

Die Bärenwende



BMW Motorrad
GS
 TROPHY
 NORTH AMERICA
 2014
 gstrophy.com

Was tun, wenn man einem Motorrad, das in keiner konventionellen Rennserie Siegeschancen hat, marketingtechnisch einen sportlichen Touch verleihen will?

Ganz einfach! Man organisiert gleich selber einen Event.

So macht BMW das mit der GS Trophy: Länderteams fahren während einer Woche durch atemberaubende Landschaften, sammeln bei verschiedenen Aufgabenstellungen und Disziplinen Punkte, ein Siegerteam wird gekürt und die weltweite GS-Family zelebriert. Nebenbei wird die GS-Modellreihe in ein sportliches Licht gerückt.

Die erste GS Trophy fand 2008 in Tunesien statt. Seither wird dieser Teamwettbewerb alle zwei Jahre gefahren. Südafrika und Patagonien waren die weiteren Austragungslandstriche und 2014 wurde im Westen Kanadas gefahren, mit 16 Länderteams zu je drei Fahrern aus 21 Nationen. Nach einer Nacht im Zelt – ja, bei der GS Trophy wird im Zelt genächtigt – ruft Co-Organisator und Streckenchef Tomm Wolf beim Briefing vor dem Start nochmals den Geist der GS Trophy in Erinnerung: »Remember – this is not a Race!« Sie ist ein Abenteuer für Amateur-Endurofahrer. Neben Fahr-

können sind Teamgeist, Fairness, Durchhaltevermögen und körperliche Fitness wichtig. Am wichtigsten ist jedoch ein sonniges Gemüt, wenn es mal nicht so rund läuft oder eine Schlechtwetter-Etappe einfach nicht enden will. Sicher startet kaum einer ohne einen gewissen Ehrgeiz in der Trophy, doch gewonnen haben eigentlich alle, die sich für die GS-Trophy qualifiziert haben, die Trophy selbst ist so etwas wie die Siegerprämie.

Und dann sind wir endlich im Sattel, fahren raus in die Bergwelt der Rocky Mountains. Zuerst auf Asphalt über einen Pass, ringsum verschneite Berge, im Cockpit blinkt die Frostwarnung. Dann biegt der Marschall auf eine breite Schotterpiste ab, die in einen erdigen Forstweg mit der ersten Sonderprüfung endet: Zu viert müssen die vier Team-Motorräder durch einen Fluss und anschließend einen schlammigen Hang hochgeschoben werden. Einer bedient rennend und stolpernd Kupplung und Gas, die anderen drei

schieben – aufsitzen ist nicht gestattet. Zu viert deshalb, weil jedes Dreierteam einen eigenen Journalisten dabei hat. Der Schreiber ist aber nicht nur dazu da, die Heldentaten seiner Jungs zu besingen, sondern ist fallweise auch bei den Prüfungen Teil des Teams – und holt sich in diesem Fall, wie alle anderen, nasse Füße. Weiter geht's auf dem Trail und dann auf eine Schotterpiste, die kurz vor der Stadt Golden endet, wo nach einem Geschicklichkeitsfahren unter Sternen genächtigt wird.

Die Wettervorhersage verheißt keinen Sonnenschein, und so fahren wir am zweiten Tag zuerst 50 km über einen schlammigen Trail und dann bei Dauerregen und Graupelschauern über den Rogers Pass (1.330 m). Die Stimmung ist leicht durchwachsen, aber als es gilt, in möglichst kurzer Zeit per GPS sechs Punkte zu finden – zu Fuss im dichten Wald – ist schon bald jeder wieder gut aufgewärmt. Weiter geht's über Schotterstraßen, auf denen riesige Holzlasten die Stämme aus den endlosen Wäldern transportieren. Inzwischen prasselt wieder Regen nieder, und die Organisation improvisiert: Nach dem Landhockey-Turnier (das die deutsche Mannschaft gewinnt) stellen wir

unsere von der vorherigen Nacht noch nassen Zelte in der Hockeyhalle auf. Der dritte Fahrtag wird eine echte Marathon-Etappe: 200 km Offroad, 150 km Asphaltstraße und drei Special Stages. Statt Regen und Kälte heute Sonnenschein, klare Luft und blauer Himmel. Zwei Prüfungen stehen auf dem Programm, wobei unter anderem eine Wende vor einem imaginären hungrigen Bären – eine Bärenwende – das Highlight bildet. Der fahrerische Höhepunkt ist aber der Black Run, ein extra ausgehölter Single Trail mit happigen Steilstücken und losen Felsbrocken. Zur Abkühlung dann der dritte Special Stage, ein Wett paddeln auf Brettern im malerischen Christina Lake. Übernachtet wird auf dem Camping des gleichnamigen Städtchens und im Gemeindefaal, wo das Nachessen serviert wird, spielt spontan die Band »Three Neighbours« auf, bestehend einer örtlichen Familie.

Kein punktreicher Tag für das deutsche Team, das vom 4. auf den 10. Platz zurückfällt. Nachdem Deutschland die beiden vorangegangenen Jahre gewonnen hatte, gab es da schon einen gewissen Erwartungsdruck. Zusätzliche Belastung gab es durch das Kamerateam von Pro7, das dem Team Germany permanent folgte. »Ab dem dritten Tag blieb uns das Pech treu, immer hat einer eine Prüfung versiebt. Ich fiel in den See, Max grub in einer Trialprüfung sein Hinterrad bis zum Erdmittelpunkt ein, Roman stürzte in einer Hangabfahrt, die er vor- und nachher jederzeit sturzfrei gemeistert hätte«, erzählt Thomas. »Klar hatten wir da zwischendurch ein Stimmungstief, gegen Schluss waren wir aber wieder gut drauf.«

Der vierte Tag beginnt mit einem landschaftlichen Highlight: Wir fahren auf der Trasse der längst stillgelegten Columbia and Western Railway. Auf den 70 km nach Castlegear lassen sich immer wieder grandiose Ausblicke auf den Christina Lake und die umliegenden Bergketten erhaschen, während es in den unbeleuchteten Tunnels eher feuchtkalt und ungemütlich ist. Zwar sind nur 230 km angekündigt für heute, doch das Gelände ist für ein Motorrad vom Kaliber der 1200er GS schon recht happig.

Unterwegs gilt es, die GS (ohne Motorhilfe) durch eine anspruchsvolle Passage zu schieben, und am Zielort Nelson kön-

nen sich die Fahrer auch nicht sogleich ausruhen. Auf dem Programm stehen nämlich noch Logger Games, Spiele, mit denen sich die echten Kerle hier vergnügen: Holzsägen, Baumstammrollen und Axtwerfen...

Am morgen des fünften Tages starten wir durch fast unberührte Wälder aus moosbewachsenen Bäumen, vorbei an dunklen, spiegelglatten Seen. Auf den Trails hat es gefrorene Stellen, denn in der vergangenen Nacht fiel das Thermometer weit unter den Gefrierpunkt. Sand, Schlamm, Spurrillen, steile, enge Kehren und grober Schotter – macht Spaß!

Fast schon ein wenig wehmütig steigen wir am letzten Fahrtag auf die Ge-Essen. Streckenchef Tomm Wolf serviert uns nochmals eine anspruchsvolle Piste entlang des Wolf Creeks und eine 150 km Asphaltstraße zurück zum Ausgangspunkt vor sieben Tagen, zur Kananaskis Guest Ranch, wo doch noch eine Überraschung wartet: Ein anspruchsvoller Parcours. Unter anderem muss mit verbundenen Augen gefahren werden. Nochmals wollen alle Teams zeigen, was sie können. Das gelingt wiederum am besten den Osteuropäern, die diese Trophy überlegen gewinnen, vor den Teams aus Südafrika und Frankreich.

Am Abend wird zelebriert und gefeiert in der geräumigen Partyhütte der Kananaskis Ranch, in deren Mitte ein Lagerfeuer lodert. Reden werden gehalten, man bedankt sich und der länderübergreifende Teamgeist der internationalen GS-Family wird beschworen. Jenseits aller Euphorie, die sich nach sieben anspruchsvollen Fahrtagen mit einem kalten Bier in der Hand einstellt, kann sich die streng rationale Bilanz sehen lassen.

Mit den Motorrädern gab es abgesehen von optischen Sturzblessuren praktisch keine Probleme (nur der Anlasserknopf verträgt Dauerstaub nicht so gut). Die Leistungsfähigkeit der R 1200 GS wurde eindrucksvoll bewiesen. Es gibt zwar den Wettbewerbsgedanken, der allerdings überstrahlt wurde von einem Zusammengehörigkeitsgefühl aller GS-Fahrer weltweit. Dieses Bewusstsein einer GS-Family wurde mit der GS Trophy wenn nicht erschaffen, so doch wesentlich gestärkt, und gleichzeitig hat BMW einen Traum für alle Mitglieder der GS-Family kreiert: Einmal im Leben selber dabei sein bei der Trophy, das wär's! Rolf Lüthi



❑ Wasserdurchfahrten und nasse Stiefel sind an der Tagesordnung. ❑ Auf dem Western Railway wird es manchmal auch ganz schön dunkel. ❑ Teamgeist wird bei der Trophy ganz groß geschrieben. ❑ Das Deutsche Team mit Markus (Max) Eichberger, Roman Wunsch und Thomas Becher (von links).