# Ein Projekt in eigener Sache

**MotorradABENTEUER-Leser Thomas Becher hat sich für 60 Euro am Enduro-PROjekt in Langesteinbach angemeldet und dabei jede Menge Spaß gehabt...**

Bereits im Dezember letzten Jahres hatte ich mich für dieses Enduro-Wochenende in Langensteinbach angemeldet. Dazwischen gab es viel Zeit, im Internet zu schmökern. Über die Bodenverhältnisse las ich: »Lehmboden, der bei Regen zu einer unfahrbaren Schmierseife wird« und in den Videos auf YouTube war nur eine einzige Großenduro vom Kaliber meiner betagten R 100 GS zu sehen – sonst nur Einzylinder. Warum filmen denn die Anderen nicht – dachte ich bei mir.

### 5. MAI 2011, DIE ANFAHRT

Heute ist der 5. Mai 2011. Es ist sonnig. Über traumhafte Landstraßen quer durch Bayern und einen Zipfel der Tschechei erreiche ich nach acht Stunden Fahrt schließlich Penig, den nächst größeren Ort. An einer Tankstelle kaufe ich noch zwei Flaschen Bier – Peniger, sogar mit Bügelverschluss. Dann geht's in Richtung Gelände. Zu finden ist es leicht, fahren vor mir doch drei Wohnmobile, die hinter sich auf dem Anhänger diverse Leichtenduros transportieren.

Ich bin beladen wie für eine Weltreise. Klappstuhl, Aluboxen, Wasser und Lebensmittel. Geschlafen wird im Fahrerlager, das war für mich klar. Die Option, in einem Hotelzimmer zu nächtigen und nur zum Fahren auf die Strecke zu gehen, fällt für mich in die Rubrik »Warmduscher«. So sitze ich also am Donnerstag Abend um kurz nach sieben auf meinem Klappstuhl, die Füße auf einer der Aluboxen, und trinke mein Bier. Das Treiben um mich herum ist spektakulär. Ein Wohnmobil nach dem anderen erscheint, jeweils mit einem Haufen Crosskisten: KTM, BMW G 450 X, Husqvarna – die Hälfte Zweitackter und keine einziges Teil mit einer Straßenzulassung. Meine Gummikuh mit 230 Kilo steht schräg vor mir und so langsam frage ich mich, ob ich hier richtig bin. Wenn schon keine schwere BMW hier auftaucht, wenigstens mal ein Mopped mit Straßenzulassung wäre doch nett. Gegen 22 Uhr ist es so eiskalt, dass ich mich in den Schlafsack verkrümel. Wir werden sehen, was der nächste Tag bringt!

### 6. MAI 2011, DER ERSTER FAHRTAG

Widerwillig ziehe ich die eiskalte Endurohose an und schlage die vom Tau feuchte Zeltplane zurück. Es ist 8 Uhr morgens und inzwischen sind zahlreiche weitere Fahrer eingetroffen. Der Schotterparkplatz ist voll. Bei einer Tasse Kaffee beobachte ich, wie die ersten Teilnehmer beginnen, sich und die Bikes klar zu machen. Es werden Brustpanzer angelegt, meterhohe Kickstarter betätigt und Drehgriff-Proben am Gasgriff durchgeführt.

Ok, denke ich mir, Du drehst hier jetzt eine Runde und entscheidest dann, ob Du drei Tage hier bleiben willst oder dir stattdessen lieber Leipzig und Chemnitz anschaust. Von den Offiziellen lasse ich mir das Gelände erklären, 35 Hektar groß und mit allem gesegnet, was das Herz des Enduristen höher schlagen lässt – ganz besonders meines an diesem Morgen. Es existiert ein Rundweg, der vergleichsweise harmlos ist. In der Mitte befinden sich dann verschiedene Sektionen mit steilen Auf- und Abfahrten, Wasserlöchern, Sand, Schlamm, etc.

Die Spiegel habe ich schon demontiert und die Griffeinheiten etwas gelöst, damit sie sich bei einem Sturz verdrehen können. Die »Q« hat seit kurzem tiefere Fußrasten, eine Bremshebel-Vergrößerung und eine 30 Millimeter Lenkererhöhung. Den Schalthebel stelle ich nach oben, damit das Fahren im Stehen so besser funktioniert.

Vorsichtig mache ich mich auf den Weg, über einige Kamelbuckel den ersten Hang hinauf. Oben ist es eben und staubig. Irgendwann ist der breite Weg zu Ende und ich biege nach rechts ab, fahre einen Hang hinunter. Der wird steiler und steiler und steiler… Mist, ich bin in dem Kessel mit den Steilauffahrten gelandet. Mein Blick kreist umher und ich bin sicher, meinen Lebensabend hier unten verbringen

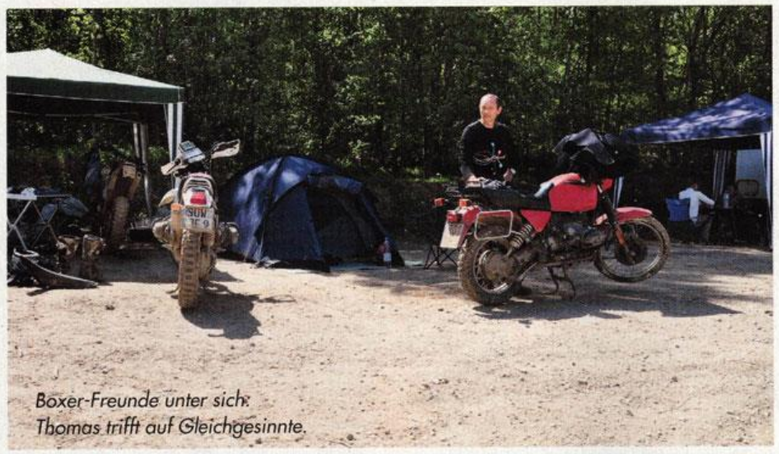
zu müssen. Wie soll ein Mensch diese Hänge hinauf kommen?

Schließlich nehme ich allen Mut zusammen und fahre den gleichen Weg zurück. Fünf Minuten nachdem ich vom Zeltplatz gestartet bin, liege ich bereits das erste Mal auf der Nase. Irgendein Stein oder das wegrutschende Hinterrad hat die GS gegen einen Erdhaufen laufen lassen. Es klappt aber und ich kann sie problemlos aufstellen. Das steilste Stück liegt jetzt hinter mir und die letzten Meter den Hang rauf sind problemlos.

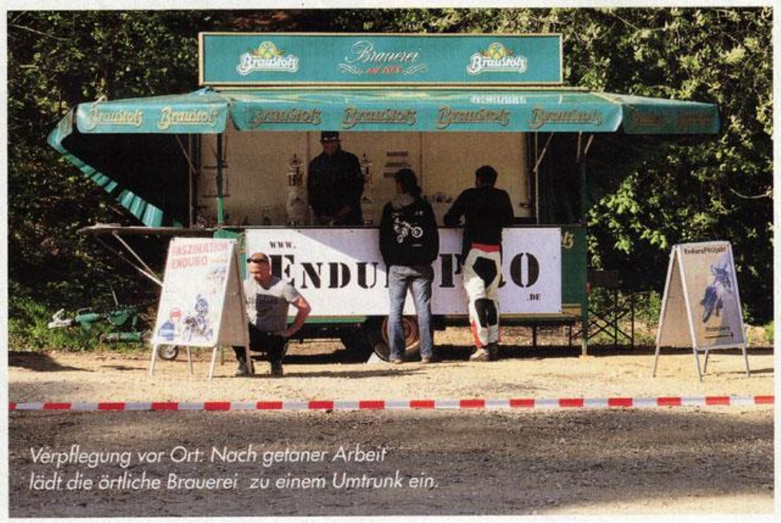
Ok – wo geht's auf diesen Rundweg? Vor mir laufen Spuren, die durch eine Pfütze führen. Vermutlich da lang. Weitere zwei Minuten später stecke ich in dem Schlammloch fest. Das Vorderrad macht einfach Plumps und nur die seitlich herausragenden Zylinder verhindern, dass die ganze Karre im Morast versinkt. Allein hier wieder raus zu kommen – keine Chance. Zwei Crosser müssen helfen. Wir ziehen die BMW zu dritt aus dem Morast.

Da hinten läuft der Weg, erklärt mir einer. Ich blicke auf einen ausgewaschenen Trampelpfad, links und rechts zwei massive, steinharte Lehmwälle. Tatsächlich haben die Zylinder aber noch so viel Luft, dass ich auf diesem Single Trail weiter komme. Der Pfad wird breiter und ich bin nun offensichtlich auf besagtem Rundkurs. Meine Erinnerungen an das Endurotraining in Aras werden wach – auf die Blickrichtung achten!!!

Ich achte und lande irgendwann an der Abfahrt, die wieder ins Fahrerlager führt. Oh Gott ist die steil! Zudem ist sie mit Längsrillen durchzogen, die ihresgleichen suchen. Locker 100 Meter lang – da heißt es jetzt wirklich genau zu schauen, wohin das Vorderrad läuft.



Boxer-Freunde unter sich: Thomas trifft auf Gleichgesinnte.




Verpflegung vor Ort: Nach getaner Arbeit lädt die örtliche Brauerei zu einem Umtrunk ein.

Tatsächlich komme ich heil unten an, erreiche wieder mein Zelt, stelle das Bike ab und gebe mich erst mal recht cool, so, als ob ich das täglich mache. Die BMW besteht unterhalb des Motorblocks aus einem einzigen Erdklumpen, die Felgen sind braun und meine bis dato nagelneue, unbenutzte Enduro Hose passt sowohl farblich als auch von der Konsistenz her perfekt dazu.

Doch was soll's, es geht! Am Mopped liegt es nicht. Mit einem Stecken kratze ich den Schlamm aus den Kühlrippen und starte zur nächsten Runde. Ich bleibe erst einmal oben auf dem freien Platz und übe an einigen Sektionen, um ein Gefühl fürs Gelände zu bekommen. Dann drehe ich eine Runde nach der anderen. Schneller und schneller geht's. Ich bekomme ein Gefühl dafür, wie tief die Spurrillen sein dürfen, damit ich mit dem Boxer nicht aufsetze. Es macht irre Spaß. Ganz klar, ich habe auch riesiges Glück mit dem Wetter. Der Boden ist hart und griffig. 1,2 bar habe ich in den Reifen – damit bin ich bestens bedient.

**Ich bekomme ein Gefühl dafür, wie tief die Spurrillen sein dürfen, damit ich den Boxer nicht aufsetze**

Unglaublich, wie ich schwitze. Mein T-Shirt ist bereits pitschnass. Zwei große Wasserflaschen habe ich dabei und weiß jetzt schon, dass die heute Abend leer sein werden. Bei so etwas macht ein Camelbag wirklich Sinn.

Zwischenzeitlich ist Herbert mit seiner modifizierten GS auf dem Platz: 140er Hinterreifen, Gletter Heck und Rallye Cockpit. Er ist 57, erscheint hier jedes Jahr und ist bereits die TransDanubia gefahren. Er zeigt mir zahlreiche kleine Wege auf dem Gelände. Das ist riesig. Tausend Möglichkeiten, sich zu verfahren oder irgendwo stecken zu bleiben. Da ist es gut, wenn man zu zweit unterwegs ist. Wie dieses Mal, als auch wieder eine Längsrille einfach das Aus für den Boxer bedeutet. Irgendwann hängt das Hinterrad in der Luft und das war's. Meist fehlen nur noch ein paar Meter, doch diesen 230 Kilo schweren Eisenhaufen alleine über Geröll

Schlammfahrten: Wer sein Motorrad mal so richtig einsauen möchte, ist hier willkommen.

auf den Sturzbügeln nach vorne zu schieben – vergiss es!

Gegen Mittag erscheint Peter aus Köln mit seiner R 80 GS. Heute angereist. Wir wechseln ein paar Worte, ich muss aber gleich los zu meinem gebuchten Training mit Marko. Hier bin ich allerdings wirklich fehl am Platz. 12 Leute in der Gruppe sind viel zu viel. Auch sind alle mit diesen leichten Geländehopsern unterwegs. Dennoch ein paar gute Tipps zu Sitzhaltung und Gewichtsverlagerung in Kurven kommen bei mir an.

Resümee des ersten Tages: Begeisterung! Was mit diesem Motorrad alles möglich ist – einfach irre! Wenn ich jetzt noch etwas besser fahren könnte….

Abends geht's zum Duschen ins Vereinsheim. Dann nach Downtown Langensteinbach. Wenn auch sonst nichts mehr zu spüren ist vom Sozialismus, hier rund ums ehemalige Karl-Marx-Stadt sind die technischen Errungenschaften der Neuzeit noch nicht im vollen Umfang angekommen. Vor der Umkleidekabine des örtlichen Fußballklubs wartet Thorsten, der ebenfalls eine »Q« besitzt, hier aber mit seiner 450er KTM aufgeschlagen ist. Scheinbar bin ich im Fahrerlager bekannt wie ein bunter Hund, wen wundert's. Wir verabreden uns auf ein Bier für den kommenden Abend. Dann betrete ich die Dusche...

Meine Oma hatte ein kleines Häuschen, in dem musste man vor dem Baden einen Boiler mit Holz anheizen, um warmes Wasser zu bekommen. Absolut genau so läuft es hier ab. In einem grob verputzten Raum mit ein paar Duschköpfen, unter denen wohl Honecker als Sprössling selbst schon stand, prasselt irgendwo in der Ecke ein Feuer unter dem Kessel. Meine Dusch-Erfahrungen von 2009 in einer syrischen Tankstelle kommen mir hier zugute und so konzentriere ich mich darauf, möglichst schnell möglichst sauber zu werden, bevor ich den gastlichen Ort verlasse.

### 7. MAI 2011, DER ZWEITE FAHRTAG

Neben mir hat Reiner seinen Bus geparkt und die Werkstatt für seine GasGas eingerichtet. Zusammen frühstücken wir. Ich fühle mich fast schon wie Eddy Hau persönlich. Routiniert lasse ich die »Q« um kurz nach 9 Uhr an, schwinge mich auf die Rasten und begebe mich auf die Piste. Das Training beginnt heute bereits am Vormittag. Mir erscheint es sinnvoll, die Gruppen zu wechseln. Steilauffahrten sind das Thema. Wieder höre ich viel Bekanntes, nehme aber dennoch das ein oder andere Neue mit.

Gegen Ende des Trainings geschieht dann genau das, wovor ich mich am meisten gefürchtet hatte: Unweigerlich steuert Marko die Abfahrt an, die ich bei meiner allerersten Runde genommen hatte und wir landen in dem Kessel mit den Steilwänden. Doch nicht auf demselben Weg fahren wir zurück, die laaaange Steigung mit weit mehr als 45° ist das Objekt seiner Begierde. Schaut man den Hang hinauf, sieht man nur Himmel.

Relax hängt Marko mit halber Pobacke auf seinem 2-Takter und meint: »Ok Jungs, 2. Gang und Gas, Gas, Gas…« Da ich ein höflicher Mensch bin, lasse ich den anderen den Vortritt, dann stehen nur noch Marko und ich unten. Es hilft alles nichts. 1. Gang, noch in der Ebene in den 2. Dann drehe ich den rechten Griff nach unten, als ob meine Leben davon abhängt. Mit einem tiefen Grollen zieht die BMW vollkommen problemlos ihre Bahn nach oben. Was bin ich doch für ein Schisser, da geht noch so viel mehr!!

Gleich am Nachmittag probieren Peter und ich das aus. Fahren den lächerlichen Hügel mehrmals nach oben. Der eine oder andere Kollege auf seiner KTM schaut da schon etwas verdutzt. Tja Leute, ich darf Tomm aus Aras zitieren: »Kann der Bauer nicht schwimmen, liegt's nicht an der Badehose!« Am späten Nachmittag lassen wir es gut sein. Peter betreibt noch etwas Kartenstudium, will er doch gleich morgen früh zurück nach Köln. Ich habe Reiner neben mir überreden können, noch ein paar Fotos bei meinen Geländeaktivitäten zu schießen und starte daher jetzt noch auf ein paar Runden mit der Helmkamera.

### 8. MAI 2011, LETZTER FAHRTAG

Noch vor dem Frühstück packe ich schon mal das Gröbste zusammen. Reiner und ich starten zu einer kurzen Foto-Runde, dann trete auch ich den Heimweg an.

Die Hinfahrt nur über Landstraßen war dermaßen schön und das Wetter ist perfekt, so dass ich die Route einfach umgekehrt in mein GPS eingebe. Ich schraube die Spiegel wieder an, stelle den Schalthebel wieder etwas nach unten, ziehe die Armaturen fest und aus der »G« wird wieder die »S«. An der Tanke erhöhe ich den Luftdruck, dann geht es zurück über kleinste Straßen ins heimatliche Bayern.

Was für ein tolles Wochenende und was für ein geniales Motorrad!

### INFOS

Die beliebten EnduroPROjekte finden auch 2012 wieder statt: 4 Termine für jeweils 3 Tage freies Fahren.

**Wo:** Langensteinbach, Nähe Chemnitz, laut Veranstalter »Das beste Gelände dafür in Deutschland!«

**Kosten:** 60 Euro (Man gönnt sich ja sonst nix).

Es ist für alles gesorgt, im großen Fahrerlager (Kies) kann natürlich gecampt werden. Wer in den Gasthof oder ins Hotel will, erhält entsprechende Adressen. Duschen kann man im ca. 2 km entfernten Vereinsheim, rustikal aber ausreichend. Wer seine Fahrtechnik verbessern will, kann ein Training mitbuchen.

**Termine:** EnduroPROjekt: 27.04. - 29.04.2012
EnduroPROjekt: 08.06. - 10.06.2012
EnduroPROjekt: 06.07. - 09.07.2012
EnduroPROjekt: 31.08. - 02.09.2012

Weitere Infos unter www.enduropro.de, info@enduropro.de, Tel. 037206/ 568881