

Der Wüsten- Rausch

Mit Enduros durch die peruanische Wüste.

Text und Fotos von Reiner H. Nitschke

Während hierzulande Enduros und Geländemaschinen meist jenseits der Legalität über Stock und Stein gejagt werden, entdecken abenteuerlustige Off-Road-Fans 20 Flugstunden weiter westlich ein unbegrenztes Paradies

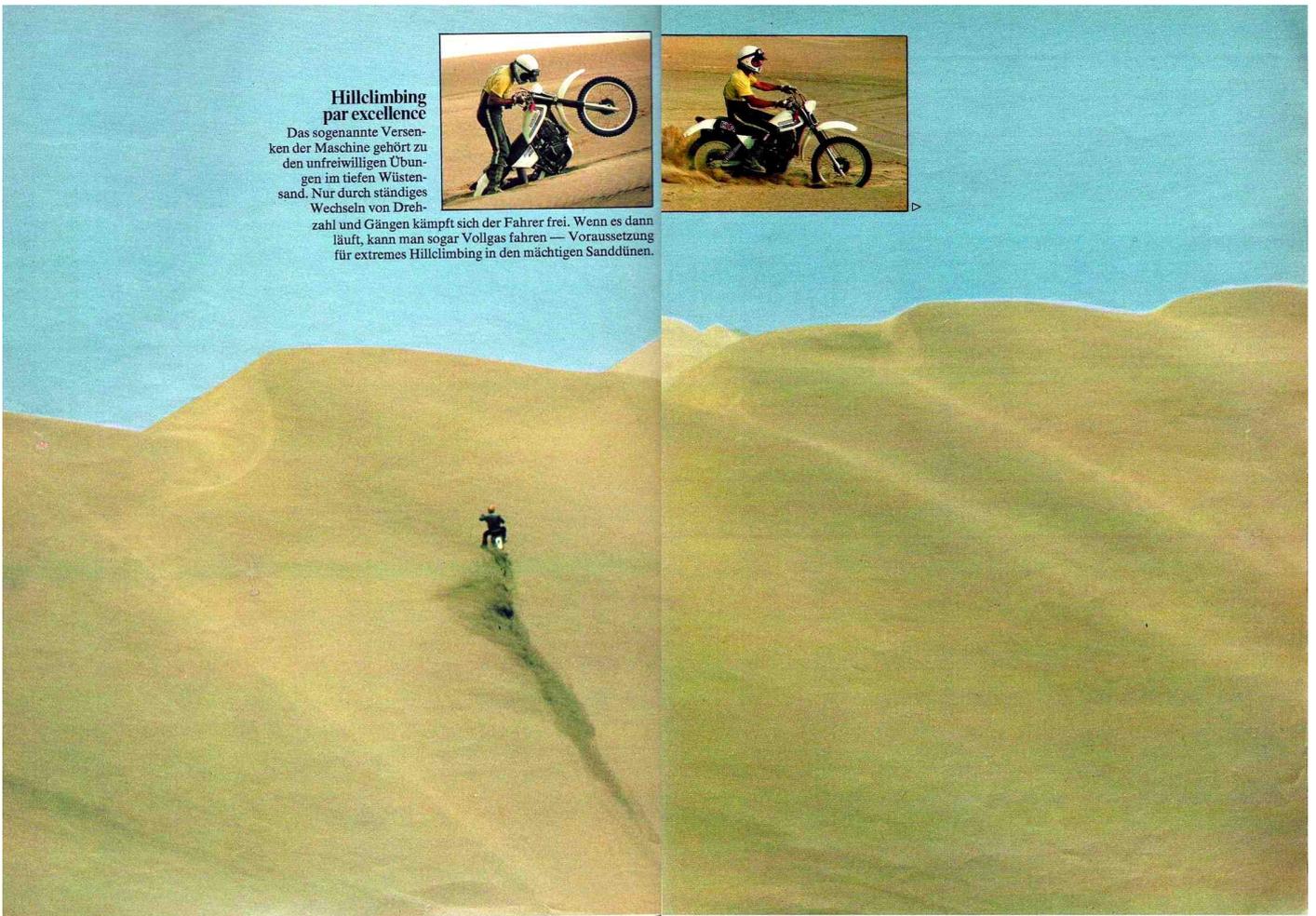
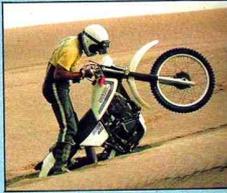
für Motorradfahrer: die 2000 Kilometer lange Wüste an der peruanischen Pazifikküste. Sogar Anfänger ohne Führerschein können sich hier in Intensivkursen zu echten Wüstenfüchsen und Hillclimbern ausbilden lassen. >



Hillclimbing par excellence

Das sogenannte Versenken der Maschine gehört zu den unfreiwilligen Übungen im tiefen Wüstensand. Nur durch ständiges Wechseln von Dreh-

zahl und Gängen kämpft sich der Fahrer frei. Wenn es dann läuft, kann man sogar Vollgas fahren — Voraussetzung für extremes Hillclimbing in den mächtigen Sanddünen.



Hillclimbing par excellence

Das sogenannte Versenken der Maschine gehört zu den unfreiwilligen Übungen im tiefen Wüstensand. Nur durch ständiges Wechseln von Dreh-

zahl und Gängen kämpft sich der Fahrer frei. Wenn es dann läuft, kann man sogar Vollgas fahren — Voraussetzung für extremes Hillclimbing in den mächtigen Sanddünen.



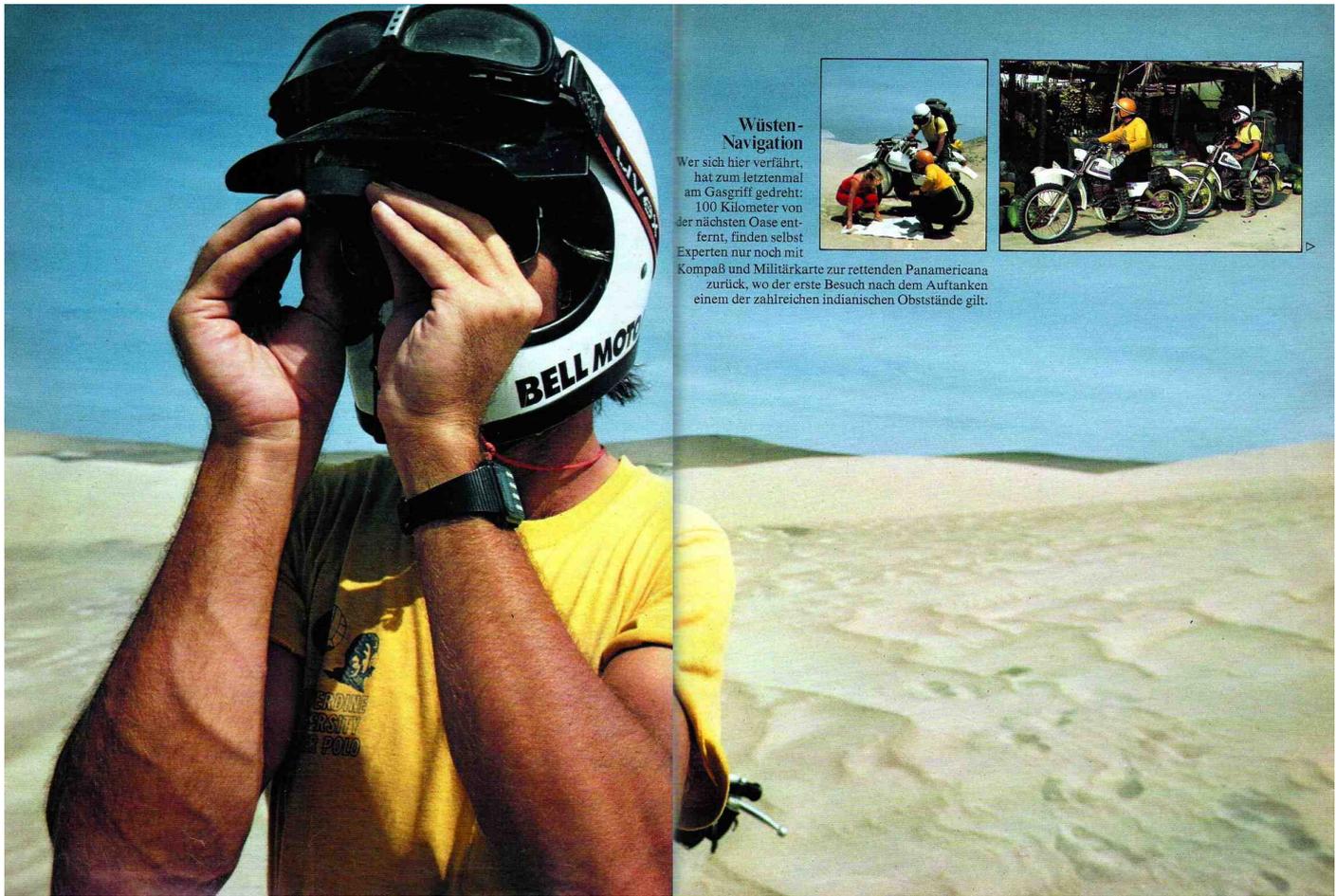


Schwimmen im Sandmeer

Wer konzentriert fährt, gleitet anscheinend mühelos über die Sanddünen und verliert dabei jedes Verhältnis zu Raum und Zeit. Ein Off-Road-Erlebnis, das nur die peruanische Wüste mit kalkulierbaren Risiken bietet. ▷

Schwimmen im Sandmeer

Wer konzentriert fährt, gleitet anscheinend mühelos über die Sanddünen und verliert dabei jedes Verhältnis zu Raum und Zeit. Ein Off-Road-Erlebnis, das nur die peruanische Wüste mit kalkulierbaren Risiken bietet. ▷



Wüsten- Navigation

Wer sich hier verfährt,
hat zum letztenmal
am Gasgriff gedreht.
100 Kilometer von
der nächsten Oase ent-
fernt, finden selbst
Experten nur noch mit

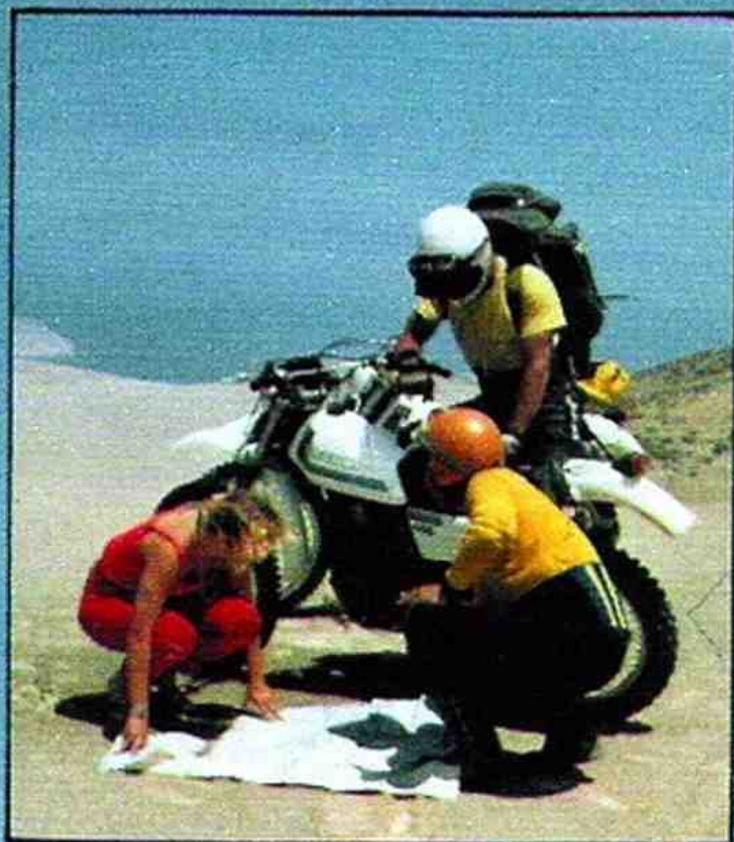
Kompaß und Militärkarte zur rettenden Panamericana
zurück, wo der erste Besuch nach dem Auftanken
einem der zahlreichen indianischen Obststände gilt.



Wüsten- Navigation

Wer sich hier verfährt,
hat zum letztenmal
am Gasgriff gedreht:
100 Kilometer von
der nächsten Oase ent-
fernt, finden selbst
Experten nur noch mit

Kompaß und Militärkarte zur rettenden Panamericana
zurück, wo der erste Besuch nach dem Auftanken
einem der zahlreichen indianischen Obststände gilt.





Abfahrts-Gedanken

Die Kehrseite des Hillclimbing:
Nach steilen Auffahrten geht es oft
noch gewagter bergab. Als
Anfänger darf man sich da schon
eine Gedenkminute gönnen.

So ungefähr muß man sich kurz vor dem Abgrung auf einer Skischanze fühlen. Die Gewißheit, daß es nach dem nächsten Schritt kein Zurück mehr gibt, macht bekommen. Die Sinne versuchen zu flüchten, die Situation zu verdrängen. Alberto ist schon längst unter mir in einer Staubwolke verschwunden.

Bald sehe ich nur noch einen winzigen Punkt am Fuße des Abhangs. Gute 300 Meter Sand und Geröll, die man nicht mal auf dem Bauch rutschend heil überstehen würde.

„Hier fährst du nie runter, nie“, verzweifelt blicke ich zurück. Doch hinter mir sehe ich nur ein rötlich schimmerndes Sandmeer und den ewig silberblauen Himmel. Es gibt kein Zurück. Alleine würde ich mich in der Wüste verirren.

Langsam, ganz langsam lasse ich die Maschine bis zum Abgrund rollen. Mein rechter Fuß stemmt sich auf den Hebel der Hinterradbremse. Ich ziehe die Kupplung, taste mich Zentimeter um Zentimeter vor. Kaum hat das Vorderrad in die Tiefe geschlüffelt, rutscht die Suzuki auch schon voran.

„Du mußt gleichmäßig vorn und hinten bremsen“, hatte mich der Peruaner instruiert. Ich verlasse meine mageren 70 Kilo weit nach hinten — bei diesem Gefälle eher nach oben — und versuche, mit gestreckten Armen das Vorderrad in der Spur zu halten.

Doch plötzlich gibt es kein Halten mehr. Das Motorrad droht seitlich abzurutschen. Ich lasse die Bremsen los und schieße in den Abgrund. Das laute Abrollgeräusch der Reifen und der Hinterradkette übertönt den im Leerlauf tuckerknackernden Einzylinder-Viertaktmotor. Überraschend sanft geht der Steilhang in die Ebene über. Mit drei kurzen Fußbewegungen schalte ich direkt hoch in den vierten Gang, um Alberto mit Vollgas hinterherzuziehen. >

Abfahrts - Gedanken

Die Kehrseite des Hillclimbing:
Nach steilen Auffahrten geht es oft
noch gewagter bergab. Als
Anfänger darf man sich da schon
eine Gedenkminute gönnen.

So ungefähr muß man sich kurz vor dem Absprung auf einer Skischanze fühlen. Die Gewißheit, daß es nach dem nächsten Schritt kein Zurück mehr gibt, macht bekloppen. Die Sinne versuchen zu flüchten, die Situation zu verdrängen. Alberto ist schon längst unter mir in einer Staubwolke verschwunden.

Bald sehe ich nur noch einen winzigen Punkt am Fuße des Abhangs. Gute 300 Meter Sand und Geröll, die man nicht mal auf dem Bauch rutschend heil überstehen würde.

„Hier fährst du nie runter, nie“, verzweifelt blicke ich zurück. Doch hinter mir sehe ich nur ein rötlich schimmerndes Sandmeer und den ewig silberblauen Himmel. Es gibt kein Zurück. Alleine würde ich mich in der Wüste verirren.

Langsam, ganz langsam lasse ich die Maschine bis zum Abgrund rollen. Mein rechter Fuß stemmt sich auf den Hebel der Hinterradbremse. Ich ziehe die Kupplung, taste mich Zentimeter um Zentimeter vor. Kaum hat das Vorderrad in die Tiefe geschnüffelt, rutscht die Suzuki auch schon voran.

„Du mußt gleichmäßig vorn und hinten bremsen“, hatte mich der Peruaner instruiert. Ich verlagere meine mageren 70 Kilo weit nach hinten — bei diesem Gefälle eher nach oben — und versuche, mit gestreckten Armen das Vorder- rad in der Spur zu halten.

Doch plötzlich gibt es kein Halten mehr. Das Motorrad droht seitlich abzurutschen. Ich lasse die Bremsen los und schieße in den Abgrund. Das laute Abrollgeräusch der Reifen und der Hinterradkette übertönt den im Leerlauf tuckernden Einzylinder-Viertaktmotor. Überraschend sanft geht der Steilhang in die Ebene über. Mit drei kurzen Fußbewegungen schalte ich direkt hoch in den vierten Gang, um Alberto mit Vollgas hinterherzujagen. ▷

Off-Road-Abenteuer

Ich folge exakt seiner Spur — eine der wichtigsten Regeln, um als Wüstenanfänger zu überleben. Gleich am ersten Tag hatte ich dieses Gebot mißachtet und war auf der Rückseite einer bildschönen Düne vier Meter senkrecht abgestürzt. Während ich mich nach links abrollte, rammte sich die Suzuki bis zum Lenker in den losen Sand. Das Loch hätte auch 20 Meter tief sein können.

Mit weiten Schwüngen kurvt mein Vordermann über die weich geschwungenen Dünen. Trotz des hohen Tempos pflügen die Räder bis über die Felgenschultern durch den Sand. Fühlte ich mich vor zwei Tagen in solchen Passagen noch wie auf Glatteis, so genieße ich jetzt das Wedeln wie eine Skiabfahrt vom Corvatsch.

Vergessen sind auch die ersten Stunden im Sand, die einen straßengewöhnten Motorradfahrer ganz schön zur Verzweiflung bringen können. Einige Kilometer nördlich von Lima, ich hatte gerade auf der Suzuki DR 400 T Maß genommen, führte uns das Asphaltband der südamerikanischen Panamericana durch die ersten Sanddünen.

„Ganz nett“, dachte ich, „nur — wo wollen die hier Motorrad fahren?“ Plötzlich werden meine vom 20 Stunden-Flug noch etwas müden Gedanken unterbrochen, als mein Vordermann schnurstracks nach links schwenkt und sich mit Schwung in den grauen Sand stürzt.

Die ersten paar 100 Meter komme ich wie auf Eiern daher. Ich versuche, den Motor bei Laune zu halten, doch der hustet mir was. Mit sonorem Brummen sinkt die Drehzahl in den Keller. Blitzschnell gehe ich in den zweiten Gang und drehe wie wild am Gasgriff. Spontan gräbt sich das Hinterrad ein Loch, als wolle

die Suzuki vor Scham im Boden versinken.

Doch dann kämpft sie sich wieder frei und schleppt ihre 130 Kilo zögernd vorwärts. Bei Höchstdrehzahl drücke ich jetzt den dritten Gang rein und rudere dazu mächtig mit den Beinen. Der Erfolg bleibt nicht aus: Wie aufgezogen schnurrt die Enduro durch, nein eher über den Sand.

Meine Begleiter sind längst hinter der ersten Sanddüne verschwunden. Ihre Spuren führen schräg den Hang hoch — verflucht unangenehme Übung für unsereins. Ich komme aus Berlin. Hänge gibt's da eigentlich nur am Teufelsberg,

und da darf man nicht Motorrad fahren. Hier, entlang der Pazifikküste, gibt es dafür genug Teufelsberge. Und mit Ausnahme der Gegend um die historischen Nazca-Linien darf man in Peru auch überall fahren.

„Siehst Du den Berg da hinten“, deutet Alberto landeinwärts, „der ragt über 500 Meter aus der Ebene. In zehn Minuten werden wir oben sein.“ Ich schlucke den Sand zwischen den Zähnen runter. Die Off-Road-Euphorie, die sich in den letzten Stunden zunehmend meiner bemächtigt hat, droht einer ängstlichen Skepsis zu weichen. Der rostrote Berg schiebt die Konturen eines Tisches gegen den blaßblauen Himmel. Wo bitte geht's zur Seilbahn?

Doch mit gekonnten Schwüngen findet mein Lehrmeister, der schon seit zwölf Jahren diese Wüste erkundet, den Aufstieg. Ich bleibe am Gas. Mein Verstand unterdrückt ängstliche Emotionen. „Wenn du erst mal am Berg bist, sieht alles halb so schlimm aus“,

Veranstalter

Abenteuerlustige Off-Road-Fans können an einer organisierten Tour durch die peruanische Wüste teilnehmen. Gefahren werden Suzukis vom Typ DR 400 T. Nächster Termin: 21. 12. 81 bis 3. 1. 81. Komplettpreis 4995 Mark ab Frankfurt. Informationen und Buchung: Reisebüro Schmalz KG, Wilhelmstraße 41, 5230 Altenkirchen/Ww.

hämmere ich mir ein. Und tatsächlich: Der anscheinend unüberwindbare Steilhang entpuppt sich als ziviler 45-Grad-Anstieg.

Zögern darf man natürlich auch hier nicht. Doch mit dem Vollgasschwung aus der Ebene packt die Suzuki diesen Berg sogar im dritten Gang.

Belohnung auf dem Gipfel-Plateau: ein phantastischer Ausblick. Zu unseren Füßen schillert die salzhaltige Wüste in den vielfältigsten Pastellfarben, unterbrochen von den gelben Wellenlinien vereinzelter Sanddünen.

Die folgenden Kilometer geben dem abgedroschenen Slogan vom wilden Ritt auf dem Feuerstuhl eine neue Dimen-

sion. Die etwa 50 Meter hohen Hügel haben die Konturen von prallgefüllten Kamelhöckern, auf denen drei verrückte Motorradfahrer auf und ab jagen. Immer wagemutiger werden die Steilpassagen, nur noch zu befahren, weil der lose Wüstensand feinstem Lava-Geröll gewichen ist.

Doch da, wo die scharfkantigen Steine faustgroß sind, springt die Suzuki wie ein Geißbock und schlägt mir fast den Lenker aus der Hand. Als ich kurz unter dem Gipfel eines kapitalen Hügels bis in den ersten Gang runterschalten muß, stellt das Vorderrad jeglichen Bodenkontakt ein.

Die Situation ist verdammt ungemütlich. Bleibe ich am Gas, kippt die Maschine nach hinten über, gehe ich vom Gas, droht mir eine unsanfte Rutschpartie. Denn die Wendetechnik der perfekten Hillclimber gehört leider noch nicht zu meinem Repertoire. Irgendwie schaffe ich es dann doch wieder — dank ungeahnter Verrenkungen gelingt es mir, den Oberkörper regelrecht über das Vorderrad zu schieben.

Oben angekommen, läuft es mir eiskalt den Rücken runter: Nur ein schmaler Grat gibt den beiden Rädern dürftigen Halt. Alberto ist längst auf der anderen Seite wieder eingetaucht in das steinige Wellenmer. Ich fühle mich noch immer wie ein Skispringer, doch die Beklommenheit ist mittlerweile einem Gefühl der Euphorie gewichen.

Das Hillclimbing-Fieber hat mich gepackt. Als ich zwei Tage später während des steilen Landeanflugs auf Puerto Rico im Avianca-Jumbo aufwache, bin ich schweißgebadet. Mein rechter (Brems)-Fuß hat mein Bordgepäck deformiert, und mit der linken Hand muß ich wohl ständig den Kupplungshebel gesucht haben. Jedenfalls sieht mich die Dame neben mir recht eigenartig an. Was weiß die auch schon vom Wüsten-Rausch . . .



Diskussion in der Wüste: Mit nur acht Litern Benzin im Tank darf die richtige Route nicht verpaßt werden.

Off-Road-Abenteuer

Ich folge exakt seiner Spur — eine der wichtigsten Regeln, um als Wüstenanfänger zu überleben. Gleich am ersten Tag hatte ich dieses Gebot mißachtet und war auf der Rückseite einer bildschönen Düne vier Meter senkrecht abgestürzt. Während ich mich nach links abrollte, rammte sich die Suzuki bis zum Lenker in den losen Sand. Das Loch hätte auch 20 Meter tief sein können.

Mit weiten Schwüngen kurvt mein Vordermann über die weich geschwungenen Dünen. Trotz des hohen Tempos pflügen die Räder bis über die Felgenschultern durch den Sand. Fühlte ich mich vor zwei Tagen in solchen Passagen noch wie auf Glatteis, so genieße ich jetzt das Wedeln wie eine Skiabfahrt vom Corvatsch.

Vergessen sind auch die ersten Stunden im Sand, die einen straßengewöhnten Motorradfahrer ganz schön zur Verzweiflung bringen können. Einige Kilometer nördlich von Lima, ich hatte gerade auf der Suzuki DR 400 T Maß genommen, führte uns das Asphaltband der südamerikanischen Panamericana durch die ersten Sanddünen.

„Ganz nett“, dachte ich, „nur — wo wollen die hier Motorrad fahren?“ Plötzlich werden meine vom 20 Stunden-Flug noch etwas müden Gedanken unterbrochen, als mein Vordermann schnurstracks nach links schwenkt und sich mit Schwung in den grauen Sand stürzt.

Die ersten paar 100 Meter komme ich wie auf Eiern daher. Ich versuche, den Motor bei Laune zu halten, doch der hustet mir was. Mit sonorem Brummen sinkt die Drehzahl in den Keller. Blitzschnell gehe ich in den zweiten Gang und drehe wie wild am Gasgriff. Spontan gräbt sich das Hinterrad ein Loch, als wolle

die Suzuki vor Scham im Boden versinken.

Doch dann kämpft sie sich wieder frei und schleppt ihre 130 Kilo zögernd vorwärts. Bei Höchstdrehzahl drücke ich jetzt den dritten Gang rein und rudere dazu mächtig mit den Beinen. Der Erfolg bleibt nicht aus: Wie aufgezo-gen schnurrt die Enduro durch, nein eher über den Sand.

Meine Begleiter sind längst hinter der ersten Sanddüne verschwunden. Ihre Spuren führen schräg den Hang hoch — verflucht unangenehme Übung für unsereins. Ich komme aus Berlin. Hänge gibt's da eigentlich nur am Teufelsberg,



Diskussion in der Wüste: Mit nur acht Litern Benzin im Tank darf die richtige Route nicht verpaßt werden.

und da darf man nicht Motorrad fahren. Hier, entlang der Pazifikküste, gibt es dafür genug Teufelsberge. Und mit Ausnahme der Gegend um die historischen Nazca-Linien darf man in Peru auch überall fahren.

„Siehst Du den Berg da hinten“, deutet Alberto landeinwärts, „der ragt über 500 Meter aus der Ebene. In zehn Minuten werden wir oben sein.“ Ich schlucke den Sand zwischen den Zähnen runter. Die Off-Road-Euphorie, die sich in den letzten Stunden zunehmend meiner bemächtigt hat, droht einer ängstlichen Skepsis zu weichen. Der rostrote Berg schiebt die Konturen eines Tisches gegen den blaßblauen Himmel. Wo bitte geht's zur Seilbahn?

Doch mit gekonnten Schwüngen findet mein Lehrmeister, der schon seit zwölf Jahren diese Wüste erkundet, den Aufstieg. Ich bleibe am Gas. Mein Verstand unterdrückt ängstliche Emotionen. „Wenn du erst mal am Berg bist, sieht alles halb so schlimm aus“,

Veranstalter

Abenteuerlustige Off-Road-Fans können an einer organisierten Tour durch die peruanische Wüste teilnehmen. Gefahren werden Suzukis vom Typ DR 400 T. Nächster Termin: 21. 12. 81 bis 3. 1. 81. Komplettpreis 4995 Mark ab Frankfurt. Informationen und Buchung: Reisebüro Schmalz KG, Wilhelmstraße 41, 5230 Altenkirchen/Ww.

sion. Die etwa 50 Meter hohen Hügel haben die Konturen von prallgefüllten Kamelhöckern, auf denen drei ver-rückte Motorradfahrer auf und ab jagen. Immer wagemutiger werden die Steilpassagen, nur noch zu befahren, weil der lose Wüstensand feinstem Lava-Geröll gewichen ist.

Doch da, wo die scharfkantigen Steine faustgroß sind, springt die Suzuki wie ein Geißbock und schlägt mir fast den Lenker aus der Hand. Als ich kurz unter dem Gipfel eines kapitalen Hügels bis in den ersten Gang runterschalten muß, stellt das Vorderrad jeglichen Bodenkontakt ein.

Die Situation ist verdammt ungemütlich. Bleibe ich am Gas, kippt die Maschine nach hinten über, gehe ich vom Gas, droht mir eine unsanfte Rutschpartie. Denn die Wendetechnik der perfekten Hillclimber gehört leider noch nicht zu meinem Repertoire. Irgendwie schaffe ich es dann doch wieder — dank ungeahnter Verrenkungen gelingt es mir, den Oberkörper regelrecht über das Vorderrad zu schieben.

Oben angekommen, läuft es mir eiskalt den Rücken runter: Nur ein schmaler Grat gibt den beiden Rädern dürrtigen Halt. Alberto ist längst auf der anderen Seite wieder eingetaucht in das steinige Wellenmer. Ich fühle mich noch immer wie ein Skispringer, doch die Beklommenheit ist mittlerweile einem Gefühl der Euphorie gewichen.

Das Hillclimbing-Fieber hat mich gepackt. Als ich zwei Tage später während des steilen Landeanflugs auf Puerto Rico im Avianca-Jumbo aufwache, bin ich schweißgebadet. Mein rechter (Brems-)Fuß hat mein Bordgepäck deformiert, und mit der linken Hand muß ich wohl ständig den Kupplungshebel gesucht haben. Jedenfalls sieht mich die Dame neben mir recht eigenartig an. Was weiß die auch schon vom Wüsten-Rausch ...