

Online-Ausgabe Nr. 2

wir
Gespannfahrer
unterwegs





Hart aber herzlich

Lange Sandfahrten wehen über die Straße, fangen sich an kleinen Unebenheiten und Büschen, wachsen durch den stetigen Nachschub zu kleinen Dünen, die stellenweise schon zur Hälfte die Straße bedecken. Sand und Staub ist überall. Die Zähne knirschen, das Atmen fällt schwer, Hustenreiz plagt uns. Motorräder und Fahrer nehmen bald das einheitliche Farbengesicht der Wüste an, schmutzig gelbbraun. Der Sand dringt in die Schuhe, in die Hosentaschen, überall hin, macht auch vor der Unterwäsche

nicht Halt. Die eingeschränkte Sicht macht uns zu schaffen. Auf was habe ich mich da eingelassen?

Marokko! Bis zum Wendekreis des Krebses in der Westsahara. Irgendwann hatte Martin Franitzta diese Reise erwähnt, dieses Project Yesterdays, bei dem er die Erfahrungen und Erlebnisse unserer reiselustigen Väter und Großväter nach erleben will. Die Idee gefiel mir und ich **sagte: „Ich fahr mit!“** Martin hatte sich für die Fahrt



ein Harley-Eigenbau-Gespann im Stil der 20er Jahre auf die Räder gestellt. Ich wollte nicht soweit in die Motorradgeschichte zurück und schraubte mir eine 500er Royal-Enfield mit Sidecar One-Beiwagen zusammen. Der Abfahrtstermin kam immer näher.

Fünf Tage vor der Abreise nach Marokko musste ich einen harten Rückschlag hinnehmen: Lichtmaschinenschaden an der Enfield. Vom Rotor war ein Stück Material herausgebrochen und hatte eine Wicklung zerstört. Aber an jeder negativen Nachricht muss man das Positive sehen. Wäre der Schaden in Afrika aufgetreten, so wäre die Reparatur bestimmt mit mehr Sorgen verbunden gewesen. So reichte ein Anruf bei der ZMT GmbH in Zülpich und bereits zwei Tage später waren die Ersatzteile vor Ort und das Gespann kurze Zeit später wieder einsatzbereit.

Die Anreise nach Genua verlief ohne Probleme. Wacker schleppte der Einzylinder den schwer mit Ersatzteilen und Ausrüstung beladenen Beiwagen über das Penserjoch. Wegen der Originalübersetzung war auf Bergstrecken zwar Schaltarbeit nötig, in der Ebene konnte das Gespann als Reisegeschwindigkeit aber locker 80 km/h halten.



Die Überfahrt nach Tanger dauerte nervenaufreibende 53 Stunden. Es passierte auf dem Weg von Tanger nach Fez. Ich musste einem Lastwagen ausweichen, knallte mit dem Beiwagenrad über einen tiefen Absatz. Hat die Radaufhängung Schaden genommen? Ist die Kotflügelhalterung gebrochen, wie von einigen Gespannfahrern vorausgesagt? Sind die Anschlüsse verbogen? Wir rechneten mit dem Schlimmsten. Ein umfassender technischer Check ergab aber ... nichts. Alles war in bester Ordnung. Und der Beiwagenblinker reparierte sich nach einigen Kilometern von selbst.

Schwere Regenunwetter begleiteten uns über den Hohen Atlas bis Er-Rachidia. Die Elektrik gab sich unbeeindruckt. Am nächsten Tag schien der Motor der Enfield jedoch seine Leistung in der Wüste gelassen zu haben. Die Ursache war uns bald klar, nachdem wir den Luftfilterkasten öffneten: Eine braun-weiße Suppe lief heraus. Das Wasser-Ölgemisch hatte das Filterelement verunreinigt. Der Motor lief viel zu fett. Wir reinigten den Blechkasten und setzten einen neuen Luftfilter ein. Schon klang



das Pötlern der Enfield wieder zuverlässig.

Die tiefen Wasserdurchfahrten im Hohen Atlas auf der Verbindungsstrecke von Tinehir nach Agoudal waren für das Gespann wie ein indisches Heimspiel. Nur einmal fuhr es sich fest und wir mussten es mit der Harley aus dem tiefen Schlammloch ziehen.

Die Strassen nach Süden zum Wendekreis des Krebses entsprechen allen Kategorien, die man sich nur vorstellen kann: Zweispurige, glatt gebügelte Ausfallstrassen in Layounne und Wellblechasphalt nach Boujdour.

Meistens wurden wir kräftig durchgeschüttelt, Kilometer für Kilometer. Wir danken dem Erfinder des Schwingsattels. Rücksicht auf uns oder die Gespanne nahmen wir schon lange nicht mehr. Nur bei Absätzen bremsen wir sie ein.

Und jetzt fahre ich mitten durch einen Sandsturm und sehe nichts mehr. Wie eine Fata Morgana taucht plötzlich eine Tankstelle aus dem Sand Schleier auf. Wir flüchten in das Häuschen des Tankwarts. Wir sind nicht die einzigen, die hier Zuflucht suchen.



Mohammed, ein Sahauri, will bessere Sichtverhältnisse abwarten. Er arbeitet für eine geologische Gesellschaft.

Der Wind hat merklich nachgelassen. Die Luft ist etwas klarer. Die Straße führt nun wieder direkt an der zerklüfteten Steilküste entlang. Immer wieder erhaschen wir kurze Blicke auf einsame Buchten. Wir sehen skurrile Felsabbrüche, als hätten Riesen sie achtlos mit dem Absatz zertrümmert. Dakhla liegt nicht mehr fern. Vielleicht können wir einmal unser Tagesziel vor Sonnenuntergang erreichen. Es ist heiß, sehr heiß. Die Luft flimmert. Die Straße verschwindet in der Ferne in einem wabernden Vorhang. Wir sehen Luftspiegelungen, Es sind riesige Wasserflächen, die sich bis zum Horizont ausbreiten. Manchmal fährt ein entgegenkommender Lastwagen durch den See. Aber wir werden nie seine Ufer erreichen.

Am nächsten Tag erreichen wir glücklich den Wendekreis des Krebses. Große technische Probleme hatten wir nicht. In Dakhla wechsele ich den abgefahrenen Hinterradreifen. Ich montiere einen Reifen mit geringfügig



kleinerem Abrollumfang. Wir haben 1200 Kilometer Rückfahrt mit heftigem Gegenwind vor uns. Zwischen Tan-Tan und Agadir brechen am Beiwagenrad fünf Speichen. Diese ersetzen wir am nächsten Tag. 800 Kilometer bis Tanger und von Genua noch einmal 800 Kilometer bis nach Hause. Das Enfield-Gespann läuft bestens, kommt ohne Panne zurück. Allerdings mehren sich die technischen Halte wegen des verölten Luftfilters. Die Motorentlüftung führt über ein Membranventil in den Luftfilterkasten. Bei höherer Drehzahl wird dennoch Öl in den Kasten geschaufelt. Es setzt den Filter zu. Der Motor läuft zu fett und verliert Leistung. Wie uns die Firma ZMT mitteilte, ist dieses konstruktive Problem bekannt. Die Inder sehen im Moment jedoch keinen Grund für eine Änderung. Ohne wirklichen Defekt bringe ich das Gespann nach über 6000 Kilometern wieder nach Hause. Tja, zugegeben, davon bin ich selbst überrascht. Wir hatten uns auf mehr Pannen eingestellt und auch entsprechend Werkzeug und Ersatzteile dabei. Der einfache Aufbau des Gespannes hat auf solchen Reisen unumstritten seine Vorteile: Hier kann kein BUS-System das Motorrad lahm legen, nur weil vielleicht ein Sandkorn einen Sensor verstopft. Zudem kann man diese überschaubare Technik in jeder



Dorf-Hinterhofwerkstatt reparieren lassen. Und im improvisieren sind die Afrikaner wahre Künstler.

Die gebrochenen Speichen am Beiwagenrad führen wir auf vernachlässigte Speichenkontrolle zurück. Der Boden des Bootes könnte für schwere Beladung noch etwas stabiler ausgeführt sein. Er senkte sich außerhalb des Beiwagenrahmens leicht ab. Undichtigkeiten oder Verzug im Ladeklappenbereich entstanden dadurch nicht.

Eine einmalige Reise, ein tolles, fast problemloses Gespann. 500 Kubik reichen für afrikanische Straßenverhältnisse.

Andreas Öttl zum Enfield-Gespann:

Es bestätigt sich wieder einmal, dass auf solchen Reisen eine altbewährte und einfache Technik die erste Wahl ist. Trotz guter Vorbereitung war die Zuverlässigkeit der Enfield sehr überraschend für mich. Ich hatte dem Gespann einiges abverlangt und bin nicht zimperlich mit ihm umgegangen. Etwas nervend auf Dauer war das Auswaschen bzw. Wechseln des Luftfilters. Aber sonst war es eine echte Reise- und Entspannungsmaschine. Durch das geringe Gewicht ist das Gespann sehr leicht zu fahren und auch aus tiefen Schlamm- und Sandfeldern gut heraus zu bringen. Selbst Offroadelagen sind kein Problem. Da würde manche KTM wohl feuchte Augen bzw. Scheinwerfer bekommen. Ein paar PS mehr könnten für meinen Geschmack nicht schaden. Aber für diese Reise war die Leistung absolut ausreichend. Respekt!



Project Yesterdays – Eine Motorradzeitreise

Für eine Reise in die Wüste setzt man sich normalerweise auf hochbeinige Enduro-Motorräder. Nicht so Andreas Öttl und Martin Franitza. Sie fahren nach Marokko bis zum Wendekreis des Krebses und den grandiosen Dünen des Erg Chebbi mit einem Royal-Enfield- und einem Harley-Eigenbau-Gespann mit Starrrahmen. „Wir wollen die Reiseerlebnisse unserer Väter und Großväter nach erleben!“ argumentiert Martin Franitza. Trotz vieler Bedenken, ob die Motorräder diese Strapazen überhaupt aushalten, sind sie wieder wohlbehalten zurück gekehrt. Im Gepäck hatten sie eine Filmkamera und Fotoapparate. Das Material hat Martin Franitza nun in einem Buch und in einer DVD zusammengefasst, die beide den sinnigen Titel „Project Yesterdays – Eine Motorradzeitreise“ tragen.



Das Buch: 144 Seiten, die zum Verweilen einladen und zwar immer wieder. Dafür sorgen nicht nur der flüssig geschriebene Text, der nie Langeweile aufkommen lässt, sondern auch das künstlerische Layout aus dem Desktop von Yvonne Faber. Noch mehr als im Film wird im Buch auf die Idee der Zeitreise eingegangen. Wer sich im Durchschnittsalter der heutigen Motorradfahrer befindet, wird sich wieder finden und viele Parallelen feststellen. Die einzige Frage, die man sich stellen wird: Warum bin ich nicht mit gefahren?

Fazit: So wie Martin Franitza mit dem Project Yesterdays eine fast schon philosophische Verbindung zwischen dem Gestern und Heute gelang, so ergänzen sich Buch und Film. Empfehlenswert.

Project Yesterdays – Eine Motorradzeitreise

Buch, 144 Seiten, 210 x 200 mm

ISBN: 3-9804814-2-5

24,80 Euro

Der Film: Zwei Männer, eine Kamera, die Wüste: Was kann man da erwarten? Man wird überrascht sein, was hier ohne professionelles Filmteam im Hintergrund vollbracht wurde. 75 Minuten Roadmovie, fesselnd, mit viel Wortwitz, tollen Bildern und nachdenklichen Kommentaren. Die Idee der Zeitreise kommt zur Geltung. Zusätzliche zehn Minuten Outtakes zeigen, unter welchen Schwierigkeiten der Film entstand. Hier fahren zwei Motorradfahrer wie Du und ich durch die Wüste, mit allen Höhen und Tiefen, Rückschlägen und Problemen. Authentisch und ehrlich, wie in kaum einem anderen Motorradfilm. Eine DVD, die man sich nicht nur einmal ansehen wird.



Project Yesterdays – Eine Motorradzeitreise

DVD im Format 4 : 3, Spielzeit etwa 90 Min.

14,80 Euro

Jetzt bestellen

www.gespannfahrer-shop.de

