

Entscheidungen

Nach den guten Erfahrungen von 2003 mit der Hochprovence/Seealpen Tour hat es mich dieses Mal nach Ungarn gezogen.

Von den Gesprächen mit den Veranstaltern wusste ich, dass diese Tour etwas anspruchsvoller ist. In der Ausschreibung wird auf Tourenlängen von 160-200 km grösstenteils Off-Road hingewiesen und dass etwas Kondition erforderlich ist.

Danach habe ich mich gerichtet und in den 2 Monaten vor der Tour im Schnitt dann 2,5 Stunden Konditionstraining pro Woche auf meinem Crosstrainer (Elipsentrainer) gemacht. Und wen wunderst, es hat was gebracht :)

Nach den längeren Diskussionen im LC8 Forum und der Reifenempfehlung des Veranstalters folgend habe ich einen Satz MT21 von Pirelli auf meinen 2. Satz Felgen aufgezogen. Die MT21 haben sich im Grossen und Ganzen gut bewährt, aber bei einer richtigen Schlammtour wäre es die falsche Wahl gewesen. Auf dem Sand- Erdmix hat sich der Reifen aber o.k.

Nur aus manchem Schlamm und Wasserloch bin ich mehr quer als gerade herausgekommen. Und mehrmals nur mit Müh und Not tiefen Schlammlöchern, die weit bis über die Achsen gingen, entkommen.

Aber mal von Beginn an, Roadbooktouren ist bei mir in der Nähe und Ali, einer der beiden Inhaber bietet auch die Möglichkeit, das Moped mit zunehmen, bzw man kann selber auch bei ihm mitfahren.

Anreise per Flugzeug und Vorbereitung

Da ich noch nie in Ungarn gewesen bin und Budapest, die Hauptstadt als sehenswerte Stadt beschrieben wird, hatte ich mich dafür entschieden meine LC8 mit dem 2. Felgensatz Ali mitzugeben. Und selber günstig nach Budapest zu fliegen. Die Rückreise am Ende der Tour erfolgte per Achse, mit den Scorpions.

Budapest

Sonntag war Tourbeginn und Donnerstag abends bin ich geflogen. Ali hatte mittags die KTM. Klamotten und Felgen abgeholt und ich war befreit vom Ballast unterwegs. Nach langen Überlegen hatte ich mir das Gellert Hotel in Budapest rausgesucht. Eines der ältesten und renommiertesten Hotels (mit 105 € pro Nacht nicht billig). Es wird aber von allen Reiseführern wegen des angeschlossenen alten Thermalbades empfohlen. Dieses ist für Hausgäste gratis und wirklich einen Besuch wert. Weit über 100 Jahre alt – einmalig.

Nachdem ich letztes Jahr in Sri Lanka zum ersten Mal ein alt ehrwürdiges Hotel mit sehr viel Ausstrahlung und Ambiente kennen gelernt habe, habe ich auch dieses Mal das Flair dem Sparen vorgezogen. Obwohl ich sonst sehr schwäbisch – also etwas Geld einsparend veranlagt bin ;)



Angekommen am Budapester Flughafen habe ich einen Minibus genommen, der die Hoteltour in die Innenstadt fährt. Einen halbe Stunde später und 10€ ärmer ging es auf die mehr als halbstündige Fahrt. Durch hässliche sozialistische Vororte in eine schöne Innenstadt. Da mein Hotel

direkt an der Donau liegt und alles herrlich beleuchtet war, ein faszinierender Ausblick.

Das Hotelzimmer ohne Klimaanlage war stilvoll und grosszügig, der Innenhof aufgrund von lärmenden Anlagen leider etwas laut (sagt ein Mensch, der zwischen zwei Sackgassen ohne jeglichen Autolärm wohnt :)).

Am heissen Freitag morgen habe ich dann meine Sightseeing Tour zu Fuss begonnen. Zuerst 150 Höhenmeter zur Festung hinauf, dann wieder hinunter und in das Burgviertel hinüber und anschliessend in einer grossen vielstündigen Wanderung durch grosse Teile der wunderschönen Innenstadt. Nach den

anstrengenden Arbeitswochen davor, war dann ein Nachmittagsschlaf notwendig und nach einer weiteren Erkundung von Budapest bei Nacht ein langer Erholungsschlaf.

Am nächsten Morgen war mein Bedürfnis nach weiteren Exkursionen gleich Null und ich habe mich ins Thermalbad begeben. Vor allem das Thermalbecken mit 36 Grad warmen Wasser hatte es mir angetan. Getrennt nach Männlein und Weiblein liess es mich ohne die Faszination der Weiblichkeit ruhen und erholen. Das Wasser habe ich erst wieder verlassen, nachdem meine Haut sich schon fast aufgeweicht war Und die Frage, ob man in dem Bad schlafen kann ohne zu ertrinken, kann ich mit ja beantworten. Draussen beim Wellenbad habe ich meine Siesta dann fortgesetzt und war bis zum Abend etwas erholt.



Ankunft am Ausgang der Reise einem Reiterhof



Ziemlich pünktlich gegen 19.00 Uhr war Ali dann mit seinem Bus da. Er und Armin hatten mit unseren Mopeds eine staufreie Anfahrt und nach dem Genuss eines kühlen Bierchens ging es auf die letzten 55 km in die Puszta. Witzigerweise hatten sich fast alle Tour-Teilnehmer (bis auf 2) innerhalb von 30 Minuten auf dem Reiterhof getroffen und gemeinsam ging es mit Alis Bus zum leckeren Abend Essen.

Am nächsten Morgen trafen wir uns um 9 Uhr zum Frühstück und bezogen dann unser eigentliches Quartier, das wegen einer Hochzeit am Abend vorher belegt war. Wir hörten die Musik aber auch noch 2 Kilometer entfernt.

Unser Hotel, der Reiterhof liegt ca. 8 Kilometer vom nächsten Dorf weg und bietet ein weitläufiges schönes Ambiente.



Briefing und Tour Start

Für 14.00 Uhr was das erste Briefing und der erste Tour-Start angesagt. Davor waren (sofern nicht vorhanden) die Roadbook-Halter zu montieren.

Viele Tourteilnehmer kannten sich schon vorher, hatten





schon andere Touren miteinander gefahren. So bildeten sich schon vorab die ersten bayrischen Grüppchen.

Da Ali des Ungarischen nicht mächtig ist, war als weiterer Tourguide Laszlo Peres dabei, seines Zeichens Fahrwerks“Papst“ bei BMW und ein alter Rallye Haudegen. Natürlich habe ich die Gelegenheit genutzt und mein Moped nach seinen Tipps abgestimmt



An der Tour nahmen ausser der Spezial Zweiventil GS mit BMW Rallyetechnik von Laszlo ausser mir keine weiteren Zweizylinder teil. Der Rest waren 3 Viertakt KTM's –EXC, eine 125 Zweitakt KTM eine umgebaute 350er DR von Suzuki und eine 125er Kawasaki. Ausserdem eine Baguera von MZ. Ali hatte eine LC4 von KTM.

Vor Beginn der Einführungsrunde von 35 OFF-Road km gab es für die Roadbook-Neulinge noch eine Einweisung und kleine Fahrטיפps.

Und los geht es!

Zum Briefing kam es dann eigentlich nicht, da ein Teil der Teilnehmer sich gleich auf die Tour machte. Die Gruppen hatten sich schon vorher zusammengesetzt. Ali fuhr vorneweg, dann eine Münchner KTM Einzylindergruppe und wir anderen mit LC8, DR350, KL125 und MZ bildeten die „Anfänger“gruppe. Laszlo mit Frau als Sozia begleitete uns als „Besenwagen“. Die beiden sind die gesamte Tour zusammen gefahren!!!! Und das war nicht immer einfach. Laszlo als letzten zu wissen, war immer ein gutes Gefühl. Denn so hatte man jemanden, der im Notfall helfen konnte. Manchmal war seine Hilfe beim Entdecken der Wege notwendig, denn nicht immer war der Einstieg in kleine Abzweigungen einfach. Manchmal waren die Wege zugewachsen oder wir hatten uns verfahren. Einmal musste Laszlo seinen Stiefsohn aus den Händen eines Försters „frei reden“ und zum Glück nie Erste Hilfe leisten. Die Erstversorgung ist in Ungarn übrigens immer kostenlos, das Rettungssystem laut Laszlo hervorragend ausgebaut, effektiv und die Ärzte erstklassig. Ein gutes Gefühl! Ein Teilnehmer hatte beim Basteln am Ende der Tour leider einen Metallsplitter ins Auge bekommen und musste operiert werden. Dank Lazslos Hilfe und einer hervorragenden Ärztin ging aber alles reibungslos.

Off-Road Fahren in Ungarn

In der Presse stand ja vor einiger Zeit zu lesen, dass Off-Road Fahren in Ungarn nicht mehr erlaubt sei. Wie der genaue Stand ist, konnte ich nicht wirklich erfahren. Off-Road Fahren ist nicht wirklich erwünscht aber anscheinend auch nicht verboten. Ausser Und das ist nicht ganz klar. Es ist auf jeden Fall nicht überall erlaubt. Gibt einige Naturschutzgebiete, deren Grenzen nicht ganz klar waren (jedenfalls mir) und Wege mit Verbotsschildern (die ich nicht verstand) gab es auch. Als Tourteilnehmer habe ich mich auf die Veranstalter verlassen. Und damit stand ich gut da! Wie man bei Laszlos Stiefsohn gesehen hatte. Nur einmal hat unserer Gruppe an der Donau ein Bohrtrupp die Weiterfahrt verwehrt und wir haben uns mit Hilfe von meinem GPS den Weg in den nächsten Ort gesucht.

Vorsicht Sand

Zurück zum ersten Fahrtag, meine Nervosität vor der Abfahrt war gross und ein bisschen Angst hatte ich schon. Vor allen vor den Sandpassagen. Und Sand sollte folgen, bis hin zu richtigen Tiefsandpassagen. Besonders am Anfang hatte ich so meine Probleme mit dem tieferen Sand, bis ich das Prinzip verstanden hatte. Wenn die Fuhre „schwimmt“ und schlingert Gas geben! Immer wenn die Angst gross, das Gefühl aufkommt, die Fuhre macht was sie will, Gas aufreissen. Hört sich einfach an, aber wenn das hat etwas gedauert, bis es sass. Dann war es aber Fun pur.

Ein weiteres Rezept für mich war auch, möglichst weit vorne zu fahren. Die Einzylinder hatten manchmal zu wenig Power und ich war im ersten Gang mit sehr viel Gas unterwegs, für den Zweiten waren wir zu langsam. Ne LC8 ist ein klasse Moped, braucht aber auch mal Speed und dann geht sie ab wie die Post. Wenn die anderen noch schlingern, dann fliegt sie mit super Geradeaus Lauf über den Sand, das es eine Freude ist.



Was es sonst noch an Gelände gab

Nach dem Verlassen des Reiterhofes und dem Passieren der Security ging es ab auf die Feldwege. Einspurige Feld- und Waldwege sollten die nächste Woche unser Revier sein. Zwischen weit in die Spuren hinein wachsenden Bäumen und Sträuchern sollten wir uns viel bewegen. Und die Einführungsrunde gab uns einen Vorgeschmack auf die kommenden Tage.

Da die Puszta eben ist, höchsten kleine Hügel hat, bleiben die Wege grösstenteils eben. Zwei etwas hügeligere Etappen (Berge für Norddeutsche :)) sollten aber folgen.

Die Wege selber sind teilweise sehr löchrig und wellig. Die anderen fuhren meistens im Stehen, wären mir die Sitzposition lieber ist und ich habe die meisten Wellen mit Gasstössen überflogen. Nur bei sehr grossen Wellen und kniffligen Trialpassagen bin ich im Stehen gefahren. Da hat halt jeder sein eigenes Rezept. Laszlo, der es wissen muss, meinte manche fahren im Stehen, manche kommen im Sitzen besser zurecht. Und auch ne „niedrige“ LC8 hat noch genügend Federweg.

Mit Roadbook lieber achtsam sein

Dabei waren wir sicher nicht langsam unterwegs.. Meistens waren wir als unerfahrenere Gruppe nur unwesentlich langsamer als die geübteren Fahrer. Oft sogar schneller am Ziel, da wir uns seltener verfahren haben. Über 200 km Roadbook auf fast 30 Seiten gab viel Gelegenheit, sich zu verfahren:). Und die schnelleren sind häufig an den Kreuzungen vorbei gedüst. Ausserdem war es öfters knifflig. Immerhin entsprechen grosse Teile des Roadbooks der Transdanubia Rally. Da darf es auch mal schwieriger werden beim Navigieren. In unserer Gruppe ist meistens Armin mit seiner 350er Suzi vorneweg gefahren. Und der hat die Aufgabe hervorragend gelöst. Allerdings hat er ein elektrisches Roadbook und das hilft schon sehr. Auf welligen schnellen Passagen mit einer Hand noch am Roadbook drehen ist nicht immer einfach und manchmal auch gefährlich.

Das Wetter

Vom Wetter her hatten wir die Woche sehr viel Glück. Es war nicht sehr heiss und regnete kaum. Trotzdem gab es bei erdigem Untergrund häufig Wasserlöcher, die sich über die gesamte Wegbreite ausbreiten und auch mehrere Meter lang sein können. Es empfiehlt sich, sie, ebenso wie einige Bachdurchfahrten zu umfahren. In der Regel am Rand, der in Form eines Anliegers zu befahren ist. Gelegentlich auch direkt durch den Wald, wenn das Gebiet um das Wasserloch zu schlammig ist.

Der MT21 zieht wie gesagt im Schlamm nicht so toll und bei den Durchfahrten (gelegentlich lässt man



es halt spritzen :)) kam ich meistens quer aus den Wasserlöchern raus. Dass die Wasserlöcher besser zu umfahren sind, hatte man vor allem bei Peter gesehen, der sich mehrmals in einigen ablegte, somit gelegentlich ein unfreiwilliges Bad nahm und für viel Heiterkeit sorgte. Dafür stank er dementsprechend in dem abgestandenem Wasser :). Er hat uns gelegentlich auch gezeigt, dass es gut ist, grossräumige Umfahrungen anzusetzen. Denn auch ne EXC lässt sich schwer rausziehen, wenn sie in einem tiefen Wasserloch festsitzt.

Ich sprach vorhin von trockenem Boden. Dieser ist recht gut zu befahren, aber wehe, es regnet. Dann wird es richtig schmierig und anstrengend! Wir hatten Glück und nur einmal Regen auf dem Lehmboden. Dieser kann aber auch so an einigen Stellen recht tückisch werden. Vor allem auf den offenen Feldwegen hatte es einige Stellen, die recht trocken ausgesehen haben. Oder es sah nach nur einigen feuchten Spurrillen aus. Wenn man dann auf anscheinend trockenen Spuren um die feuchten Stellen fuhr, konnte es sein, man steckte im schmierigen Dreck, bis über die Achsen. Obenauf sah es trocken aus und darunter Schlamm pur! Da war es mit der grossen und schweren Maschine manchmal schwierig, wieder rauszukommen

Nach den Aussagen einiger Teilnehmer, die die Tour schon bei Regen befahren hatten, ist es dann vor allem für die Zweizylinder eine einzige „Rutsch-Tour“ und man kommt keine 2 Meter geradeaus. Im hügeligeren Gelände sind wir auf sehr schräg abfallenden Wegen gefahren, die waren mit ihren Rinnen und bei nachlassender Konzentration am Nachmittag nicht einfach zu fahren. Aber die bei Nässe. Puh bin ich froh, dass mir das erspart geblieben ist. Da hätte ich mich sicher abgelegt!

Wir hatten, wie gesagt Glück und es blieb in der Regel trocken.

Mut - man muss nicht alle fahren :)

Bei einem grösseren Regenguss hatte Laszlo vor dem stark aufgeweichten und schmierigen Boden gewarnt. In dem einsetzenden Regen kurz vor der Mittagspause ist es auf der offenen Ebene auf den Feldwegen sehr schnell rutschig geworden. An diesem Tag, ich glaube es war der Dritte bin ich nach der Pause ausgestiegen, was anscheinend auch besser war. Es gab wohl einige Passagen, die mit der LC8 zwar machbar aber sehr anstrengend geworden wären. Und mit Mitte 40 ist der Schwabe ja weise genug, auf Hardcore kämpfen habe ich keine Lust mehr, bin ja im Urlaub und muss heil nach Hause kommen. Also kann ich auch mal Aussteigen, ohne mich schlecht zu fühlen. Und am Abend hatten mir alle zu meiner weisen Entscheidung gratuliert – oder waren sie nur froh, dass sie mich nicht auch noch aus dem Schlamm rausziehen mussten? :) So stieg ich an diesem Tage aus und habe mir, nachdem es zu Regnen aufgehört hatte, mittels des GPS meine eigene Off-Road Tour zum Hotel „gebastelt“ So hatte ich an diesem Tage zwar nach dem Verlassen der Gruppe „nur“ noch ca. 50 km Off-Road Kilometer, aber die waren auch nicht schlecht.

Eine Roadbooktour, die ist klasse ...



Und es hatte sich wieder einmal gezeigt, wie toll eine Roadbook-Tour ist. Man fährt Strecken, die man sonst wahrscheinlich nie finden würde und evtl auch nie fahren würde! Wir hatten auf der Tour einige Passagen, die ich niemals alleine fahren und mich auch mit anderen wahrscheinlich nicht trauen würde. So gab es sehr zugewachsene Waldwege / Single-Trails, die nicht so ausgesehen haben, als ob man da wieder rauskommt. Und wer schon mal ne LC8 auf nem verschlammten einspurigen Waldweg gedreht hat, weiss was ich meine. Wir mussten einmal auch durch radhohe Gräben fahren, über bis zu 25 cm hohe :)) im Weg liegende Baumstämme (ich bin drüber andere

drum rum und und ... Klasse! Aber alleine oder auch zu zweit wäre das Risiko doch zu gross gewesen. Dreimal hat man mich rausziehen müssen und da muss man dann schon mindestens zu dritt sein (inkl. Fahrer) sonst geht es nur noch mit Seilwinde.

Mut, wann ist es notwendig?

Ich hatte das Mutproblem einmal auf meiner Single-Tour. Ein verschlammter zugewachsener Weg mit Wasserlöchern. Den habe ich ein paar hundert Metern abgelaufen um sicher zu sein, dass ich ihn fahren kann. Es ging dann auch gut, aber alleine, 10 Kilometer vom nächsten Ort entfernt einbuddeln ist nicht mein Traum. Oder eingeklemmt unter der LC8 liegen, wie es mir unterwegs einmal passiert ist, mit Hilfe, die das Moped aufhebt, easy, ohne schwierig.

Dabei sind wir an diesem Tag morgens Wege gefahren, die waren doppelt so schwer zu fahren, einmal durch 2,50 hohes Schilf und kein Weg zu sehen. Aber laut Roadbook waren wir richtig. Ich fuhr vorne weg, habe die erste Spur gezogen. Da wusste ich nie was kommt. Fuhr im Schrittempo habe gehofft, dass es den anderen nicht zu langsam ist. In weniger bewachsenen Passagen (ca. 30-50 cm hohes Gras) dann mal Gas gegeben, also mit 30-40 km/h gefahren in ne Rinne gekommen, schwer rumgeschlittert und dann war wieder klar. Langsam fahren ist angesagt. Safety first!

Fahren im Wald

So gab es unendlich viel Fahrspass. Manchmal haben uns die ins Gesichtshöhe hängenden Zweige genervt. Am vorletzten Tag gab es ein ca. 20 Kilometer langes Stück durch den Wald. In der Mitte konnte man meistens nicht fahren, da es zu matschig war bzw man irgendwann vom Rutschen die Schnauze voll hatte und wenn man dann in der Fahrspur fuhr, hatte man dauernd Zweige im Gesicht. Das hat auch mal Kratzer im Gesicht gegeben. Aber zum Glück hat die LC8 ne Scheibe, hinter die man sich ducken kann. Man sieht zwar nicht mehr viel, das gute Stück ist ja mit einer Schmierschicht aus Dreck und Sand fast zu, aber immer noch besser als bei den kleinen Hupfern, die gar keinen Schutz haben.

Eine LC8, die mach froh :D

Überhaupt war ich froh die LC8 zu haben. In den ganz langsamen Passagen war sie zwar manchmal fast zu schwer und unhandlich aber auf dem Gebiet insgesamt ein super Moped. Vor allem wenn man mit umgehen kann. Und das kann ich (ja ich weiss, Eigenlob stinkt :)) laut den Cracks anscheinend.

Es gibt doch auch schnellere Passagen und da ist ne LC8 nicht zu schlagen. Ausserdem funktioniert die Federung einwandfrei und ist komfortabel, der Motor einfach herrlich – ein klasse Moped eben. Am Anfang wollten die anderen Teilnehmer mich noch von einem Einzylinder überzeugen, weil sie leichter und einfacher zu fahren sind. Aber die anderen waren dauernd am Schrauben. Eine nagelneue EXC 400 hatte eine Gabel, die war so hart, dass sie nahezu unfahrbar war und bald langsamer als meine. Die anderen mussten dauernd schrauben, ne undichte Gabel, bei dem Staub und Sand jeden zweiten Tag Luftfilter säubern und und... Natürlich ist meine LC8 ungepflegt. Ich will drauf sitzen und fahren. Fürs Schrauben habe ich zu Hause keine Lust und keine Zeit. Und im Urlaub trinke ich abends lieber ein Bier, als stundenlang am Moped zu sitzen und Dinge richten. Meine LC8 hat höchsten 2500 Off-Road Kilometer aber ich musste eigentlich noch nie reparieren. Mal nen Lenker wieder richten, wenn ich zu schnell abgeflogen bin und nicht mehr richtig geradesaus fahren konnte, nen verschobenen Hebel in die richtige Stellung bringen – das war es. Das grösste Problem ist mein RMS Kofferhalter. Der ist an den Soziusrasten – auslegern befestigt und die verbiegen sich schon mal beim Sturz. Aber für die Wahl der Koffer kann das Moped nichts.

Ablegen kommt auch mal vor

Dieses Mal war es notwendig, da ich mich mit ca. 50 wegen einer übersehenen Rinne abgelegt habe. Ich musste wegen eines entgegenkommenden Traktors die Spur wechseln, geriet in die Rinne und bevor schon hatte ich mich herrlich abgelegt. Wegen der guten Ausrüstung ist ausser mehreren Blutergüssen und leichten Schmerzen in den Gelenken nicht viel passiert. Allerdings bin ich gerade noch rechtzeitig vom Moped weggekommen, da mein Hinterrmann trotz grösseren Abstandes nicht mehr bremsen und wegen der selben Rinne nicht mehr ausweichen konnte. Ich hatte ihn noch kommen und auf mein Bein, das eigentlich

eingeklemmt war, zufliegen sehen, kam aber doch noch raus, bevor er mich getroffen hätte.

Aber Achtung - keine abgesperrte Strecke!

Man sieht mal wieder es könnte sehr viel passieren. Vor allem der Gegenverkehr und die zu hohe Geschwindigkeit an Kreuzungen könnten gefährlich werden. Denn das Tempo ist halt doch nicht immer angepasst. Dazu macht es zu viel Spaß es mal laufen zu lassen.

Vor allem auf den Sandpassagen. Es hatte zwischendrin bei diesen geregnet und der Sand war schön fest. Da bot sich ein schnelleres Tempo an und wir fuhren dieses auch. :) Kein LC8 Tempo aber doch flott und manches mal hätte keiner plötzlich aus dem Wald kommen dürfen. Gefährlich ist es schon, Glück muss man auch haben und sich bewusst machen, dass man an Kreuzungen bremsen muss. Manch einer hatte das vergessen. :(

Und wir haben natürlich auch viele Einheimische getroffen, auf den Strecken - Vierbeinige, Traktoren, Autos, LKWs, Mährescher, Pferdekarren.....



Geschwindigkeit - alles ist relativ



Bei der Tour hat sich auch gezeigt, dass es besser ist in kleineren Gruppen zu fahren. Selten sind wir alle zusammen gedüst. An einem Morgen war klar, der Weg über den ehemaligen Truppenübungsplatz ist von der Navigation her schwierig, wir müssen zusammenbleiben. Alle zusammen vom Hotel weg und da ich hinten fuhr, war es super schnell. Ich war noch müde, noch nicht warm gefahren und bei dem ersten Halt kam mein Protest wegen zu hohen Tempos. Darauf hin fuhr ich später als Erster und musste mir nachher anhören, dass das genau so schnell war, wie zuvor :(So kann man sich täuschen

Kleingruppen sind da schon besser. Und das ist genau der Vorteil der Roadbooktouren. Jeder kann genau so fahren, wie es ihm oder ihr passt.

Wir hatten immerhin 2 Frauen dabei, Eine als Sozia und eine Selbstfahrerin. Übrigens super schnell :) und fit! Da hätte manch einer Probleme gehabt, zu folgen.

Lange Fahrtage

Überhaupt war die ganze Tour nicht immer einfach. Meines Erachtens nichts für einen Anfänger und schon gar nicht auf einem Zweizylinder. In der Regel hatten wir Streckenlängen von 160 – 220 km (wird künftig wohl weniger) Bei einer 220km Strecke max 50-60 km Asphalt. Sonst höchstens 10 -20 % Der Off-Road Anteil war also hoch. Wobei sich die leichten mit den schweren Tagen abwechselten. Und es war ein klasse Mix.

Nachmittags hatten wir schon öfter Konzentrationsprobleme, sind auch mal früher ausgestiegen und den Rest auf der Strasse gefahren. Es hatten sich Fahrfehler und manchmal auch Stürze eingeschlichen und so hat der eine oder andere auch mal abgekürzt.

Viel Staub



Der Streckenverlauf war, trotzdem es trocken war, nicht immer einfach. Es hatte sehr viele staubige Passagen gehabt. Teilweise auch mit Rinnen und Löchern. Wer zu wenig Abstand gehalten hatte, wurde auch mal mit einem Sturz bestraft! Denn unvermutet kamen tiefe Löcher oder vom Regen ausgewaschene Rillen. Die Sicht war wegen des Staubes häufig schlecht. Und es gab jeden Tag herrlich dreckige Gesichter zu sehen :).



Bei den Fahrstrecken war alles vorhanden von nahezu Single-Trails über Auf und Abfahrten (natürlich nicht so steil wie in den Alpen :)), Lehm- und Sandboden, Wasserlöcher Schlamm, Dämme an der Donau, zugewachsene Wege, breitere Pisten, schwierige und schnelle Passagen – einfach klasse! Ohne Kondition und etwas Enduroerfahrung geht die Tour aber nicht. Sie ist nicht wirklich schwierig aber durchaus anstrengend. Man hat den ganzen Tag konzentriert fahren müssen, sonst wäre es schief gegangen.

Übernachtungen

Wir hatten in drei verschiedenen Hotels geschlafen, das Gepäck wurde von Ali mit dem Bus transportiert. Werkzeug und auch Kleinteile wie Schrauben und vieles andere standen abends zum Schrauben zur Verfügung. Das Essen war gut (Halbpension) Frühstück war jeweils um 7.30 Briefing um 9.00 Uhr. Zusammen Fahren, Schrauben, Bierchen trinken (in Maßen, nicht in Massen;)), Ausruhen Roadbookkleben, Quatschen etc. ging der Tag schnell rum und ich kann die Tour und auch den Veranstalter www.roadbooktouren.de nur empfehlen. Bei den Touren, die ich mitgefahren bin, gab es sehr viele Wiederholer und der Grund ist die hohe Qualität.

Reisekosten

Die 6 Tage Off-Road Fahren haben 780€ gekostet zzgl 20€ Roadbookhaltermiete. Sprit und Getränke mussten selbst bezahlt werden. Wir hatten abends immer geteilt, so kamen 1000 – 2000 Forint (4-8 €) pro Nase an Getränken zusammen. Sprit ist nur unwesentlich billiger als bei uns.

Wer also in einem beschützten Umfeld (so weit es beim Endurofahren halt geht) fahren will ist bei so einer Tour gut aufgehoben. Wollte man selber vergleichbares fahren, müsste man wohl 2,5 - 3 Wochen rechnen. Sonst würde man die Wege nie finden. Habe es selber ja schon öfter ausprobiert. Klappt einfach nicht. Und abends das Gepäck und auch Werkzeug beim Hotel haben hat was. Und wer keine LC8 hat muss halt doch schrauben :)

Und die ist in der Hand eines erfahrenen Fahrers auf der Tour einfach super Klasse!! Vielleicht vorher schon mal ein bisschen verkratzen, damit es nicht so weh tut, wenn sie mehr Kratzer bekommt. Die LC8 lag drei Mal. Einmal, wie beschrieben bei schneller Fahrt, einmal im Schlamm umgekippt und einmal bei der Auffahrt aus einem Graben nicht geschafft. Damit lag ich wohl im guten Mittel :)

Mehr Bilder gibt es auch noch, wer sie sehen will. Unsortiert copyright bei roadbooktouren.de Frank Plate, Matthias Perez

Bilder im Netz