



SWISS 500 MILES



Nein, die „Swiss500miles“-Fahrt ist kein Rennen, sondern eine Rundfahrt. So stand es deutlich in der Anmeldung. Kein Rennen also! Für mich aber war es ein Rennen. Mein Name ist Joshua und mit 15 Jahre war ich der jüngste Teilnehmer

Text: J. & M. B.; Fotos: Michael Bachmaier

Aber alles der Reihe nach: Ich wohne an der Nordsee und mein Papa in der Schweiz. Papas Anruf kam an jenem Abend zu später Stunde: „Hast Du Lust, eine Rally durch die Schweiz mitzufahren? Nur für Harleys. 500 Meilen, also 820 Kilometer in 24 Stunden. Tag und Nacht und ohne Schlaf. Zusammen mit über 400 anderen Verrückten?“ Klar hatte ich Lust: Seit ich mich zurückerinnern kann, stehen in der Garage meines Vaters alte Harleys. Ich weiß, was eine Flatly ist, eine Knuckle, eine Pan und eine Shovel. In Latein hingegen klappt es nicht ganz so gut. Und mit Papas 1948er Panhead-Gespänn wollten wir nun bei den Swiss500 antreten. Mit im Team war Marc auf seiner 1200er Flathead von 1934.

Die einzige Hürde bestand ausgerechnet in einer anstehenden Klassenarbeit in Latein: Doch meine Mama erwies sich als sehr verständnisvoll und versprach eine schrift-

liche Entschuldigung wegen „unaufschiebbarer Familienangelegenheiten.“

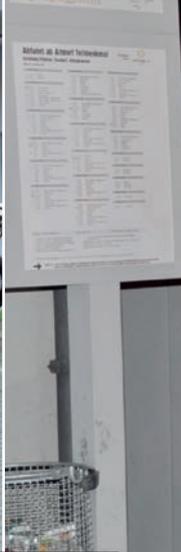
Am Abend vor Veranstaltungsbeginn holte mich mein Vater am Flughafen Zürich ab. Wir nutzten den Abend, um unsere Ausrüstung zu checken: Werkzeug, Ersatzteile, Kartenmaterial, Stirnlampen zum Roadbook lesen in der Nacht, warme Kleidung und natürlich Regenklamotten.

Doch am Morgen scheint die Sonne. Wir machen uns auf den Weg zum Start bei Harley-Heaven in Dietikon. Ganz locker, über die Autobahn: Denn die Swiss500 sollte unsere alten Starrahmen in den kommenden 24 Stunden nur noch über versteckte Nebenstrecken führen, die uns alles abverlangen würden. Die Streckenführung weiß außer den Veranstaltern niemand. 16 Checkpoints sind während der Rally anzufahren. Dort erhält man die begehrten Stempel ins Roadbook und die Beschreibung für die jeweils nächste Etappe. Wer zu spät zum



The Kraftstoff-Connection: Marc (li.), Joshua und Papa Michael

Checkpoint kommt, für den ist das Rennen, sorry, die Rundfahrt, gelaufen. Navis und sonstigen High-Tech Schnickschnack kann man getrost zu Hause lassen; die Bibel für die nächsten 24 Stunden ist das Roadbook. Und dem sollte man blind folgen, ganz egal, was andere sagen. Gleich die erste, dicht beschriebene Wegbeschreibung gibt



Noch rennt sie tadellos: Marc auf 1200er Flathead (o.) – Joshua beim Snack (li. o.) – Stirnlampen helfen, nachts das Roadbook zu lesen oder Defekte zu untersuchen

mir mein Vater direkt in den Seitenwagen weiter: „Joshi, das ist Dein Job. So lernst Du wenigstens gleich die Schweiz kennen.“ Das Navigieren fällt mir am Anfang schwer. Nur kurz nicht aufgepasst und wir haben garantiert eine Abzweigung verpasst. Zwei Mal passiert mir das, dann hab ich’s drauf: Sogar als später die Dunkelheit hereinbricht und ich nur noch mit meiner Stirnlampe die Wegbeschreibungen lesen kann. Die ersten Etappen laufen super. Bis wir beim Etappenhalt in Glarus feststellen, dass sich die Auspuffhalterung der Panhead verabschiedet hat. Cesi, ein Ducati-Kumpel von Papa, den wir am Marktplatz treffen, holt aus seiner nahen Werkstatt die passenden Schrauben und wir können nach einer knap-

pen Stunde weiterfahren. Auf der Flucht vor dem Besenwagen kämpfen wir uns bei einbrechender Dunkelheit den Klausenpass hinauf. Der Straßenzustand ist furchtbar und ich muss mich in den Kehren mächtig aus dem Beiboot lehnen, damit wir nicht den Schwung verlieren. Marc kennt den Pass gut und fährt in der Dunkelheit voraus, um uns vor den größten Bodenwellen zu warnen. Die könnten unserem 700 Kilo schweren, ungefederten Gespann leicht das (Rahmen-)Genick brechen. Am nächsten Checkpoint ist an eine Ruhepause nicht zu denken. Wir müssen weiter, und zwar schnell. Drei Bratwürste, drei Cola – die Helme bleiben auf dem Kopf – das ist unser Abendessen. Mahlzeit.

WÜRSTE UND COLA – DIE HELME BLEIBEN AUF DEM KOPF

Zwischenzeitlich ist es stockdunkel. Bis wir auf einen Tross von weit über 30 Harleys mit ausländischen Kennzeichen auffahren, die scheinbar die Orientierung verloren haben. Papa schreit mir in den Seitenwagen zu: „Weißt Du, wo es lang geht?“ Ich schlucke kurz, nicke ihm zu und schon donnern wir mit unseren alten Eisenhaufen vorbei an die Spitze. Unsere Schweizer Kennzeichen erwecken Vertrauen bei den Orientie-



Tasse Kaffee auf die Schnelle (o.) – Morgen-toilette am Straßenrand (o.re.) – Geschäft: Ankunft nach 24 Stunden in Bremgarten (u.) – Alter Hase: Mitstreiter Thomas mit Frau (u. re.)



rungslosen und bald folgen uns alle. Mein Herz rast. Jetzt liegt es an mir. Wenn ich mich verfare, fahren alle anderen auch falsch. Aber es läuft wie am Schnürchen und wir holen wertvolle Zeit auf. Bis wir merken, dass Marc fehlt. Also zurück. Bald schon entdecken wir ihn unter einer Straßenlaterne, vor seiner Flathead knieend, das Werkzeug in der Hand: Totaler Stromausfall. Die Lichtmaschine hat die Batterie in Rauch aufgehen lassen. Zum nächsten Checkpoint sind es noch 15 Kilometer und der schließt in einer halben Stunde. Unsere Strategie ist klar: Papa und ich fahren mit den Roadbooks voraus, damit es weitergehen kann. Marc baut solange die Ersatzbatterie ein. Los geht's. Wir bekommen unsere Stempel gerade noch, bevor der Checkpoint schließt. Marc aber kann nur noch ohne Licht fahren, erfahren wir per Handy. Also zurück. Den Rest der Nacht fährt Marc immer ganz knapp hinter uns – nur seine Stimlampe leuchtet einsam. Wir sind völlig platt, als der Morgen anbricht. Wir sind irgendwo im Kanton Fribourg und nach einem dringend

notwendigen Frühstück geht es weiter. Wir begegnen gut gelaunten Mitstreitern und man spürt, wie das Feld über die Nacht emotional zusammengewachsen ist. Keiner überholt mehr hektisch. Der anfänglichen Coolness weicht eine freundschaftliche Rücksichtnahme. Das ist wirklich cool.

Wir fallen aus allen Wolken, als wir die vorletzte Wegbeschreibung lesen: Wir werden vor 27 Prozent Steigung gewarnt. Im ersten Gang quält sich unser Gespann den Balmberg hinauf, wir werden scharenweise überholt. Bergab verlieren wir dann zwanzig Minuten, weil die malträtierten Bremsen eine dringende Abkühlpause benötigen.

Am letzten Checkpoint treffen wir erneut auf Freunde von Papa: Thomas mit seiner Truppe fährt die Swiss500 schon von Beginn an. Dankbar nehmen wir das Angebot an, uns auf den letzten fünfzig Kilometern bei ihnen einzuklinken. So nähern wir uns dem Ziel. Papa und Marc fahren meist auf ihren Trittbrettern stehend, weil sie kaum noch sitzen können. Bis die Trittbretthalterung von Marcs Flatty bricht und er die Ma-

27 PROZENT STEIGUNG QUÄLEN DAS PANHEAD-GESPANN

schine gerade noch abfangen kann. Das wird mit etwas Schweißdraht repariert und es geht weiter in Richtung Ziel. Überglücklich erreichen wir Bremgarten; die Strapazen fallen mit großen Emotionen von uns ab.

Ein ebenfalls übermächtigter, aber sichtlich glücklicher V-Rod Fahrer gratuliert mir am Ziel und bringt es auf den Punkt: „Mit den alten Starrahmen die Swiss500miles mitzufahren, kommt mir so vor, als müsste ich morgen die Eiger Nordwand raufklettern. Und zwar mit einer Bergausrüstung aus den 30er Jahren.“ Ja, das stimmt. Aber auch das ist richtig: Selten haben wir uns so männlich gefühlt wie an diesem Tag. ■

- ▶ www.swiss500miles.ch
- ▶ www.kraftstoff-suisse.ch