

Malen im Matsch

Foto: Hartmann, Körbel



Ein eigenes Roadbook schreiben, mit diesem Ziel streifen Jutta Hartmann und Markus Körbel auf abgelegenen Pfaden durch die südliche Toskana. Obwohl diese Region für ein derartiges Projekt beste Voraussetzungen bietet, zeigt sich, dass bei der Umsetzung zahlreiche Hürden zu meistern sind.

Die steinige Piste führt in engen Serpentina die Schlucht hinunter. Am Fuße des Berges steht eine einsame Beta. Die Abdrücke von Endurostiefeln sind nur undeutlich im tiefen Schlamm zu erkennen und verlieren sich ein paar Meter weiter an den umgestürzten Kiefern, die die Fahrspur blockieren. Ich steige vom Motorrad und nutze die Zwangspause, mich über den Kuchen herzumachen, den mir Tekla, die üppige Herrscherin der Küche unseres Agriturismo, heute Morgen zugesteckt hat. Erschöpft vom mehrstündigen Strecken-Erkunden in den italienischen Wäldern lasse ich die Gedanken schweifen.

Die ganze Geschichte begann, als wir vor einigen Jahren per Zufall auf Roadbook-Veranstaltungen in den Nachbarländern Belgien und den Niederlanden aufmerksam wurden. Die lockere Atmosphäre der Events und die Möglichkeit, Strecken von bis zu 200 Kilometern Länge

vorwiegend abseits der Asphaltstraßen zurücklegen zu können, begeisterte uns auf Anhieb. Diese Art des Endurowanderns mit schönen, technisch durchaus anspruchsvollen Passagen befriedigte nebenbei auch noch unsere Reiselust.

Im Jahr 2009 nahm uns ein Freund in

**Diese Art des
Endurowanderns
befriedigte neben-
bei auch noch
unsere Reiselust**

die Südtoskana mit. »Die Region Maremma ist sehr dünn besiedelt und dort gibt es unendlich viele Pisten«, schwärmte er. Wir lächelten ungläubig über den Offroad-Enthusiasmus eines Großendu-

rofahrs und reisten ohne besondere Erwartungen los. Zwei Wochen verbrachten wir im Mai auf einem einsamen Anwesen mit dem traumhaften Blick über Olivenhaine und auf den 1.700 Meter hohen Monte Amiatta. Das alte Bruchsteinhaus war nur über eine Schotterpiste zu erreichen und lag direkt am Waldrand. Wir stiegen morgens auf die Motorräder und ab ging's ins Endurovergnügen. Tagelang durchkämmten wir die Gegend und trafen unterwegs kaum eine Menschenseele.

Häufig saßen wir mit unserem Vermieter unter den ausladenden Korkeichen bei Espresso und Cantucchini zusammen und unterhielten uns in gebrochenem Italienisch über unser Lieblingsthema. Unsere Fragen nach der Legalität des Offroadfahrens verblüffte ihn genauso wie die Leute, die wir in den kommenden Wochen kennen lernten. Hier gehört die Enduro nämlich einfach zum ländlichen

Leben dazu wie das Glas Vino zur Pizza.

Auf unseren Streifzügen entdeckten wir Marcos kleine Osteria mit dem bezeichnenden Namen »La Cabanna« – die Hütte. Sie lag versteckt in einem winzigen Ort mit maximal 20 alten Steinhäusern. Wie die meisten Ansiedlungen thront sie auf einem Hügel über schier endlosen Kiefern- und Kastanienwäldern. Je nach Saison gibt es Wildschwein, Trüffel oder Steinpilze, die Marco per Quad selbst sammelt bzw. erlegt. Mit ihm verabredeten wir uns zu einem Ausflug ins 70 Kilometer

entfernte Montalcino, der unser Enduroherz höher schlagen ließ. Es ging durch Wälder und Schluchten, vorbei an imposanten Weingütern inmitten grüner Hügel. Von Steilauffahrten, Flussquerungen, Singletrails bis hin zu High Speed Pisten war einfach alles dabei.

Nach dem Urlaub war uns klar: Wir waren auf ein Motorradparadies gestoßen, dessen Angebot an Offroadstrecken die lange Anreise mehr als wett machte. Wir fassten den Entschluss, uns als Roadbook-Schreiber zu versuchen. Das konnte ja schließlich nicht so schwer sein!

Schon im Herbst wurden unsere Betas auf den Hänger geladen und das Auto mit Technik voll gepackt. Das Vorgehen zum Anfertigen der Roadbooks erschien uns klar. Wir stellten eine Strecke auf einer digitalen Militärkarte zusammen und luden den Track ins GPS. Die Entfernungen erfasste unser Tripmaster. Ein Knackpunkt bestand in der exakten Aufzeichnung der Abzweigungen. Wir wollten zunächst versuchen, die Angaben während der Fahrt auf ein Aufzeichnungsgerät zu sprechen. Außerdem hatten wir ein digitales Roadbook dabei, dessen Softwaremodul laut Hersteller aus der aufgezeichneten Fahrstrecke quasi automatisch eine Streckenbeschreibung generieren kann. Soweit der Plan.

Voller Enthusiasmus legten wir los. Doch schon bald mussten wir einsehen, dass wir das Unterfangen gründlich unterschätzt hatten. Die Gegend wimmelte nur so von Pisten, aber viele endeten im Nichts oder auf Privatgrundstücken. Wir saßen täglich auf den Mopeds und legten etliche Kilometer zurück. Unterwegs stießen wir immer wieder auf Spuren von Stollenreifen. Wir folgten ihnen für ein paar Kilometer, aber irgendwann schienen sich die einheimischen Enduristen immer in Luft aufgelöst zu haben.

Unzählige Male kämpften wir uns stundenlang durch die Wildnis, bis endlich klar wurde, dass wir wieder in einer Sackgasse gelandet waren. Oft fanden wir auch wunderschöne Passagen, aber weitaus schwieriger als angenommen war es, diese Fragmente zu einem zu-

sammenhängenden Rundkurs zu verbinden. Unser eigener Anspruch war auch nicht gerade gering, denn es sollte möglichst wenig Asphalt in den Streckenbeschreibungen auftauchen. Die Touren sollten sowohl die landschaftlichen Reize als auch die unzähligen fahrerischen Topstrecken der Region vereinen und außerdem noch einige touristische Highlights abdecken.

Die Abende verbrachten wir an den Notebooks mit der Auswertung und Aufbereitung der tagsüber zurückgelegten



Nacharbeit: Die Auswertung der Touren dauert.



Sackgassen: Auf der Suche nach dem besten Track.



Besser ist das: Roadbook-Erstellung via Stift!

Roadbook – wozu?

Navigieren nach Roadbook bedeutet, dass man eine zuvor aufgezeichnete Route mit Hilfe einer detaillierten Streckenbeschreibung abfährt. Diese befindet sich auf einer Papierrolle, auf der alle relevanten Informationen wie Entfernungsangaben, Abzweigungen, markante Orientierungspunkte sowie Serviceinformationen (z.B. Tankstellen) vermerkt sind.

Das Einsatzspektrum von Roadbooks reicht von entspannten »Kaffeefahrten« auf gut ausgebauten Asphaltstraßen bis hin zum professionellen Rallyesport. Zumeist werden sie jedoch im Offroad-Bereich verwendet, da man im Gelände auf sehr präzise Streckenangaben angewiesen ist. Selbst die besten Topografischen Karten oder auch ein GPS sind kein adäquater Ersatz für ein Roadbook.

Beispielsweise kommt es in dicht bewaldeten Gebieten oder engen Schluchten immer wieder zu Empfangsausfällen des GPS. Außerdem ist in Gegenden mit zahlreichen Weggabelungen das flüssige Abfahren eines im GPS gespeicherten Tracks kaum möglich, da nicht immer auf Antrieb der richtige Abzweig erkennbar ist. Ein präzise erstelltes Roadbook zeigt hingegen eindeutig, wo es lang geht.

Roadbooktouren bzw. -rallyes haben ihren speziellen Charakter und fordern den Fahrer/die Fahrerin in vielfältiger Weise. Unbekannte Geländepassagen sind dabei ebenso zu meistern, wie die Navigation mit dem Roadbook, bei gleichzeitiger Bedienung von Roadbookhalter und Tripmaster, beherrscht werden muss. Roadbookfahren ist jedoch keine Hexenwerk. Mit entsprechender Offroad-Erfahrung und ein wenig Übung kommt man schnell in den Fahrfluss, der den besondern Reiz solcher Touren ausmacht.

Strecken. Dabei erwies sich die mitgebrachte Roadbooksoftware als unbrauchbar für Geländetouren. Wir gingen also dazu über, die Strecken akribisch mit Stift und Papier aufzuzeichnen und mussten schnell unser Verständnis des Wortes »Abzweig« erweitern. Neben »rechts«, »links« und »geradeaus« lernten wir T-Kreuzungen, Kreuzungen in X-Form, Gabelungen in U- oder Zwillenform, Kreuzwege, Wegkreuze und sogar Wegspinnen kennen. Markus hatte sich zwar einen Zettelhalter für den Lenker konstruiert, aber trotzdem kostete die Aufzeichnung mit dieser Methode ungemein viel Zeit.

Der Oktober war kalt und regnerisch. Wir wurden mehrmals täglich bis auf die Knochen nass, die Flüsse traten über die Ufer und waren für Motorräder nicht mehr passierbar. Also bissen wir die Zähne zusammen und begaben uns zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Auto auf Erkundungstour. Nach drei Wochen übler Plackerei war von den anvisierten drei Roadbooks mit insgesamt 500 Kilometern Streckenlänge noch nicht einmal die Hälfte fertig-

gestellt. Frust machte sich breit.

Der Wendepunkt kam erst kurz vor der Heimreise. Luca, ein Motorradfreak aus der Gegend, veranstaltete ein Enduro-Event. Von den 15 Teilnehmern, die aus dem 500 Kilometer entfernten Bergamo angereist waren, wurden wir herzlich eingeladen, mit zu fahren. Auf der zweitägigen Tour waren die Auf- und Abfahrten zum Teil so steil, dass sich einem unter dem Helm die Nackenhaare aufstellten. Asphaltpassagen? Fehlanzeige! Mit den herrlichen Strecken verflieg sofort jegliche Missstimmung. Und außerdem lernten wir den jungen Guide Dario kennen.

Im Mai diesen Jahres waren wir schon wieder vor Ort, fest entschlossen, das Projekt mit Darios Hilfe zu Ende zu bringen. Er kannte die Gegend wie seine Westentasche und verstand schnell, dass wir keine Querfeldein-Passagen suchten, sondern erkennbare Tracks, die sich für die Streckenbeschreibung klar aufzeichnen ließen.



Wo ein Wille ist, ist manchmal auch ein Weg!

Luca schwang die 90 Kilogramm Lebendgewicht für uns auf seine GasGas. Unterwegs zückte er ständig sein Handy und erkundigte sich in gestenreich untermaltem Redeschwall nach den Lieblingsstrecken seiner ortsansässigen Kumpels.

Im Gegensatz zum letzten Mal mangelte es uns also nicht an Routenvorschlägen. Allerdings war auch in Italien der Winter ungewöhnlich lang und hart gewesen. Auf weiten Teilen der bisher auf-

WAS SO GEBRAUCHT WIRD

AUSRÜSTUNG

In erster Linie ist es das Equipment für die Navigation. Dazu zählen ein Roadbookhalter, ein digitaler Tacho bzw. Tripmaster und gegebenenfalls ein Rallyevorbau zur Befestigung der Navigationsinstrumente.

ROADBOOKHALTER

Roadbookhalter dienen zum Befestigen und Abspulen der Roadbooks. Für Einsteiger ist ein manueller Halter (Kostenpunkt ca. 70 Euro) vollkommen ausreichend. Die elektronische Variante (bis zu 450 Euro), die mittels Fernbedienung am Lenker per Knopfdruck betätigt wird, zielt eher auf wettbewerbsorientierte Fahrer ab oder solche, die fahrtechnisch sehr anspruchsvolle Touren bevorzugen. Im Freizeitbereich ist auch die Marke »Eigenbau« sehr beliebt, z.B. können Küchenbretchen mit Klammern oder auch Tupperdosen roadbooktauglich umgebaut werden.



DIGITALTACHO

Zur Grundausstattung gehört ferner ein digitaler Tacho, um die gefahrene Strecke exakt zu erfassen und mit Entfernungangaben im Roadbook abgleichen zu können. Eine Reset-Funktion ist zwingend erforderlich, da die meisten Roadbookautoren nach bestimmten Streckenabschnitten eine »Nullung« vorschreiben. Idealerweise sollte der Tacho auch über eine Korrekturfunktion verfügen, um bei »Verfahren« oder Abweichungen von der Entfernungangabe im Roadbook die entsprechenden Anpassungen vornehmen zu können.



STANDARD VS. IMPROVISATION

Viele neuere Sportenduros sind bereits mit einem derartigen Digitaltacho ausgerüstet. Bei einigen Motorrädern, z.B. KTM oder Suzuki DRZ, ist sogar die Anschlussmöglichkeit für eine Fernbedienung am Lenker vorgesehen. Jedoch haben nahezu alle Digitaltachsos einen entscheidenden Nachteil: Sie messen die Entfernung nur in hundert-Meter-Schritten, während die Entfernungangaben in den Roadbooks häufig auf zehn-Meter-Schritten basieren. Als preiswerte Lösung bieten sich daher Fahrradachsos (ca. 20 Euro) an, die allerdings relativ störanfällig sind. Wesentlich robuster und bedienungsfreundlicher sind Tripmaster aus dem Rallyesport, die jedoch mit 250 bis 300 Euro zu Buche schlagen.

RALLYEVORBAU

Bei vielen Sportenduros finden sich keine geeigneten Befestigungspunkte für einen Roadbookhalter. Bei häufigen Roadbookfahrten oder Rallyeeinsätzen ist daher die Anschaffung eines Rallyevorbau in Erwägung zu ziehen. Auch hier gibt es die üblichen Alternativen: selber bauen oder über einen Motorradhändler bzw. die einschlägigen Enduroshops beziehen.



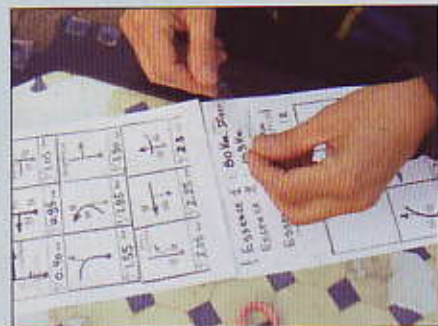
ZUR SICHERHEIT

Für eine Roadbooktour ist es in jedem Fall empfehlenswert, ein GPS und/oder eine präzise Karte mitzunehmen. Für den Fall, dass man vorher aussteigen will oder sich total verfahren hat, ist damit eine Rückfahrt bzw. ein Wiedereinstieg ins Roadbook deutlich leichter zu managen.

DIE HANDHABUNG VON ROADBOOKS

VORBEREITUNG

Ein fertig zusammengeklebtes Roadbook stellen die wenigsten Veranstalter zur Verfügung. Bevor es losgeht, ist daher zunächst der Einsatz von Schere und Tesafilm erforderlich, um die



einzelnen Seiten der Streckenbeschreibung zu einer Rolle zusammenzukleben. Dies ist eine gute Gelegenheit, sich vorab mit dem Roadbook vertraut zu machen: Welche Ortschaften werden passiert, wo kommen schwierige bzw. unübersichtliche Passagen vor, wo kann man tanken oder einen Imbiss einlegen etc. Dabei kann man mit Textmarkern wichtige Stellen oder Abzweige hervorheben, um die Navigation unterwegs zu erleichtern.

Man sollte auch erfragen, welcher Radumfang bei der Erstellung der Roadbooks zu Grunde lag. Denn Abweichungen in der Einstellung von z.B. 5 Prozent schlagen pro gefahrenen Kilometer mit 50 Metern zu Buche, was die Navigation erheblich erschwert.

DAS PRINZIP

Beim Lesen der Roadbooks geht man wie folgt vor: Ausgangspunkt eines jeden Bildes ist der

in der Skizze unten eingetragene Punkt. Die im Roadbook angegebenen Entfernungen entsprechen der Wegstrecke vom Punkt bis zur nächsten unter der Pfeilspitze markierten Kreuzung oder einer geänderten Situation (z.B. Übergang von Asphaltstraße in Piste). Hat man die angegebene Wegstrecke zurückgelegt und befindet sich in Pfeilrichtung, wechselt man zum nächsten Bild.

LAYOUT-VARIANTEN

Hinsichtlich des Roadbook-Layouts gibt es zwei Darstellungsarten. In Europa, wo Strecken von 200 Kilometern bis zu 400 Abzweige haben können, werden in der Regel drei Bilder nebeneinander angezeigt, so dass man sechs Abzweigungen im Sichtfenster des Roadbookhalters hat. Somit kann man sich frühzeitig auf die fol-



genden Situationen einstellen. Die Illustration ist allerdings etwas unübersichtlicher, da die Texterläuterungen »in« den einzelnen Bildern stehen. Bei Wüstenrallies gibt es häufig nur alle fünf bis zehn Kilometer wichtige Abzweigungspunkte. Aus diesem Grund wird eine andere, etwas übersichtlichere Darstellungsform gewählt: ein Bild pro Reihe, mit rechts daneben stehenden Texterläuterungen. Jedoch sind bei dieser Variante nur maximal drei Bilder im Fenster des Roadbookhalters zu sehen.

VERFAHREN

Unser Tipp bei »Verfahren«: zurückfahren bis zum einem Abzweig, der im Roadbook eindeutig identifizierbar ist. Wer meint, er könnte abkürzen, weil er z.B. in einiger Entfernung eine Asphaltstraße sieht, die auch im Roadbook eingezeichnet ist, hat in der Regel nichts erreicht, denn es ist nicht zwangsläufig davon auszugehen, dass es sich dabei um die gleiche Asphaltstraße handelt. Außerdem ist oft nicht genau zu identifizieren, an welcher Stelle das Roadbook auf die Asphaltstraße trifft.

gezeichneten Strecken waren Bäume unter der Schneelast zusammengebrochen und versperrten die Wege. Über 250 Kilometer Strecke mussten erneut auf Fahrtauglichkeit geprüft werden. Manchmal kamen wir uns mehr wie Waldarbeiter denn Endurofahrer vor, weil unsere Hauptbeschäftigung im Beseitigen von Baumstämmen und Ästen bestand.

Es kracht im Unterholz. Markus taucht schweißüberströmt und völlig außer Atem aus dem Gewirr der Zweige auf. Er schüttelt resigniert den Kopf. Weiter hinten ist der Pfad komplett weggespült, keine Chance, wir müssen umkehren. Zum Glück kennen wir uns mittlerweile hier so gut aus, dass wir schnell eine Umfahrung in die Strecke eingebaut haben. Am Abend können wir die letzten 50 Kilometer fertiges Roadbook ins Reine schreiben.

Später gönnen wir uns eine Trüffel-

Pizza bei Marco. Über dem offenem Feuer werden riesige Fleischklappen gegrillt. Einige ältere, verwegene aussehende Herren lehnen mit einem Gläschen Grappa an der winzigen Theke. Markus hat tiefe Ringe unter den Augen, aber er grinst zufrieden. Aus unseren dreckverkrusteten Handzeichnungen sind schlussendlich 500 Kilometer ausgearbeitete Endurostrecken geworden. Und ganz nebenbei haben wir einen Landstrich ins Herz geschlossen, der sicherlich zu den schönsten Offroadspots Europas zählt.

Organisierte Roadbook-Touren:

Wer Interesse hat, an einer Roadbooktour teilzunehmen, findet in Belgien oder den Niederlanden diverse ein- oder zweitägige Veranstaltungen, bei denen das

Endurowandern im Vordergrund steht. Einsteiger können sich hier ohne Wettbewerbsdruck mit dem Roadbookfahren vertraut machen. Man kann das Tempo selbst bestimmen, flexibel Pausen einlegen und auch jederzeit aussteigen, wenn Kraft oder Lust schwinden.

Insbesondere in Belgien ist das Streckenprofil der meisten Touren auf leichte Sportenduros zugeschnitten. Wer mit schwererem Gerät unterwegs ist, sollte sich besser in den Niederlanden nach Touren umsehen. Anbieter von Roadbooktouren sind zum Beispiel: www.road.be, www.offroadtrips.nl oder www.fennektours.de. Die Autoren dieses Artikels bieten Roadbooktouren für Sportenduros in der Südtoskana (siehe unter www.motoadventures.de) an. Zukünftig ist auch eine Erweiterung des Angebots für größere Reiseenduros geplant.