



Norwegen im Winter, das bedeutet vereiste Straßen, hilfsbereite Norweger und jeden Morgen die Motorräder von Schnee und Eis befreien.

# Flucht vor der globalen Erwärmung



Norwegen im Winter ist nichts für Motorradfahrer. Oder doch? Seit einigen Jahren trifft sich eine unverdrossene Gemeinschaft zur Fjordrally. Das Besondere an diesem Wintertreffen: Es dürfen nur einspurige Fahrzeuge an dieser Veranstaltung teilnehmen. Jochen Stather (Text und Fotos), Norbert Vander (Fotos) waren dabei.

Es geht um Definitionen. Um den Begriff des Winterfahrers. Leute, die Motorräder mit Saisonkennzeichen fahren, haben vielleicht von dieser Spezies schon mal etwas gehört. Aber kennen sie auch einen? Denn Winterfahrer sind Menschen, die erst dann richtig glücklich sind, wenn Schnee vor der Haustüre liegt. Und es soll sogar Typen von dieser kältestüchtigen Fraktion geben, die ein eigenes Saisonkennzeichen für die kalte Jahreszeit haben. Der Großteil dieser Winterfetischisten rekrutiert sich aus den Gespannfahrern, denn das Gespann bietet bei Schnee und Eis nicht nur den Vorteil der deutlich größeren Zuladung, sondern auch einen umfangreicheren Gleichgewichtssinn, allein durch das dritte Rad. Sind alle Winterfahrer Gespannfahrer? Nein, da gibt es noch einen kleinen, unerschrockenen Haufen, der sich das winterliche Vergnügen auf zwei Rädern gönnt – und ein Teil dieser Gesellschaft trifft sich einmal im Jahr zur Fjordrally, Anfang Februar in Norwegen.

Da der heimische Winter mal wieder auf sich warten lässt,

**Nur einspurige  
Fahrzeuge  
dürfen an der  
»Fjordrally«  
teilnehmen**

fällt mir die Entscheidung zur Anmeldung leicht. Kaum ist das Formular abgeschickt, laufen die Gedanken im Kopf rund. Schon einmal habe ich im Winter auf dem Balkan heftig und bitterlich gefroren und bin letztendlich ziemlich schmerzhaft auf der vereisten Straße gelandet, da ich damals das Thema Kälte einfach unterschätzt hatte. Diesen Fehler möchte ich auf dieser Tour Richtung Norden nicht noch mal machen – schmerzhaft Begebenheiten verankern sich in der Erinnerung!

Nach einigen Gesprächen entscheide ich mich für drei unterschiedliche Bekleidungskonzepte: Das Zwiebelprinzip in der Hightech-Variante, eine Thermokombi und letztendlich beheizbare Unterwäsche. Den Luxus von drei Bekleidungsvarianten kann ich mir nur erlauben, da sich ein Kamerateam gefunden hat, das mich in einem VW Bus unbedingt begleiten möchte. Die Endurostiefel bekommen heizbare Sohlen und das Motorrad Lenkerstulpen und diverse Anschlüsse für die beheizbare Kleidung. Der Ausrüstungsberg in meinem Büro wird immer größer und ich habe noch immer

keine Lösung für die Bereifung der 1200 GS. Es gibt viele Spezialrezepte für Spikes. Ich verlasse mich auf einen Tip von Per-Gunnar Lundmark. Der schwedischer Paris-Dakar-Fahrer, der an Weihnachten vor einigen Jahren mit einer HP2 vom Nordkap aus nach Afrika gestartet ist, wird sich wohl auskennen. Sein Erfolgsrezept waren Rallyespikes und eine »unbesohlte« Mittelstollenreihe für die Bodenhaftung auf Asphalt. Zwei Wochen später liegen zwei Sätze Reifen, die nach meinen Wünschen bestückt wurden, in meinem Büro. Es kann losgehen! Endlich!

Pünktlich zum Start wird es auch in Deutschland kalt und so gönne ich mir auf der Autobahn gleich den Luxus beheizter Handschuhe. Zügig geht es über die Autobahn in Richtung Norwegen nach Kiel, wo die Fähre schon darauf wartet, uns Richtung Oslo zu schippern. Längst hat mich der Reisevirus wieder voll im Griff und ich bin voller Vorfreude auf alles, was mich im hohen Norden erwarten wird.

Das Motorrad steht im Bauch der Fähre und ich fühle mich wie in einem Roman von Douglas Adams: Die »Kronprinz Harald« ist schon etwas in die Jahre gekommen und so manche Parallele zu den teils altersschwachen Raumschiffen aus seinen Erzählungen fällt mir bei einigen, ziemlich teuren Bierchen im Salon des Schiffes ein. Das Bier und die langsam über dem Meer untergehende Sonne sorgen für die nötige Bettschwere. Schon bald liege ich inmitten meiner zahlreichen Bekleidungsstücke auf meinem Bett und lasse mich über Nacht nach Oslo fahren.

Eine laute Durchsage weckt mich aus meinen Träumen – auf diesem Schiff hat niemand ein Herz für Langschläfer. Das Frühstück reißt ein dickes Loch in mein Budget, weckt dafür aber meine Lebensgeister. Draußen an den Ufern des Oslofjord liegt Schnee, die Luft sieht kalt aus. Hektisch steige ich in die drei



Schnee ist wie Sand. Ist die Geschwindigkeit zu niedrig, sitzt man fest (li.). Das Fahren durch verschneite Landschaften ist eine andere Dimension (u.). Die Idee, Spikes aus dem Baumarkt zu verwenden, setzte sich nicht durch (ganz u.).



Lagen Bekleidung und schlepe meine Taschen zurück auf das Fahrzeugdeck. Dort steht die Maschine direkt nebeneinem Warmluftgebläse und bis alle Sachen auf der Maschine verzurrt sind, bin ich nass geschwitz. Sind die Straßen in Oslo schneefrei? Komme ich mit der Stolle noch aus der Stadt heraus? Vorsichtshalber lege ich die Schneeketten ganz oben auf mein Gepäck, bevor ich aus dem Bauch der Fähre rolle. Es liegt überall Schnee, aber die Straßen sind frei. Zügig geht es aus Oslo heraus und schon bald nimmt mich die Winterlandschaft gefangen. Aber das Fahren fordert die volle Konzentration: Es ist kalt und obwohl die Straße noch schneefrei ist, kann man nie genau sagen, ob sie nicht doch ein bisschen vereist ist. Für den ersten Adrenalinschock sorgt mein Gasgriff – er geht kurz vor einer Kurve plötzlich auf Anschlag und die Maschine knallt in den Drehzahlbegrenzer. Instinktiv ziehe ich die Kupplung und betätige den Notaus-Schalter. Es hilft nichts, das Werkzeug muss ausgepackt werden. Bei minus zehn Grad Celsius zerlege ich den Gasgriff, reinige ihn und baue ihn wieder zusammen. Der Staub von vielen zehntausenden Kilometern und die Griffheizung haben sich wohl zu diesem »Sabotageakt« zusammengeschlossen. Nach einer Viertelstunde gehtes weiter. Allerdings nicht mehr so schnell wie vorher, denn inzwischen bietet die Straße nur noch zwei schmale Fahrspuren im Schnee. Das Thermometer zeigt inzwischen 17 Grad unter Null an; für mich Grund genug, mein Zwiebelprinzip mit einer aufblasbaren Innenjacke um eine Schicht zu erweitern. Stahlgrau hängt der Himmel über uns und nur selten kann ich den Blick über die winterliche Landschaft schweifen lassen. Die Fahrspur auf der Straße wird immer enger und schließlich tanze ich auf eisiger Fahrbahn vorwärts. An der nächsten

Tankstelle tausche ich die Felgen mit den normalen Reifen gegen die Spikesreifen. Nun bin ich aber gespannt – ich war noch nie auf Spikes unterwegs und auf dem heutigen Plan stehen noch 200 km. Es muss schon klappen mit den Reifen, wenn ich das heutige Ziel noch erreichen will. Es knirscht laut, als die Nägel zum ersten Mal in die eisige Fahrbahn greifen. Ich gebe Gas und Bremse, um die Reaktionen der Maschine zu testen. Es fühlt sich sicher an, so sicher, dass ich bald mit etwas mehr als der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über die vereisten Straßen fahre, eine lange Schneefahne hinter mir her ziehend. Da hat der Bus mit dem Kameratteam zwischendurch schon seine Probleme mitzuhalten. Breites Grinsen macht sich breit und meine gute Stimmung wird noch gekrönt, als plötzlich die Sonne zwischen den dunklen Wolken hervorbricht. Strahlendblauer Himmel und die rötliche Nordsonne beleuchtet eine traumhafte Winterlandschaft, wie sie schöner nicht sein könnte. Dicke Eiszapfen säumen die Straße, die Bäume knacken unter der Kälte und der Schneelast, ein Elch versucht am Waldrand das Eis eines Flusses zu zer-

hacken und ich fahre mitten durch dieses Wintermärchen. Ein gemütliches Appartement für die Nacht ist schnell gefunden und bei einem dicken Burger und einem großen, wieder mal fast unbezahlbaren Bier klingt der Abend leise aus.

Es schneit! Wie ein kleines Kind freue ich mich, als ich mich aus der rot-weiß-karierten Bettwäsche schäle und einen Blick nach draußen werfe. Das Kameratteam ist nicht so begeistert, denn sie sind mit ihrem Auto ohne Spikes unterwegs und für heute steht eine Passfahrt auf der Reiseroute. Ich schwinde mich auf das Motorrad und der Spaß beginnt direkt vor der Haustür. Eine dick verschneite, steile Auffahrt führt zur Straße hinauf. Während ich oben schon wieder breit grinse, ist meinen Begleitern die Anspannung förmlich anzusehen.

Für mich geht es entspannt an einem verschneiten Fjord entlang. Dann wird die eisige Straße steiler und kurviger. Schnell ist der VW Bus aus dem Rückspiegel verschwunden. Ich stehe in den Rasten und lasse der GS freien Lauf. So habe ich mir das Fahren im Winter schon immer gewünscht. So mancher LKW-Fahrer, der sich den eisigen Pass hinaufquält, staunt nicht schlecht, als ich mit sattem Geschwindigkeitsüberschuss und einer langen Schneefahne an ihnen vorbeiziehe. Auf der Passhöhe gönne ich mir eine ausgedehnte Zigarettenpause. Bis das Kameratteam wieder aufgeschlossen, hat dauert es eine Weile. Von einigen Filmszenen unterbrochen, geht es den Pass auf der anderen Seite wieder runter. Schnell wird man leichtsinnig hier oben – die hohen Schneewände links und rechts der Straße suggerieren ein hohes Maß an Sicherheit, die natürlich nur subjektiv vorhanden ist. Aber die Spikes bieten optimalen Grip und der eine oder andere Drift läßt sich durchaus als gewollt bezeichnen. Kaum sind wir im Tal angekommen, gibt es Neuigkeiten: Der Pass, den wir gerade überquert haben, wird wegen Schneeverwehungen gesperrt...

Leider hat hier im Tal der Winter erst einmal Pause. Die Wintersonne hat viel Kraft und so sind die Straßen völlig schneefrei und eisfrei und auch die Landschaft um uns herum ist eher grünbraun als weiß. Mit dem Tauwetter fangen die Probleme an, denn trotz meiner unbespikten Mittelstollenreihe macht das Fahren mit Spikes auf Asphalt überhaupt keinen Spaß, sondern gleicht eher einer Fahrt auf rohen Eiern. Eine kleine Fähre setzt uns über einen Fjord und gleich nach dem Abzweig in Richtung Jostedal, dem Treffpunkt der Fjordrally, zeigt sich die Straße wieder von ihrer weißen Seite: Sie ist dick vereist. Verkehr gibt es praktisch keinen und so stehe ich wieder in den Rasten und spiele mit dem Gasgriff. In der Dämmerung lande ich am Talende vor einem hohen Schneehaufen. Und wo ist nun das Hotel? Eine Viertelstunde später taucht auch der VW Bus wild driftend am Ende

der Straße auf. Ratlos schauen wir uns an und wenden dann. Vor lauter »Spielsucht« hätte ich fast zum zweiten Mal die Einfahrt zum Hotel verpasst. Dort warten schon die anderen acht Teilnehmer der Fjordrally vor der Tür, da sie mich schon beim ersten Mal haben vorbeifahren hören. So, jetzt erstmal ein wenig aufwärmen und dann gibt es viel zu erzählen. Nach einem reichhaltigen und leckeren Abendessen geht es in unser »Wohnzimmer« und es wird lange, viel und ausgiebig »eisgekühltes« Benzin geredet....

Norwegen im Winter ist das perfekte Reiseland für einen Langschläfer. Vor 9:30 Uhr wird es zu dieser Jahreszeit nämlich nicht so richtig hell. Also kann man sich mit dem Aufstehen und Frühstück richtig Zeit lassen. Es dauert dann auch noch eine ganze Weile, bis wir uns alle auf die Maschinen geschwungen haben. Einige Motorräder haben Startprobleme und die Sitzbänke müssen auch erst freigekratzt werden. In einem lustigen Konvoi geht es bis zum Ende der »Galaxis« bzw. der Straße, aber bei diesen Witterungsverhältnissen ähnelt sich das irgendwie. Wie die Kinder spielen wir mit unseren Maschinen im Schnee. Plötzlich Stau: Der VW-Bus des Kamerateams steht quer zwischen den Schneewänden und blockiert den Weg. Norbert, der Regisseur, gibt aus dem warmen Auto heraus dem armen Kameramann Anweisungen, wie Schneeketten anzulegen sind.

Doch seine Tipps bringen nicht den erhofften Erfolg. Erst mit vereinter Hilfe bekommen wir den Bus wieder flott, was am Abend eine positive Auswirkung auf unsere Reisebudgets hat.

Bei der morgendlichen Ausfahrt zeigen sich auch Schwächen bei der einen oder anderen Bereifungsvariante. Einer der Teilnehmer vertraut darauf, dass per Akkuschauber in den Reifen geschraubte Baumarkt-Schrauben die gleiche Wirkung erzielen wie teure Spikes. Da ich einen zweiten Satz Spikereifen dabei habe und ohnehin nur auf einem Satz fahren kann, überlasse ich ihm gerne meinen Reservereifen. Kollektiv wechseln wir vor dem Hotel die Reifen und es dauert eine Weile, bis die Motorräder für den nächsten Tag der Rallye gerüstet sind und wir uns im Anschluss dem gemütlichen Abendessen hingeben können.

Tauwetter! Den leichten Nieselregen am Morgen nutzt fast die Hälfte der Truppe als Ausrede, um heute nicht fahren zu müssen – persönlich glaube ich ja vielmehr, dass die gute Laune des gestrigen Abends einen gewissen Anteil an dieser Unlust trägt. Es sind dann doch fünf Fahrer, die sich auf den Weg machen, das Tal weiter zu erkunden. Schnell ist ein neuer Spielplatz gefunden: Ein tief verschneiter Feldweg. Hier können wir uns so richtig austoben und nachdem wir alle Maschinen mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung aus dem Schnee wieder befreit haben, sind wir zwar verschwitzt, hatten aber viel Spaß.

**So habe ich mir das Fahren auf einem Motorrad im Winter schon immer gewünscht**

Wie es sich für eine anständige Rallye gehört, gibt es auch eine Siegerehrung. Gespannt warten wir auf die Verleihung der begehrten Pokale, die nach ganz eigenen Kriterien von den beiden Organisatoren Popi und Tom verliehen werden: Der erste Platz geht an Andrea. Sie lässt als einzige weibliche Teilnehmerin das »Verfolgerfeld« weit hinter sich. Was aber sicher auch ein wenig mit der geringen »Frauenquote« bei dieser Veranstaltung zu tun hat. Zu meinem Erstaunen belege ich den zweiten Rang. Warum? Da ich meine Ersatzspikes an einen anderen Teilnehmer abgetreten habe, wird meine Großzügigkeit mit dieser Platzierung honoriert. Platz Nummer drei geht an Hans für die härteste Anreise – er ist mit einer 4-Zylinder Honda auf Strassenreifen (vorne), Stollenreifen (hinten) und mit den Beinen als Stabilisatoren nach Norwegen gekommen. Mit großer Spannung

wird die Vergabe des Sonderpokals erwartet. Wer hatte die meisten Stürze? Ein hartes Kopf-an-Kopf-Rennen liefern sich Maddin und Hans. Hans gewinnt letztendlich die Wertung mit knappem Vorsprung. Beim anschließenden »Empfang« werden die errungenen Siege gebührend gefeiert.

Durch das gemeinsame Erlebnis und die uns allen eigene, gewisse Portion Über- und Wagemut hat sich in den wenigen Tagen so eine Art verschworene Gemeinschaft gebildet. Dementsprechend fällt der Abschied am nächsten Morgen nicht leicht. Der größte Teil der Gruppe muss mit nur einem Zwischenstop zurück nach Oslo auf die Fähre. Maddin, Rudi und ich haben hierfür einen Tag länger eingeplant. Entsprechend entspannter können wir es angehen lassen. In zügiger Fahrt verlassen wir das Tal, füllen unsere Benzinvorräte wieder auf und nehmen bald

## Wissenswertes:

**Ausrüstung:** Fahren in winterlicher Umgebung kann Spaß machen, wenn bestimmte Regeln eingehalten werden. Der Körper kühlt trotz bester Bekleidung durch die Atemluft stark aus, was zu einem schleichenden Konzentrationsverlust führen kann, was wiederum in schwierigen Fahrsituationen schlecht ist.

Theoretisch ist jedes Motorrad »wintertauglich«. Je leichter die Maschine ist, desto leichter fällt das Fahren unter extremen Bedingungen. Die verwendete BMW R 1200 GS ist auf den ersten Blick sicherlich nicht das perfekte Motorrad für einen solchen Einsatz, sie machte auf der Wintertour aber ihr hohes Gewicht durch gute Handlichkeit und hohe Verlässlichkeit auch bei kalter Witterung wieder wett. Für kalte Bedingungen sollte die Maschine mit einem dünneren Motoröl und (falls wassergekühlt) mit entspre-

chendem Frostschutz im Kühler ausgerüstet werden. Lenkerstulpen erhöhen den Komfort und die Wirksamkeit der Heizgriffe.

**Bekleidung:** Zur Motorradbekleidung gehörten: Thermounterwäsche, Windstopper Gesichtsmaske und Thermokombi. Wer zusätzlich beheizbare Bekleidung verwendet, sollte auf die Leistung der Lichtmaschine achten. Sehr angenehm sind beheizbare Handschuhe und Einlegesohlen. Sie erhöhen den Fahrkomfort im Winter um ein Vielfaches. Nur die Strippen beim Absteigen nicht vergessen, sonst wird man mit einem heftigen Ruck wieder an sie erinnert.

**Reifen:** Wichtig sind neben der Bekleidung auch die Reifen. Bietet ein Stollenreifen vom Format eines TKC 80 auf normalen, win-

terlichen Straßen noch einigermaßen Halt und Sicherheit, so ist auf verschneiten oder vereisten Straßen damit Schluss. Schneeketten helfen bei solchen Bedingungen auch nicht viel weiter, da sie eher als temporäre Lösung für kurze Strecken zu betrachten sind und keine optimalen Bedingungen schaffen. Bei eisigen Strassen sind Spikes gefragt, deren Verwendung in Deutschland verboten ist! Fertige Spikereifen in den gängigsten Größen gibt es vom Hersteller MEFO. Optimaler ist natürlich die Variante, sich die Spike-Reifen »maßschneidern« zu lassen, wie es zum Beispiel der Metzeler Rennservice offeriert. Diese Lösung bietet individuellen Spielraum, was die Art des verwendeten Reifens sowie die Platzierung und Art der Spikes betrifft. Günstig sind beide Lösungen nicht. Ein bespikter Vorder- oder Hinterradreifen kostet je nach Modell 200 bis 270 Euro.

**Fjordrally:** Die Fjordrally findet jedes Jahr im Februar statt und ist ausschließlich für einspurige Fahrzeuge gedacht. Selbst die Anreise muss auf dem Motorrad erfolgen. Wer mit Hänger kommt, darf nicht mitmachen. Die Teilnahme kostet 190 Euro. Im Preis enthalten sind drei Übernachtungen und Halbpension.

Zu den Kosten addiert sich noch die Fährtour. Eine einfache Überfahrt von Kiel nach Oslo kostet für zwei Personen und Fahrzeug ca. 380 Euro. Eine Vierbett-Kabine liegt bei ca. 40 Euro pro Person. Weitere Infos zur Fjordrally und dem Motorradfahren im Winter gibt es unter [www.fjordrally.de](http://www.fjordrally.de). Bücher zum Thema Winterreisen mit dem Motorrad sind ebenfalls auf dieser Seite zu finden.



Passfahrt über das Fjell. Ohne Spikes geht es nur mühsam voran (re.). Im norwegischen Winter kommt die Sonne spät und geht früh (u.). In der Gruppe lässt sich die Kälte leichter ertragen (ganz u.).



kehr, bis etwa 50 km an Oslo heran, wo wir uns in einem kleinen Motel einmieten. Am nächsten Morgen wechseln wir an einer Tankstelle von Spikes wieder auf normale Bereifung und sind pünktlich zur Einschiffung am Fährhafen in Oslo. Das reichliche gastronomische Angebot auf dem Schiff macht es uns leicht, in gemütlicher Runde die Ereignisse der letzten Tage noch einmal ins Gedächtnis zurückzurufen. Nach weiteren 600 Kilometern Autobahn würde mich der Alltag im grauen, heimischen Winter schnell wiederhaben, so meine Gedanken, als ich in Kiel von Bord rolle.

Doch die letzte Etappe durch die Kälte sollte noch einige Überraschungen für mich parat haben. Zwischen Kiel und Hamburg trifft meine Begleiter und mich ein Schneesturm auf der Autobahn. So heftig, wie wir ihn nicht einmal in Norwegen erlebt haben. Fast im Sekundentakt müssen wir die Visiere immer wieder freiwischen. Wir versuchen das Tempo zu halten, im Verkehr mitzuschwimmen. Und es gibt viele Momente, in denen ich mir die Spikebereifung auf meinen Felgen zurückwünsche. Zwar legt sich die weiße Pracht bald wieder und die Sonne kommt zum Vorschein, doch nach weiteren 300 Kilometern fängt der ganze Spaß noch einmal von vorne an. Irgendwann im Laufe des Nachmittages komme ich zu Hause an. Glücklicherweise, zufrieden und auch ein wenig stolz, denn ein alltäglicher Motorradausflug war diese Tour sicherlich nicht.

Nun steht der Pokal in meinem Regal. Die Spikes habe ich direkt neben dem Schreibtisch platziert. Sie sollen mich nicht nur an diese Wintertour erinnern, sondern auch daran, den Termin im kommenden Jahr nicht zu vergessen, denn auch bei der nächsten Fjordrally möchte ich unbedingt wieder dabei sein!

darauf, erfüllt von Vorfreude, den ersten Pass in Angriff. Aber diese Freude verliert sich schnell. Der Pass spendiert uns ein richtiges Abenteuer: Null Sicht, orkanartiger Schneesturm und zweistellige Minustemperaturen, diese Tatsachen machen die Fahrt über das Fjell zu einem anstrengenden Erlebnis. Erst gegen Abend kommt die Sonne durch und erleichtert uns das Finden einer kleinen Holzhütte für die Nacht. Fühlten wir uns auf den Maschinen eben noch sehr sicher, ist es damit vorbei, als wir Boden unter unseren Füßen bekommen. Aussch – schon sitzen wir auf dem Hosenboden. Es ist einfach nur spiegelglatt. Wir schlittern über den Weg zu unserer Hütte und sind froh, als endlich alles Gepäck darin verstaut ist und wir nicht mehr nach draußen müssen.

War es gestern noch Spaß pur, auf Spikes unterwegs zu sein, wird es an diesem Morgen zur Qual. Die Straße ist völlig schneefrei und wir eiern mit den »Nagelreifen« wie die Anfänger um jede Kurve. Die Reifen bieten keinerlei Seitenhalt auf dem Asphalt. So quälen wir uns, bei immer stärker werdendem Ver-