

Hallo Leute,

so etwas zu schreiben ist eigentlich nicht mein Ding. Zum einen ist das ganz schöne Arbeit, zum anderen wird es vielleicht keinen interessieren. Weiterhin kommt dazu die meisten, die das lesen werden, kenne ich nicht und gebe einen Teil meines Lebens einfach so preis, deshalb hat es einiges an Überredung von Freunden und Bekannten gebraucht. Doch manchmal muss es sein, dass ein breiteres Publikum die Dinge erfährt, wie sie jemand erlebte. Da in dieser Gesellschaft oft alles schön geredet wird, Wahrheiten mit allen Mitteln verschwiegen, persönliche oder geschäftliche Egos im Vordergrund stehen, Menschen die dagegen angehen oft denunziert werden. Hier speziell geht es um die von mir über Jahre erduldeten schlechten Servicebedingungen, Arroganz und Unvermögen seitens KTM gegenüber dem Kunden und viele andere nervenaufreibenden Situationen.

Doch erstmal was zu mir (natürlich bis ins kleinste Detail): ich bin seit mehr als 25 Jahren, sobald ich Zeit habe, auf zwei Rädern, meist mit V2-Motor (keine Angst nicht so nen Eisenhaufen aus den Staaten) unterwegs. Die ersten 10 Jahre davon Bikes, die es im Osten Deutschlands gab, SR-2, S51, ES 150, TS150 und die Krone der Zweiräder ne AWO. Diese wurden selbstverständlich so gestaltet, dass das Original nicht mehr zu erkennen war. Als sich Blatt der Geschichte Deutschlands wendete, wurde sofort angefangen Geld zu sparen und 1993 gab es ne VT 1100 Shadow von Honda. Im Jahr 1997 erfolgte der Umstieg zu meinen ersten Tourenbike, der XJR 1200 von Yamaha (für mich ein Klassiker), mit diesen beiden „Westbikes“ rollte ich viele Jahre gut durch Westeuropa und 2004 passierte es, ich fuhr mit einem Bike was bei mir viel verändern sollte und so kam ich dazu.

Arbeitstechnisch musste ich zu einem Lehrgang in die Weißwursthauptstadt, die auch noch Herstellungsort eines komischen Zweirades ist, dort lernte ich Fritz aus dem Allgäu kennen (für alle die mit dieser Wurst und dem Zweirad nichts anfangen können, die Stadt heißt München). Da der Lehrgang längere Zeit ging (3Monate), hatten wir abends beim Bierchen Zeit über so manche Dinge zu schwatzen, dabei stellte sich die gleich schon manchmal krankhafte Leidenschaft für die artgerechte Haltung von Motorrädern heraus. Er lud mich zu sich in die Alpen ein mit dem Argument, die Pässe, die er mit seinem Freund Thomas und noch ein paar Verrückten bis runter nach Italien fährt, wären was für Kurvenhascher und Freaks.

Ein halbes Jahr später war ich mit meiner XJR bei Fritz und wir „fuhren“, wie er sagte, erst mal zum Aufwärmen durchs Allgäu.

Für mich war dies die enttäuschendste Tagestour meines Lebens. Das lag nicht etwa an Fritz und seiner DR-Big oder den Straßen mit ihren geilen Kurven, sondern an meinem Tourer, der XJR. Diese ist einfach zu schwer, um die Pässe (Fritz und sein Freund Thomas sind Freaks, was geile Strecken betrifft) zu fahren, so wie es sich gehört. Nach dem ersten Tag stand fest, da muss was anderes her, so was wie Fritz hat oder was ähnliches und es muss eine Revanche geben. Den Trip nach Italien habe ich mir bei diesem ersten Treffen gespart.

Wieder zu Hause wurde sofort recherchiert und alles an Händlern (Triumph, Suzuki, Yamaha, auch Honda und KTM), was in erreichbarer Nähe war, besucht. Wie ihr euch denken könnt, hat es nicht langer Überlegung gebraucht und ich hatte mich entschieden. Was zu den Typen aus der Weißwursthauptstadt zu sagen ist, diese arroganten Nasen in der Niederlassung in Chemnitz konnten mich damals und auch noch heute am (na ihr wisst schon). Da gab es keinen Probetag oder –wochenende, oder Ähnliches wie bei allen anderen, um das was gekauft werden sollte, zu testen. Habe dann mal bei Bekannten privat nen kleinen Test gemacht und war eher enttäuscht als interessiert, da passiert ja erstmal nix, wenn de Gas gibst, zu fett ist die GS 1200 auch und behäbig wie sonst was, da hasste ja `nen Containerschiff im Hamburgerhafen schneller gedreht als die Karre gewendet.

Der Händler mit den drei roten großen Buchstaben aus Chemnitz (KTM-Köthe) hatte jedoch für meinen Geldbeutel nicht die rechten Angebote, also ab ins Internet und ich wurde in der Nähe von Hannover fündig. Von mir bis nach Hannover sind es keine 400 km. Mit dem Transporter eines Freundes, der XJR drin (konnte diese im Netz an einen Typ in Hannover verkaufen) ging's dahin. Nach einer Odyssee mit Schneesturm, Glatteis, den Verkauf meiner XJR, kam ich zwei Tage später wieder nach Hause. Also Kampf um die LC8 vom ersten Tag an. Was noch kommt, weiss man ja vorher nicht, ob zum Glück oder Leid ist ja erstmal egal. Die LC8 Baujahr 2003 (wer sich auskennt, weiß was da so an Reparaturen kommen kann) mit 3000 km auf der Uhr, von einem Kerl, der Geld wie Heu hatte und dass Neueste mal so ausprobierte, was auf dem Markt kam, hatte einen guten Preis, war optisch in Ordnung, eben Spitze.

Da es Februar war, musste ich mich mit dem Fahren noch etwas gedulden, jedoch nicht mit dem Telefonat in Richtung Allgäu. Die Tour stand für den Frühsommer fest. Ich habe nie gedacht, dass man in einer Woche so viel Spaß haben und dabei auch noch so viel lernen kann, über Fahrverhalten in den unterschiedlichsten und zum Teil extremsten Situationen. Angefangen von Fahrten über Schotter, im Flussbett, halbfertige Brücken in den Bergen, Pässe, die keinen Gegenverkehr dulden, alte Wehrmachtstraßen etc. Die Saison 2004 war meine erste, mit einen so geilen Enduro, es war Liebe auf dem ersten Ritt.

Im November dieses Jahres bekam ich zum 40.sten von meiner Family ne KTM-Factory Tour, die nur für die dicken LC8ten war, geschenkt. Darüber freute ich mich sehr, denn in meiner Gegend fuhr damals keiner, den ich kannte, so etwas Hübsches, um mal einen Vergleich in Sachen Fahreigenschaften, -stil zu haben und vor allem was mit der LC8 alles so geht, ohne große Umbauten an ihr zu machen. Und genau das versprach ich mir von der Tour, welche im Frühjahr 2005 startete.

Da dacht ich mir von Chemnitz nach Mattighofen geht's doch direkt über das Allgäu, die Alpen, die Schweiz und Italien und rief meine Trainer im Allgäu an. Beide erklärten sich bereit, eine Woche vor der KTM-Tour das Trainingscamp in den Bergen für mich zu öffnen. Was für mich riesig war, denn lernen kann man ja nie genug und es hatte sich auch gelohnt, die einen oder anderen Dinge onroad und offroad zu verbessern.

Von Italien aus ging's über Südtirol ins Ösi-Land nach Mattighofen. Auf der Letzten Etappe merkte ich, dass meine Fußbremse nicht mehr so richtig wollte. Erst dachte ich das bildest du dir nur ein, nach einer Schrecksekunde bei einer plötzlichen Bremsung, war ich mir dann doch sehr sicher, dass die Bremse nicht mehr so recht wollte. Kurz vor dem Ziel in Österreich fing es auch noch an zu Schütten, als ob es letztmalig regnet, um Mattighofen herum. Da es noch am frühen Nachmittag und mitten in der Woche war, dachte ich mir vor der Quartiersuche mal beim Hersteller vorbei zu schauen, vielleicht können die im Werk die Bremse i.O. bringen. Denn die Tour startete am nächsten Morgen vorm Werk. Ich wüsste dann, wo das Werk ist, und meine Bremse wäre auch ok. Vor dem Werk ein kurzer Orientierungsblick und der Sicherheitsdienst war gefunden. Dem netten Herren schilderte ich die Lage (es schüttet immer noch was geht) und er blickte kurzer Hand in den PC, sagte mir, ich solle da und da ganz in der Nähe zu einem KTM-HÄNDLER fahren, denn eine Reparatur im Werk sei nicht möglich. Etwas verdutzt, aber trotzdem erleichtert, fuhr ich bei dem schönen Wetter zu beschriebener Werkstatt. Als ich auf das Firmengelände zufuhr, dachte ich mich tritt nicht nur ein Pferd (wohl bemerkt, ich war zuvor im Hauptwerk und nicht in einem Gemüsegeschäft), zu sehen bekam ich die Werbebanner von einem Autohaus der Marke Ford und jetzt aufgepasst (es schüttet immer noch volle Hütte) den Handel und Reparatur von KTM-Fahrrädern als kleinen Nebenerwerb betrieb. Mir ging so einiges durch den Kopf, was ich hier nicht beschreiben möchte. Egal, es ging erst mal rein und ich erklärte alles. Die netten Mitarbeiter konnten mir zwar bei meinen Bremsenproblem nicht helfen, organisierten mir jedoch keine 30 min vom Werk entfernt, auf einen schicken umgebauten Bauernhof ein Quartier und telefonierten mit dem Werk. Am nächsten Morgen ging's dann zeitiger als geplant zum Hauptwerk, der nette Mann vom Wachschatz hatte noch Dienst. Er wollte

sicherlich von mir noch die Vermittlungsprovision zur Werkstatt haben, die Provision bekam er nicht, dafür meinen Dank für sein Geschick im Umgang mit den Werkstätten in der Nähe. Er hatte mich deutlich verstanden und holte auch gleich jemanden, der sich meines Problems annahm. In der Zwischenzeit erschienen die anderen Tourteilnehmer, zwei oder drei Österreicher und ein Australier, der Typ war vielleicht drauf, sag ich euch. Als er die Straße entlang kam und auf dem Parkplatz vor dem Werk einbog, dachte ich, der Tourguide ist es und will uns zeigen, wie es geht. Er hatte auf dem Helm ne Halterung für ne Kamera, deshalb dachte ich das ist sicherlich der Guide. Als er den Helm abnahm und in einem „perfekten Australisch“ loslegte, wusste ich, er war es nicht. Er war von einem regionalen australischen TV-Sender und hatte die Tour bei irgendeiner Aktion von KTM in Australien gewonnen, so glaube ich. Der Typ war das bis jetzt Verschärfteste, was ich kennen gelernt habe. Wohl bemerkt, er ist auch ein Hobbyfahrer, hat eben nur das Glück in Australien zu wohnen und ist nicht durch Schilder und Regeln im Ausüben der artgerechten Haltung von Enduros beschränkt wie wir hier.

Der richtige Tourguide war nun ebenfalls da, zählte Teilnehmer und Bikes durch und bemerkte eine Differenz. Ich konnte ihm helfen, den Unterschied zu klären, er schüttelte nur mit dem Kopf. Nach der Werksbesichtigung, welche sehr interessant war und es auch mal cool zu sehen ist, wie diese geilen Bikes hergestellt werden, ging's endlich los.

Auf der Tour war i.O., was die Mischung aus On- und Offroadstrecken betrifft. Bei den offroad Passagen konnte ich ne Menge lernen, denn das war meine erste Enduro und somit waren wenige, also aus jetziger Sicht, keine Erfahrungen auf diesem Untergrund vorhanden. Onroad dagegen war und ist die LC8 für mich eine wahre Waffe in ihrer Kubikklasse, so wendig und dynamisch mit ihrem V2, dass es viele schwer haben, mitzuhalten. Wenn man wie ich erst ne Woche im „Trainingslager“ war und noch so richtig im Fieber ist, kann es passieren, dass man andere falsch einschätzt und dies zu Diskrepanzen führt. Auf der Fahrt zum Hotel Solaria -Obertauern machte ich einen Fehler, den mir der Guide (der zweite dann auch noch „denn Guides halten zusammen“, auch wenn's Blödsinn ist) während der ganzen Tour nicht verzieh, trotz Entschuldigung. An einer Einfahrt zu einem herrlichen Pass mit wunderbar einzusehenden Kurven war ich direkt hinter dem Guide, der gab Gas und ich dachte, na, der zieht jetzt schön den Berg hoch, denkste Puppe, er nahm vor der zweiten Kurve das Gas etwas weg. Ich hatte zwei Möglichkeiten, entweder hintendrauf oder vorbei. Ich dachte mir, na wenn ich schon mal vorbei bin, dann kannst ja oben warten. Genau das war falsch. Am nächsten Stopp entschuldigte ich mich bei ihm, er jedoch wendete sich ab und von nun an war ich der Arsch im Team. Der zweite Guide, Christian vom Solaria Hotel,

machte erst keinen Wind um die Sache, sagte dann sogar, das ich onroad ganz gut wäre, jedoch offroad noch was machen müsste, iss ja auch ok., dazu hatte ich ja die Tour angetreten, um was zu lernen. Als wir jedoch abends im Hotel waren (Tag 2 der Tour), änderte sich das alles, nachdem die beiden Guides miteinander geschwätzt hatten.

Der Australier hatte ja wie schon angemerkt ne Kamera auf dem Dach, da gab es abends immer paar tolle Sequenzen zu sehen. Auch hatte jeder nen Fotoapparillo dabei, am Ende der Tour wurden im Solaria an einem PC (unten neben der Treppe in einem kleinen Zimmer) alle Bilder zusammengestellt und auf CD gebrannt. Leider hatte Christian an diesem unseren letzten Abend der Tour nicht genug Rohlinge im Hotel. So ein Zufall, nicht wahr. Er versprach mir die Bilder auf CD zu brennen und mir nachzuschicken, er sagte mir nur nicht wann. Ich habe die CD trotz Anfrage im Hotel (tel. und E-Mail) und auch bei KTM (per E-Mail) selbst bis heute nicht erhalten. Meine Adresse haben diese Typen auf alle Fälle, denn die Werbung für ihre Touren habe ich noch ne ganze Weile bekommen. Ebenso ist der Film, der entstehen sollte, bis zum heutigen Tag nicht bei mir angekommen. In Australien hatte ich noch mal per Mail nachgehakt und die Antwort erhalten, dass er den Film nach Mattighofen geschickt habe, aber na ja. Lasst euch das also ne Lehre sein und überholt keine Guides mit großem Ego oder kleinem..... . Ich hoffe, diese lesen das auch und können sich daran erinnern. Denn eine ehem. Deutsche Boygroup aus Frankfurt sang in einem ihrer Lieder:“ jeder macht mal Fehler, große oder kleine nur du machst keine“ (die meinten zwar keine Guides), will damit sagen, Fehler passieren nun mal, doch nach einer Entschuldigung müsste es doch unter Erwachsenen genug sein, oder? Auch, dass KTM selbst dazu nichts geschrieben hat oder irgendwie reagiert hat, zeugt für mich von einem sehr kleinen Geist und Ignoranz. Man könnte meinen die sagen sich, Hauptsache der kauft unser Zeug, der Rest ist egal, iss ja einer von vielen und was kann der schon anrichten.

Der letzte Satz wurde heute mit dem Wissen um weitere Dinge der Traumfabrik aus Mattighofen geschrieben, die ich in folgenden Jahren zwischen 2005 und 2010 erleben sollte. Wie schon mal erwähnt, man weiß zum Glück nicht immer, was kommt.

Im Herbst 2005, einen Tag nach dem 5. Geburtstag meiner Tochter, sollte ich mich jedoch von meiner Liebe auf zwei Rädern (die bis jetzt ohne spürbare und größere Ausfälle durchgehalten hatte) unfreiwillig trennen. An diesem Tag fuhr ich wie so oft mit der LC8 zur Arbeit nach Chemnitz. Beim Heranfahen an eine Kreuzung, ich hatte grün und wollte geradeaus weiterfahren, da dachte sich die Dame auf der Linksabbiegespur im Gegenverkehr, so genug gewartet, jetzt wird abgebogen, egal wer oder was kommt. Ich wollte noch ausweichen, schaffte das ganze jedoch nur bis zum Hinterrad. Ein Zeuge sagte noch am

Unfallort: „Der Überschlag sah gut aus.“. Mir passierte bis auf ne verrenkte Schulter nichts, das Moped war jedoch Schrott. Mein KTM-Händler aus Chemnitz holte das Moped sofort in seine Werkstatt und ein paar Tage später war ich bei ihm, um mir das Elend anzuschauen und wollte mit ihm texten, wie es weitergeht. Die Sache ging natürlich vor Gericht und ich dachte, kein Problem. Ich auf der Hauptstraße geradeaus bei grün, da konnte die Tusse nur Schuld sein, so sagte mir das mein Verstand. Nicht aber in Deutschland und schon gar nicht, wenn der Stecher der Alten ein Anwalt ist und zudem die Motorradfahrer eh alle rasen und sich daneben benehmen. Solche Sachen musste ich mir während dieser Zeit nicht nur einmal anhören. Die Geschichte war schon nach drei Jahren entschieden, gewonnen haben die Anwälte. Seit dieser Scheiße habe auch ich `ne Rechtsschutzversicherung, obwohl ich diese am liebsten abschaffen würde, denn ohne diese, würde sich das mit Klagen so mancher überlegen. Ich habe es dann auf sich beruhen lassen, da mir das Ganze nur auf die Nerven gegangen ist.

Zum Zeitpunkt des Unfalls war jedoch alles Scheiße, kein Motorrad, kein Geld für ne neue oder ne gut gebrauchte in Sicht. Doch wenn's am Beschissensten ist, kommt meist unerwartet was Gutes daher. Bei mir war das in Form eines Briefes meiner Bank. Ne kleine Sache zum Ansparen war so weit. Anfang 2006 ging`s zum Händler, der hatte meine kaputte irgendwohin nach Osteuropa verkauft und mir noch 3000,-€ gegeben. Alles zusammen, konnte ich mit ihm über seinen Vorführer aus der letzten Saison handeln. Die hatte etwas mehr als 3000 km auf der Uhr und ich dachte, na vom Händler deines Vertrauens wird schon alles klar gehen. Der Preis stimmte dann auch nach etwas hin und her, wie das eben so ist und die 2006er Saison konnte losgehen.

Geplant war in diesem Jahr mal in Osteuropa mein altes Moped zu suchen, ne iss natürlich quatsch. Ein Freund von mir machte in der Ukraine ein paar Jobs und ich dachte, da schauste mal hin. Haben wir auch (4Kerle) gemacht, war sehr toll und dieses Land hatte mein Interesse geweckt. Mehr dazu später, denn erst sollte ich in Deutschland noch etwas auf die Probe im Verhältnis Händler, Hersteller und Kunde gestellt werden.

Das Jahr verlief bis in den Herbst ganz ruhig, bis etwa Ende September auch bei diesem Modell die Fußbremse begann, ihr Tun erst allmählich, dann komplett einzustellen. Was dann losging, ist eine Sache, die ich bis heute nicht begreife.

Nachdem die Bremse ihren Job verweigerte, ging's logischerweise zum Händler, denn auf das Moped war noch Garantie und ich war der Meinung, es ist kein Problem die Bremse zu reparieren. In Form von „alte Teile ab, neue Teile ran“ und fertig. Ihr werdet es nicht glauben, ich war ganze 11Mal beim autorisierten „Flachhändler“, die Sache zog sich von Ende

September bis Anfang Mai 2007. Diese Birne schaffte es echt nicht, das kleine Problem zu lösen. Der Seniorchef, selbst ehemaliger Motocrossfahrer, kam mit immer neuen komischen Sprüchen, wie es läge an KTM oder es läge an mir, ich könnte nicht richtig damit umgehen, und der Hit war die Aussage im Frühjahr 2007, die Fußbremse bräuchte man eh nicht so häufig und ich sollte mich nicht so haben. Wer mich persönlich kennt weiß, dass ich in diesem Augenblick kurz vor einer Explosion gestanden habe und nur der Respekt vor dem Alter dieses Mannes hat mich gehindert, unüberlegt zu handeln. Es gab noch einige Diskussionen und ich war immer der Blöde, zwischen Hersteller und Händler. An KTM-Deutschland kam ich damals noch nicht ran (im Jahr 2009 sollte mir dann der tel. Kontakt zu den Göttern der drei roten Buchstaben gewährt werden) und ich hatte eine stink Wut im Bauch. Ich verstand auch nicht, was das Problem war und verstehe es auch bis heute noch nicht. Egal ne Lösung musste her, denn die Tour für 2007 stand schon fest, die Ukraine sollte es wieder sein. Bei einer erneuten Debatte beim Händler sah ich den Vorführer des Jahres 2007 und da kam mir eine Idee. Ich erklärte ihm, ich wolle mit einem anderen LC8 Fahrer (habe einen im Nachbarort von mir entdeckt, wir kannte uns schon eine weile von Partys in der Szene) einen Wochenendausflug machen. Hätte aber in meine kein Vertrauen und wollte diese als Pfand bei ihm lassen und ob ich den Vorführer mal bekommen könnte, ohne dass mir Kosten für Miete entstehen. Der Typ ist noch törichter als ich dachte, er machte mit. Die Ausfahrt fand wirklich statt, Chris und ich starteten ins Trainingslager zu Fritz und Thomas (war wieder ne tolle Geschichte). Wieder zu Hause dauerte es nicht lang (es war der Montag danach) und Meister Köthe rief mich an und stellte die Frage, wo denn sein Motorrad bleibe!?! Meine Antwort war kurz und knapp, wenn meine ganz ist, hat er seine wieder. Ich glaube, er ist damals vor Wut über seine eigen Dummheit fast geplatzt (lustig, nicht wahr). Dinge auf diese Art und Weise zu klären, ist im Normalfall nicht meine Sache, jedoch in diesem Fall war es für mich die einzige Lösung, damit etwas passierte. Rechtlich gesehen war das Ganze natürlich riskant, ich war mir aber sicher, dass es Bewegung in die Sache bringen würde. Nach dem Wochenende bin ich mit der „Geliehenen“ LC8 keinen Kilometer mehr gefahren. Am Ende der Woche schaute ich mal bei Mobile.de rein, um mich schlau zu machen, was der Markt so hergibt, ich wollte meine vielleicht verkaufen und dachte ich spinne, da stand mein Motorrad zum Verkauf für 10.000,-€. Ich erkannte es sofort an der Beschreibung des Händlers, es war mein Händler, der mein Motorrad, was noch auf mich angemeldet war, verkaufen wollte. Es war der Freitag nach unserem Kurztrip, ich arbeite in Chemnitz und hörte mittags auf, um zum Händler des „Vertrauens“ zu fahren (natürlich mit dem Auto versteht sich), unter dem Vorwand das Gespräch zu suchen, um die Angelegenheit zu klären.

Als ich den Laden des Händlers betrat und er mich sah, flippte er erst mal aus (fand ich total geil, wie der Alte fast explodierte), bekam sich jedoch schnell wieder ein. Mitten im Gespräch sagte ich, ich müsste mal schnell zu meinem Motorrad, was schauen. Er kam ziemlich stark ins Stocken, hatte kurzen Blickkontakt zu seinem jüngeren Sohn (etwa Mitte 20) und sagte, es wäre jetzt nicht möglich. Darauf ich zum Chef, da schauen wir eben mal gemeinsam bei Mobile.de nach. Plötzlich wendete sich das Gespräch, es entstand eine völlig neue Atmosphäre von Freude und Glückseligkeit, als wären wir eine Familie und er hätte mir eh gerade ein tolles Angebot machen wollen. Ich könne den Vorführer, welchen ich mit 50 km auf dem Tacho übernommen hatte, für nur 3000,-€ kaufen, er würde auch alle Umbauten die ich an meiner vorgenommen hatte auf das Neue umbauen, ohne was zu verlangen. Ich dachte, der hat nicht mehr alle Latten am Zaun. Erst stellt er meine für 10.000,-€ ins Netz und dann will er noch 3000,-€ von mir, der spinnt wohl. Wenn man dann noch bedenkt, dass meine LC8 noch kein Jahr alt war, gerade mal 14.000 km runter hatte und dieser Typ mich fast ein halbes Jahr verarscht hatte, war klar, dass ich erstmal nein sagen musste. Ich sagte, dass das zuviel sei, das Geld hätte ich auch nicht und wollte jetzt mein Motorrad sehen. In nur wenigen Sekunden kam ein neuer Preis zustande. Mein Motorrad war plötzlich 2000,-€ mehr Wert und für 1000,-€ Zuzahlung könnten wir den Deal machen. Es wurde der Kaufvertrag aufgesetzt und 4 Tage später hatte ich ne neue LC8, meine dritte in 3 Jahren (iss noch nicht die letzte, denn es geht weiter). Offiziell war Nr.3 erst 3 Monate später mein, da die Vorführer ne gewisse Zeit beim Händler laufen müssen.

Jetzt hatte ich das Neueste, was die Traumfabrik zu bieten hat, ne LC8 mit Einspritzung und ABS, man war ich stolz drauf, was am Anfang auch wirklich so war. Allerdings ging's beim ersten Offroadtrip fast in die Hose, hatte vergessen das ABS abzuschalten, war ne tolle Erfahrung, was man nicht an einer Enduro braucht. Ich dachte na ja, musste eben dran denken, das Ding auszumachen, wenn gestartet wird.

Dass ein Händlerwechsel nach dem offiziellen Deal ins Hause stand, war klar für mich. Übrigens den beschriebenen Händler gibt es nicht mehr, hat ein Jahr später als KTM-Händler zugemacht.

Mit dem neuen Händler in der Nähe von Zwickau kam ich gut klar, er ist freundlich, schraubt noch selbst und sein 10jähriger Sohn fährt aktiv Motocross. Ich schilderte ihm meine Geschichte und er staunte nur darüber, da es seitens von KTM eine Tauschaktion für die Fußbremse gäbe und diese auch bei meiner Neuen (Nr.3) zu tauschen wäre. Alles kein Problem, sagte er und bestellte sogleich den neuen Bremsenkitt und ne Woche später nach der

ersten Durchsicht war Nr.3 startklar in Richtung Ukraine. Der Trip war gut, der Rest der Saison ebenfalls.

Das Motorradjahr 2008 begann wie 2007 endete, alles war gut. Chris und ich waren mittlerweile gute Freunde geworden, auch die beiden dazugehörigen Frauen und die Töchter verstanden sich gut, wie gesagt, alles war gut. Die Tour 2008 sollte über Rumänien, Moldawien, UA auf die Krim gehen. Mit 5 Mann ging's los, drei davon waren jedoch softeggs und es wurde lediglich nach Rumänien und UA gefahren. Chris und ich waren etwas enttäuscht über die anderen und haben uns dann abgesetzt auf nen kleinen Offroadakt im südlichen Teil der Ukraine, den Karpaten. Da kannste die krassesten Sachen erleben, war nur geil. Nach ein paar Tagen haben wir uns dann wieder mit dem Rest getroffen und sind alle zusammen ohne größere Probleme an Mensch und Maschine wieder zu Hause angekommen. Die beiden LC8 Fahrer und deren Familien verstehen sich so gut, dass es sogar zum gemeinsamen Sommerurlaub in Asien kam. Wir waren schon einpaar mal da und hatten Chris nebst Frau und Kind gefragt, ob sie mit wollen, waren 4 tolle Wochen.

Anfang September wollten Chris, ich, der Rest des MC's, in dem ich war sowie alle Frauen, die ein Moped haben, nen anderen MC in Thüringen zum 20sten besuchen. Chris holte mich ab und wir fuhren zum Clubhaus meines MC's, nach ca. 3 km ging Nr.3 plötzlich während der Fahrt ohne Ankündigung aus, war echt toll, müsst ihr mal probieren. Wieder angelassen, dachte ich, wer weiß was das war, weitergefahren, jedoch nur 500m, dann dasselbe und in Etappen von 1-2 km ging's zum 10km entfernten Clubhaus. Dort telefonierte ich mit meinem KTM-Händler mit der Bitte um ein Ersatzmoped, er zögerte erst etwas, da er keine Zeit habe, er wollte zu einem Rennen, bei dem sein Sohn startete, lenkte dann jedoch ein. Chris und ich „fuhren“ die ca. 30km, die anderen warteten an einem nahe gelegenen neuen Treffpunkt und ich hatte dann ne 690 Supermoto für das Wochenende.

Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht wusste, dass ich das Gleiche durchleben sollte, wie ein Jahr zuvor. Der Händler bei dem ich war, hat sicherlich alles gegeben, was er konnte. Einen solchen Fehler zu finden ist freilich ein Job, den keiner machen will. Zumal Nr.3 nicht bei ihm gekauft wurde und noch Garantie drauf war und ich keinen Cent für irgendwas bezahlte und so groß ist der Händler auch nicht, um die ganzen Teile für Testzwecke bezahlen zu können. Jedenfalls war ich wieder mehrere Male (8mal genau) bei ihm und jedesmal dachte er, er habe es gefunden. Das Problem mit dem Ausgehen während der Fahrt ist das eine, das dabei das Hinterrad blockiert, das andere. Das ganze passierte in dem Augenblick, als ich das Gas zum Schalten wegnahm, also in Bruchteilen von Sekunden.

Im Dezember 2008 hatte ich die Nase voll. Der Händler sollte Nr.3 von mir zu Hause abholen und bis Ende Februar in Ordnung bringen. Schließlich ist er für mich als Kunde der Vertreter von KTM und hat sich darum zu kümmern. Anfang Februar 2009 fuhr ich ohne mich vorher zu melden mal zum Händler. Es war natürlich so, wie ich es mir gedacht hatte, viel passiert war nicht in den letzten Monaten. Also musste auch der Ton etwas geschärft werden und ich erklärte ihm, wenn in den nächsten Tagen kein Ansatz einer brauchbaren Lösung zustande käme, würde ich einen Anwalt einschalten. Ich bin wie schon gesagt kein Freund von solchen Aktionen, da diese nur Ärger, hohen Blutdruck und sinnlose Zeitverschwendung bedeuten. Am nächsten Tag rief er mich an und sagte mir, KTM-Deutschland werde sich der Sache annehmen, diese würden Nr.3 von ihm abholen und in zwei Wochen sei alles gut. Warum wusste ich nach dem Ende des Telefonates, dass es nicht so kommen würde? Waren es meine Erfahrungen? Meine innere Stimme sprach zu mir und sagte, W. du wirst ähnliches erleben wie im Winter 2006/2007 und so kam es auch.

Nach nicht ganz zwei Wochen fuhr ich genauso unangemeldet wie beim ersten mal hin, der Händler, Herr K. aus N. sah mich und seine Hautfarbe ging in ein wunderbares Rot über. Da war mir sofort klar, hier ist was faul und ich fragte ihn nach dem Stand der Dinge. Die Antwort war, das KTM-Deutschland Nr.3 noch nicht mal abgeholt hatte. Jetzt reichte es mir und ich wollte ne Telefonnummer von ihm haben, dass ich denen den Marsch blasen kann. Er gab mir auch eine Nummer und sagte, dass das, was ich jetzt tun wolle, wahrscheinlich für Wirbel sorgen werde. Das wollte ich ja auch und wenn möglich, sollte ein Wirbelsturm entstehen. Ich rief stehenden Fußes an. Am anderen Ende folgten Ausreden, wie die Spedition habe sie versetzt und sie würden sich jetzt darum kümmern. Darauf gab ich den Leuten zu verstehen, dass dies kein Spaß mehr sei und in 48 Stunden das Motorrad an Ort und Stelle zur Reparatur sei, sonst würde ich mit rechtlichen Schritten gegen sie vorgehen. Ich hatte wirklich die Faxen dicke, der kleine Händler (in Gestalt und Firma) konnte nicht viel anrichten und tat mir schon Leid, ich aber wollte und konnte hier nicht locker lassen. So konnte auch dieses Mal die deutlichere Gangart etwas bewirken, muss es denn immer erst so sein, dass man sich fast prügelt?

Der Zeitraum von 2-3 Wochen zur Behebung des Problems inkl. Rücktransport war o.k. für mich, nur hatte ich wieder das ungute Gefühl und hörte die Stimmen von früher. Aber ihr wisst ja, die Hoffnung stirbt zum Schluss.

Vertrauen hatte ich natürlich keines mehr, aber ne Telefonnummer von denen. Diese Nummer nutzte ich jetzt einmal in der Woche, um denen klar zu machen, dass es mir sehr, sehr ernst ist, denn auch hier, so dachte ich mir, kommt nur der dran, der sehr laut schreit. Doch merkte

ich bald an der Art und Weise, wie die mich hingehalten haben, dass es ein größeres Problem sein musste und die KTM-Götter von Deutschland die Sache nicht so einfach regeln könnten. Da gab es so Aussagen wie „...der Kollege, der Ihre LC8 (Einzelbetreuung iss ja cool) betreut, ist auf Lehrgang...“ oder „... hat heute noch frei und legt sich morgen wieder voll ins Zeug...“ Die Nächste ist auch nicht schlecht „... ist gerade auf Probefahrt“. Nach drei Wochen der göttlichen Behandlung von Nr.3 war der Fehler gefunden. Es war ein lockerer Massepunkt, der hin und wieder an die Steuereinheit einen Fehler gemeldet hatte und daraufhin das Motorrad abgeschaltet wurde. Sag ich jetzt nichtsweiter dazu. Ursache für die Lockerung wäre die mangelhafte Ausführung von Wartungsarbeiten am Fahrzeug. Komisch, ist schon wieder so, einer schiebt die Schuld zum Anderen und zum Schluss bin ich es sicherlich wieder. Ein verantwortlicher von der Götterleitzentrale in Deutschland (ich glaube sein Name war Herr Ott) versicherte mir, es sei jetzt alles in Ordnung und ich könne meine diesjährige Tour ohne Bedenken durchführen. Die Götter hatten gesprochen!!!

Doch so richtig dran glauben konnte ich nicht, also zog ich erstmal alles zusammen was mir zu Nr.3 einfiel. Erstens, Nr. 3 hat noch Garantie, hat etwa 21000 km runter, ist optisch in einwandfreiem Zustand und technisch laut KTM-Deutschland in Bestform. Ich schaute mich in einschlägigen Seiten des www um und konnte einen Preis von ca. 9000,-€ ermitteln, was ich noch so bekommen könnte. Loswerden wollte ich Nr.3 auf alle Fälle, einmal wegen des blöden ABS (ich bin so unglaublich wie es klingt, über 20 Jahre ohne ausgekommen und werde es auch weiterhin ohne schaffen) und zum Anderen weil mir das Vertrauen in Nr.3 fehlte. Da gab es nicht viel Auswahl, wozu auch, Eine richtige langt ja auch, es konnte natürlich nur die R Ausführung der LC8 sein. Es war ein schon lange gehegter Traum, ne R oder früher auch GO oder S zu fahren. Der neue Motor mit seinen Eigenschaften, der längere Federweg das etwas höhere Sitzen und vor allem jetzt die ABS-Iosigkeit reizten. Naiv wie ich war, dachte ich, gehste mal in Laden und kaufste dir Eine (Frühjahr 2009) mal so richtig neu, mit null Kilometer. Ich denke nach mehr als 25 Jahren, kann man sich das mal leisten. Habe damals auch meine ersten Kontakte zum LC8-Forum gehabt, der Infos wegen und muss sagen, war nicht schlecht, was da so geschrieben stand. Allerdings die Aussagen zur Beschaffung eines 2009er Modells der R waren mehr als ernüchternd. Deswegen den Kopf in den Sand stecken, ist bei mir nicht drin und los ging's mit der Suche. Die erste Anfrage bei meinem damaligen Händler verlief eher nicht so gut, er würde dieses Jahr keine mehr bekommen. Nach sehr kurzem Überlegen fuhr ich ins Gebirge zu KTM-Sturm. Der ist noch aus Ostzeiten sehr bekannt, war auf alle Fälle und ist auch sicherlich noch ein spitzenmäßiger Motocrossfahrer. Hat auch jetzt noch viele Aktionen im Bereich Motocross, wie ich weiß, ob

noch in anderen vielleicht, vielleicht auch nicht. Egal, da musste ich eben mal hin. Vor allem waren nur 3 Wochen Zeit bis zur unserer Tour und die Nr.3 musste auch her und zwar ganz. Bei KTM-Sturm wurde ich fündig, die Freude war groß, als ich die R stehen sah. Los ging's, der Listenpreis ist jenseits und mit offenen Karten wollte ich auch spielen, zwei Dinge, die zu klären waren. Nach einem gar nicht all zu langen und offenen Gespräch für beide Seiten, war die Sache fast im Sack. Herr Sturm wollte die Nr.3 natürlich erst sehen, bevor alles Perfekt gemacht wurde. Das war Anfang Mai, Nr.3 tümmelte sich noch irgendwo in Deutschland herum, denn mit dem Rücktransport war es wie mit dem Abholen, schwierig. Sicherlich waren wieder alle Anderen dran Schuld, nur nicht diejenigen, wo sie jetzt stand. Auch hier funktionierte erst alles nach einem Telefonat mit Nachdruck und Nr.3 war auch wieder zu Hause, welch Freude.

In der Zwischenzeit konnte ich meine neue R schon mal anzahlen und auch anmelden. Das hatte ich bei unserem Gespräch gefragt und nie gedacht, dass der Chef das mitmachen würde. War damals schon ein gutes Zeichen für mich, Vertrauen gegen Vertrauen. Ich hatte kein Geheimnis um meine Probleme gemacht und er ließ mich schon alles für nen schnellen Start vorbereiten. Sollte jedoch an Nr.3 was Optisches sein, müsste der Preis nochmals besprochen werden, war für mich völlig o.k.. Am 13.05.2009 (ein Mittwoch) hatte ich mein Kennzeichen in den Händen. Am 14.05. kam meine Nr.3 von KTM-Deutschland in Bestform gebracht zu KTM-Kranz und am 16.05. holte ich diese dort ab und verabschiedete mich vom Händler. Dieser Abschied war jedoch nicht mit Hass oder Wut erfüllt, denn er hatte, so denke ich, alles gegeben, was er konnte, war jedoch im Räderwerk des Systems vielleicht zu klein, was zu ermöglichen. Auf diesem Wege möchte ich mich auch noch mal bei Mischa bedanken und man sieht sich im Leben immer noch einmal, also bis dahin.

Am besagten 16.05. fuhr ich direkt von dem einen Händler zu dem anderen und ratet mal, was beim Überholen auf einer zweispurigen und dazu noch stark befahrenen Straße passierte!/? An der nächsten Tankstelle musste ich erst mal raus, auf nen Kaffee und ne Kippe, um die Wut aus dem Bauch zu bekommen. Am Ziel angekommen, klärte ich alles mit dem Chef. Als erstes wollte er die Zulassung von Nr.3, denn wer seinen Liebling in die Werkstatt zur Durchsicht etc. schafft, weiß, dass alles festgehalten wird, was geschraubt wird, denke ich zumindest.

Die Fahrgestellnummer eingegeben und siehe da, ich hatte gelogen. Herr Sturm sagte, laut den Unterlagen im Netz war Nr.3 gar nicht bei KTM-Deutschland.

Stimmt auch, ich hatte Sie auf drei/vier Wochen Urlaub (Rundreise durch Deutschland) geschickt oder? Mal Spaß bei Seite, ich bin aus allen Wolken gefallen und stand da wie ein

Depp. Zum Glück merken sich die Telefonaparillos von heute so einiges, u.a. Telefonnummern, Zeit und auch das Datum von Gesprächen. Auch einen Verbindungsnachweis hat man, wenn man will, um später mal was nachschauen zu können, was so los war, find ich gut. Die Sache war also schnell richtig gestellt, ich find es trotzdem sehr merkwürdig. Aber na ja, vielleicht ist es im Ranking der Götter auch unterschiedlich gestaffelt, wer auf welchem Wege Infos zur Zentrale geben muss. Ich weiß es nicht, kann jedoch mit gutem Gewissen sagen, dass ich mit offenen Karten gespielt habe, so auch am Samstag, der Übergabe von Nr.3.

Nach einem kurzem Telefonat von Händler zu Händler (dem bisherigen und Herrn Sturm) war erstmal alles gut, denn ich hatte ja aus den letzten Wochen und Monaten kein Geheimnis gemacht und es ist nur recht, wenn sich der neue Händler beim alten erkundigt. Einmal ist das nicht meine Art und zum anderen brauche ich nicht zu Lügen, um andere zu schützen, die ihren Job so machen, wie sie ihn für richtig halten.

Wie gesagt, es war alles gut und Herr Sturm zeigte mir die Historie zu Nr.3 und tatsächlich, es war nichts eingetragen und er fragte mich, mit wem ich bei KTM-Deutschland gesprochen hätte, ein Name war mir noch bekannt, es war Herr Ott, der mir erklärte, was der Fehler war und auch versicherte, das alles wieder heil wäre. Daraufhin war alles gut (zumindest für mich) und der Tausch wurde vollzogen.

Es wurde auch höchste Zeit, denn noch zwei Wochen bis zur Tour und noch keinen Kilometer auf der Uhr. Das hieß mal fix noch fahren bis zur ersten Durchsicht und das war kein Problem, bei dem Fahrriemen sind einpaar Kilometer keine Hürde. Die Tour lief super und ich musste danach auch schon zur nächsten Durchsicht. Konnte ich jedoch erst nach meinem Urlaub mit der Familie so Mitte August.

Ich machte einen Termin aus und kam wie besprochen und guter Dinge zum Händler, der jedoch schaute mich nicht so locker wie bisher an. Ich fragte was los sei, er antwortete nur, dass der Folgebesitzer schon dreimal bei ihm wegen des alten Fehlers war. Ist natürlich ne scheiß Situation, du bringst ein von Spezialisten in Bestform gebrachtes Motorrad zu einem dir neuen Händler, was dann immer noch kaputt ist. Für mich ist das Schlimmste, der Händler bleibt auf der ganzen Sache sitzen. Es ist jedes Mal wirklich komisch, wenn ich Nr.3 noch immer im Laden stehen sehe. Denn im Herbst 2010 stand sie noch immer da und wollte gekauft werden. Vielleicht hat jemand Mitleid mit Nr.3, dem Händler und mir (ist ernst gemeint)?

Schade, dass die Verbindung zu KTM-Sturm so angefangen hat, denn der Chef, seine Frau und das ganze Team sind völlig in Ordnung und unterstützten mich in schon einigen „tollen“

Situationen, in welchen, werdet ihr etwas später erfahren. Der Rest 2009 verlief ohne Probleme und so konnten Chris und ich den lang gehegten Traum, mal die Halbinsel Krim zu besuchen, planen.

Eins muss ich noch zu uns beiden sagen, wir haben Familie und auch durchschnittliche Jobs, so dass unsere zeitlichen Rahmen nicht so groß sind, wie wir`s gern hätten. Also holen wir aus den drei Wochen, die wir für größere Touren haben, das raus, was für uns möglich ist. Länder wie Kasachstan, die Mongolei oder auch Laos, Kambodscha oder Thailand (die letzten drei kenn ich, allerdings ohne Bike) stehen natürlich ganz oben auf der Liste, sind aber eben nicht in der nötigen Ruhe zu schaffen.

Im Jahr 2010 sollte es aber nun endgültig über Rumänien und das Donaudelta auf die Krim gehen. 2009 war es leider nicht dazu gekommen, denn während der Reise änderten sich ja die Ansichten der anderen Tourteilnehmer und wir verkürzten eben mit. Aber für das Jahr 2010 stand fest, wir beide allein, ohne Anhang, der dann kneift, so sollte es geschehen.

Am 13.05.2010 (ein Jahr auf den Tag war die R meine) um 5.00 Uhr ging's los. Bis Rumänien sollte es schnell gehen und wir entschieden uns für die Autobahn über Österreich, Ungarn (natürlich ist es über die CZ kürzer, die jedoch sehen uns nie wieder, die Abzocker), am Abend waren wir in der Stadt Arad in Rumänien. Die nächsten 3 Tage ging's durch die Karpaten, ein wunderschönes Gebirge mit reichlich Offroadmöglichkeiten. Um in die Ukraine zu gelangen und das Donaudelta zu sehen, musste man „Moldawien durchfahren“. Klingt gut gell, ist aber eben zur Durchfahrt nur ca. 1km zu bewältigen. Klingt auch erstmal nicht weiter schlimm. Mal auf ne entsprechende Karte geschaut, sieht man mehr Grenze als Straße und so war`s dann auch. Die vier Grenzen hatten wir dann auch in fünf Stunden passiert, geht doch oder? Die verlorene Zeit konnten wir von da an etwas aufholen, jedoch mit Vorsicht, denn die Polizei in der Ukraine bessert gern ihr Gehalt etwas auf. Wer da keine Erfahrungen, Tipps von Freunden zu Hause und Tourbekanntschaften hat, kann schnell viel Geld loswerden. Na ja bis Odessa lief alles gut, der Tag hatte noch ein paar Stunden, die wir zum Fahren nutzen wollten. Nach Odessa ein kurzer Tankstop und das Tagesziel festgelegt. In Mykolaiv wollten wir ein Quartier suchen und am darauf folgenden Tag die Halbinsel erreichen. Distanz ca.150 km, also kein Akt, normalerweise. Dieses Land hält immer Überraschungen parat, so auch dieses Mal. Wir hatten noch ca. 60 km vor uns, da geschah es wie aus dem Nichts, die Straße hörte auf und verwandelte sich in ein Schlagloch mit uralten Asphaltresten. Der einzige Hinweis war ein kleines Verkehrszeichen am Rande der Fahrbahn, welches auf Bodenwellen deutete und ne Begrenzung auf 40 km/h, die selbst für unsere Bikes stellenweise zu schnell waren. Auto`s kreuzten wild hin und her, Insider wichen aufs Feld aus, ein Lastzug kippte einfach

von der „Straße“ in den Graben meine Helmkamera gab ihren Geist auf usw.. Erschwerend kam noch hinzu, dass die Sonne sehr tief stand, die Schatten immer länger wurden und so die tiefen und großen Löcher kaum zu sehen waren. Genau so was brauchste, wenn de schon den ganzen Tag gefahren bist, die fünf Stunden Grenztortour hinter dir hast und schon ganz schön kaputt bist. Mykolaiv wurde dennoch erreicht, es dämmerte und wir waren ganz schön fertig und genervt. Natürlich fanden wir weit und breit kein Hotel, nicht mal ein teures. Genug herum geirrt, anhalten und Fragen war angesagt. Wie gesagt, wir waren von Odessa aus trotz der ganzen Aktionen durchgefahren, ohne Stopp. Wenn man anhält und jemanden fragen will, schaltet man häufig das Bike aus, wollte ich auch machen, ging aber nicht. Ich konnte am Zündschloss schalten wie ich wollte, nix passierte, nur mit dem Notausschalter klappte es, Scheiße, habe ich glaube als erstes gesagt. Wir hatten Glück und uns wurde geholfen (mit dem Hotel). Den Abend verbrachten wir in der Stadt und wussten am nächsten Tag nicht so recht, wie wir es wieder ins Hotel geschafft hatten, war sicherlich die Erschöpfung des Tages daran Schuld. Ach noch nen Tipp in Sachen Beladung von Seitenkoffern, tut keine Tetrapacks mit z.B. Milch rein wie Chris, riecht dann ganz lange ganz schlecht, wenn die Packungen während einer Schlaglochfahrt drinnen platzen.

Am nächsten Tag ging's aus verschiedenen Gründen erst mittags weiter. Denn erst mussten die Köpfe klar werden, dann musste ich mich wegen der R kümmern. Händler in UA sind kaum welche vorhanden, das wusste ich, also zu Hause anrufen. Klingt wie ein Kind was nach der Mama ruft. Da ich noch keinen Servicecomputer besitze (vielleicht nehmen die mich mal als Testfahrer, dann hätte ich einen), in der Ukraine bei Reparaturen an Bikes schon dabei war, dachte ich mir, anrufen sei erstmal das Richtige. Nach ein paar Gesprächen mit Sturm`s wurde klar, keiner wusste per Ferndiagnose und ohne den Anschluss eines Laptops, was los ist, denn ohne ist man ja heute erstmal ratlos bei einem solchen Problem der „Elektronik Adventure“.

Ausschalten funktionierte nur über den Notausschalter, um das Licht ausschalten zu können musste man Dank fehlendem Lichtschalter ne Sicherung ziehen, die sich unter dem Tankrucksack befindet. Wenn jedoch zu Ende gedachte Systeme am Bike sind, wie die Touratechhalterung und deren Tankrucksack, ist es kein Problem mit dem Herankommen (könnt ihr euch von KTM mal anschauen). Ein Lichtschalter wäre natürlich einfacher, denn zu Hause schraubste ja auch keine Sicherung zum Lichtausschalten raus oder!?. Egal, gejamert wurde nicht, es geht auf die Krim und Punkt. So geschah es dann auch, am Nachmittag waren wir da, fanden ein schickes Quartier und wollten am nächsten Tag mal ne Pause machen.

Nach dem Frühstück war etwas Mopedpflege angesagt Kette, Bremsen, Öl usw., dann stecke ich die Sicherung rein (Licht blieb aus), danach den Zündschlüssel auf Start, den Notschalter auf run und ihr werdet es nicht glauben, durch scheinbare Selbstheilungskräfte war alles wieder so, wie es sein sollte. Ich war natürlich happy, jetzt hatten wir noch zwei Wochen Zeit die Krim zu erkunden, also nix mit Pause, los ging's auf erste Erkundungen. Am nächsten Tag brachen wir früh auf und wollten durch die Berge Richtung Süden mit feinsten Kurven, herrlichsten Gegenden und gigantischen Ausblicken (ist ne Reise wert, die Krim). Das Quartier sollte für vier Tage unser Basislager werden, also wurden abends die Strecken des nächsten Tages besprochen. Wieder durchs Gebirge mit schicken Kurven nach Jalta, dem geschichtsträchtigen Ort, hier wurde nach dem 2. Weltkrieg die Aufteilung Deutschlands beschlossen.

Auf der Fahrt dahin machten wir einen Stopp in Simferopol, der Hauptstadt der Krim. Wir hatten ca. 23°C, ne ideale Temperatur zum Fahren, plötzlich Muckern, Spucken und aus war se de R. Wir standen am Ortsausgang von Simferopol und nichts ging mehr, weder muff noch maff. Ist ein tolles Gefühl, wenn man nichts tun kann, da die ganze Kiste nur noch von Elektronik geregelt wird.

Vielleicht haben die Jungs aus Mattighofen den beiden Schauspielern damals vom „Long Way Round“ aus genau diesem Grunde keine LC8ten zur Verfügung gestellt, weiß man es. Wobei KTM ja sagt, in solchen Fällen Moped auf den Hauptständer, möglichst auf waagerechten Untergrund und 15 Minuten noch besser einen Tag warten, dann macht das System einen Reset und alles ist wieder schick (ich sag doch Traumfabrik).

Etwa 30 Minuten später ein erster Test, Zündung ein und Start, staun staun - es funktionierte, jedoch nur für ein paar Kilometer. Mitten im Wald dasselbe, fragt mich nicht, was ich da gedacht und gesagt habe. Nach kürzerer Zeit als bei KTM hatte sich mein Gemüt „resetet“ und der Zustand war wieder als normal zu bezeichnen. Und wie es so ist, wenn das Gehirn auf Denken geschaltet ist, fällt einem meist was ein, so auch hier geschehen. Die R war ja nur wenige Tage länger als ein Jahr in meinen Besitz und damals brandneu, das bedeutet Garantie und KTM bietet ja in solchen Fällen die Nutzung des sensationellen Euroservice bis zu 2 Jahren oder 20.000 km an. Mit einer ukrainischen Telefonkarte ist das Telefonieren nach Deutschland kein Problem, ich glaube 4 oder 6 Cent/min. Ich sagte zu Chris, die haben bestimmte eine Idee, wo ich mich in der Ukraine hinwenden kann. Das Organisieren eines Fahrzeuges zum Abholen war nicht so das Ding, ich kenne einige Leute da, das wohin war unklar. Wie gesagt, ich wollte nur ne Adresse, hätte ja gelangt. Die Karte vom **EURO**service

(ich nahm an Euro steht für Europa) gezogen, nachgeschaut was drauf steht (der genauer Wortlaut) „Geltungsbereich: EUROPAWEIT“ und die „heiße Leitung“ angerufen.

Nachdem ich mit dieser blinden Nuss 20min telefoniert hatte, er alles wusste, was er wissen muss, um mich zu identifizieren, er den Streckenverlauf incl. der durchquerten Länder, die gefahrenen Kilometer, die Koordinaten vom Navi, was Chris dabei hatte (wir standen ja mitten im Wald), fragte mich tatsächlich diese, ich sag mal Kartoffel, Zitat:“Sind sie wirklich mit dem Motorrad bis dahin gefahren?“. Ich bekam Schnappatmung, Chris ging laut lachend weg (Telefon war auf laut gestellt) und ich dachte, der verarscht dich jetzt. Leider habe ich den Namen des Menschen vergessen, denn den hätte ich nach dem, was noch folgt, mit Sicherheit genannt. Denn das war noch nicht alles, was er von sich gegeben hat. Ich verspürte wie an der anderen Seite etwas grübelte wurde und fragte, was er noch wissen müsse um mir zu helfen, darauf er Zitat: „Er müsse sich erst mal versichern, ob die Ukraine noch zum Gebiet des **EURO**assistance zählt.“ Dort war es aus für mich, aber erstaunlicherweise war ich in diesem Augenblick recht ruhig, scheinbar ein Schockzustand wegen zuviel Dummheit am anderen Ende. Jedenfalls fragte ich ihn höflich, ob er meine Telefonnummer sehen könne, er bejahte das Ganze und ich sagte zu ihm, wenn er sich versichert hätte, solle er mich bitte zurückrufen, was auch geschah. Der spinnt wohl dachte ich, denn in den Unterlagen stand ja, dass der Geltungsbereich europaweit ist und Europa geht nun mal bis zum Ural und der liegt östlich der Ukraine.

Tatsächlich meldete sich der Typ ca. 30 min. später, um mir zu sagen, dass es ihm Leid tue der Euroassistance könne nicht vor Ort helfen, da die Ukraine nicht mehr zum Gebiet des Euroassistante zähle. Ich fragte ihn wieder höflich, ob er in Geographie ne sechs hatte, er verweigerte jedoch die Antwort, ich verstehe gar nicht warum (oder hatte ich ins Schwarze getroffen?)? Was mich an der Sache so derartig aufregt ist, dass jeder von uns der irgendetwas vom Schnuller bis zum Moped von KTM kauft, diese Typen sicherlich mitfinanziert und hat man mal was Ernstes, dann muss man sich mit solch einer Kartoffel auch noch auseinandersetzen.

In der Zwischenzeit hatte ich auch schon bei den Sturm`s angerufen und gefragt ob sie vielleicht paar Infos hätten. Und siehe da, der heimische Händler kann das, was die, die dafür bezahlt werden, nicht auf die Reihe bringen. Er hatte durch seine Verbindungen zu KTM-Deutschland den Importeur in der Ukraine herausbekommen und da sogar deutschsprachigen Kontakt und zwar in Kiew beim Importeur (Telefonnummer 0445071504) gibt es Juri. Ich hatte also was für den Supergau in Reserve.

Das Problem mit dem Ausgehen mit dem relativ warmen Motor begleitete uns mal mehr oder weniger, die ganze Tour. Da half nur warten bzw. so fahren, dass es nicht dazu kam. Die Tour war für uns trotz allem ne super Sache.

Im Anschluss daran setzte ich mich mit KTM-Sturm in Verbindung, das Motorrad wurde so wie es nach der Tour war, an den Servicerechner zur Fehlerauslese angeschlossen. Dabei kam lediglich eine Fehleranzeige der Wegfahrsperrung zu Tage, sonst nichts.

Das für mich Unfassbare ist, es ist nur ein Motorrad und eigentlich sollte man damit nur fahren, tanken, Spaß haben, pflegen und so. Ein Termin zur Durchsicht und vor Allem zum Check des ganzen Bikes wurde vereinbart. Das Motorrad wurde abgeholt, da sich ja bis jetzt nichts geändert hatte und ich keinen größeren Schaden anrichten wollte.

Nach ein paar Wochen, später im August, ich war mit meiner Familiy in Asien unterwegs gewesen, holte ich meine R wieder ab. Festgestellt werden konnte weiter nichts, nur das KTM selbst das Zündschloss ausgewechselt haben wollte und die Ventile nochmals eingestellt wurden (wurde vor der Reise bei der 15.000er Durchsicht bereits gemacht), was mich ein bisschen verwunderte. Seitdem läuft meine R wieder, wie es sein soll.

Abschließend will und muss ich nochmals was loswerden, was aus der KTM-Abteilung Euroassistance gekommen ist, ist für mich einfach nicht fassbar. Wie kann es sein, dass solche Typen für solchen Mist auch noch Geld bekommen, eine Sache betreuen, von der sie offensichtlich nicht die geringste Ahnung haben, oder bin ich etwa nur in einem Callcenter im deutschsprachigen Raum gelandet. Für mich war dieser Kontakt, der im Notfall unterstützend bzw. helfend sein soll, einfach nur durch Inkompetenz und Desinteresse gekennzeichnet.

Wie ihr sicherlich gemerkt habt, zieht sich die ganze Sache schon ein paar Jahre hin und direkt Lust, so etwas zu schreiben, hatte ich nie. Doch viele Freunde, Bekannte und auch solche, die mit oder bei KTM Geld verdienen, rieten mir dazu und nun habe ich es getan und fühle mich wirklich etwas erleichtert.

Nicht immer sind die Jungs von Mattighofen an allem beteiligt und dass es Probleme geben kann, ist auch nicht das Ding, nur Lösungen müssen her und keine solchen Aktionen. Eines muss ich euch in Mattighofen jedoch sagen: Wenn ihr in der Götterzentrale auch ab und zu auf eure Händler und Kunden hören würdet und vielleicht nicht nur auf eure Buchhalter (der Umsätze wegen) und Trendsetter (Modell LC8 2010 fast rein weiß), kämen bestimmt wieder Motorräder raus, mit denen man auch den Long Way Round ohne Bedenken bestreiten könnte.

Sollte diese Zeilen jemand aus der Schaltzentrale lesen, bin ich mir sicher, dass diese in die richtige Richtung verstanden werden. Ich bin nicht angetreten, um hier Stimmung zu machen oder Kriege zu führen. Mein Interesse liegt einzig und allein darin, Missstände die nicht sein müssten, aufzuzeigen, in der Hoffnung verstanden zu werden und vielleicht zur Verbesserung der Serviceleistungen von KTM beitragen zu können.

Eines und das muss ich jetzt noch am wirklichen Ende sagen, trotz aller schlechten Dinge, die ich erlebte, wie Pannen, Verleumdungen, Ausreden und nicht zu vergessen, die nervlichen Anspannungen und finanziellen Verluste, ich hatte bei den vielen gefahrenen Kilometern noch nie so viel Spaß.

So das war alles bis jetzt, mal sehen was 2011 so bringt.

Mit freundlichen Grüßen

Walter mit der R

PS: Bedanken möchte ich mich noch bei meiner Frau, die mir immer zur Seite gestanden hat, meinen besten Freund Chris, bei Sturm`s, bei Mischa und bei allen anderen die mir bis hier her beistanden und geholfen haben.
