



MEIN LIEBER SCHNEE-MANN

Was macht man nicht alles aus Liebe? Sogar im Winter Motorrad fahren! Oder ist es auch das außergewöhnliche Erlebnis im Schnee, das einen nicht mehr los lässt? Heidi Franitza schildert ihre Infektion mit heiß-kalten Gefühlen.



Fotos: Martin Franitza

Irgendwo zieht es immer rein. Am Hals, in den Helm oder in den Beiwagen. Irgendwann findet man eine verkrampfte Stellung, bei der es nicht mehr zieht. Und doch kriecht die Kälte unaufhaltsam durch unzählige Schichten von Bekleidung. Ich hoffe inständig auf eine Pause. Aber die Kilometer bis zur nächsten Raststätte nehmen kaum ab. Ich glaube, im Winter sind die Entfernungen mindestens doppelt so lang. Hätte mir vor fünf Jahren jemand prophezeit, dass ich bei minus zehn Grad im Beiwagen hocken würde, so hätte ich ihn für völlig durchgeknallt erklärt. Überhaupt wäre mir damals Motorrad fahren überhaupt nie in den Sinn gekommen.

Aber dann lernt man einen Mann kennen, dessen Leben von Motorrädern bestimmt wird und dessen zweitliebste Beschäftigung Biken im Schnee ist. Es geschah freiwillig, dass ich ausgerechnet an einem Tag erstmals zu Martin in den Beiwagen stieg, an dem das Thermometer hartnäckig nicht über den Gefrierpunkt steigen wollte und eine weiße Landschaft eher zum Ski fahren als zum Motorrad fahren einlud. Motiviert war ich durch die stetige Be-



Benzingespräche, Benzingespräche. Die Italiener lockerten die Runde mit einem guten Rotwein auf.

geisterung, die mein Mann versprühte, und seine fast schon romantischen Erzählungen über das unbeschreibliche Licht im Winter oder den glasklaren Sternenhimmel in frostigen Nächten. Steter Tropfen höhlt den Stein! Das war schließlich der Grund für meine Entscheidung, mich auch den Unbilden der Natur aussetzen. Vielleicht war es auch die Hoffnung, dass in all den Schilderungen ein Körnchen Wahrheit stecken und der Alltag während dieser Zeit tatsächlich in den Hintergrund rücken möge.

Endlich kann ich durch

das vom Salzwasser verschmierte Visier schemenhaft ein Hinweisschild zum nächsten Rastplatz erkennen. Noch fünf Kilometer! Wenigstens funktionieren jetzt die Heizhandschuhe. Bei der Abfahrt war ich noch voller Vorfreude auf diese Errungenschaft für Winterfahrer gewesen. Ein Kurzschluss dämpfte die Euphorie jedoch nachhaltig und machte eine längere Pause nötig. Martin titulierte das als technischen Halt. Er machte sich keine Sorgen, kramte im Werkzeug und behob seelenruhig den Schaden. Nur langsam konnte ich nachvollziehen, dass für mich so unliebsame Unterbrechungen bei einer solchen Unternehmung dazu gehören. Was hätte man sonst zu erzählen?

Der Motor verstummt. Noch nie hatte ich mich so über das Licht einer Autobahnraststätte gefreut. Ich

Überzeugte Winterfahrer zelten auch bei minus 20 Grad. Und die Ehefrau wundert sich, wo die Wäschetrommel geblieben ist.

kann die Wärme hinter den Glasscheiben förmlich sehen, ja bereits fühlen. Aber zuerst muss ich mich aus dem Beiwagen schälen, die Spritzdecke zurückschlagen und die Heizhandschuhe ausschalten. Die steifen Knochen lassen nur schlacksige Schritte zu. Wie Pinguine nähern wir uns der Eingangstür. Die warme Luft erschlägt uns beinahe. Nicht schnell genug kann man sich von einigen der unzähligen Bekleidungsschichten entledigen. Jetzt nur nicht schwitzen! Die Nässe ließe mich bei der Weiterfahrt erbarmungslos frieren.

Ja, so Verrückte, die im Winter Motorradfahren, hätte die freundliche Bedienung an der Kasse schon gesehen. Aber eine Frau? Ungläubig schüttelt sie den Kopf und stellt die Frage, die ich während der letzten Tage unzählige Male hörte: „Ist es denn nicht kalt?“ Ich würde auch mit nein antworten, wenn mir der Schüttelfrost den Kaffee aus der Tasse schwappen ließe. Irgendwie hat man auch seinen Stolz.





Was wäre das für ein Wintertreffen, wenn die Männer nicht etwas an den Bikes basteln müssten?

Stundenlang können sich die Typen über erfolgreich überstandene Pannen, Tiefsttemperaturen in Norwegen und meterhohe Schneefälle ernsthaft unterhalten. Das Topthema waren dieses Jahr jedoch Schneeketten. Zumindest konnte ich zu diesem Punkt auch einige Kommentare einwerfen.

Es herrscht bereits tiefe Nacht, als wir die Raststätte wieder verlassen. Noch endlos lange 170 Kilometer liegen vor uns. Die Rücklichter der voran fahrenden

Dieser Stolz befahl mich auch vor zwei Tagen, als wir endlich kurz vor unserem Ziel in den österreichischen Hochalpen standen. Vor uns lag eine schneebedeckte Rodelpiste. Hier mussten wir hoch. Mit großen Bedenken beobachtete ich meinen Mann, wie er unsere selbst geschneiderten Schneeketten montierte. Ich

hatte mich von seiner Winter-Euphorie anstecken lassen und die Gurtbefestigung selbst genäht. Im Angesicht von 16 Prozent Steigung verließ mich jedoch das Vertrauen in meine Nähkünste. Meine Befürchtungen waren allerdings unbegründet. Wir meisterten die sechs Kilometer lange Auffahrt: Enge Kehren, in denen das Ge-



DAS GESPANN



Das Winterg'spann wurde auf Basis einer gebrauchten Kawasaki VN 800 aufgebaut. Den maschinenseitigen Anbausatz lieferte die Firma Motek (www.motek.de). Das Fahrwerk wurde von der Firma Stern (www.gespansservice.de) mit einer längeren Vorderradschwinge und einem entsprechenden Feder-

bein (www.wilbers.de) höher gelegt. Das Laufwerk besteht aus 15"-Smartfelgen mit der Bereifung 155 x 15. Als Korrosionsschutz wurde S 100 Korrosionsschutzspray von Dr. O.K. Wack Chemie und FS-365 Protector von Scottoiler verwendet. Mit beiden Produkten machten wir gute Erfahrungen.

spann nur geradeaus in Richtung Abgrund fuhr. Uncinsichtige Kurven, in denen tollkühne Rodler nur knapp am Auspuff vorbei schrappten, sorgten bei mir anfangs noch für unkontrollierte Adrenalinschübe. Aber schließlich verloren sich meine Gedanken in einer grandiosen Schneelandschaft. Ich genoss die Ausblicke auf die weißen Bergspitzen, saugte diese klare Winterluft in mich ein und verstand plötzlich, was Martin am Winter so fasziniert. Oben angekommen, folgten nach herzlicher Begrüßung durch den Organisator des Treffens die typischen Männergespräche.

Pausen dienen nicht nur der Kommunikation, sondern vor allem zum Aufwärmen.

Autos werden durch die Salz verschmierte Scheibe des Visiers bis zur Unkenntlichkeit verzerrt. Zur Untätigkeit verdammt, sitze ich hier im Beiwagen und der kalte Fahrtwind ist allgegenwärtig. Ich sehe schon die ungläubigen Blicke meiner Arbeitskollegen, wenn sie am Montag erfahren, dass wir nicht in Österreich zum Skilaufen, sondern zum Motorrad fahren waren. Vielleicht glauben sie mir ein wenig, wenn ich ihnen vorschwärme, wie wir jeden Abend von der Hütte ins



Tal zu unserer Unterkunft führen. Das Thermometer fiel nachts auf bodenlose minus 25 Grad. Die Luftfeuchtigkeit erstarrte bei dieser Kälte zu Kristallen. Im geisternden Licht des Scheinwerfers hatte man den Eindruck, als fielen Millionen von kleinen Diamanten vom Himmel. Griff man nach ihnen, so hatte man nur winzige Wassertropfen in der Hand. Auch

die Natur beherrscht die Kunst der Illusion...

Plötzlich geht der Motor aus. Ich klappe das Visier hoch. Wir sind zu Hause. Meine persönliche Rückblende hat die Kilometer wie im Fluge vergehen lassen. Kurze Zeit später knistert ein warmes Feuer im Ofen. Die Kälte und die Anstrengungen stehen uns ins Gesicht geschrieben. Wir sind fix und fertig. Irgendwann später meint Martin: „Ich glaube, nächstes Jahr fahren wir wieder!“ Mein lieber Schnee-Mann! Zuerst bin ich von seinen Worten geschockt. Doch dann antworte ich mit fester Stimme: „Ja, ganz bestimmt!“ 🏍️

Nur wer die Rodelpiste zur Almhütte bezwingt, kann am Tauerntreffen teilnehmen. Eine so bezaubernde Winterlandschaft lässt die Anstrengungen der Anreise vergessen.

i Österreich im Winter

Letztes Jahr kam der Winter erst Mitte Januar nach Europa, dafür mit all seiner Gewalt. Die Alpengebiete versanken im Schneechaos. In Österreich waren tagelang Hauptverkehrswege und Pass-Straßen wegen Lawinengefahr gesperrt. In der Regel sind die Hauptstraßen jedoch geräumt und schnee- und eisfrei. Trotzdem muss man in schattigen Lagen immer mit glatter Fahrbahn rechnen. Eine sehr umsichtige Fahrweise ist Voraussetzung, um eine Winterfahrt ohne Ausrutscher abzuschließen.



Reisezeit

Die beste Reisezeit für ein echtes Winterabenteuer sind die Monate Februar und März. Die Tage dauern bereits wieder länger. Im März ist das Wetter am beständigsten. Die weiße Landschaft lässt sich dann auf trockenen Straßen erkunden.



Motorrad fahren

Nicht nur Gespannfahrer zieht es im Winter in die österreichischen Alpen. Vermehrt suchen auch Solofahrer das weiße Glück. Winterreifen sind nur für Roller lieferbar. Von Heidenau gibt es Snowtex-Reifen in verschiedenen Größen (www.heidenau.de). Bewährt haben sich auch die Reifen UrbanSnow von IRC, die über das IXS-Händlernetz vertrieben werden (www.ixs.de). Für Solomotorräder empfehlen sich Reifen mit grobem

Profil. Die Firma MV hat letztes Jahr Anfahrhilfen entwickelt, die in verschiedenen Längen lieferbar sind (www.verholen.de). Mit geringem Luftdruck kann man auch auf Schnee und Eis jede Solomaschine noch passabel vorwärts bewegen.



Die Anfahrhilfen der Firma MV gibt es in verschiedenen Breiten. Sie können an fast allen Solomotorrädern montiert werden.

Für Reisen im Winter sollte man die doppelte bis dreifache Zeit einkalkulieren. Pausen großzügig bemessen.

Wintertreffen

Das traditionelle Elefantentreffen feiert dieses Jahr sein 50. Jubiläum (www.bvdm.de). Es findet vom 27. bis 29. Januar 2006 wieder im Hexenkessel von Loh statt. Auf dem Nürburgring treffen sich vom 17. bis 19. Februar Winterfahrer aus ganz Europa zum Alten Elefantentreffen (www.alteselefantentreffen.de). Die Termine der skandinavischen Treffen und kleineren Wintertreffen in Mitteleuropa findet man aktuell unter www.winterfahrer.de.

Ausrüstung, Bekleidung

Motorradbekleidung ist heutzutage überwiegend für den Normalgebrauch während einer mitteleuropäischen Motorradsaison von April bis September zugeschnitten. Extreme Touren fordern eine durchdachte Bekleidung. Das Mehrschichtenprinzip ist keine Erfindung der Goretex-Generation. Schon früher kannten die Biker das wärmende Zwiebelprinzip. Sehr gute Erfahrungen machten wir mit Polartec-Unterwäsche der Firma Held oder Ullfrotte. Sie isoliert hervorragend und ist angenehm zu tragen. Die zweite Schicht bilden dicke Fleecejacken oder Pullis. Zweiteilige Textilkombinationen als äußere Schicht sind einfacher zu handhaben. Bei den Einteilern ist das Modell Husky der Firma Motoport bislang die beste Alternative. Die Firma Götz GmbH bietet einen wintertauglichen Zweiteiler unter der Modellbezeichnung Insize-Polar an.

Dicke Stiefel von Kamik oder Sorel halten die Füße warm, haben aber den Nachteil, dass der Platz zwischen Schalthebel und Fußraste eng wird. Absolut wasserdicht und warm sind die Stiefel Icebreaker von Kamik. Die Firmen Gerbing und Sonhart bieten Heizbekleidung an. Beim Kauf unbedingt die Lichtmaschinenleistung des Motorrades beachten. Das gilt für jedes stromfressende Zubehör wie Heizgriffe, Heizsohlen oder Heizvisier.



Die schwedische Ullfrotté Thermo-Funktionswäsche besteht zu 60% aus feinsten Merinowolle und zu 40% aus Kunstfasern. Der gut isolierende Materialmix wärmt auch im feuchten Zustand, Geruchsstoffe werden besser neutralisiert als bei reinen Kunstfasern. Die Wäsche ist angenehm zu tragen, hat eine gute, beständige Passform, ist bis 60° C in der Maschine waschbar und für Trockner geeignet. Verschiedene Materialstärken lieferbar. Infos: www.ullfrotte.de.