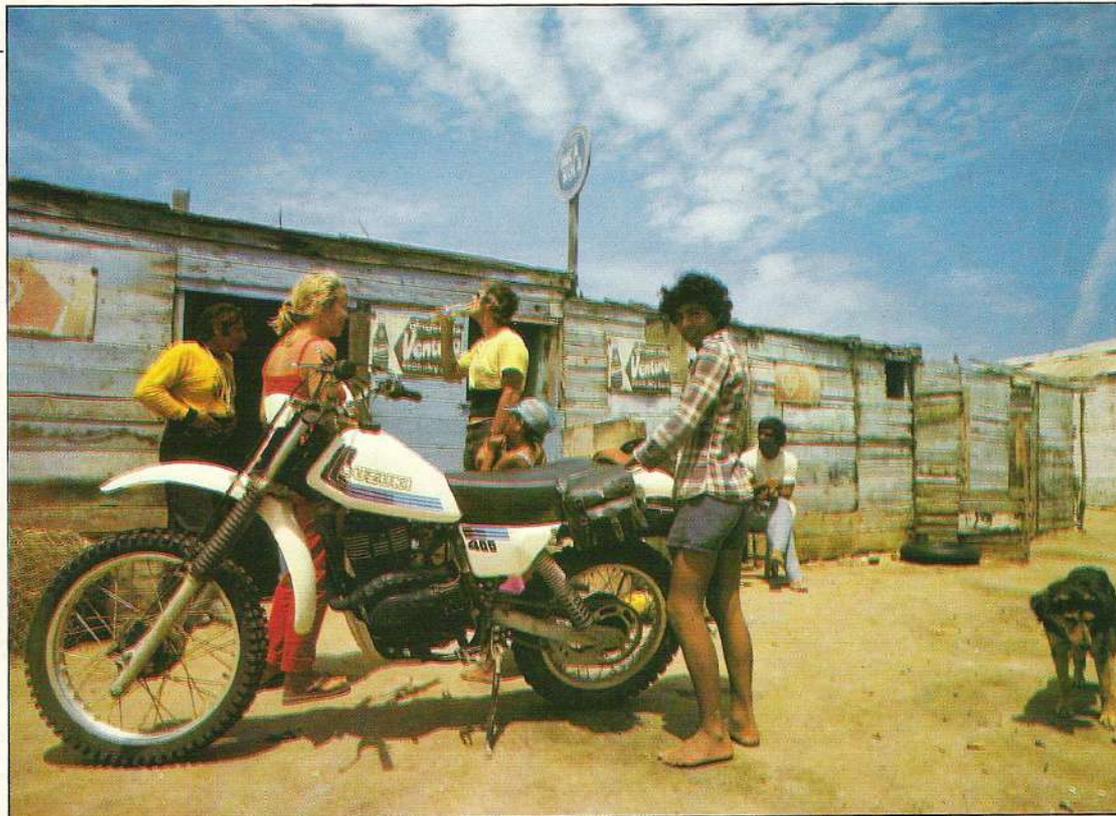
dieser Marterstrecke, sehne ich mich nach einem schönen Flecken glatten Asphalts... Zu allem Überdruß stellt sich auch noch ein typischer Wüstenbegleiter ein – der Durst. Zwar hält der Humboldtstrom die peruanische Küstenwüste relativ kühl, aber 'relativ' heißt hier im Sommer eben auch über 30 Grad!

Die Spuren führen endlich aus der fürchterlichen Grassteppe heraus, um im knietiefen Sand entlang einer mächtigen Dünenkette zu enden. „Es ist unmöglich“, ruft mir Alberto zu, „mit den Viertaktern kommen wir hier nicht hoch!“ Hinter dem etwa 200 Meter hohen Dünenkamm verbirgt sich die schwierigste Passage nördlich von Li-

Mit Vollgas und sehr viel Gefühl an die steilen Sandhänge. Sonst bleibst du stecken oder fliegst

ma, der sogenannte 'Tunnel'. Selbst zu Fuß kommt man hier kaum einen Meter voran. Unglaublich, daß man hier mit Motorrädern hochkommen soll. Juan José versucht es noch einmal, holt in der Grassteppe Schwung und pflügt mit Vollgas durch den tiefen Sand. Doch auf halber Höhe muß der Peruaner schon in den zweiten Gang runterschalten. Ein letztes Mal bäumt sich die Maschine auf, dann rächt sich die gequälte Suzi auf ihre Art: Sie opfert ihre Kupplung. Das war's dann wohl für heute. Aber die peruanischen Cross-Country-Fahrer sind nicht nur Meister im 'hillclimbing', sie sind auch in der Kategorie 'Abschleppen' absolute Spitze. Dort, wo unsereins schon genug mit der eigenen Maschine zu kämpfen hat, ziehen sie sich gegenseitig aus dem größten Dreck. Mit einem festverknöteten Seil versteht sich.

Nach einer Erfrischung in Chancay fahren wir auf der Panamericana zurück nach Lima. Auf halber Strecke werden wir von der Dunkelheit über- rascht, die hier, so dicht am



Äquator, sehr plötzlich hereinbricht. Fast alle Autos fahren ohne Licht. Auch wir tragen mit unseren lächerlichen Funzeln nicht gerade zur Erleuchtung bei. Sehr bald wird mir klar, daß selbst extremstes 'hillclimbing' die harmlosere Art ist, in Peru Motorrad zu fahren. Doch dank des vorangegangenen Trainings überleben wir auch einige Ausflüge in den Straßengraben und erreichen Lima wohlbehalten.

Nach einem weiteren Übungstag in der näheren Umgebung

der Hauptstadt brechen wir zu einer Dreitages-Exkursion auf. Unser Ziel ist die farbenprächtige Wüste hinter der Halbinsel Paracas, 250 Kilometer südlich von Lima. Schon während der Anfahrt berühren wir die Panamericana nur noch selten. Stattdessen schlagen wir uns längs der Pazifikküste durch die Sand- und Steinwüste. Das 'hillclimbing' angesichts des blauen Meeres ist faszinierend. Man muß nur aufpassen, daß hinter einer wundervoll geschwungenen Düne nicht die Steilküste beginnt...

Das Luxus-Hotel „Paracas“, ausgestattet mit allem Prunk staatlicher Hotels, wird für zwei Nächte unser Stützpunkt sein, in

Im südamerikanischen Peru herrscht der Gegensatz: Elendsviertel und...

dem wir uns von den Tagesstrazepen erholen können. Der ausgezeichnete einheimische Wein und die vorzügliche peruanische Küche sind uns dabei behilflich.

Am nächsten Morgen durchkreuzen wir die bisher schönste Wüstenlandschaft. Mit Kompaß und Militärkarte suchen wir Laguna Grande, ein verträumtes Fischerdorf am Rande der Wüste. „Siehst Du den Berg da vorne, der ist 500 Meter hoch“, zeigt Alberto landeinwärts, „in zehn Minuten werden wir oben sein!“ Angesichts des klotzigen Tafelberges droht meine Offroad-Euphorie wieder zu weichen. Doch der Verstand versucht, die Emotionen zu unterdrücken: „Wenn du erst mal am Berg bist, sieht alles halb so gefährlich aus“, hämmere ich mir ein und gebe voll Stoff. Tatsächlich hat der scheinbar unüberwindliche Steilhang nur 45 Grad. Zögern darf man natürlich auch hier nicht. Doch mit dem Schwung aus der Ebene packt die Suzuki den Gipfel sogar im dritten Gang. Zur Erinnerung: 45 Grad Steige sind 100 Prozent Steigung. Ganz schön satt.

Auf dem Plateau werde ich mit 'Hallo' empfangen. Ein



...bezaubernde Landschaft liegen hier eng beieinander.

phantastischer Ausblick belohnt die Überwindung. Unter unseren Füßen schillert die Wüste in zarten Pastellfarben, unterbrochen von den gelben Wellenlinien der Sanddünen. Am Horizont funkelt unser Tagesziel, der blaue Pazifik.

Auf den folgenden Kilometern versuche ich, möglichst dicht an Alberto dran zu bleiben. Die Steilpassagen werden immer wagemutiger, nur noch zu befahren, weil der lose Sand festem Lava-Geröll gewichen ist. Doch da, wo die scharfkantigen Steine faustgroß werden, schlägt es mir fast den Lenker aus der Hand. Als ich kurz unter dem Gipfel eines kapitalen 'Hügels' bis in den ersten Gang runterschalten

Informationen zu Peru

Abenteuerlustige Offroad-Fans können an organisierten Touren durch die peruanische Wüste teilnehmen. Gefahren werden Suzukis vom Typ DR 400 T (nur Solo-Betrieb). Nächster Termin: 21. 12. 81 bis 3. 1. 82. Im Gesamtpreis von 4995 Mark sind enthalten: Flug Frankfurt-Lima und zurück, Leih-Motorrad für 10 Tage inklusive Benzin und Versicherung, deutsch- oder englischsprachige Begleitung, Gepäcktransport im Begleitwagen, Hotel und Vollpension in guten Häusern.

Weitere Informationen und Buchung: Reisebüro Schmalz, Wilhelmstr. 41, 5230 Altenkirchen.

Derselbe Veranstalter bietet noch eine weitere Peru-Reise mit Suzuki DR 400 T an. Auf schwindelerregenden Schotterstraßen führt diese Fahrt in die Hoch-Anden bis zum Titicaca-See. Der Inklusivpreis für dieses Dreiwochen-Abenteuer beträgt 5995 Mark. Nächster Termin: 3. 8. 81 bis 23. 8. 81.

Mitzubringen sind: Mut, Geschicklichkeit und die Freude an fernen Ländern.

muß, stellt das Vorderrad jeglichen Bodenkontakt ein.

Bliebe ich am Gas, kippt die Maschine nach hinten über, gehe ich vom Gas, droht mir eine unsanfte Talfahrt. Denn die Wendetechnik der perfekten 'hillclimber' gehört noch nicht zu meinem Repertoire. Mit viel Glück und weit nach vorne gebeugtem Oberkörper schaffe ich es dann doch noch. Oben angekommen, läuft es mir eiskalt den Rücken runter. Nur ein schmaler Grat gibt den zwei Rädern spärlichen Halt. Doch anders als noch am ersten Tag, weicht jetzt die Beklommenheit einem regelrechten Rausch. Das Offroad-Fieber hat mich gepackt.

Rainer Nitschke