



Touren- fahrer

N 1227 F

2/90
März/April

DM 7,50

SFR 7,50/ÖS 60,—

FRF 187,—/HFL 9,95

LIT 7,500,—/PTAS 700,—

ESC 700,—/DR 750,—

Reportagen · Test · Technik

**MOTORRAD
REISEN**

40.000 km-Test

**BMW
R 100 GS**

Frühlings-Touren

**Klöster
Nord-Jura**

Technik

**Bleifrei ohne
Probleme**

Abenteuer

**Rund ums
Mittelmeer**

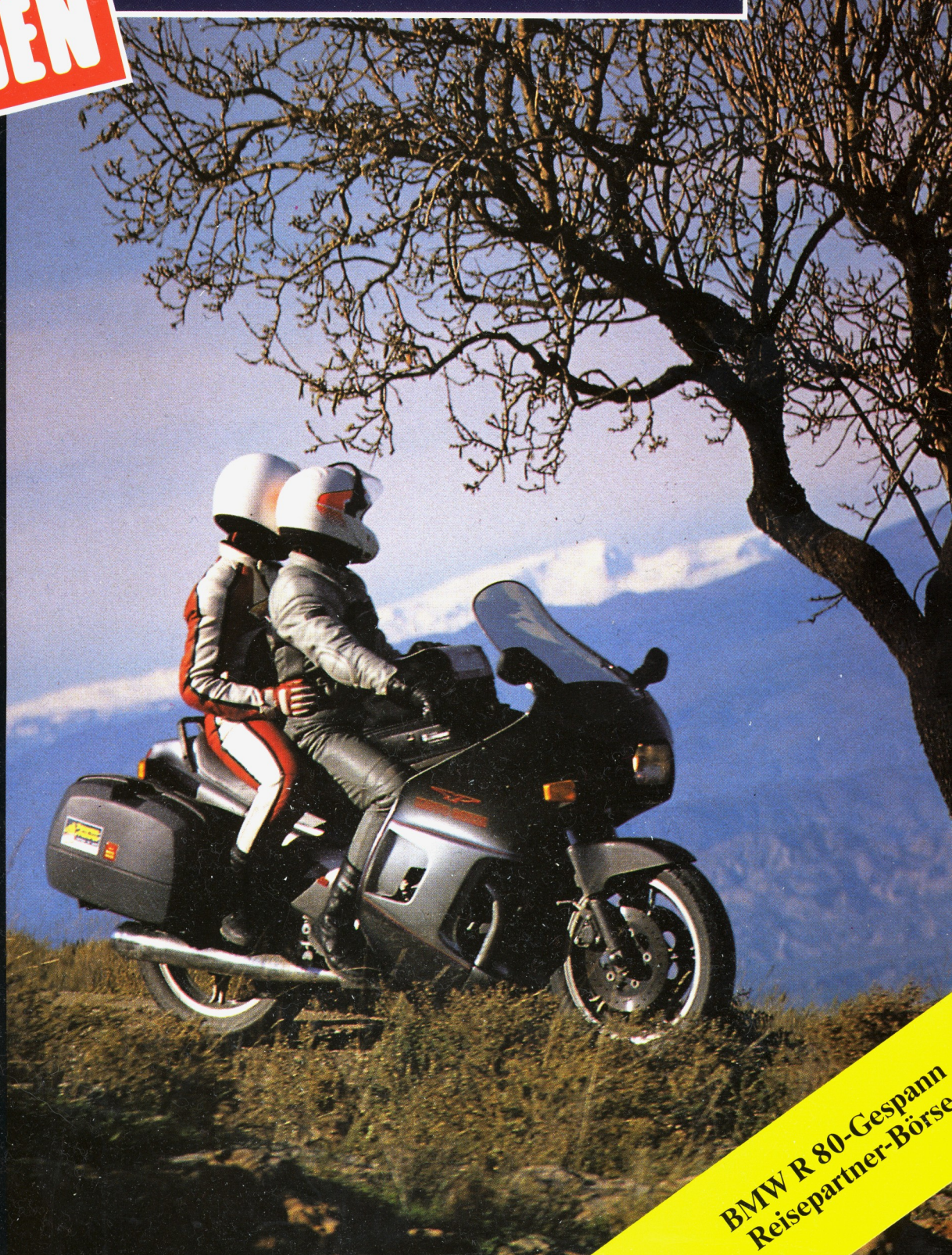
Indien

Touren-Test

**Moto Guzzi
1000 SP III**

Städte-Tour

**Kopen-
hagen**



**BMW R 80-Gespann
Reisepartner-Börse**



Tempel, Busch und Südseesträn

124 **Tourenfahrer** 2/1990



de

Nach Bombay verfrachtete Claus Possberg seine Enduro, um den paradiesischen Süden des indischen Kontinents kennenzulernen



Langsam hebt sich die tropische Morgensonne über die dunstigen, brachliegenden Felder. Es ist sechs Uhr morgens. Endlich enden die schier endlosen Slums von Bombay. Ich steuere die Maschine gegen mein inneres Gefühl auf der linken Straßenseite durch den langsam zunehmenden Verkehr. Es ist alles so ungewohnt. Achtlose Lkw-Fahrer drängen uns ohne Vorwarnung von der Fahrbahn, ständig sind eine Unzahl von Karren, Tieren und natürlich beäng-

stigend viele Menschen auf den Straßen. Schon nach zwei Stunden brauchen wir die erste Pause. Hinter uns liegt ein gar nicht so steiler Paß, der aber bereits einigen der indischen Fahrzeuge zum Verhängnis wurde. Wir nehmen den hier allgegenwärtigen »Cold-Drink« und steuern unser erstes Ziel an: Die Felstempel von Carla und Bhaja.

Erbarmungslos brennt jetzt bereits die Sonne. Wir mischen uns unter indische Pilger und genießen die architektonisch-bildhauerische

Kokospalmen schwingen rau- schend im Wind

Fischfang am Strand von Südgoa — wir genießen das gute Essen — man ißt die höllisch scharfen Speisen mit der Hand von einem Bananenblatt.

Pracht in der angenehmen Kühle im Inneren dieser Höhlentempel. Die weitere Fahrt gestaltet sich chaotisch und anstrengend wie gehabt, und wir begehen einen großen Fehler. Die Dunkelheit bricht in den Tropen sehr schnell herein, und ehe man sich versieht, befindet man sich in einem nervenzerreibenden Hexenkessel aus unbeleuchteten Ochsenkarren und inkarnationsgläubigen Truckern. Nur ein glücklicher Zufall führt uns in ein etwas verfallenes, ehemals herrschaftliches Hotel aus der englischen Ko-



lonialzeit, mit riesigen Räumen, Stuckdecken, Ventilatoren, Bambusmöbeln und betagten Betten mit herrlichen Moskitovorhängen.

Das war also unser erster Motorradtag in dieser Saison. Vergessen sind all die Sorgen mit Verpackung, Schiffsfracht, indischer Zollbürokratie, die so langsam abläuft, daß es ein Westeuropäer zunächst nicht verstehen kann. Nie wieder, das haben wir uns vorgenommen, wollen wir eine Strecke von über 400 Kilometern an einem Tag unter den hiesigen

Bedingungen fahren und dabei auch nur den Einbruch der Dunkelheit riskieren.

Ausgeruht starten wir frühmorgens nach Goa, dem Hippieparadies der späten sechziger Jahre. Das Versprechen wird eingelöst: Endlose, menschenleere, fast unberührte Sandstrände. Im Wind schwingen die Kokospalmen, während das glitzernde, türkisblaue Wasser des Indischen Ozeans in sanften Wellen heranrauscht. Bloß die Hippies können wir nicht

entdecken. An einigen wenigen Stränden in Nordgoa sind Hotelanlagen entstanden, wo sich Pauschaltouristen nach einer Woche Kulturrundreise noch eine Woche Badeaufenthalt gönnen: »Kiek ma', Starnberger; wo kommt Ihr denn her?« Wir lächeln, grüßen, ich trete den Kickstarter, und wir rollen mit dumpfem Blubbern davon. Genau hier wollten wir ja eigentlich nicht hin. Im Süden von Goa findet man kleine Pensionen, direkt am Meer und mit für indische Küche hervorragender Bewirtung.

Der Hummer kommt frisch aus der See und schmeckt wie alle Meeresfrüchte hier vorzüglich. Wir genießen das, denn gutes Essen ist in Indien eher die Ausnahme. Bald packt uns wieder das Reisefieber, weiter im Süden locken die geheimnisvoll-exotischen Zeugnisse vergangener Tempelbaukunst. Der Europäer ist geradezu geblendet von dem meisterhaften und üppigen Figurenschmuck der fast tausend Jahre alten Hindutempel von Belur, Halebid und Somnathpur. Stundenlang kann man

aus jedem Winkel diese Tempel betrachten, und man entdeckt immer neue, faszinierende Figurendarstellungen.

Einige staubige und glutheiße Kilometer weiter ragt sie von einem halbkugelförmigen Berg in den Himmel: die angeblich größte monolithische Statue der Erde. Sie stellt Lord Bahubali dar und wird von den Anhängern des Jainismus, einer weiteren Religionsrichtung in Indien, verehrt. Ehrfürchtig betasten wir seinen großen Zeh. Ein Rätsel, wie diese Statue geschlagen und errichtet wurde.

Noch am gleichen Abend erreichen wir Mysore, eine typische, kleine indische Großstadt, voll von dem allgegenwärtigen, chaotisch wimmelnden Verkehr. An allen Ecken sitzen Händler, die ihre Waren feilbieten. Es riecht nach allen nur denkbaren Duftnoten, nach Sandelholz, Patschuli, Kardamom, Rosenholz und Jasmin. Unser Motorrad läßt regelmäßig den Verkehr zusammenbrechen. Rikschafahrer, Fahrräder, Mopedfahrer und unzählige Kinder wollen es sehen und betasten. Es ist ganz schön anstrengend, stets ungewollt soviel Neugierde auf sich zu ziehen. So benutzen wir die mit einem kreischenden Zweitakter befeuerte Rikscha, um uns die glitzernden Maharadschapaläste anzusehen.

In Ooty, in knapp zweieinhalbtausend Metern Höhe in den West-Ghats — einem der Küste vorgelagerten Gebirgsriegel — gelegen, ist es angenehm kühl. Endlich sinkt nachts das Thermometer wieder deutlich unter dreißig Grad. Begüterte Inder suchen hier Zuflucht vor der gnadenlosen Hitze der Ebene. So entsteht ein kurioses innerindisches »Sommerfrischlerzentrum« mit Tretbootfahren auf einem kleinen künstlichen See und Clubho-

tels. Der in Europa längst verflossene, etwas muffige kolonial-englische Stil wird hier — kaum zu glauben — von reichen Indern weiter gepflegt.

Mit Ooty verbindet mich aber auch eine unangenehme Erinnerung: Ein indischer Lastwagen rammt uns. Mehr als einmal sind wir schon rücksichtslos, zum Teil jugendlichen Lkw-Fahrern ausgewichen, dabei nicht ohne Risiko einfach abseits der Straße ins unbefestigte Gelände gezwängt worden, nur diesmal war das nicht möglich: Links Felswand, rechts Abgrund und in der Mitte dazwischen der Laster ohne erkennbare Bremswirkung. Seine Stoßstange zerschmettert die rechte unserer Aluminiumgepäckboxen, nur wenige Zentimeter von meinem Oberschenkel entfernt. Glücklicherweise bleiben wir unverletzt.

Am nächsten Morgen machen sich sechs Inder liebevoll an die Arbeit, klopfen die Kiste kunstvoll wieder in ihre ursprüngliche Form und hebeln mit einer riesigen Brechstange Rahmenheck und Gepäckträger des Motorrads wieder in ihre frühere Lage zurück. Nur mit Mühe gelingt es uns, dem Besitzer der Werkstatt circa fünf Mark Reparaturkosten aufzudrängen. Schon am frühen Nachmittag können wir unsere Fahrt fortsetzen.

Westlich der Berge liegt eine ungemein üppige, fruchtbare Landschaft. Wir tauchen die Kehren hinunter durch einen Urwald von tropischer Fülle nach Kerala, wie die früher unter den Kolonialmächten so begehrte Gewürzküste nun heißt. Es gibt unheimlich viele Menschen hier, sie lachen viel und sind von dunkler Hautfarbe. Gemeinsam heben wir das Motorrad auf das Dach der hier verkehrenden kleinen Schiffchen. Der Süden Kera-



las ist nämlich von unzähligen breiten und schmalen Wasserarmen durchzogen, die ein Bereisen dieser wundervollen Landschaft voller südseehaftem Charme auf dem Landwege unmöglich machen. Wir genießen es, auf dem Schiff sitzend auch mal ohne unser Zutun alles an uns vorüberstreichen zu lassen. Alle paar Minuten wird angelegt. Menschen, Tiere, Lasten kommen an Bord oder gehen. Manchmal sind die Kanäle so schmal, daß sich die rechts und links überhängenden Palmen über

Wir werden von einem Laster gerammt

Sechs Inder machen sich an die Arbeit, nur mit Mühe können wir ihnen fünf Mark aufdrängen. Gefährlich — am Steuer der Lkws sitzen fast nur unerfahrene Leute.



unseren Köpfen berühren. Als der tropische Glutball den Horizont erreicht, wissen wir, daß wir dieses bunte Erlebnis nie vergessen werden.

Die Fahrt geht weiter durch Kerala nach Süden. Hier ist die Bevölkerungsdichte so hoch wie an nur wenigen Punkten unserer Erde, es wimmelt nur so von Menschen. So viele, daß man, will mein keinen Zusammenstoß riskieren, kaum schneller als 40 Stundenkilometer fahren kann, im Durchschnitt erreicht man gerade 20 bis 30 Kilometer pro Stunde. So geht

die Fahrt zur Südspitze Asiens, »Cap Comorin« oder »Land's end«, wie die Inder es auch nennen, nur zäh und anstrengend voran.

Das Cap ist ein besonderer Ort. Ihm vorgelagert liegt ein Felsen im Meer, auf dem Hindus einen Tempel errichtet haben. Denn hier mischen sich auch die Wasser der Arabischen See, des Golfs von Bengalen und des Indischen Ozeans. Ein kräftiger Wind bläst pfeilschnelle Auslegerboote mit rotbraunen Segeln

vor der kleinen Tempelinsel vorbei. Am Cap wechselt auch abrupt die Landschaft. Dürre, von einzelnen trockenen, großen Fächerpalmen unterbrochene Öde prägt von nun an das Bild entlang der Ostküste nach Norden. Schier unbeschreibliche Hitze sticht auf unsere Köpfe herab, das Tragen der Helme haben wir längst aufgegeben. Dazu ein feiner rötlicher Staub, der uns genauso wie die Innenseite des Motorradvergasers mit einer hartnäckigen Schicht überzieht. Ein ständiges Durstgefühl zwingt

uns in jedes noch so schäbige Lokal. So kommen tägliche Trinkmengen von fünf bis zehn Litern, die unter normalen Bedingungen völlig absurd erscheinen, ohne weiteres zusammen. Die wenigen Leute, die hier leben, erdrücken uns fast, wenn sie uns neugierig umlagern.

In Madurai beginnt die große Tempelstraße des Südens mit den prunkvollen, zum Teil riesig großen Tempelanlagen von Tiruchiappally, Tanjore, Kumbakonam und Chidambaram. Jede dieser Anlagen ist für sich

Der Süden Keralas ist von unzähligen kleinen Wasserarmen durchzogen. Wir genießen es, die Landschaft mal ohne unser Zutun vorbeiziehen zu lassen. Manchmal sind die Kanäle so eng, daß sich die Palmen über unseren Köpfen berühren.



kunsthistorisch absolut einmalig und mindestens einen Besuchstag wert, sofern es einem gelingt, ohne Verbrennungen an den Füßen über den heißen Boden zu laufen, denn Schuhe sind ja gegen ein entsprechendes Bakschisch bei einem speziellen Aufpasser abzugeben.

Tirumalai, das ist so eine Art kleines Mekka für Hindus. Dieser Tempel im Nordwesten von Madras, hoch in den Bergen gelegen, steht in der religiösen Hierarchie ziemlich weit oben. Unzählige Pilger kommen aus allen Himmelsrichtungen hierher und nehmen große Strapazen auf sich, um das Allerheiligste auch nur einige Sekunden zu sehen und vom Priester mit Asche geweiht zu werden. Viele Tausende pro Tag, Millionen im Jahr, begeben sich zu dem 48 Stunden dauernden Anstieg bei sengender Sonne tags und windiger Kühle nachts. Sie bilden eine kilometerlange, stetige Menschenschlange, die letzten paar hundert Meter hinter Gittern geführt wie der Raubtiergang im Zirkus.

Wir hatten uns in den Kopf gesetzt, auch das Innere des Tempels zu besichtigen, jedoch sind wir weder Hindus, noch wollen wir 48 Stunden in der Schlange stehen. Nach Vorsprache bei der Tempelverwaltung unterzeichnen wir feierlich, daß wir Christen sind, der Papst das Ober-

haupt unserer Religion ist und wir in seinem Namen dem hier verehrten Lord Sri Balaji die Ehre erweisen — nicht ohne diese Absicht mit 50 Rupien für die Tempelkasse zu unterstreichen. So gelangen wir, oh Wunder, an der wartenden Masse vorbei direkt in das Innere des Tempels. Speziell hierfür engagierte Tempelwärterinnen zerrten jeden Pilger nach nur wenigen Sekunden inbrünstiger Verehrung am Allerheiligsten vorbei, um wieder Platz für den Nachfolgenden zu schaffen. Durch diesen schier unglaublichen Massenbetrieb kommt der Tempel zu dem Reichtum, der die fein behauenen Dächer in Form reiner Goldauflagen ziert, daß man geblendet ist von dem Glanz im Abendlicht. Nachts sind die Straßen übersät mit Pilgern, die sich einfach dorthin gelegt haben, um zu schlafen. Man muß einen Slalom um sie herum gehen und darauf achten, daß man nicht auf sie tritt — so viele sind es.

Hinter Bangalore, einer der vielen Millionenstädte Indiens, hält neben uns während einer Fotopause plötzlich das einzige ausländische Motorrad, das wir auf dieser Reise sehen sollten. Ich reibe meine Augen, »BMW-Paris-Dakar« steht da doch tatsächlich auf dem Tank. Herunter

steigt ein freundlicher, großer und kräftiger Däne. Er heißt John und arbeitet an einem Fischereitechnologie-Projekt. Es geht darum, indischen Fischern Unterstützung und Know-how für bessere Fangergebnisse zu vermitteln. John freut sich so über seine erste Begegnung mit europäischen Motorradfahrern seit 14 Monaten, daß er uns gleich nach Gokarna einlädt, wo er arbeitet.

Wir wollen uns zuvor noch einige entlegene kunsthistorische Stätten ansehen, die um so beeindruckender sind. So etwa Hampi, die ehemals glänzendste Stadt Indiens am Ufer des durch eine groteske Landschaft fließenden Tungabhadra. Oder die Hindustädte Badami, Pattadakal und Aihole. Und Bijapur, eine Stadt der Moslems, mit zahlreichen Moscheen und Mausoleen, die uns auch durch mehrere Plattfüße besonders im Gedächtnis haften bleibt.

Das viele Sehen und die Hitze haben uns müde gemacht. Wir folgen nun doch Johns Einladung an die Küste und entspannen uns an einsamen Palmenstränden. Aber die Tage sind gezählt. Mit einem vor Menschen und Waren geradezu berstenden, uralten und unglaublich verkommenen Küstenschiff fahren wir zurück nach Bombay, wo die Reise ihren Anfang nahm.

Allgemeines: Indien ist mit 3.287.590 Quadratkilometern das siebtgrößte Land der Erde. Seine fast 760 Millionen Einwohner machen es, nach China, zum bevölkerungsreichsten Staat. Neben der Staatssprache Hindi gibt es 14 andere verfassungsmäßig garantierte Regionalsprachen und Hunderte von Sprachen kleiner Volksgruppen und abgelegener Stämme. Dazu kommen noch Unmengen von Dialekten. Geschäftsleute, Hotelangestellte und gebildete Inder (64 Prozent der Einwohner sind Analphabeten) sprechen Englisch. Die meisten Inder sind Hindus (82 Prozent), viele bekennen sich zum Islam (11 Prozent), außerdem leben in Indien Christen (2,5 Prozent), Sikhs (2 Prozent), Buddhisten, Parsen, Juden und Jains.

Indien ist seit dem Ende der britischen Kolonialzeit 1947 eine demokratische Republik mit bundesstaatlicher Struktur. Undenkbar wäre das heutige Indien ohne Mahatma Gandhi, der mit gewaltlosen Aktionen die Loslösung seines Landes vom britischen Empire erkämpfte. 1948 fiel er einem Attentat zum Opfer.

Indien wird aufgrund der fortschreitenden Industrialisierung inzwischen als Schwellenland bezeichnet. Aushängeschilder sind das Raumfahrtprogramm und die Atomindustrie. Ausgegangen ist die industrielle Entwicklung von den reichen Eisenerz- und Kohlevorkommen sowie der traditionellen Textilproduktion. Ein Großteil der Bevölkerung ist jedoch nach wie vor in der Landwirtschaft tätig.

Reisezeit und Klima: Wir verbrauchten unseren ganzen Jahresurlaub (sieben Wochen) in den warmen, regenarmen Monaten März, April und Mai. Der niederschlagsreiche, feucht-heiße Südwestmonsun dringt ab Juni in nördlicher

INDIEN

Richtung vor und endet im September. Dank der gemäßigten Temperaturen von November bis März gilt der Winter als ideale Reisezeit.

Formalitäten: Ein Visum muß vorher bei der indischen Botschaft beschafft werden. Es ist für drei Monate gültig, kann aber im Land um einen weiteren Monat verlängert werden. Für die Mitnahme eines Fahrzeugs beantragt man bei einem Automobilclub ein »Carnet du Passage«, um es zollfrei einführen zu können. Der Abschluß einer Fahrzeug-Haftpflichtversicherung ist in Indien zwar vorgeschrieben, wird aber nicht kontrolliert.

Währung: Zahlungsmittel ist die Rupie. 1987 waren sieben Rupies etwa eine D-Mark (Stand September '89: 7,70 Rs = 1,- DM). Sinnvoll ist die Mitnahme von Dollars und Dollar-Reiseschecks. Der Schwarzmarktkurs im Land ist 15 Prozent günstiger.

Anreise: Ein Motorrad kann man von jeder internationalen Spedition nach Indien verschiffen lassen, Dauer ca. vier Wochen. Es eignet sich z. B. eine Originalverpackung (Holzkiste) vom Motorradhändler. Als Kontaktadresse (Empfänger) kann ich den indischen Spediteur Mr. Lobo, Continental Carriers, 26/30 Rex Chamber, Walchaud Hirachaud Marg., Opp. Indira Dock, Bombay 400 038, Telex: »Conf« 011-66543, empfehlen, der auch den Rücktransport erledigt. Kosten (jeweils einfach) ca. 600,- DM. Motorradmiete ist kaum möglich. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind billig und überfüllt, oft auf Wochen im voraus ausgebucht. Flüge nach Bombay werden ab ca. 1.200,- DM angeboten.

Essen und Übernachtung: Indisches Essen ist gewöhnungsbedürftig. Man gehe möglichst immer in das beste Hotel, zumindest in kleineren Orten

(Übernachungskosten eine bis zwanzig Mark pro Doppelzimmer). Unterkunft zu finden war dank des Motorrads stets problemlos. Zelten halte ich nicht für zweckmäßig.

Gesundheit: Als Arzt empfehle ich: Vorsicht bei nicht abgekochten Speisen und Getränken. Unbedingt notwendig: Malaria Grundprophylaxe (Resochin einnehmen, Fansidar mitnehmen); Tetanus-, Typhus-, Cholera-, Polio- und Hepatitisimpfung. Bewährt hat sich Imodium gegen unkomplizierte Reisedurchfälle und Micropur (Firma Katadyn) zur Wasser- und Getränkedesinfektion.

Ausrüstung und Fahren: Eigentlich braucht man sehr wenig. Kleidung ist extrem billig. Es empfiehlt sich, Karten und Reiseliteratur (z.B. »Indien-Handbuch«) mitzunehmen. Filme und Batterien sind kaum erhältlich, ebenso Toilettenpapier. Die wichtigsten Ersatzteile, Werkzeug und Erste Hilfe sollten mitgenommen werden. Lederzeug kann man vergessen. Bewährt hat sich eine leichte Trekkingjacke. Jede nicht zu schwere Maschine kommt in Frage, insbesondere Enduros. Ich benutzte eine Honda XL 350 R, mit zwei je ca. 75 Liter fassenden Alukisten beidseits, ohne Probleme. Geschwindigkeiten über 100 km/h sind nie erreichbar. Benzin gibt es genug (Reichweite 300 Kilometer genügt), aber schlechte Qualität (unter 90 Oktan). Tagespensum nicht über 250 Kilometer. Beim Fahren ist extreme Vorsicht geboten. Das größere Fahrzeug hat immer Vorfahrt, ist aber im Falle einer Kollision immer schuld. Es herrscht Linksverkehr. Die Hauptstraßen sind meist geteert. Die Diebstahlgefahr schätze ich gering ein, die Menschen sind freundlich-neugierig.

Kosten: Die Gesamtkosten mit Flug, Maschinen Hin- und

Rücktransport, Benzin und wenig sparsamem Verhalten im Lande für sieben Wochen betragen ca. 3.500,- DM pro Person, jede weitere Woche hätte ca. 200,- DM gekostet. Diese Berechnung gilt, wenn (wie wir) sich zwei Partner die nur einfach anfallenden Kosten teilen.

Adressen: Indische Botschaft, Adenauerallee 262-264, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/54050; Indische Konsulate in Berlin, Hamburg, Frankfurt und Stuttgart; Indisches Fremdenverkehrsamt, Kaiserstraße 77, 6000 Frankfurt, Tel. 069/235423-24.

Karten: Road Map of India, 1 : 2,5 Mio., 16,- DM; Nelles Maps Indien in fünf Blättern, 1 : 1.500.000, je Blatt 12,80 DM.

Literatur: Merian-Band Südindien (10/87), Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg, 12,80 DM, Format 19,5 x 27 cm, 158 Seiten; Peter Meyer und Barbara Rausch: Reise Know-How Indien Nepal, Mandala Verlag, Klingelbach, 34,80 DM, Format 12 x 18 cm, 627 Seiten; Crowther/Wheeler: Indien-Handbuch, Walther Verlag, 44,80 DM, 823 Seiten.

