

Reisen bildet, so sagt man, und viele Reisen bringen Erfahrungen mit sich. Und wer über viele Jahre hinweg lange Reisen unternimmt, kommt irgendwann aufs Gespann. Gründe dafür gibt es genug: Gepäck, Komfort, Sicherheit, Begleitung und anderes mehr.

Herbert plante für 2015 eine 23.000 Kilometer lange Tour vom Osten Kanadas bis nach Alaska und zurück. Bei der Planung ging er akribisch vor. Ein Großteil der Vorbereitung war geprägt vom Aufbau eines neuen Gespanns bei Mobec und eines individuell gefertigten Beiwagens bei Jürgen Mayerle. In vielen Gesprächen wurden bis ins kleinste

Detail die technischen Besonderheiten festgelegt.

Gespannhersteller sind trainiert im Umgang mit anspruchsvollen Kunden, ein Lastenheft von mehreren DIN-A4 Seiten ist schon fast die Normalität. Der Gespannhersteller in Uhingen wurde beauftragt, das Fahrgestell mit dem DuoDrive-Antrieb zu fertigen, die Anbindung an die BMW R 1200 GS Adventure vorzunehmen und selbstverständlich die TÜV-Abnahme zu erledigen.

Auch Mayerle bekam ebenfalls exakte Vorgaben. Als Basis des Beiwagens diente der Bobby XL. Ganz wichtig war Herbert, die mitfahrende Ehefrau bequem und trocken unterzubringen und mit einem Autositz der

gehobenen Klasse einen gewissen Komfortanspruch sicherzustellen. Der Kofferraum wurde vergrößert und Alukoffer an der Zugmaschine montiert – genügend Raum, um während der Reise alles Erforderliche unterzubringen.

Der Zeitrahmen war eng, in sechs Monaten musste das Gespann abholfertig sein. Der Termin zur Verschiffung war fest gebucht, ein Überschreiten des Termins kam nicht in Frage. Mayerle und Mobec lieferten pünktlich, und für Herbert und seine Frau begann ihr Abenteuer auf dem Toronto-Airport. Nachdem die Holzkiste und die Schutzfolien durch die sichtlich begeisterten Frachthelfer entfernt waren, rollte der rote „Beamer“ erstmals auf Kanadas Straßen Richtung Quebec.

Über den Osten Kanadas, vorbei an Montreal und Ottawa, nördlich der Großen Seen entlang über Thunder Bay und Winnipeg ging es immer weiter Richtung Nord-West. Die Provinzen Saskatchewan mit den Great Plains sowie Alberta und British Columbia mit den mächtigen Rockies zogen vorbei. Meile für Meile bis Dawson Creek.

In dieser Kleinstadt befindet sich die sogenannte Meile Null des legendären Alaska Highways. „PKWs gibt es hier fast keine mehr, ab und zu ein Geländewagen, und alle paar Meilen begegnen uns riesige Lastwagen. Die Straße ist stellenweise in einem erbärmlichen Zustand. Immer wieder passieren wir lange Baustellen. Doch die Arbeiter können in den frostfreien

Monaten nur das Notwendigste instandsetzen.“

Wie so viele spektakuläre Straßen ist auch der Alaska Highway ein Produkt des Krieges. Als im 2. Weltkrieg die Versorgung des verbündeten Russlands durch japanische U-Boote im Pazifik bedroht wurde, entschloss sich Präsident Roosevelt am 11. Februar 1942, die Straße von über 10.000 Soldaten der Armee bauen zu lassen. Am 20. November 1942, nach nur sieben Monaten Bauzeit, wurde die Versorgungspiste von Dawson Creek, Kanada, nach Delta Junction in Alaska offiziell eröffnet. Als reine Schotterpiste geplant,

ist der Highway heute fast durchgehend asphaltiert und hat eine Gesamtlänge von exakt 1442 Meilen oder 2288 Kilometern. Ein weiterer Streckenabschnitt bis Fairbanks wurde später noch angehängt.

Wie uns Herbert erzählt, hat er jede einzelne Meile genossen. Auf der Rückfahrt von Fairbanks über Denali und Anchorage entlang der berühmten „Alaska-Achter-Schleife“ auf dem „Top of the World Highway“ nach Dawson City musste der mächtige

11 MILLIONEN

Alaska Highway
Fairbanks Alaska
Haines Road
Haines Alaska

UMDREHUNGEN

BEI EINEM NETTEN MITTAGESSEN KAMEN WIR MIT HERBERT INS GESPRÄCH, UND BALD ERZÄHLTE ER UNS MIT BEGEISTERUNG VON SEINER LEIDENSCHAFT, MIT DEM GESPANN ZU REISEN. DABEI ZEICHNETE SICH EIN UNGLAUBLICH FACETTENREICHES BILD AB. GEWISS, GESPANNFAHRER SIND FAST IMMER AUSGESPROCHENE INDIVIDUALISTEN, HIER ABER BEKAM DER BEGRIFF NOCH EINE TIEFERE BEDEUTUNG.





BU 1

und reißende Yukon auf einer Mini-Fähre überquert werden. Sie hing so tief im Wasser, dass Herbert um Frau und Gespann Himmelangst wurde. Über den Knotenpunkt Whitehorse ging es dann entlang der Westküste weiter bis in den Nordwesten der USA zur Heimat von Herberts Ehefrau.

Rechnet man mit etwa zwei Metern Reifenumfang des Vorderrades, so ergibt



BU 2
BU 2

sich auf die Gesamtdistanz der Reise von etwa 23.000 Kilometer eine Summe von über elf Millionen Umdrehungen. Ja, auf solchen Reisen hat man wahrlich Zeit, um nachzudenken. ■

Peter Lohré



EIN MOTORRADFAHRERLEBEN



Herbert machte 1956 im zarten Alter von elf Jahren erste Fahrversuche. Ein kriegsversehrter Nachbar besaß ein 600er BMW-Gespann – seitdem hat ihn der Dreirad-Bazillus nicht mehr losgelassen. „Samstags habe ich das Gespann liebend gern ‚gewienert‘ und durfte zur Belohnung im Hof herumkurven oder in die Garage fahren“,

erzählt uns Herbert mit leuchtenden Augen.

Wie fast immer führte auch hier die spätere Dreiradvorliebe zuerst übers das Zweirad. Als Austauschschüler hatte er mit 17 die Gelegenheit, den US-Führerschein zu machen. Der wurde dann im folgenden Jahr in der Heimat problemlos umgeschrieben.

Herbert: „Ich habe zweimal in den Sommerferien Bierkästen gestapelt, das reichte zunächst für eine NSU Fox. Die machte Probleme beim TÜV, und so nahm der Verkäufer sie wieder zurück, und ich wurde stattdessen Besitzer eines Zündapp-Rollers. Den habe ich etwas später gegen eine NSU Max getauscht.“

Über diverse Solos bis hin zu den Reise-Enduros von BMW erstreckte sich der spätere Reigen seiner Kräder. Dabei steht eine makellose R25 aus dem Jahr 1948 immer

noch in der heimatischen Garage. Das erste richtige Gespann kam 1995 ins Haus und war ein Klassiker: BMW 500, Baujahr 1956 mit angeschlossenem Steib-Beiwagen.

Mehr Alltagstauglichkeit und auch wesentlich mehr Feuer entwickelte etwa acht Jahre später eine Moto Guzzi mit dem Bobby XL von Jürgen Mayerle; den Umbau erledigte Iwan-Bikes mit Komponenten von Motek. Über den Bootsbauer Mayerle kam 2008 der Kontakt zum Gespannhersteller Mobec zustande. Beim Aufbau eines BMW-GSA-Gespannes kam der Gespannbazillus so richtig zum Ausbruch.

Über einige Evolutionsstufen der GS 1200 Adventure entstand für Herbert das zweite Fernreisedreirad. Für seine geplante Reise durch Nordamerika war es perfekt. Herbert wäre kein echter Nordamerika-Fan, hätte er nicht dort auch noch ein Motorrad geparkt. Bei Verwandten seiner amerikanischen Ehefrau stand seit seiner Pensionierung 2010 für verschiedene Touren bis 2015 eine Suzuki V-Strom. Die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihren endlos weiten Fernstraßen, den dünn besiedelten Gebieten im Westen und Norden – all das hatte Herbert auf seinen Touren bereits erkundet. Routine im Umgang mit fremdsprachigen Menschen und einsamen Strecken festigte er auf Motorradtouren in Neuseeland, Peru und auf der Carretera Austral von Chile nach Feuerland sowie vielen europäischen Strecken.

