

# Brüder, zur Sonne,

Von Andy Schwietzer (Text u



**Freundliche Menschen, eine atemberaubende Landschaft und grenzenlose Freiheit verbinden bei uns nicht viele Leute mit Rumänien. Wir lernten das Land bei der «EnduroMania» genau so kennen.**

Halb belustigt, halb ungläubig schallt mir «Rumänien? Leben denn da überhaupt Menschen?» entgegen, als ich in der Lounge eines niederösterreichischen Hotels meinem Gesprächspartner erzähle, dass ich auf dem Heimweg von einer Rumänien-Reise bin. Auch Wochen vorher in Deutschland war die Mischung aus Schaudern und Halbwissen angesichts meiner Ankündigung, in die südwestlichen Karpaten zu reisen, deutlich zu spüren. Der Rat, mir Knoblauchzehen um den Hals zu hängen, war noch das Charmanteste, was ich zu hören bekam.

Doch ich wollte es selbst sehen. E-Mail- und Telefonkontakt mit Sergio Morariu, dem Gründer und Kopf der EnduroMania, machten Vorfreude. Bei der seit 1995 stattfindenden EnduroMania geht es darum, Mitteleuropäern Gelegenheit zum Enduro-Wandern in weiter, unberührter Berglandschaft zu geben und gleichzeitig der südwestlichsten rumänischen Provinz, dem Banat, Wirtschaftsförderung in Form von Aktivtourismus zukommen zu lassen. Mittlerweile werden sieben Fünf-Tages-Veranstaltungen im Jahr von drei verschiedenen Standorten aus gefahren.

# ur Freiheit ...



Wer möchte, kann landschaftlich oder landeskundlich sehenswerte Kontrollpunkte anfahren, für die es Gutpunkte gibt. Oft führen sowohl Strassen als auch Trails zum gleichen Ziel, und Fahrer strassenorientierter Maschinen können ihre Punkte über etwas weitere Distanzen bekommen. Ausserdem werden Umwelt- und Discovery-Punkte vergeben, sodass eifrige Fahrer mit hoher Orientierungsfähigkeit sportlich aktiv sein können. Doch im Vordergrund steht das Entdecken von Land und Leuten sowie das Gemeinschaftserlebnis nebst herzlicher Lagerfeuerromantik.

**Vierbeinige  
Zugmaschinen  
gehören zum  
Alltagsbild.**



## → Rumänien und das Banat: Ein Land im Zwiespalt zwischen gestern und morgen

Dieses Land am Rande Europas ist nach wie vor ein Vielvölkerstaat. Rund 23 Millionen Rumänen, Bulgaren, Ukrainer, Tataren, Türken und Serben leben hier auf einer Fläche, die ungefähr der Grösse der alten BRD entspricht. Optimistische Hoffnungen auf rasche Verbesserung der Lebensverhältnisse



nach dem Sturz des stalinistischen Diktators Nicolai Ceausescu wurden zum Teil enttäuscht. Die demokratische Kultur wächst erst langsam, und Ion Iliescu, der derzeitige rumänische Präsident, war und bleibt im Wesen KP-Funktionär. Immerhin ist heute visafreies Reisen möglich, und es gibt keine zentrale Bewirtschaftung von Fremdenzimmern, Lebensmitteln, Kraftstoff und anderen Dingen mehr. Investoren und auch die EU sind noch zögerlich.

Arbeitslosigkeit und Inflation sind nach wie vor hoch.

Die besten Botschafter für das nach wie vor dürftig entwickelte Rumänien sind die Leute selbst:



Gastfreundlich, aufgeschlossen, hilfsbereit und grosszügig waren alle Menschen, mit denen ich zu tun hatte. Der Rhythmus des Lebens ist – speziell auf dem Land – noch ein anderer als bei uns. Zeit sollte man haben und sich auf dieses wunderbare Land einlassen.

Das Land der «EnduRoMania» ist das Banat. Die südwestlichste Region Rumäniens, die bis 1918 zu Österreich-Ungarn gehörte, bietet eine fantastische, facettenreiche Landschaft. Alpine Regionen wechseln mit Flusslandschaften entlang der Donau und der flachen Weite rund um Timisoara. Flora und Fauna sind unberührt und artenreich. In der rund 400 000 Einwohner zählenden Hauptstadt Timisoara mit dem sehenswerten, historischen Zentrum begann am 16. 12. 1989 die Revolution, die Rumänien aus der Düsternis der Diktatur holte.

### → Momente im Leben der BMW F 650 GS Dakar

«Win on sunday, sell on monday» ... Mit dieser Weisheit aus dem Urschleim des Fahrzeugmarketings fuhr BMW jahrelang verdammt gut. Nachdem der gute alte V2-Boxer schon vor mehr als zwanzig Jahren auf dem Asphalt kein Bein mehr auf den Boden bekam, schickte man die BMW-Sportler in die Wüste. Dort vermöbelten sie in den 80er-Jahren alle Einzylinder, die ebenfalls von Paris nach Dakar unterwegs waren. Mit der Einspritz-Einzylinder F 650 GS gelang 2000 ebenfalls ein einmaliger Triumph auf den Plätzen 1, 2 und 4 bei der «Dakar». Diese Historie erklärt, dass die geländetauglichere Variante der



kreuzbraven F 650 GS nebst dynamischer Kriegsbemalung den Beinamen «Dakar» trägt. Längere Federwege vorn und hinten, ein 21er-Vorderrad statt dem strassenorientierten 19er, ein höheres Windschild, Protektoren vor den Hebeleien und andere Kleinigkeiten sollen den Geschmack von Freiheit und Abenteuer mitliefern. Seit diesem Jahr sind optional ABS und ein Hauptständer lieferbar.

Für Rumänien waren andere Modifikationen nötig. Die Frontscheibe, die Rückspiegel und den Hinterradlatz liessen wir im Camp. Metzeler-Karoo-2-Reifen sorgten für tadellosen Grip auf jedem Untergrund und hinterliessen auch auf Asphalt den denkbar besten Eindruck. Eine kürzere Sekundärübersetzung (vom ein Zahn weniger, hinten zwei Zähne mehr) fanden sich im Regal von Motorrad-Schüller und liessen sich problemlos mit der endlosen Originalkette montieren. Derart übersetzt lief die «Dakar» im fünften Gang bei 7000/min immer noch 130 km/h und zog im ersten Gang wie ein Ackerschlepper.

Damit sind wir beim besten Stück der «Dakar»: dem Triebwerk! Antrittsstark und trittsicher bei Kellerdrehzahlen, vibrationsfrei, kraftvoll im Sprint, unglaublich sparsam und langlebig stellt dieser Motor seinen Schöpfern das beste Zeugnis aus. Kupplungsbedienung und Getriebeabstufung sind on- wie offroad perfekt. Überhaupt nicht glücklich war ich dagegen mit der Ergonomie des Fahrzeugs. Durch den Blechprofilrahmen und das breite Triebwerk ist die «Dakar» unten herum breit wie ein Siebentalerpfund. Noch dazu stört die fette Tankattrappe, die keinen vernünftigen Knieschluss im Stehen zulässt und die zu

### Spuren aus der Kaiserzeit

Mitte Juni ging es los. Der Weg zieht sich, knapp 1000 km sind noch zu fahren, wenn man die deutsche Grenze hinter sich gelassen hat. Nach dem riesigen Grenzübergang an der Autobahn zwischen Wien und Budapest erscheint der ungarisch-rumänische zwischen Kiszombor und Cenad wie die Kulisse eines Roadmovies: Flache Blechgebäude inmitten einer menschenleeren Puszta-Landschaft. Die Abfertigung ist nicht nur korrekt, sondern ausgesprochen freundlich, und das Wort «EnduRoMania» hellt die Mienen der Grenzer auf.

Weiter nach Osten. Der Unterschied zum sehr entwickelten Ungarn ist augenfällig. Gummibereifte Panjewagen, von Ochsen oder Pferden gezogen, gehören in Rumänien plötzlich zum Verkehrsalltag wie der allgegenwärtige Dacia oder die «Universal»-Schlepper. Die Hitze lässt Mensch und Tier unter den hohen, gepflegten Bäumen der welligen Chausseen Schutz suchen, während wir unserem Ziel entgegenrollen. Als Strassendörfer nach Plan gebaut, tragen sie noch die Spuren des königlich und kaiserlichen Grossreiches, das im Feuersturm des Ersten Weltkriegs verging.

Timisoara empfängt uns mit chaotischem Verkehr, der auf dem Land rasch wieder abebbt. Reschitz (Resitca) als letz-



**Oben: Unser Reisemobil, die BMW F 650 GS «Dakar».**

**Unten: In der Furt gab's nasse Füsse.**

te grössere Stadt vor dem Ziel zeigt die Agonie einer Montanstadt ohne Arbeit und demonstriert, wie Gelsenkirchen im deutschen Ruhrgebiet ohne Subventionen aussehen würde.

Schliesslich gelangen wir in das knapp 1000 Meter hoch gelegene Weidenthal (Brebunou), einer der drei





**Links: Typisch rumänisches Stadtbild – die materielle Armut ist augenscheinlich.**

**Rechts: Enduro-Fahren ist in Rumänien noch Freiheit pur.**



Standorte der «EnduRoMania». Auch Weidenthal wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts als Retortendorf für deutsch-böhmische Siedler angelegt. Heute sind fast alle Deutschstämmigen nach Deutschland übergesiedelt.

Der Arbeiter-Samariter-Bund Nordrhein-Westfalen modifizierte die Schule in Weidenthal zu einer Jugendherberge. Neben Schlafsälen und Platz für Camper und Zelte sind auch Privatzimmer zu beziehen. Holiday-Inn-Atmosphäre sollte man nicht erwarten, es fehlt aber an nichts Wesentlichem, und das Willkommen ist unglaublich herzlich!

Die Versorgung mit Frühstück, Abendessen und Getränken durch unsere rumänischen Gastgeber in der ASB-Herberge ist erstklassig. Spitze auch die Sanitärebereiche, besser als auf allen Campingplätzen, die ich kenne. Beruhigend wirkt auch der Rettungswagen auf dem Platz nebst dem Technischen Dienst. Selten habe ich mich als Endurist so wohl gefühlt.

Sonntag, nachdem die BMW umgebaut ist, streunen wir durch die Gegend. Freundliche Neugier auf beiden Seiten bleibt das bestimmende Moment der Begegnungen mit den Rumänen. Der Blick die Kammwege herab lässt die Enduro-Freiheit grenzenlos erscheinen.

### Grenzenlose Enduro-Freiheit

Abends erklärt «Papa» Sergio die Lage. Beim Briefing werden Gruppen und Teilnehmer vorgestellt. Da die rumänischen Landkarten seit dreissig Jahren nicht mehr bis in jedes Detail aktualisiert wurden und die verteilten Landkarten trotz jährlicher Verbesserungen immer noch nicht perfekt sind, werden alle Kontrollpunkte auch mit den GPS-Daten vermerkt. Speziell die Wüstenfahrer können mit den Dingen umgehen, doch Ratlosigkeit auf den Gesichtern sollte ich in den nächsten Tagen auch bei diesen Leuten erleben. Mittlerweile ist das Camp komplett. Von 95 Maschinen sind über

50 von KTM. Ich bin der Einzige mit einer BMW, und auch japanische Produkte wie Dominator, XT 500, XR 400 und XR 600 bleiben Einzelstücke.

Montagsmorgen macht sich unser Sextett auf den Weg: Drei Jungs sind «EnduRoMania»-Wiederholungstäter. Ausser mir Weichei und Gelegenheits-Endurist eben Wüstenfahrer, Stoppelfeldcrosser und Ex-Kradmelder. Wir fahren möglichst Luftlinie. Herrliche Feldwege über Hochwiesen wechseln mit zerfurchten Holzabfuhrwegen im Wald, von denen manche nur noch aus erodierten Rinnen bestehen. Diese Rinnen, oft mit 20 Prozent Gefälle, werden rasch zur saugenden Falle für die vier Zentner schwere

weit vorn platzierten Rasten, die beim Bergauffahren dafür sorgten, dass ich mich verzweifelt an den Lenker klammern musste. Dieser ist zwar breit, hat aber durch lange Lenkergewichte zu wenig Griffbreite, sodass es hier auch nicht passte. Kurzum, kaum eine mir bekannte Enduro hat eine so miese Ergonomie für das Fahren im Stehen. Im Sitzen dagegen wirkt die «Dakar» so bequem wie Omas Sofa, wenn auch der Eindruck des fetten Eimers bleibt. Der Eindruck trügt nicht, die ABS-Variante wiegt betankt über 200 Kilo. Die Federelemente, leider nur am Heck einstellbar, sprechen fein an und schlucken auf Strassen alles, was kommt. Offroad

sind sie aber rasch überfordert und schlagen krachend durch. Zu wenig Progression! Meckern kann ich auch über Details: Der Kühler steht anfliegenden Steinen hilflos gegenüber, Federbein und Gabelstandrohre sind schmirgelndem Dreck schutzlos ausgeliefert. Der Kettenschutz ist ein schlechter Witz, wie auch der «Gepäckträger», auf dem sich nichts festschnallen lässt. Zwischen Rahmenunterzügen und Triebwerk lässt sich ein Medizinball durchrollen, und der Fussbremshebelanschlag am Rahmen verbiegt schon, wenn er am Rand einer Rinne schleift. Der Hauptbremszylinder der Fussbremse kann von einem Ast eben mal weggerissen werden. Der Luftfilter ist unzugänglich.

Die Kritik relativiert sich, wenn der richtige Fahrer auf der «Dakar» hockt. Unser Gruppenstärkster Dieter – privat LC4-Fahrer – fuhr mit grinsendem Gesicht und starken Unterarmen im Sitzen zackig Passagen, bei denen ich im Ersten in Trialmanier durchtuckerte. Immerhin kam die «Dakar» überall dorthin, wo die KTM-Meute war, und auf der Strasse kriegt sie eh keiner.



**Die Storchenfamilie staunte über die Enduristen, wie diese über das ursprüngliche Land.**



**Oben: Für rumänische Kinder ist Luxus ein Fremdwort.**



### → Das Equipment: Teuer, aber gut!

Bewährt hat sich auf dem Rumänien-Trip der BMW-Enduroanzug «Rallye», bei dessen Entwicklung die Erfahrungen der Werkssportler einfließen. Kein Wunder, dass er besonders bei Hitze ein angenehmer Partner ist. Die Belüftungsmöglichkeiten sind spitze und alle Öffnungen so angebracht, dass die Protektoren gut sitzen und der Träger auch nicht an Ästen hängen bleiben kann. Ergänzt wurde die gute Temperierung des BMW-«Rallye» durch Mikrofaser-Unterwäsche von Jack Wolfskin, die auch noch den Vorzug hat, sehr pflegeleicht zu sein. Ebenfalls ein Plus in der Hitze ist der optionale Camel-Bag in der Hüfttasche des Jackenrückens. Allerdings kann man dann keine Werkzeughüfttasche mehr tragen, die ich allerdings auch für ein gefährliches Accessoire halte. Werkzeug gehört an die Maschine und nicht an die Klamotten!

Die Passform des «Rallye» ist enger als beim Vorgängermodell «Kalahari», garantiert aber volle Beweglichkeit beim Fahren. Die

«Rallye»-Hose könnte kürzer ausfallen, da man doch Enduro-Stiefel dazu trägt. Ich fuhr mit einem separaten Protektor, da der (aufpreisige) Mini-Protektor von BMW nicht tief genug herunter reicht. Der Kragenverschluss und die Taschen der Jacke sind erstklassig, die Hose erhält

gerade Taschen. Die Hüfthose ist gewöhnungsbedürftig, aber klasse zum Fahren. Bei Regen ist man auf das wärmende Gore-Tex-Insert oder einen billigen PVC-Anzug angewiesen. Die unverständlicherweise aufpreisigen Hüftprotektoren sind nun endlich zweiteilig und brechen nicht mehr wie noch beim «Kalahari»-Anzug. Brillant sind die erstklassigen Knöpfe und Reissverschlüsse – alles durchdacht und grundsolide. Ein Gag, der bei Sozietät oder Wettbewerben Sinn macht, ist die Startnummerntasche auf dem Rücken. Besser wären Kartentaschen auf den Oberschenkeln. Die Ärmeltasche ist für eine Stempelkarte ein wenig zu klein geraten. Die Verarbeitung des Anzuges stellte auch

anspruchsvolle Gemüter zufrieden, das muss jedoch bei dem heftigen Preis auch erwartet werden. Bestnoten kann ich für zwei Ausrüstungsgegenstände vergeben: Die GS-Handschuhe von BMW und die F 501 Supercross-Brille von Uvex lassen keine Wünsche offen. Die Brille hat ein riesiges Sichtfeld, ist bei Beschlag in Sekunden wieder klar und ist ein kratzfestes Wunder an Robustheit bei geringem Gewicht. Die Handschuhe sind leicht, sehr robust und bewahrten mich erstmalig trotz tagelangen Offroad-Fahrten vor Schwielen. Noch dazu sind sie schnell wieder trocken!

Helm, Stiefel und Rucksack, die auf den Bildern von mir zu sehen sind, sind nirgends mehr neu lieferbar.



BMW samt hilflosem Piloten. Meine Unterarme scheinen aus Hartgummi zu sein. Irgendwann flüchte ich mich auf eine KTM. Ich bin glücklich über deren phantastische Ergonomie und ihr federleicht-präzises Handling, während die Hardcore-Meute Durchzug und Fahrkomfort der Münchnerin loben.

Die erste Furt bringt an den Tag, dass ich auch mit einer KTM nicht zaubern kann. Während das kniehohe Wasser in meine Stiefel gluckert, kämpfe ich darum, wenigstens die LC4 nicht mit laufendem Triebwerk zu ertränken. Köhner Jochen gurkt fürs Foto viermal durchs Wasser und lobt die auf glatten Steinen fein ansprechende Federung. Später geht das Bergauf-bergab-Spiel in voller Konsequenz weiter, und ich komme mir bei der Fahrt über Höhenwege frei wie ein Vogel vor: Links das liebliche

Tal des Timis mit den lang gestreckten Dörfern, Maisfeldern, Sonnenblumen und der baumbestandenen E70, rechts der weite Blick über die Karpatengipfel, die sich in endloser Reihe im Nordwesten verlieren. Eine Impression von Weite, wie ich sie in Europa sonst nur in den schottischen Highlands gespürt habe!

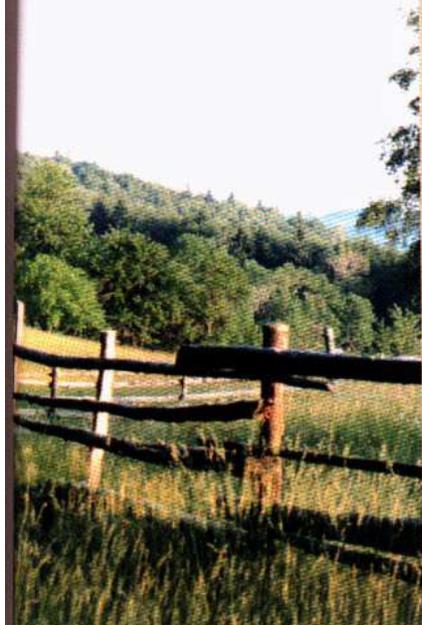
Die Pause mit Dosenwurst, Büchsenbrot und Wasser aus dem Bergbach gehören zu diesem Tag wie die unvergessliche Steilauffahrt über die duftende Bergwiese, in die wir uns vor Vergnügen fallen und kugeln liessen. 200 Offroad-Kilometer lassen mich nach zwei Flaschen Bier abends in den Schlafsack fallen.

### Herzlicher Empfang

Am nächsten Tag sind wir mit Sergio selbst und einer bunt gemischten Truppe unterwegs. Drei sportliche Münchner, zwei unerschütterliche Alltags-Enduristen aus Duisburg mit betagten KLX 650 und ein Pärchen auf XT 500 und einer Guzzi NTX 650 begleiten uns. Es hat schon was, mit dem «Cheffe» Land und Leute zu sehen und dennoch in der Gruppe Punkte zu erklimmen, von denen ich nicht gedacht hätte, dass ich sie erreichen könnte. Ein verlegen machender herzlicher Empfang überall und winkende Menschen in Dörfern, denen die materielle Armut anzusehen ist. Auf dem Muntele Mic, dem höchsten Punkt der heutigen Tour, finden wir Reste einer Dreifaltigkeit aus Militär, sozialistischem Nobeltourismus und einer Securitate-Station, die heute als Steinbruch genutzt wird. Eine pittoreske Szenerie inmitten der grandiosen Gebirgslandschaft.

Master Sergio erweist sich mit der leichten XR 400 als echter Karpatenwolf. Gleichmässig, stetig und vollkommen fuhr der Mann im Vorruhestandsalter,

**Endlose Grünlandschaften verzaubern, wie es sonst nur die schottischen Highlands tun.**



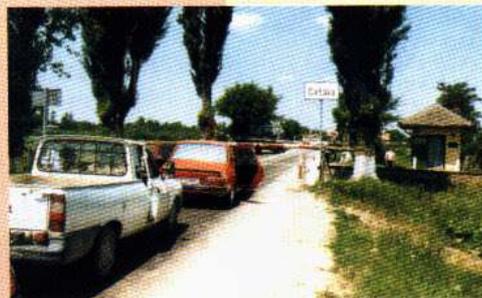
Als sich unten herausstellt, dass der helle Streifen, der ein Weg zu sein schien, sich als Kalksteinbett eines Bachs entpuppt, weiss ich, wie sich Scott gefühlt haben muss, als er zu spät am Südpol ankam... Nach einer Stunde haben die Wackersten von uns (also ich nicht) auf halber Höhe einen fast zugewachsenen Waldweg gefunden, der uns herausbringen könnte. Es wird auch Zeit, dunkle Wolken kündigen von baldigem Regen, und wenn der Hang erst nass ist, können wir hier die Nacht in der Rettungsdecke verbringen. Beim Versuch, die rettenden 100 Meter bis in den Waldweg zu fahren, falle ich zweimal um, das Moped muss jedes Mal hangaufwärts gedreht werden. Schliesslich fährt Jochen die Maschine hoch, während ich fast auf allen Vieren den Hang erklimme. Alle kommen irgendwie hoch, und wer noch kann hilft dem anderen. Eine Stunde später sind wir auf dem zwei Kilometer entfernten Gipfel.

bis alle Gruppenteilnehmer nach 150 Kilometern um eine Pause flehten.

### Durch Urwald und steinige Bäche

Am Mittwoch fahre ich wieder mit der Truppe von Montag. Wir schaffen rund um dem 1400 Meter hohen Semenik trotz GPS ganze 25 Offroad-Kilometer in sechs Stunden. Auf der Suche nach dem Stempelpunkt wenige Kilometer entfernt scheitern wir fast dramatisch. Nachdem wir am späten Vormittag schon im Wald den Weg verloren hatten und ich mehr mit eingelegtem erstem Gang, laufendem Motor und schleifender Kupplung neben meiner Maschine durch verfilzten Urwald und steinige Bäche gelatscht als gefahren bin, führt uns «Captain» Egon irgendwann einen zirka 400 Meter langen Skihang hinunter, der meine letzte Kraft erfordert.

### Nach der Revolution 1989 warten die Menschen noch immer auf den Aufschwung – und den Zug.



Donnerstag fahre ich in trauter Runde mit drei Freunden. Elf Stunden auf Achse, davon sieben hinter dem Lenker. Unglaubliche Variationen von Rillen, Staub, Wald, Steinen und Furten wechseln mit ruhigen Minuten auf Bergwiesen. Der kriechende Staub nach fünf Tagen ohne Regen sitzt mittlerweile überall, doch das Grinsen bleibt enorm breit. Was für eine Landschaft hat dieses Land doch zu bieten... Ultimativ wird die Heimfahrt im letzten Licht nach 200 Kilometer über die «Rinderhöhe». Am höchsten Punkt stoppen wir und schauen andächtig in die rote Sonne, die im milchigen Dunst über der endlosen Reihe grüner Hügel verschwindet. Jeder von uns möchte wohl diese Szene mit seiner Lieblingsmusik unterlegen.

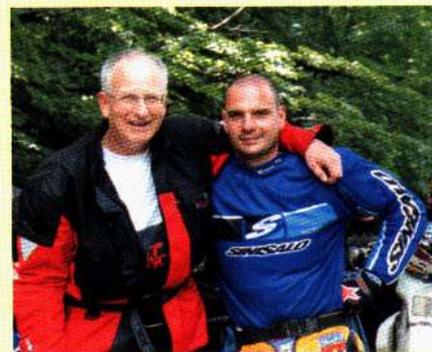
Am Freitag findet abends der EnduroMania-Abschluss statt. Eine Gruppe tschechischer Cross-Cracks hatte die höchste Punktzahl, doch jeder darf sich als Gewinner fühlen. Lagerfeuer, kaltes Bier, warme Worte und Adressentausch beschliessen den Tag unter dem rumänischen Sternenhimmel, der uns hoffentlich noch oft den Weg ins Banat zeigen wird! ◀



Ein Hauch von vergangenem Prunk.

### → «EnduroMania» und der Mann dahinter

In Ungarn geboren, in Rumänien aufgewachsen und als Deutscher lange in Peru gearbeitet. Das ist die Vita von Weltbürger Dr. Ing. Sergio Morariu. Der rumänische Judomeister mit deutschen Vorfahren hat sich 1970 während einer Sportreise über Österreich nach Deutschland abgesetzt. Bald begann er für eine deutsche Firma in Peru Energieversorgungspläne zu gestalten und blieb dort 15 Jahre. Erst die Wüste und die Berge der Anden brachten den Sportler zum Motorradfahren. Mit amerikanischen Kollegen und peruanischen Freunden erfuhr er sich die Landschaft des südamerikanischen Berglandes. Dual-Sports heisst seine Mission. Darunter versteht man Enduro-Wandern mit dem Wunsch, Landschaften zu erleben und in Koexistenz mit Wandern, Raftern und Jägern zu agieren.



«Cheffe» Sergio Morariu (li.).

Nach dem Ende der Diktatur zog es Sergio Morariu wieder in seine Heimat. Mit erstaunlicher Energie und mitreissendem Elan schaffte er es zusammen mit der nordrhein-westfälischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung aus Düsseldorf, die «EnduroMania» als Fördermassnahme in den Landkreisen Arad, Caras-Severin, Hunedora und Timis zu installieren.

Was 1995 mit einer Veranstaltung begann, trug solche Früchte, dass nunmehr sieben volle Veranstaltungen im Jahr gefahren werden und fast jeder EnduroManiac zum Wiederholungstäter wird. Beide Seiten profitieren in eleganter Weise: Enduro-Freunde können ihrem Sport nachgehen und ein Land kennen lernen, das die meisten nur aus Gruselstories kennen. Andererseits kann sich das Banat von seiner schönsten Seite präsentieren, und es fliesst ein wenig wirtschaftsförderndes Geld in die Region. «EnduroMania» ist eine nichtkommerzielle Veranstaltung von Enthusiasten für Enthusiasten, die zeigt, dass die Welt so gut oder schlecht ist, wie die Menschen, die sie gestalten! Alle weiteren Informationen finden Sie unter [www.enduromania.de](http://www.enduromania.de) oder erhalten Sie per Telefon bei Brigitte Morariu unter 0049 (0) 69 670 26 52.



Über 50 Prozent «EnduroManiacs» vertrauten auf KTM.