

AUF DEM DACH DER WELT

Schon beim Blick aus dem Flugzeugfenster wird klar: Das hier ist kein gewöhnliches Ziel. Ladakh, das sagenumwobene „Dach der Welt“, verspricht alles, was Motorradfahrer suchen – endlose Weite, abenteuerliche Straßen, fremde Kulturen und die Magie des Himalajas.







Das Namgyal Tsemo Gompa in Leh ist ein buddhistisches Kloster aus dem 16. Jahrhundert



Vorsicht, Überschwemmung! Einige Routen führen sehr nah am Wasser. Flüsse wie der Indus, größter Strom auf dem indischen Subkontinent, entspringen im Himalaja

Fragt man einen Motorradfahrer nach seinem Traumziel, dann fallen oft dieselben Namen: Himalaja, Ladakh, Leh. Die mythische Region im Norden Indiens mit der heimeligen Provinzhauptstadt Leh scheint alles zu vereinen, was uns Motorradfahrer anzieht: das Versprechen von Abenteuer, die Begegnung mit einer fremden Kultur, die Faszination unendlicher Weite und – für viele entscheidend – die höchsten befahrbaren Bergpässe der Welt. Auch für uns war es ein lang gehegter Traum, eines Tages dort zu fahren, zwischen den Gipfeln des Himalajas mit all ihrer Erhabenheit. Dass dieser Traum schon bald Wirklichkeit werden sollte – wie aufregend! Denn unser Motorradhändler des Vertrauens erwähnte bei-

läufig eine geplante Gruppentour nach Indien und fragte, ob wir mitfahren wollten. In einem spontanen Moment sagten wir zu – ohne groß nachzudenken. Von da an ging alles schnell. Wenige Wochen später saßen wir im Flugzeug, mit gemischten Gefühlen aus Vorfreude, Respekt und ungläubiger Aufregung. Der Gedanke, mit dem Motorrad die höchsten Straßen der Erde zu erklimmen, ließ uns nicht los.

Dünne Luft

Schon der Anflug auf Leh ist spektakulär. Die Stadt ist eingebettet in eine unwirkliche Gebirgslandschaft und liegt auf über 3500 Metern – höher als jede Straße in Europa. Die Luft ist dünn, rund 40 Prozent weniger Sauerstoff als auf Meereshöhe.

Mit gemischten Gefühlen aus Vorfreude, Respekt und ungläubiger Aufregung



Entlang der Seeufer von Pangong Tso, Tso Moriri und Tso Kar führen abenteuerliche Strecken

Um der tückischen Höhenkrankheit etwas vorzubeugen, kamen wir schon drei Tage vor Tourbeginn an. Diese Zeit nutzten wir, um die Stadt zu erkunden und uns langsam zu akklimatisieren. Wir schlenderten durch enge Gassen, entspannten uns in einigen der vielen Cafés und Restaurants, ließen von Aussichtspunkten den Blick über das karge Tal schweifen und erholten uns vom Jetlag. Trotz der Ruhe spürte man förmlich das Abenteuer, das hinter den Bergen wartete, und wir konnten es kaum erwarten, die ersten Kilometer zu fahren!

Dann war es endlich so weit. Unsere Motorräder standen bereit – Royal Enfield, natürlich. Kein anderes Bike passt besser in diese Szenerie. Die Bullet-Modelle werden seit 1948 ununterbrochen gebaut – simpel, robust, mit einem unverwechselbaren

Charakter. In ihrer Einfachheit nur schlecht zu vergleichen mit modernen Maschinen aus Japan oder Europa, aber perfekt für diese Landschaft und unser Himalaja-Abenteuer. Das Fahren auf der Enfield fühlt sich hier einfach richtig an. Wie in den USA die Harley gehört in Indien diese Marke zum Lebensgefühl. Schon nach wenigen Minuten fühlten wir uns vertraut mit dem Motorrad. Trotz Linksverkehr und Fahren zwischen hupenden Autos, Kühen und Fußgängern – alles ganz einfach. Es war, als würde die Maschine selbst wissen, wohin sie wollte.

Von Leh aus führen unzählige Routen hinaus in die Weite. Kaum gestartet, war das Abenteuer greifbar. Neue Geräusche, fremde Gerüche, wechselnde Temperaturen, Staub in der Luft, strahlende Farben –

alles fühlte sich intensiver an. Die Straßen: löchriger Asphalt mit Staub und Sand bedeckt, überall sind Menschen, zu Fuß, auf Motorrädern, in Autos und Bussen, Tiere rennen über die Fahrbahn. Und über allem lag dieses Gefühl, sich auf dem Dach der Welt zu befinden.

Höhepunkte, Superlative, magische Moment

Unsere erste Etappe führte nach Alchi, westlich von Leh. Die Straße verläuft grob entlang des Indus, mal glatt, mal kaum erkennbar. Immer wieder begegneten wir Militärkonvois – in dieser Grenzregion ist die Armee allgegenwärtig. Nach einer Nacht in Alchi und dem Besuch des über Tausend Jahre alten Klosters machten wir einen Abstecher ins Zanskar-Tal und ins kleine Dorf Chilling. Hier wurde die Straße zur Schotterpiste, ist praktisch in den Berg gemeißelt. Daneben rauscht der Fluss, gewaltig und ungezähmt. Schwer vorstellbar, wie hier überhaupt eine Straße entstehen konnte. Doch die Border Roads Organization (BRO) schafft es immer wieder, Wege dorthin zu bauen, wo es eigentlich keine geben sollte, auch nach heftigen Felsstürzen.

Schon nach wenigen Minuten fühlten wir uns vertraut mit dem Motorrad



Die Passhöhe vom Khardung La (o.) liegt zwar auf weit über 5000 Metern, ist als Tagesausflug von Leh aus aber vergleichsweise einfach zu erreichen. Ganz wichtig: Sich gut zu akklimatisieren, sonst kann Höhenkrankheit den Trip schnell beenden. Im Hinterland: wenig befahrene Straßen; überall trifft man auf Menschen und ihre traditionelle Kultur; die Unterkünfte sind mitunter spartanisch



Ein weiterer Höhepunkt war der Khardung La (5359 Meter). Lange galt er als der höchste befahrbare Pass der Welt, inzwischen haben ihn zum Beispiel der Umling La (5799 Meter) und auch der Mig La (5913 Meter) übertroffen, beide nahe Hanle. Da der Khardung La von Leh aus aber leicht in einem Tagesausflug zu erreichen ist, bleibt er dennoch ein sehr beliebtes Ziel. Und wurde selbstverständlich auch für uns ein Highlight unserer Reise. Von Leh aus geht es steil bergauf, vorbei an Armeecheckpoints und kleinen Teeständen. Die Straße ist teils asphaltiert, teils aufgebrochen oder nur geschottert, aber jede Kurve bringt einen dem Himmel näher. Nach nur 40 Kilometern ist man auf über 5000 Metern angekommen. Verrückt! Der Blick reicht über unzählige Gipfel, die Luft ist kühl-frisch, der Kopf rauscht – und man

spürt, was es heißt, wirklich oben zu sein. Der Moment ist magisch, doch er vergeht schnell. Denn der Pass ist oft überfüllt, Menschen und Fahrzeuge drängen sich um das obligatorische Foto mit der gelben Passhöhen-Tafel. Dieser Trubel bedeutete für uns: nur kurz absteigen, lächeln, ein Bild – und weiter ging es ins Nubra-Tal.

Dort ist es ruhiger. Die meisten Khardung-La-Touristen drehen um, sobald sie die Passhöhe erreicht haben, doch wer weiterfährt, trifft auf einen offenen, friedlichen Raum aus Stille und Weite. Das Nu-

bra-Tal wirkt fast surreal: Sand und Dünen, kleine Dörfer mit weißen Stupas, und über allem thront das Diskit-Kloster mit seiner riesigen, 32 Meter hohen Buddha-Statue – ein Ort, der Demut lehrt.

Weiter südöstlich liegen drei legendäre Seen: Pangong Tso, Tso Moriri und Tso Kar. Jeder auf über 4000 Metern, jeder ein eigenes Abenteuer. Der Pangong Tso – halb Indien, halb Tibet – ist der größte, bekannteste und touristisch erschlossene. An seinen sandigen Ufern zu fahren, während das Wasser spritzte und hinter

Dieser Trubel bedeutete für uns: nur kurz absteigen, lächeln, ein Bild – und weiter

Der nördlichste Teil Indiens ist durch Flugverbindungen von Dehli nach Leh (u.) gut angebunden und auch Urlaubsziel wohlhabender Einheimischer. Small Talk am Straßenrand – kommt öfter vor (o. r.). Viele Routen führen jedoch in absolute Abgeschiedenheit und Einsamkeit (Mitte r.). Und noch ein schöner Ort der Ruhe: das Kloster in Hemis (u.r.)





Ladakhs Hauptstadt Leh ist für indische Verhältnisse winzig: keine 50 000 Einwohner. Und dennoch angenehm quirlig und geschäftig



Klassiker Enfield Bullet – zwar keine Enduro, aber mit ihr kommen man und frau in fast jedem Gelände zurecht. Geringes Gewicht und niedrige Sitzhöhe fördern das Selbstvertrauen. Bilder rechts: tibetischer Flüchtlingsmarkt – gut zum Souvenir-Shopping (o.); felssturzgefährdete Straßen (M.); die Gruppe pausiert an einfachen Restaurants (u.)



Für viele ein Segen, für uns fast zu bequem. Wir vermissten ein wenig das Improvisieren

unseren Enfields der Staub aufwirbelte, war einer der spaßigsten Momente unserer Reise. Tso Moriri ist kleiner, stiller, tiefblau – ein Ort, vor mächtiger 6000er-Hochgebirgskulisse, der Frieden ausstrahlt. Um den Tso Kar zu erreichen, muss man wüstenähnliche Gebiete durchqueren, die einen starken Kontrast zu den Bergpässen darstellen, an die wir uns langsam gewöhnt hatten. Dies war auch der letzte Höhepunkt unserer Zeit auf dem Motorrad, bevor wir nach Leh zurückkehrten.

Raus aus der Komfortzone!

Da wir an einer geführten Tour teilnahmen, mussten wir uns um nichts kümmern. Die Routen standen fest, das Gepäck wurde im Begleitfahrzeug transportiert, Hotels und Mahlzeiten waren orga-

nisiert. Für viele ein Segen, für uns fast zu bequem. Wir vermissten ein wenig das Improvisieren, das Suchen nach einem Schlafplatz, das spontane Anhalten an einem unbekannten Ort. Es gab Tage, an denen wir gerne mehr und länger gefahren wären, aber wir stellten fest, dass für die große Mehrheit der Gruppe die täglich zurückgelegten Strecken genau richtig waren. Der Umgang mit Papierkram und die Ungewissheit, was an Kontrollpunkten zu tun ist, machen für uns eine Reise prinzipiell nur noch spannender,

während andere Reisende sicherlich dankbar sind, sich solchem Stress entziehen zu können.

Wir glauben: Es besteht auch im Himalaja keine Notwendigkeit, sich einer geführten Tour anzuschließen, sofern man im Voraus etwas Zeit investiert. Wem dieser Aufwand allerdings keine Freude bereitet, für den passen geführte Touren wie diese wunderbar. Auch wir erkannten den Wert der guten Organisation – besonders, weil man sich so sehr gut auf die fantastische Landschaft konzentrieren konnte.

Unsere Unterkünfte reichten von einfachen Gasthäusern bis zu Zeltlagern auf 4500 Meter Höhe. Das Frühstück war oft schlicht, manchmal mussten ein paar Kekse und ein Fladenbrot reichen. Ein wesentlicher Teil des Abenteuers besteht für uns darin, die eigene Komfortzone zu verlassen, und so genossen wir einfach das, was uns angeboten wurde.

Tagsüber fanden sich immer wieder genügend Möglichkeiten, eine Tasse Tee zu trinken oder etwas zu essen. Unser Gefühl: Obwohl dieser Teil der Erde gnadenlos sein kann, so ist man doch nie wirklich allein und findet stets einen Platz

zum Schlafen und Essen, wenn man individuell unterwegs ist.

Als wir schließlich nach fast zwei Wochen nach Leh zurückkehrten, war uns klar: Es gäbe noch so viel mehr zu entdecken. Aber es war ein großes Privileg, durch einen so wunderbaren Teil der Welt gefahren zu sein. Umgeben von majestätischen Bergen und mächtigen Flüssen, wo die Natur Herrscherin ist und der Mensch sich anpassen muss, und das alles auf einer großartigen Maschine. Das ist es, warum wir auf zwei Rädern reisen, das sind die Geschichten, die wir unseren Enkeln erzählen werden, diese Erinnerun-

gen werden wohl für immer bleiben! Wir wissen, dass wir wiederkommen werden. Danke, Indien!



MAIKE UND LENNART VAN DIJK

Das Ehepaar lebt in der Schweiz und bereist seit 2015 mit Motorrädern gerne ferne Regionen. Ihr bisher größtes Reiseprojekt führte sie nach Südafrika, eine mehrmonatige Tour durch 23 Länder.

unterwegs@motorradonline.de
Fotos: Lennart van Dijk

■ Infos

REISETIPPS FÜR MOTORRADFAHRER IN LADAKH

ANREISE: Leh liegt zwar nicht gleich um die Ecke, ist aber leicht erreichbar. Von Neu-Delhi, das mit internationalen Flughäfen weltweit bestens verbunden ist, gibt es tägliche Flüge nach Ladakh – ein kaum zehnminütiger Transfer bringt einen per (Sammel-)Taxi direkt ins Zentrum von Leh. Kosten für einen Flug von D, A, CH bis Leh: ca. ab 850 Euro.

KLIMA UND BESTE REISEZEIT: Die ideale Zeit für eine Motorradtour ist von Mai bis Oktober. In diesen Monaten herrschen tagsüber angenehme Temperaturen um 20 °C, während es nachts deutlich abkühlt. Auf den Pässen und an den Bergseen sind Minusgrade keine Seltenheit, warme Sachen einpacken! Im Winter bleiben einige Gegenden teilweise von der Außenwelt abgeschnitten – diese Jahreszeit ist keine Option für Motorradreisende.

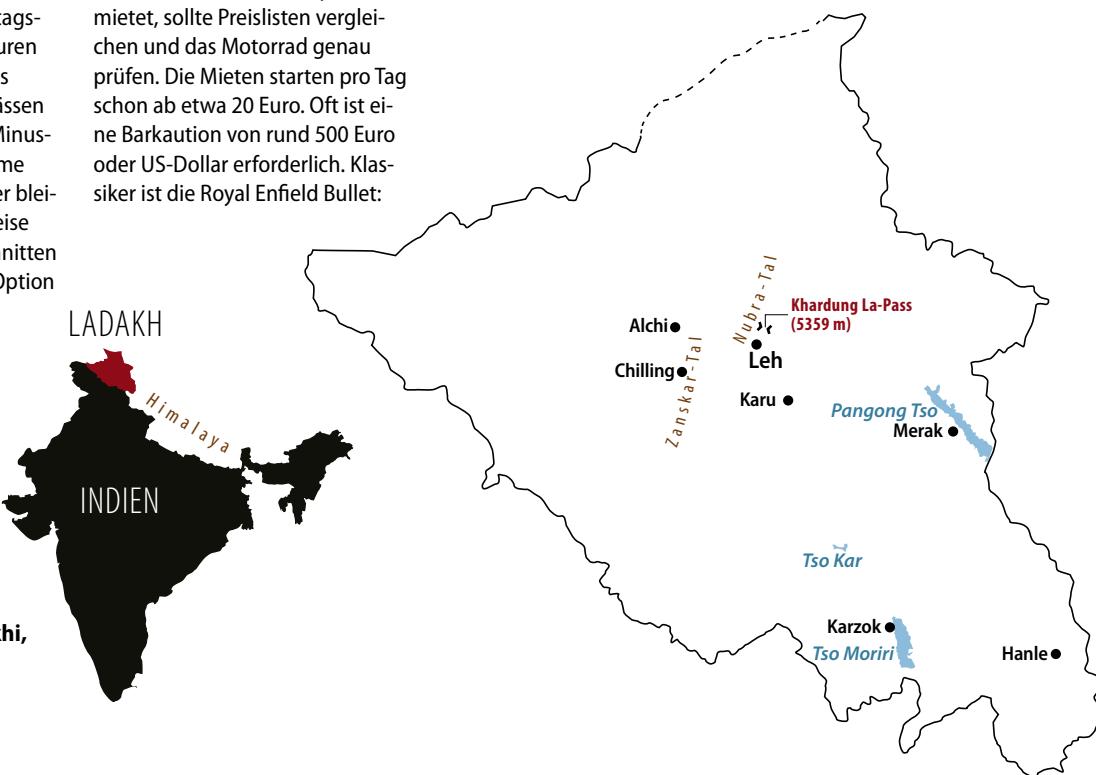
GELD UND VISUM: Kreditkarten werden nicht überall akzeptiert, daher ist Bargeld unverzichtbar. In Leh selbst gibt es einige Geldautomaten, außerhalb jedoch kaum. Im Hinterland zählt: Cash only! Für Indien ist ein E-Visum erforderlich – gibt es online unter: indianvisaonline.gov.in

MOTORRÄDER MIETEN: In Leh finden sich zahlreiche Motorradverleiher, deren Qualität stark variiert – eine gründliche Online-Recherche lohnt sich. Wer spontan mietet, sollte Preislisten vergleichen und das Motorrad genau prüfen. Die Mieten starten pro Tag schon ab etwa 20 Euro. Oft ist eine Barkaution von rund 500 Euro oder US-Dollar erforderlich. Klassiker ist die Royal Enfield Bullet:

robust und leicht zu reparieren. Ihr niedriger Schwerpunkt hilft in engen Kehren und auf Schotter. Eine gute Wahl und perfekt für anspruchsvoller Gelände ist auch das modernere Modell Himalayan – speziell für Touren im Hochgebirge entwickelt. Die kleine, leichte Reiseenduro ist bei den Vermietern häufig im Programm.

ESSEN UND ÜBERNACHTEN: Leh bietet eine große Auswahl an Übernachtungsmöglichkeiten:

von luxuriösen Hotels bis zu einfachen Unterkünften. Ab ca. 30 Euro pro Nacht bekommt man guten Komfort und europäischen Standard geboten. Unterwegs findet man viele günstige Zeltcamps, Guesthouses und einfache Hotels, teils unter zehn Euro/Nacht. Rund um die Seen können die Preise höher sein. Für etwa fünf Euro bekommt man in den traditionellen Restaurants mit lokaler Küche bereits eine sehr gute und reichhaltige Mahlzeit.



LADAKH/INDIEN

Status: Unionsterritorium

Hauptstadt: Leh

Sprachen: Tibetisch, Ladakhi, Hindi, Englisch

Einwohner: ca. 280 000

Fläche: 59 146 km²