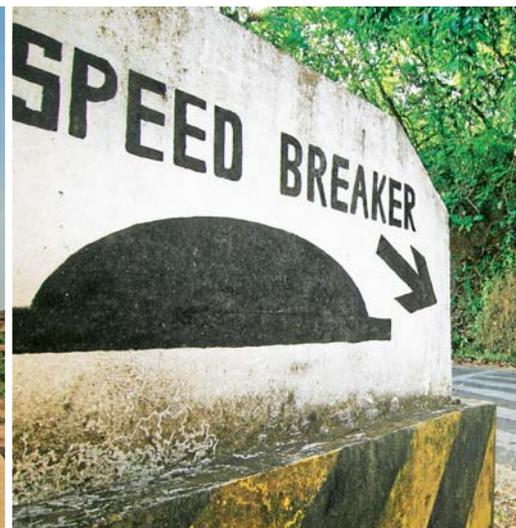




Auf Enfields durch Südindien

RUMPELSTIL

Sie heißen Bumper, Speed Breaker oder Rumbler und sind in Südindien weit verbreitet. Die Asphaltbuckel lassen es rumpeln, doch so werden Raser zu Reisenden und Motorradfahrer zu Königen der Landstraße. Ein Bericht über eine Entschleunigung. Text und Fotos von Thorsten Dentges

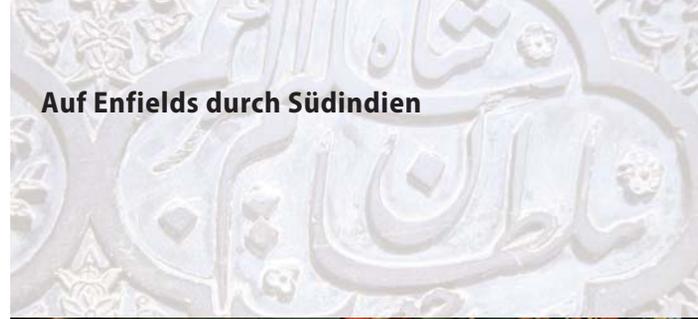




Auf Enfields durch Südindien

Offizielle Statistiken gibt es nicht. Dafür aber verlässliche Zählungen. Im Schnitt ein Mal pro Kilometer rumpelt es im Gebälk, denn auf südindischen Straßen schmeißt sich andauernd eine entsprechend modulierte Asphalt-aufwerfung in den Weg, die nur einen Zweck verfolgt: dich zu entschleunigen. Die Federung der Enfield geht dann auf Block, ihr Fahrer sollte besser aus dem Sattel gehen, bei Tagesetappen von 250 Kilometern fühlt es sich ansonsten genauso an, als bekäme man 250-mal einen kräftigen Tritt in den Hintern. Nicht angenehm. 250-mal aus dem Sattel zu gehen, 250-mal auf und ab für Knie und Oberschenkel, das ist allerdings auch eine Pein. So oder so, am Ende des Tages weiß man, was man getan hat und sinkt bleischwer in die Kissen. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h gilt als flott, ein Tempo, mit dem normalerweise Offroadler unterwegs sind. Natürlich zeigt der Tacho ab und zu auch mal 100 Sachen und mehr an, was aus einem Zylinder und 25 PS halt rauszupressen ist. Und selbstredend finden sich auch genügend Abschnitte und Straßen, die über weite Strecken ungestörten Fahrspaß bieten, wie etwa der beschwingte, mit vielen Kurven angereicherte Aufstieg ins Hochlandgebiet Western Ghats bei Amboli. An anderen Stellen verdichten sich hingegen die Rumbler, die es in spitzkegeliger, halbrunder oder waschbrettartiger Ausführung gibt, im Metertakt.

Kurzum: Heizer haben in Indien keinen Spaß am Motorradfahren. Diejenigen, die sich mit den Rumbler, Bumpen und Speed Breakern – oder wie sonst sie in der jeweiligen Provinz auch bezeichnet werden – abfinden können, haben auf einer Enfield hingegen ein ungeahntes Reiseerlebnis. Zumal die Geschwindigkeitsbrecher für Motorradfahrer bis auf schon beschriebene körperliche Anstrengungen nur Vorteile bieten. Kommt etwa von hinten ein kraftstrotzender Geländewagen herangenaht, der einen drängelnd überholt, sich frech vors Vorderrad platziert, um danach seine wilde Jagd fortzusetzen, dann freut man sich schon auf den nächsten Asphaltbuckel. Bremsen müssen dort nämlich alle, und Lastwagen, Busse, Kleinwagen, Kutschen, Karren stauen sich auf. Motorradfahrer passieren am Seitenrand oder auf der (hoffentlich freien) Gegenspur die Ausgebremsten, sind subito wieder weg vom Fleck und bis zum nächsten Bumper kaum einzuholen. Schönes Katz-und-Maus-Spiel – zumindest für den Enfieldpiloten mit seiner 180-Kilo-Maschine. Bis vor rund 15 Jahren durften in Indien übrigens Motorräder nicht schneller als die Polizei sein, und die fuhr Enfields. Die Bullet galt also als „das“ Geschoss und ist es trotz veralteter Technik eigentlich immer noch. Beim Tourstart in Assagao im nördlichen Goa sind die



Teilnehmer noch etwas skeptisch. Diese Oldies sollen die nächsten zehn Tage sicher und gut durchs Land führen? Sie führen gut, wie schon die erste Probefahrt von nur rund 60 Kilometern zum Traumstrand von Arambol beweist. Vorbei die Zeiten, als noch mit vier Gängen rechts geschaltet wurde, die vordere Bremse eher zur Zierde diente und der Kickstarter so manchen in den Wahnsinn trieb. Vor allem im dichten Stadtverkehr, wenn die Karre absäuft. Die aktuellen Leih-Bullets indes fahren sich wie vernünftige Mittelklassemotorräder aus den 1980ern. Tourguide Martin hatte zudem eine theoretische Einführung gegeben, singend in Form des „Enfield-Blues“, einer Eigenkomposition mit Gitarrenbegleitung: *„... aber wenn sie denn mal läuft, dann hat man seine Freud, und erzählt's dann nachher alle Leut, dass man sogar in Indien war und hat dort so manche tolle Dinge erfahren.“*



Platz da: ehemalige Elefantengaragen in Hampi





Der Motorradfahrer und das liebe Vieh – Verkehrsteilnehmer sollten besser tierlieb sein. Und geduldig



Multifunktionale Landstraßen: Bauern trocknen auf dem von der Sonne erhitzten Fahrstreifen ihr Getreide

Auf Enfields durch Südindien

„ERST STAUB FRESSEN AUF DER
LANDSTRASSE, DANN IM WARMEN
MEERWASSER BADEN“



Der Süddeutsche lebt seit mehr als 30 Jahren in der südindischen Provinz und Aussteigerenklave Goa. Der kleinste indische Bundesstaat (zirka 3700 Quadratkilometer) ist mit gut 100 Küstenkilometern für Erholung suchende Indienreisende ein Paradies. Palmenstrände, günstige Übernachtungsmöglichkeiten, geringe Alkoholsteuern, große kulinarische Vielfalt, herrührend noch aus der Kolonialzeit, als die Portugiesen diesen Landesteil besetzten. Anders als bei strenggläubigen Hindus findet sich in Goa auch Rindfleisch auf dem Teller wieder, obwohl die Kuh gemeinhin als heiliges Tier gilt. Insbesondere wegen des reichhaltigen Angebots an Fisch und Meeresfrüchten (King- und Haifisch, Barrakuda, Red Snapper, Garnelen und mehr) lohnt die Reise nach Goa, und Tourguide Martin führt die Teilnehmer deshalb auch gleich zu Beginn an einen seiner Lieblingsplätze in der Arambolbucht. Das „Beach & Bike“-Konzept kommt gut an, erst Staub fressen auf der Landstraße, dann im warmen Meerwasser der Arabischen See baden, herrlich!

Das finden auch viele Pauschalurlauber, die in erster Linie zum Partymachen nach Goa kommen und sich bei einem der vielen Vermieter einen Motorroller oder ein Motorrad ausleihen. Doch auf Enfield sind nur wenige unterwegs, schließlich sind in Indien die Maschinen bei der aufstrebenden Mittelklasse längst Kult, und Wartezeiten auf Neumaschinen von einigen Monaten üblich, sodass die Bike-Vermieter lieber andere (kleinere und billigere)

Moppeds anbieten. Den Partytouristen ist das ohnehin egal, genau wie die eigene Sicherheit. Junge russische Bikinischönheiten, deren flächendeckendstes Bekleidungsstück eigentlich die Sonnenbrille ist, liegen mit komplett zugepflasterten und in Verbandszeug eingewickelten Armen und Beinen am Strand. Beim nächtlichen Nachhauseweg von der Disko wohl einen Speedbreaker übersehen? Aua.

Doch kaum verlässt man die Provinz Goa kurz hinter Arambol in Richtung Maharashtra, beginnt das echte Indien. „Ja, in dem Land, da gibt es viel zu schauen, aber manchmal kommt einem schon das Grauen. Die Bettler und der viele Dreck, das haut dich ganz schon weg vom Fleck [...] die Küh', die laufen auf der Straße, und wenn sie stehen, dann hast überhaupt keine Chance, und schießen tun sie mittenrein, fährst' da rein, hast' die Sauerei. Und am Kittel und der Hos', da hast die braune Soß'. Das sind Erfahrungen, die muss man einfach machen, da kannst' dann später viel besser drüber lachen [...]“ Martin kennt das. Die Teilnehmer hingegen tasten sich noch vorsichtig an die fremden Verhältnisse heran. Das mit den Speed Breakern ist nun klar, die Enfield tuckert gemütlich mit sonorem Klang vor sich hin, und die Sonne geht langsam über dem Meer unter. Klischeeromantik, doch es fühlt sich verdammt gut an. Die Ergonomie der Enfield weniger. Da passt ja gar nichts! Kniewinkel seltsam, Lenkerkröpfung offenbar sehr alte Schule, und beim Fuß-



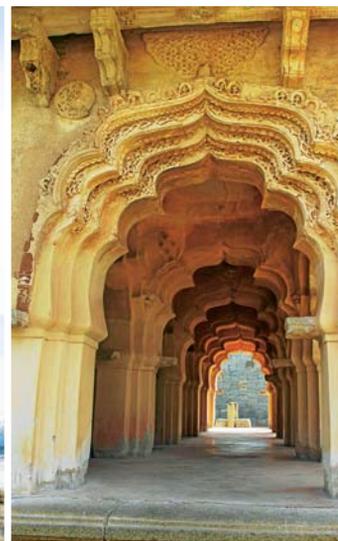
Buntes Volk in Goa und Karnataka. Die Menschen sind Fremden gegenüber aufgeschlossen und hilfsbereit



Indian Cruising: Der Lonesome Rider ist allerdings selten allein, denn beim Rasten strömen Neugierige herbei, um Mann und Maschine zu begrüßen

Auf Enfields durch Südindien

„SO GILT NUR **EINE REGEL: FAHR, KOMM IRGENDWIE DURCHS GEWIMMEL, UND REG DICH BESSER NICHT AUF!**“



bremsen ist der Kickstarter im Weg. Was hingegen sofort wie an-ge-gossen passt, ist der Hupenschalter. Intuitiv liegt der Daumen immer an richtiger Position, und das ist auch enorm wichtig, denn wer in Indien nicht kräftig mithupt, sollte besser gleich zu Hause bleiben. Hupen bedeutet nicht: „Achtung, Gefahr!“ oder gar „Weg da, du Idiot!“ wie in unseren Breiten. Nein, das Hupen gilt in Indien als freundliche Ankündigung: „Hallo, hier komme ich. Bitte nicht erschrecken. Platz machen wäre übrigens auch noch ganz nett.“ Etwas irritierend, aber spätestens nach ein, zwei Stadtdurchfahrten hat man es drauf.

Dharwad und Hubli in der Provinz Karnataka zum Beispiel sind ideale Trainingsareale für angehende Profihuper. Die Millionenstädte zu durchqueren dauert über eine Stunde. Das bietet Gelegenheit, rund 3600-mal zu hupen. Problem an der ganzen Sache ist, dass alle anderen auch hupen, sodass mitunter die eigene freundliche Aufforderung, einem doch bitte etwas Platz zu machen, in der ganzen Kakophonie von Tröten und Tuten leicht überhört wird. Keine Chance auf individuelles Hup-Management, denn unterm Strich ist es einfach nur eins: laut! Alle Regeln gehen im anarchischen Verkehrschaos komplett unter. Ähnlich verhält es sich an Ampeln. Rot dient dazu, sich kurz zu sammeln und tief durchzuatmen, Gelb existiert nicht, und bei Grün stürmen alle los – leider auch der Verkehr von rechts und links (der zwar Rot hat, aber egal). Trotz des

Linksverkehrs ist Linksüberholen kein Problem. Oder auf dem Seitenstreifen ganz links, oder mittendurch. Oder auf dem gegenüberliegenden Seitenstreifen ganz rechts. Völlig wurscht. Hupenknopf auf Anschlag, mööp, mööp – uuuund: Gas.

Auf dem Bürgersteig darf auch jeder fahren, denn der „Bürgersteig“ ist die Straße, Fußgänger benutzen alle Fahrbahnen, ruhen gerne mal mitten auf der Kreuzung aus, lassen Vieh und Karren dort stehen. So gilt nur eine Regel: Fahr, komm irgendwie durchs Gewimmel, und reg dich besser nicht auf! Besser die Energie aufsparen für die vielen kraftraubenden Bumper und Rumbler. Und öfters mal eine Pause machen. Am Wegesrand findet man allerdings nur selten Ruhe. Binnen weniger Minuten, manchmal sogar nur Sekunden, scharen sich Dutzende Menschen um einen, wollen Namen und Herkunft wissen, woher man heute kommt und wo man heute noch hinfährt. Zwar können die Menschen mit den Antworten nichts anfangen, denn die Schweiz oder der Hunsrück sind für die Landmenschen genauso fern wie die Strände von Goa oder Riverraften im Dandeli Wildlife Reservat oder die anderen touristischen Highlights dieser Tour.

Sie werden wohl keines dieser Ziele jemals erreichen, sondern vermutlich weiter tagtäglich auf den Feldern schuften oder Teer in Schlaglöcher gießen oder mit Vorschlagshämmern Metallschrott zerkleinern – so, wie es für das Leben in der jeweiligen Kaste vor-



Ich fahre Enfield, holt mich hier raus! Auf dem (unasphaltierten) Weg zum Dschungelcamp im Dandeli Wildlife Reservat



Quirlige Millionenstädte, ansehnliche Tempelanlagen und viel Exotik am Wegesrand



Auf Enfields durch Südindien

gesehen ist. Die Fremden auf den Motorrädern bringen aber etwas Abwechslung in ihr hartes Leben, das sie duldsam hinnehmen, und sie begegnen Touristen mit kaum fassbarer Freundlichkeit. Bauern lassen ihre Forken fallen und winken den Vorbeifahrenden. „*Da kannst das Land viel besser verstehen, hast es einmal von der Enfield aus gesehen. Das Land und die Leut' und die Schmerzen. Aber das Lächeln, das kommt vom Herzen.*“

Der dortigen Menschen Seele tiefgründig zu verstehen, ist für westliche Touristen wohl ein hoffnungsloses Unterfangen, zu anders, zu fremdartig ist die indische Kultur. Gründe, schmunzelnd mit dem Kopf zu schütteln, gibt es jedenfalls zuhauf. Beispiel Bahnübergang: Schranken geschlossen, es bildet sich auf einem halben Kilometer eine Schlange, bestehend vorwiegend aus schwer beladenen Lastwagen. Als Motorradpilot fährt man gewöhnlich daran vorbei, nach vorn auf die Pole Position. Ungeduldige Fahrer von Kleinwagen folgen, danach auch Jeeps und schließlich andere Lastwagen mit Anhängern. Der Eisenbahnzug fährt durch, die Schranken öffnen sich wieder, und in diesem Moment wollen alle

gleichzeitig losfahren. Das Problem: Auf der anderen Seite hat sich das gleiche Spiel zugetragen, beide Spuren sind auch dort blockiert. Nun stehen sich also Hunderte von Fahrzeugen gegenüber, der Begriff „Verkehrsknotenpunkt“ bekommt einen neuen Sinn. Erst wird gehupt, dann noch mal, dann ganz viel, und endlich rollt es wieder. Irgendwie. Wie beim Jonglieren, wenn die Bälle auch scheinbar chaotisch kreuz und quer umherfliegen, scheint es einen Trick oder eine feste Abfolge zu geben, jedenfalls löst sich das ganze Tohuwabohu wie von Zauberhand wieder auf. Nach der Devise: Nicht zu viel nachdenken, sondern einfach fühlen. So kommt man wohl am besten durch, und für guten Fahrfluss empfiehlt es sich, alle Sinne einzusetzen, auch den siebten. Augen auf, riechen, hören, Schlaglöcher und Speed Breaker ertasten, ihre Schlagkraft erahnen, bevor sie es richtig rumpeln lassen und dich böse aushebeln.

Apropos „rumpeln“: Sensible Mägen haben es schwer in Indien. Fast jeden Reisenden trifft es, und die Darmflora rebelliert. Das dringende Bedürfnis nach sanitärem Sightseeing offenbart dann des Öfteren unschöne Ansichten. Vorsichtig ausgedrückt. Während die Hotels auf der Tour guten Standard bieten, sieht die Lage in den Kaschemmen am Straßenrand oft prekär aus. In manchen Provinzen ist eine Müllabfuhr unbekannt, jeder hat selbst dafür zu sorgen, seinen eigenen Kehrriech fortzuschaffen. Das sieht folgendermaßen aus: Erst alles auf den Boden werfen, später eine Grube ausheben, den Müll dort hinein. Wenn es zu faulen und stinken beginnt, die ganze Chose anzünden. So schwelen links und rechts von Straßen



WAS ANZIEHEN?

Eine dicke Leder- oder Textilkombi führt bei tropischem Klima zu starkem Flüssigkeits- und damit einhergehend Konzentrationsverlust, verringert also die aktive Sicherheit. Nur mit Schlappen, Shorts und Shirt auf dem Motorrad bedeutet jedoch hohe Verletzungsgefahr, denn selbst kleine Schürfwunden nach einem Sturz können aufgrund vieler fremder Keime böse Folgen haben. Fotomodell Rasheed macht es richtig und trägt einen modischen, gut sichtbaren, luftigen Jethelm von A-Style (179 Euro, www.go-astyle.de), die robuste Baumwolljacke Matrix von Alpinestars (199,95 Euro, www.alpinestars.com) und die topsitzende Bikerjeans Denim von Vanucci (109,95 Euro, www.louis.de).

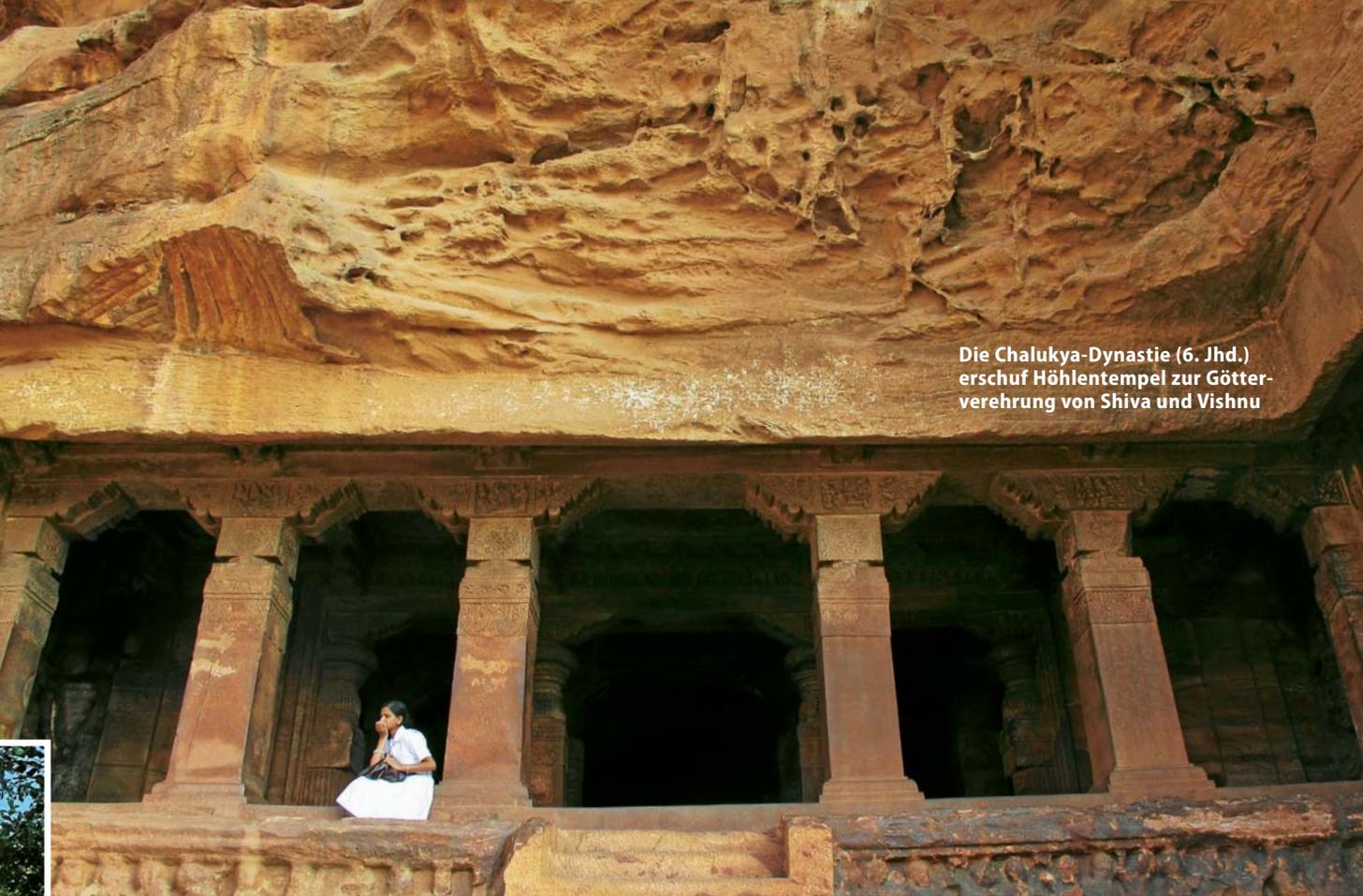
Beide Kleidungsstücke bieten mit Kevlarverstärkungen und CE-Protektoren gute passive Sicherheit und Klimatisierung. Seine Hände vertraut Rasheed den Endurohandschuhen Adventure von Klim (109 Euro, www.macmeierdistribution.com) an, für die Füße wählt er die Kurztiefel Journey XCR von Daytona (175 Euro, www.daytona.de).



und Wegen, in kleinen Gassen und in Hinterhöfen kleine „Müllverbrennungsanlagen“ vor sich hin, sorgen für ein sehr gewöhnungsbedürftiges Bouquet. Da überall Leben stattfindet, also auch links und rechts neben diesen Halden, wird dort gekocht, gewaschen und so weiter. „*Aber nach ein paar Tagen, da kannst du nicht mehr glotzen, weil da stehst' am Rand und musst a' wengle kotzen. Da war halt das Essen a bissle alt und in der Hose hat's immer geknallt.*“

Doch keine Sorge, so schlimm ist es nicht. Genauso schnell, wie man sich an die zahlreichen Bumper, Rumbler, Speed Breaker und die illustre Geräuschkulisse (Hupen, Affengeschrei, Werbung aus Lautsprechern, eigentümliche, schräge Musikklänge, Motorengeknatter, kreischende Vögel, Marktschreier und alle anderen Töne jenseits von 90 Dezibel) gewöhnt hat, so schnell wächst einem dieses facettenreiche Land ans Herz. Reisen in Indien ist anstrengend, keine Frage, aber zugleich ein betörend exotisches Erlebnis. Mehr Tapetenwechsel vom grauen Alltag daheim ist kaum möglich. Und Reisen auf Enfields, das ist ein Erlebnis für sich – mit wohl keinem Gefährt kommt man Land und Leuten näher, ist zwar nicht der Schnellste, dafür aber immer mittendrin. Abends am Lagerfeuer stecken die vielen Rumbler noch in den Knochen, doch das Bier ist kalt, die Chilis brennen im Mund, und die Gitarre ist gestimmt.

„*Das ist der Enfield-Blues, den man fahren muss, den muss man singe', den muss man fahre', rollin' down the road.*“



Die Chalukya-Dynastie (6. Jhd.)
erschuf Höhlentempel zur Götter-
verehrung von Shiva und Vishnu



Bikinis, Mobiltelefone,
christliche Kultur –
Goa wirkt westlich.
Landeinwärts im
urtypischen Karnataka
gehen die Uhren
indes noch anders



infos

Indien für Einsteiger – das westlich geprägte Goa gilt als optimaler Startpunkt für alle, die zum ersten Mal das Land bereisen. Die geleitete Tour führt auch nach Maharashtra und Karnataka.



Karten: MAIRDUMONT/Claudia Weierl

TOURPROFIL: Die zehntägige Tour „Tropisches Südindien“ von Classic Bike Adventure kann über das MOTORRAD action team gebucht werden (Telefon 0711/1821977, www.actionteam.de) und kostet ab 1690 Euro (Preis ohne Flug). Tagesetappen von 60 bis 250 Kilometer (an den Warm-up- und Chill-out-Tagen im Basisressort in Assagao/Goa stehen Leihmotorräder bereit, um Strände individuell anzufahren). Straßenzustand und Verkehr sind gewöhnungsbedürftig und nichts für komplette Fahranfänger, obwohl über 90 Prozent der Strecke über Asphalt führen. Zahlreiche Straßen minderer Qualität und kurze Off-road-Sektionen fordern konditionell ähnlich wie leichtes Endurowandern. Highlights: Hindu kultstätten bei Hampi und Badami (Karnataka), Dschungelcamp im Dandeli Reservat, Traumstrand Agonda (Südgoa).

UNTERKÜNFTE: Einfache Hotels und Bungalows bis gehobene Mittelklasse mit ausreichend guten sanitären Anlagen, zwei Übernachtungen im Dschungelcamp in komfortablen Zelten mit Stehhöhe.

Reisedauer: 15 Tage (mit Ruhetagen)
Gefahrenre Strecke: ca. 1500 Kilometer

ESSEN UND TRINKEN:

Vorwiegend indische Küche mit hohem Gemüseanteil. Teilweise sehr scharf, grundsätzlich sehr würzig. Überwiegend Fisch und Meeresfrüchte, wenig Fleisch und wenn, meist Geflügel. Als Beilage Reis und frisch gebackene Brotfladen (etwa Chapati, Naan, Papadam). Alkohol ist in der Provinz Goa problemlos und günstig erhältlich (Bier im Restaurant: ca. ein Euro je Flasche), im Bundesstaat Karnataka haben hingegen nur bestimmte Hotels und Schankstuben eine Lizenz. Sauberes Mineralwasser, frische Obstsaften, Limonaden oder Milchshakes sind überall günstig erhältlich.

KLIMA: Tropisch heiß (teilweise über 30 Grad) mit zur Reisezeit geringer Regenwahrscheinlichkeit, nachts um 20 Grad, im Bergland auch nur um 10 Grad.

EINREISE, DOKUMENTE UND GESUNDHEIT:

Benötigt wird ein Visum, das online bei einem indischen Konsulat mindestens drei Wochen vor Reisebeginn beantragt werden sollte. Bei persönlicher Antragstellung im Konsulat wird das Visum in der Regel binnen weniger Tage ausgestellt. Für die Reise ist neben dem Reisepass mit Visum auch ein internationaler Führerschein erforderlich. Als Impfungen empfehlen sich unbedingt Tetanus, Polio und Hepatitis A und B, eine Malaria-Prophylaxe ist aufgrund des geringen Risikos nicht notwendig.

MOTORRÄDER: Royal Enfield Bullet, Einzylinder-Viertakt, 499 cm³, 25 PS bei 4600/min, Sitzhöhe 750 mm, Vmax zirka 120 km/h. Die Motorräder werden vor und während der Tour regelmäßig gewartet,



Land

Hauptstadt: **Neu-Delhi**

Fläche: **3 287 590 km²**

Staatsform: **Parlamentarische Bundesrepublik**

Sprachen: **Hindi /Englisch**

Währung: **Indische Rupie**

Einwohnerzahl: **1,21 Mrd.**

ein Begleitfahrzeug (für Gepäcktransport und Notfälle) hat die wichtigsten Ersatzteile mit an Bord.

TERMINE:

18.1.–1.2.2012 (noch freie Plätze für Kurzentschlossene), 14.–28.11.2012, 26.12.2012–9.1.2013.



Am Anfang ungewohnt, am Ende ans Herz gewachsen: scharfe Chilis in fast jedem Essen, wuseliger Verkehr und die raubauzige Einzylindermaschine

