

*Ich reise niemals ohne mein
Tagebuch. Man sollte
immer etwas Aufregendes
zu lesen bei sich haben*

Oscar Wilde

Vorwort

Elf Jahre war es her, dass ich schon einmal eine lange Reise mit dem Motorrad unternommen hatte. 2012 war ich über Land von Deutschland nach SO-Asien gefahren. In 80 Tagen um die halbe Welt.

Das war ein Traum, den ich über zwanzig Jahre träumte und der irgendwann Wirklichkeit werden durfte. Als ich zurückkam, dachte ich, das war es jetzt. Traum erfüllt, Haken dahinter. Doch so funktioniert das nicht mit Menschen, die permanent Fernweh haben und dies zu allem Überfluss auch noch auf dem Motorrad ausleben wollen. Die kann man vielleicht mit dem ein oder anderen Kurztrip auf den Balkan, nach Spanien oder Portugal ruhigstellen, doch irgendwann keimt der Virus wieder auf und lässt sich durch Symptombehandlungen nicht wirklich bekämpfen.

Stefan ist sein Name und er fährt eine restaurierte Yamaha XT 500. Zumindest tat er das zu Zeiten seines Blogs, auf den ich irgendwann gestoßen war. Dort schreibt er sinngemäß: „... den Pamir Highway, den Karakorum Highway und den Manali-Leh Highway auf einer Reise zu befahren, schaffen die wenigsten ...“. Nun, er hatte es Anfang der 2000er mit einer XT 500 geschafft. Dann sollte das mit einer BMW GS doch locker hinzubekommen sein.

Den ultimativen Auslöser gab Erik Peters‘ „Himalaya Calling“. Der Kölner fuhr 2019 mit seinem Kumpel genau

diese Strecke über Zentral-Asien nach Pakistan und Indien. Seinen genialen Film über die Reise konnte ich mitsprechen. Ab jetzt hatte ich ein Ziel.

Dann kam Corona und alle Räder, vor allem die meiner GS standen still.

Im BMW Enduropark Hechlingen arbeitete ich seit ein paar Jahren nebenberuflich als Instruktor. Der damalige Geschäftsführer, Manfred Spitz, und ich telefonierten Anfang 2021 miteinander und ich erwähnte die Reise. „Hast Du im Juli zwei Wochen Zeit?“ fragte er mich. „Ja, warum?“ war meine Antwort. Eine Scouting Tour nach Kirgistan war in Planung und mit solchen Reisevorhaben schien ich der geeignete Kandidat, um diese später als Tourguide zu begleiten. So sammelte ich meine ersten Erfahrungen auf den Pässen Zentral Asiens.

Corona ging, dafür kam der Ukraine-Krieg. Die Kirgistan-Tour war auf unbestimmte Zeit verschoben und so beantragte ich im Frühjahr 2023 bei meinem Arbeitgeber 2 ½ Monate unbezahlten Urlaub. Besser wird es nicht, so meine Überzeugung und als Rentner brauchte ich dann auch nicht mehr zu fahren.

Birgit, mit der ich schon fast zwei Jahre zusammenlebte, nahm es mit Fassung. Und so begann ich die Planung.

*Wer Kenntnisse von seinen
Reisen nach Hause
bringen will, muss schon
Kenntnisse mit sich führen,
wenn er abreist.*

James Boswell

Vorbereitung

In Hechlingen boten wir einen Reiseworkshop an. Den begleitete ich als Instruktor für den fahraktiven Teil und lauschte dem ein oder anderen Vortrag. Nicht, dass ich das unbedingt nötig gehabt hätte, doch auch wenn man noch so erfahren ist, es gibt immer etwas dazu zu lernen. Hier war es beim Thema Navigation.

Garmin Geräte nutze ich seit jeher. Ich weiß, Handys können das heute auch alles und mit Sicherheit sogar günstiger. Doch ich bin ein Mensch, der ungern mit funktionierenden Mustern bricht. So kam eine Navigation über MAPS.ME & Co. für mich nicht in Frage. Was allerdings auf meinem Rechner Einzug hielt, war eine neue Planungs-Software namens QuoVadis X. Die nativen Garmin Tools sind einfach unterirdisch und so ein bisschen Modernisierung war durchaus hilfreich. Der Vorteil dieser Anwendung liegt für mich in der Einfachheit, mit der sich unzählige Anpassungen und Auswertungen realisieren lassen. Denn wenn etwas über den gesamten Planungshorizont und darüber hinaus notwendig war, dann Anpassungen an den Routenverlauf. Angesichts der damaligen politischen Situation war der Aufwand für die Ausarbeitung einer funktionierenden Route extrem. Beginnen wir also damit.

2019 wäre ich zu gerne nördlich des Schwarzen Meeres durch Rumänien, die Ukraine und durch Russland nach Kasachstan gefahren. Das schied 2023 schon mal aus. Ich bin Reisender, kein Kriegsberichterstatte.

Somit bot sich der zweite häufig genutzte Weg an. Über den Balkan in die Türkei, nach Georgien Aserbaidschan und mit der Fähre über das Kaspische Meer nach Kasachstan. Auch das fiel flach. Es ist unvorstellbar, doch nachdem weltweit die Pandemie kein Thema mehr war, so herrschte in Aserbaidschan noch immer das „Corona-Regime“ das Ein- und Ausreisen über Land verbot. Die einzig verbleibende Alternative führte somit nördlich um das Kaspische Meer durch Russland. Durchaus spannend angesichts der weltweit verhängten Sanktionen und der aktiven Unterstützung der Ukraine durch Waffenlieferungen. Für mich war es daher überraschend, dass ich a) überhaupt ein Visum bekam und b) wie unkompliziert.

Rein organisatorisch war ich nun also bereits in Zentral-Asien. Um die sich jetzt stellenden Herausforderungen etwas näher zu beschreiben, sind einige Geografie Kenntnisse von Nöten. Der Pamir Highway liegt in Tadschikistan, der Karakorum Highway verläuft von China nach Pakistan und der Manali-Leh Highway befindet sich im Himalaya. Welche Internetseite auch immer man aufschlägt, stets führt die Route daher von Tadschikistan nach Kirgistan. Von dort biegt man ab nach China, um über den Khunjerab Pass – den höchstgelegenen Grenzübergang der Welt übrigens – nach Pakistan einzureisen. Himalaya ist dann ein Klacks, falls Indien und Pakistan nicht die Grenzen schließen. Doch dann haben wir angesichts zweier zu Tode verfeindeter Atommächte ein ganz anderes Problem.

China stellte bis April 2023 keine Touristenvisa aus und die Grenze zwischen Tadschikistan und Kirgistan waren aufgrund kleinerer Scharmützel geschlossen.

Ich will es abkürzen. Im Pamir baute ich einige Schleifen ein, die die Sackgasse an der Kirgisischen Grenze nicht als solche erscheinen ließen. Nach Pakistan plante ich über Afghanistan zu kommen, um dort bis zum Nanga Parbat in den Karakorum zu fahren und über Kaschmir wieder zurück. Über Wagah Border schließlich nach Indien in den Himalaya. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sollte diese Route funktionieren. Blieben die Visa.

Ein Visum benötigt man für Russland, für Afghanistan, Pakistan und Indien. Die „Stans“ sind bis zu 30 Tagen kulant, jedoch ist in Tadschikistan ein sogenanntes GBAO-Permit von Nöten, da der Straßenverlauf direkt der Afghanischen Grenze folgt. Dies beantragt man zusammen mit einem Visum, somit war auch das notwendig.

Natürlich kann man vieles auch von unterwegs regeln, doch bei lediglich 2 ½ Monaten Zeit und mehr als unsicherer politischer Situation war mein Ziel, alles von Deutschland aus zu besorgen.

Im Nachhinein betrachtet war bis auf Afghanistan alles mehr oder weniger easy. Hierzu aber später. Russland ließ ich über eine Agentur laufen, kein Stress. Das notwendige Einladungsschreiben für Pakistan erhält man nach etwas Recherche über einen Kontakt in den sozialen Medien. Eine echte Herausforderung war das Afghanistan Visum. Tipps von Menschen, die vor 5 Jahren das letzte Mal in der Region waren, lauteten, dass ich mir das Visum doch in Tadschikistan besorgen solle. Gut, dass ich nicht darauf gebaut hatte Auch für Afghanistan ist zumindest in Deutschland ein Einladungsschreiben nötig. Und das stellt

Dir kein „Freund“ über Facebook aus. Ich schrieb die einzigen drei Hotels an, die man für das Land über Booking.com finden kann und hatte bei einem Glück. Dieses gehörte zu einer offiziellen staatlichen Reiseagentur und sendete mir das Schreiben im Gegenzug für ein paar Dollar über Western Union. Dennoch rannte ich vier Mal zum Konsulat nach München, bis ich das Visum endlich im Pass hatte. Die zusätzlich notwendigen Genehmigungen für Reisen über Land, sogenannte Road Passes, erhielt ich von der Agentur aus Afghanistan per Mail. Das für Pakistan und Indien notwendige Carnet de Passage verschwindet angesichts dessen in der Bedeutungslosigkeit.

*Technikfeindlichkeit
erklärt sich häufig aus dem
Umstand, dass man die
Bedienungsanleitung nicht
versteht.*

Gabriele Henkel

Das Bike

Mein Herz brennt für die GS-Baureihe aus dem Hause BMW. Dennoch bin ich ein ganz schlechter Kunde. Insgesamt hatte ich in den 40 Jahren, die ich inzwischen Motorrad fahre, nur vier Motorräder - allesamt eine BMW GS. Das Intermezzo mit dem BMW WASP-Gespann und den beiden Harleys lassen wir jetzt einfach mal unter den Tisch fallen. Das aktuell modernste Fahrzeug in meinem Fuhrpark ist neben der guten alten 1000er eine R1200GS LC, die ich nach meiner Teilnahme an der BMW GS Trophy in Kanada günstig erstehen konnte. Lange hatte ich überlegt, fahre ich mit dieser oder dem alten, luftgekühlten Zweiventiler, der R100GS, mit der ich 2012 schon in SO-Asien war. Schließlich fiel meine Entscheidung auf letztere. Rationell betrachtet hätte ich die 12er nehmen müssen, doch wer entscheidet schon rationell. Alle „wirklichen“ Abenteuerreisen wurden mit solch alten Krücken gemacht. Jens Peters auf der Pan Americana mit seiner G/S im Darian Gap, Ted Simon mit seiner Triumph und die unzähligen Weltreisenden, die in den 80er und 90er Jahren mit den luftgekühlten Boxern in den hintersten Winkeln des Planeten waren.

Doch die 1000er war in den letzten Jahren mein Arbeitstier. Krka Enduro Raid und Bosnia Rallye hatten nicht gerade zum Werterhalt beigetragen. 196.000 km standen auf der

Uhr und das einzige, was jemals ersetzt wurde, waren die Lager im Getriebe und die Kardanwelle. Ein Investitionsplan war angesagt.

Im Hausflur brachte ich unter Birgits geduldigem Blick die Kiste auf Vordermann. Ein neuer Kabelbaum, ein Wilbers Federbein, der digitale GS2-Tacho von Siebenrock und sämtliche Dichtungen wanderten aus den Versandkartons ins Fahrzeug. Den Motor ließ ich sonst unangetastet. 9,5 Bar gleichmäßige Kompression links und rechts waren für mich kein Grund, hier tiefer einzusteigen.

Ein Thema beschäftigte mich ziemlich lange und das war die Höhe der Pässe, über die ich wollte. Dass die Kiste bei 3000 Metern nicht mehr die gleiche Leistung bringt wie im Voralpenland war klar, doch wie verhält sich ein Vergaser-Motor auf über 5.000 Metern? Die Aussagen reichten von „der geht aus“ bis hin zu „den haben sie damals in den Anden getestet, kein Problem“.

Das Problem liegt im zu fetten Benzin-Luft Gemisch. Mit zunehmender Höhe sinkt der Sauerstoffanteil in der Luft. Ändert man nichts am Vergaser, saugt dieser immer die gleiche Menge Sprit an und irgendwann ist das Gemisch eben zu „fett“. Die Krux liegt in „ändert man nichts am Vergaser“. Auf der Seite von Bing, dem Hersteller, findet man eine Tabelle mit einer Übersicht der Ansaugquerschnitte der Düsen im Vergaser. Mit entsprechender Höhe müssen da schlicht kleinere rein. Regulär sind bei mir 132er Hauptdüsen verbaut und ich kaufte im Internet 120er. Damit sollte es gehen. Ausgewechselt waren diese in nicht mal 5 Minuten.

*Alles, was du brauchst, ist
der Plan, die Landkarte
und der Mut,
weiterzumachen bis zum
Ziel.*

Earl Nightingale

Die Ausrüstung

Seit Corona verbrachte ich die erste halbe Stunde des Tages auf einem Rennrad, das in einen Rollentrainer eingespannt ist und sah mir dabei YouTube Videos an. Gibt man dort als Suchkriterium „Pamir Motorcycle“, „Central Asia Motorcycle“ oder Ähnliches ein, ist man fast überrascht von der Vielzahl der Treffer, die man erhält. Der Großteil der Videos stammt natürlich aus der Zeit vor 2020 doch die geografischen und vor allem auch meteorologischen Gegebenheiten hatte die Pandemie ja nicht verändert. Schließlich hatte ich eine ungefähre Vorstellung dessen, was hinsichtlich des Straßenzustands, Versorgungsmöglichkeiten, Tankstellennetz und vor allem auch Klimatisch zu erwarten war. Erst einmal Vorort, das war klar, sah es meist doch etwas anders aus.

War ich 2012 mit einer eher rudimentären Campingausrüstung unterwegs, so wollte ich diesmal weit häufiger zelten und vor allem auch kochen. Das Salewa 2-Mann Zelt war noch vollkommen in Ordnung, doch ich investierte in einen Omni-Fuel Kocher und neue Töpfe. Besonders stolz war ich auf die klappbare Säge für das zu schneidende Brennholz. Diese brauchte ich übrigens genau ein Mal.

Lange zahnte ich mit dem Thema Schlafsack herum. Erik Peters war im Himalaya halb erfroren. Doch einen Daunenschlafsack, dessen Komfortbereich bei -10°C liegt, in der kasachischen Steppe zu nutzen, war nun auch nicht gerade zielführend. So kaufte ich eine super billige Sommervariante, mit der ich den vorhandenen Schlafsack im Zweifel aufpeppen konnte.

Das alles hätte bequem in die beiden Alukoffer und eine Gepäckrolle gepasst, doch bei einem 31 Jahre alten Bike sind eben auch noch ein paar Werkzeuge und Ersatzteile ein sinnvolles Reisezubehör.

Okay, den Oktan Booster hätte ich mir echt sparen können und den Ersatz Regler von Silent Hektik habe ich zum Glück ebenso wenig gebraucht wie den Ventildeckel, die Kupplungs- und Bremshebel, den Kupplungszug und die beiden Gaszüge. Doch es hätte auch anders laufen können.

Naja, und dann das ganze Foto-Zeugs. Die Lumix, mit einem Tamron-Zoom und Filtern, zwei Helmkameras, ein großes Stativ und schließlich die DJI Mini SE Drohne. Akkus, Ladegeräte, Ersatz-Handy, analoge Landkarten, Werkstatthandbuch für die GS, Stromlaufplan, vier 2-Liter Kanister an den Koffern.

Die Reifen wollte ich ursprünglich in Duschambe wechseln, doch Azis vom Bike House hatte abgewunken. So schnallte ich zuletzt sogar die noch hinten auf's Heck. Der absolute Wahnsinn, was ich da alles mit mir herumschleppte.

Insgesamt habe ich vier Mal probegepackt und jedes Mal etwas weggelassen. Doch als ich am 27. Mai dann startete, war es für mich nicht sicher, ob ich bei uns sturzfrei vom Hof komme, geschweige denn in den Himalaya.

*Jedem Anfang wohnt ein
Zauber inne, der uns
beschützt und der uns hilft,
zu leben*

Hermann Hesse

Es geht los

Für den oder besser diejenige, die zurückbleibt, ist es immer schlimmer. Doch an diesem 27. Mai 2023 fiel es mir so schwer wie noch nie, einem geliebten Menschen auf Wiedersehen zu sagen. Eilig hatte ich es nicht und so frühstückten Birgit und ich in aller Ruhe, bevor ich die Aluboxen ans Motorrad schraubte, die Päcktaschen festschnallte, den Tankrucksack und schließlich die beiden Reifen verzurrte.

Es war der Samstag vor Pfingsten, ein traumhafter Tag und Ferienbeginn. Die A8 nach Salzburg ist der größte Parkplatz Bayerns und ich entscheide mich für die Landstraße nördlich am Chiemsee vorbei nach Salzburg. Auch in Österreich fahre ich von Stau zu Stau, um dann von der Autobahn auf die Passstraße nach Obertauern abzubiegen. Über kleinste Straßen und einen noch kleineren Grenzübergang erreiche ich Slowenien.

Dort irgendwo in den Ausläufern der Julischen Alpen findet eine Rallye statt, die keinerlei Rücksicht auf meine Routenplanung nimmt. Die Linie auf meinem Garmin GPS führt direkt durch den quer vor mir auf der Straße geparkten Pick-up. Man gibt mir zu verstehen, dass eine Umleitung existiert. Beschilderung? Wozu, Du hast doch ein GPS. Touché! ... ***mehr dazu im Buch***