KAP-Finale 2010

Zum Nordkap gegen den Uhrzeigersinn – dieses Unterfangen versuchten drei bayerische Musketiere durch das Baltikum, Finnland und zurück über Norwegen – das alles trotz Fußball-WM 2010.

Der lang gehegte Traum wird Wirklichkeit, unsere Mission Nordkap hat begonnen. Wir sitzen im Autozug München-Berlin, die Motorräder sind verstaut, und wir sind bestens vorbereitet auf das, was uns erwarten wird.

Endlich Kilometer unterm Hintern! Über Eberswalde und Schwedt geht's nach Stettin. Pfeilgerade düsen wir durch einsame Landschaften, queren die Oder, fressen Kilometer. Wir campen in Wladyslawowo am Anfang der Danziger Bucht; langsam kommt Bikerfeeling auf.

Von dort fahren wir nach Danzig. Danach zieht sich die Schnellstraße bis zur Grenze nach Russland, nach einer kurzen Begegnung mit Kaliningrad und drei Stunden Fahrzeit sind wir schon wieder draußen. Über die Kurische Nehrung kommen wir nach Litauen, zu einem Campingplatz mit unglaublicher Mückenplage.

Die ersten 1000 gefahrenen Kilometer! Wir cruisen die Kurische Nehrung auf der litauischen Seite ab und setzen dann über nach Klaipèda. Bald ist die Grenze nach Lettland überquert. Dann ist Offroadfeeling angesagt. Die BMW-Fahrer wollen endlich Staub fressen und wir machen einen kurzen Abstecher in die Prärie. Für ambitionierte Harley-Rider natürlich auch kein Problem! Recht eintönig führen uns dann gerade Highways bis Riga.

Der Start nach Tallinn beginnt unter grauem Himmel. Sprühregen erfordert die Regenkombipremiere. Entlang der Ostsee, auf der Baltic Road, schützt sie uns auch vor der Kälte. Je näher wir der Küste kommen, umso heller wird der Himmel, und über Tallinn ist dann keine Wolke mehr zu sehen. Eine schöne, sehr moderne Stadt, die Altstadt aber hat mittelalterliches Flair. Vom Kirchturm aus können wir unser nächstes Ziel in der Ferne ausmachen: Helsinki.

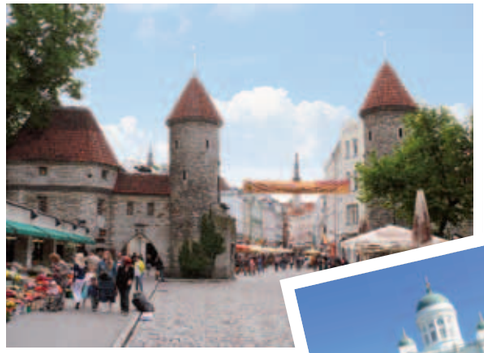
Die Fähre bringt uns hinüber und Finnland begrüßt uns mit blauem Himmel. Nach kurzer Stadtdurchfahrt rauschen wir raus aufs Land. Plötzlich ist man im finnischen Seen-Wahnsinn! Dichte Wälder wechseln sich mit unzähligen Seenplatten ab und dazwischen stehen malerisch die typischen roten Holzhäuser. Die ersten Elchwarnschilder erscheinen am Straßenrand.

Am Campingplatz beginnt wieder der Kampf gegen die Mücken. Um 22.15 Uhr streift die Sonne immer noch die Baumwipfel, es ist traumhaft!

Über Viitasaari und Keitele-Kiuruvesi-Otanmäki erreichen wir den herrlichen Manamansalo-See, die Fähre setzt uns über. Was folgt sind unendliche Geraden, Bäume, Bäume, ab und zu ein Fluss oder See – wir erfinden das meditative Biken.

Mit jedem 100-km-Sprung verwandelt sich die Seenlandschaft mehr in eine Moorlandschaft, die Nadelhölzer weichen Birken und man merkt deutlich die Nähe der Finnmarken. Der Endspurt zum Polarkreis ist noch einmal eine Herausforderung für Konzentration und Gesäß. Bei bestem Wetter ist er erreicht. Wir entscheiden uns für eine idyllisch gelegene Hyta am Fluss. Eins der Bikes verliert Öl aus dem Kardan, erst um eins kommen wir in die Kojen – es ist immer noch taghell.

Wir besuchen den »echten« Weihnachtsmann im »Santa Village«. Etwas kommerziell, aber allemal einen Besuch wert, HO HO HO! Auf der E 75 ist es noch einsamer als am Vortag, unterwegs begegnen wir nur etlichen Rentieren. Mit der höchsten Erhebung Lapplands, dem Kaunispää mit unglaublichen 431 m, wird der



Großes Bild: Blick auf den norwegischen Ulevavatnet-See. Oben: Auf Abwegen in Litauen. Mittelalterliche Altstadt in Tallinn. In Lappland ist man schon auf 431 m im Höhenrausch. Li: Auf Helsinkis Senatsplatz.

UNTERKUNFT

Grundsätzlich ist natürlich Camping in Skandinavien angesagt. Das Jedermannsrecht macht es möglich, sich überall breitzumachen, wo es einem gefällt, wenn man genügend Abstand zum nächsten Nachbarn hält. Ansonsten einfach nachfragen, es wird einem stets freundlich und in gutem Englisch geholfen.

Die Campingplätze auf unserer Route waren in bestem Zustand und sauber. Statt zu zelten, seien die unzähligen Hütten empfohlen, die es in diversen Ausstattungen (meistens für vier bis sechs Pers.) und Preisklassen auf jedem Campingplatz gibt. Nützlich hier die Campingplatzführer des ADAC. Es gibt allerdings viel mehr Plätze als aufgelistet.

ANREISE
Viele Wege führen nach Rom – oder ans Nordkap. Wir wählten, um unnötige Autobahnraserei zu vermeiden, für die An- und Heimreise den praktischen Autozug der Deutschen Bahn. Von München nach Berlin-Wannsee und zurück von Hamburg nach München. Der schlägt mit ca. 350 € zu Buche. Weitere Infos unter www.dbautozug.de

Tag abgerundet. Wir meistern die vier »Serpentinen« und legen einen Höhenunterschied von sage und schreibe 119 m zurück. Weiter über Ivalo an den Inari-See, zweitgrößter See der Erde nördlich des Polarkreises. Für 50 Euro bekommt man hier eine Vier-Personen-Hütte am See mit Saunaanschluss und Sonne rund um die Uhr.

Dann lässt der Himmel nichts Gutes erwarten, es wird empfindlich kalt, und tatsächlich: Es schneit! Das Passwort heißt Heizgriffe. Die Landschaft ändert sich, und als wir die Grenze nach Norwegen überfahren, kommen schneebedeckte Berge in Sicht. Wir sind in der Finnmark, fühlen uns aber im Handumdrehen nach Mittelerde versetzt.

Auf der E 6 immer weiter nach Norden. Die Fahrkünste werden wieder ein wenig aktiviert, als wir den Porsangerfjord erreichen. Eine herrliche Küstenstraße führt vorbei an schmucken Orten und einigen Rentierherden. Kurve auf Kurve lässt das »Alpenbiker«-Herz höher schlagen.

Dann ist es so weit: Der Nordkaptunnel liegt vor uns. Er verbindet das Festland mit der Insel Magerøya. Bis auf 210 m unter den Meeresspiegel senkt er sich ab. Nach 30 km Fahrt durch Regen- und Schneeschauer können wir einem lauten Jubel nicht widerstehen, wir sind am Ziel unserer Reise-(Träume) angekommen. Der nördlichste befahrbare Festlandpunkt Europas. Irgendwie muss es ja auch kalt sein hier!

Wir fahren auf die andere Seite des Kaps nach Gjesvær. Die karge Landschaft ist beeindruckend, und den Norwegern kann man einen gewissen Ordnungssinn nicht absprechen: Bei Straßenarbeiten im Nirgendwo werden wir tatsächlich von einem Begleitfahrzeug durch die Baustelle geleitet.

Von Honningsvåg legen wir am nächsten Tag mit einem der legendären Postschiffe, der MS Nordlys, ab, um ein Teilstück der Hurtigruten zurückzulegen. Anderthalb Tage dauert die Fahrt vorbei an schneebedeckten Gebirgen und bizarren Landschaften nach Risøyhamn auf den Vesterålen. Der nördlichste Harley-Händler der Welt ist in Tromsø, und dort legt unser Schiff für anderthalb Stunden an und ein »Spezial«-Shirt von Harley wird ans Schiff geliefert.

Ab Risøyhamn geht es bei acht Grad an der Küste entlang nach Andenes, dem Ort für die digitale Waljagd. Ein Katamaran bringt uns auf See, und dann ist er da! Moby Dick präsentiert sich in Gestalt eines 15 Meter langen Pottwals. Ganze dreimal taucht er für fünf Minuten auf, stößt eine Wasserfontäne aus und hievt beim Abtauchen die riesige Schwanzflosse aus dem Wasser. Ein toller Anblick!

Aufbruchstimmung, es geht weiter Richtung Lofoten. Das Wetter wird immer schlechter, zum Regen kommt auch noch Wind von der Seite hinzu, und Wolken verdecken bei unserem Insel-Trip die gigantisch aus dem Meer aufragenden Berge. Erst Richtung Reine klart es auf, und es wird doch noch eine fantastische Tour auf den Lofoten. Schließlich finden wir in Reine auch noch die perfekte Unterkunft in einer Rorbuer,

Großes Bild: Bei arktischen Temperaturen auf Magerøya. Oben: Reiseziel Nordkap erreicht. Wildwechsel in Finnland. Polarkreisüberschreitung im finnischen Rovaniemi. Links: Norwegische Stabkirche in Hedall.

einer typischen Fischerhütte am Meer.

Zurück auf dem Festland fahren wir auf der RV 17, einer der schönsten Straßen Norwegens, an der Küste entlang, die ersten Fjorde öffnen sich. Die Berge präsentieren sich schneebedeckt, man sieht nur die Gletscherzungen des Engabreen- und Vestisen-Gletschers. Trotz strömenden Regens eine herrliche Strecke. Die Tücken der fährengespickten RV 17 erwischen uns gleich bei der ersten Passage. Eine Stunde Warten für zehn Minuten Überfahrt, dann düsen wir schnellstens zum nächsten Übergang nach Jetvik, um festzustellen, dass diese Fähre samstags nicht fährt. Richtung Nesna wird es langsam ungemütlich. Wahre Biker kennen das: Die Klammheit nimmt zu, es zieht an ein paar Stellen, Handschuhe und Schuhe sind feucht, die Konzentration nimmt ab. Die heiße Dusche, als wir unsere Hütte erreichen, ist ein Segen.

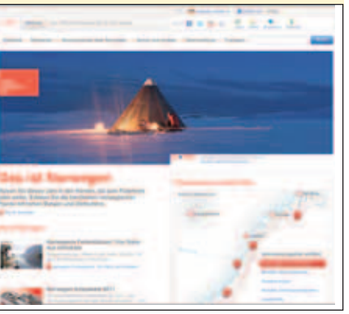
Mit der ersten Fähre des Tages von Nesna nach Levang. Bald lassen die Wolken die Sonne durchblinzeln. Das tut unseren Seelen gut, im Trockenen rauschen wir bis zur nächsten Fähre nach Tjøtta, vorbei an typischen Schärenlandschaften. Als wir so dahinbrausen, fängt Bertl plötzlich an, wild zu gestikulieren. Was ist da am Waldesrand? Der erste Elch der Tour! Auch sonst ändert sich die Tierwelt, genau wie die Landschaft. Während im hohen Norden noch Rentiere grasten, sind es jetzt Schafe und Kühe.

Die RV 17 führt immer weiter in Richtung Süden. Drei Elche erscheinen, einer präsentiert sich perfekt am Flussufer. In Sprova fahren wir von der »17« auf die schmale Landstraße 720. Eine Strecke am Ufer des Beistadfjorden, die Bikerherzen höher schlagen lässt. Noch eine Fährfahrt nach Flakk, dann trennen uns nur noch 20 km von Trondheim mit dem größten sakralen Bau Norwegens, der Nidaros-Kathedrale, die auf dem Grab König Olafs des Heiligen erbaut wurde.

Richtung Kristiansund geht es an den Sunden entlang und die Schnellstraße verwandelt sich in eine Tourenstraße, wo wir die Kurven genießen können. Ein weiterer Höhepunkt ist die Fahrt durch die Schärenlandschaft auf der Insel Averøya. Die Straße Atlanterhavsveien ist ein Gesamtkunstwerk. Dann steht der Trollstigen an, DER Pass in Norwegen.

Oben: Auf traumhaften Uferstraßen entlang der norwegischen Fjorde. Rechts: Kurvenspaß auf der Adlerstraße am Geirangerfjord. Stürmische Kulisse auf den Lofoten. Postkartenverdächtiger Blick auf Ålesund.

INFORMATIONEN
Nützliches findet sich u. a. unter folgenden Internetadressen:
www.nordkap.de
www.visitnorway.de
www.rv17.no
www.rock-and-ride.com



Es gibt Tage, an die erinnert man sich ein Leben lang. Heute ist so ein Tag. Flott geht es morgens in Richtung Langfjorden, wo die Kurvenhatz ihren Anfang nimmt. Der Anblick der langen Fjorde ist ein Genuss. Von Meereshöhe strecken sich die Berge auf 1800 m. Es ist anders als in den Alpen, obwohl es daran erinnert. Kehrenreich führt der Trollstigen auf rund 1000 m Höhe. Man wird das Gefühl nicht los, dass die Trolle einem im Nacken sitzen. Entlang des Norddalsfjorden begleitet uns auf dem Wasser die MS Trollstigen, ein Hurtigrutenschiff. Echte Postkartenidylle.

Früh brechen wir auf zu unserem Trip zum Geirangerfjord. Drei Fähren später geht es den Geirangervegen hinauf, und plötzlich ist der Blick frei auf den Bilderbuch-Fjord samt ankerndem Kreuzfahrtschiff. Hinunter nach Geiranger und gleich wieder die nächsten 29 Serpentinen hinauf zum Dalsnibba. Wieder ein Ziel erreicht. Als wir über den Geirangerfjord blicken, ein wenig neidisch auf jene, die ihn mit dem Schiff durchfahren, kommt uns die Idee. Eine Fähre kreuzt von Geiranger durch den Fjord, da müssen wir mit! Eine Stunde sind wir auf dem Schiff unterwegs, vorbei an Schluchten und Wasserfällen. Die gewaltigen Berge und Felswände ragen hier 1000 m hoch und bringen einen schon zum Staunen, wenn man an Deck eines Fährschiffes daran vorbeifährt.

Norwegen besteht wirklich aus viel Wasser. In Form von Seen, Fjorden, Flüssen – doch das meiste kommt leider von oben. Und es begleitet uns auf der Rückfahrt nach Oslo. Meistens jedenfalls. Entlang von Fjorden, auf Fährpassagen, vor und hinter Bergen, auf der Traumstraße R 550 nach Utne und Odda – nur hin und wieder strahlt uns die Sonne an.

Am letzten Fahrtag tut sie es. Auf der wunderschönen, einsamen 361 kurven wir nach Heddal, um uns die dortige Stabkirche anzusehen, die größte und berühmteste im Lande. Die letzten Kilometer bis Oslo sind schnell abgespult, Abendessen gibt es heute im Hard Rock Cafe. Noch schnell beim Königlichen Schloss von Karl Johann aus dem Jahre 1825 vorbeigeschaut, dann ab an die Aker Brygge. Das aus spannender Architektur, Einkaufszentrum, guten Restaurants und Bars bestehende Viertel entlang des Fjords lädt zum Chillen ein. Haben wir uns auch verdient, morgen geht's aufs Schiff nach Kiel.

Wir fahren im Regen zum Fähranleger, der Abschied von Skandinavien ist nass – passt ja irgendwie. Trotzdem: Norwegen – wir sehen uns wieder ...

Text: Christian Schmaus, Michael Trautz, Engelbert Rieder
Fotos: C. Schmaus, M. Trautz

ROUTE/BENZIN
Wir diskutierten lange, wie wir die Route angehen sollten. Am Ende entschieden wir uns für die Variante gegen den Uhrzeigersinn. Für Norwegen sollte die meiste Zeit investiert werden und so beschlossen wir, zügig ans Nordkap zu fahren. Durch das Baltikum und Finnland kann man ordentlich Kilometer fressen und Strecke machen, während Norwegen schon ein wenig mehr Zeit in Anspruch nimmt. Für den kurzen Trip durch Russland müssen die Visa frühzeitig beantragt werden, wir machten dies über Visaexpress.de und waren mit der Abwicklung sehr zufrieden. Infos für die Route mit den Hurtigruten von Honningsvåg – Risøyhamn unter www.hurtigruten.de, auch hier sollte man zur Hauptreisezeit rechtzeitig buchen, da man auf eine Kabine angewiesen und keine Deckpassage möglich ist.

KLIMA & REISEZEIT
Es ist viel geschrieben worden über die beste Reisezeit, um einigermaßen vernünftig ans Nordkap zu kommen. Mit Sicherheit ist der Hochsommer die beste Wahl, um das ganze über die Bühne zu bringen. Letztendlich braucht man einfach etwas Glück, um ein großes Hochdruckgebiet zu erwischen, denn Regen und andere Wetterkapriolen gehören einfach dazu, wenn man in den hohen Norden will. Die beste Zeit, um die faszinierende Mitternachtssonne zu erleben, ist sicherlich der Juni, den wir für unsere Mission Nordkap wählten. Aber auch zu dieser Jahreszeit gehören Temperaturen unter zehn Grad zur Tagesordnung. Regen und mal ein kleiner Schneeschauer sind nördlich des Polarkreises nicht selten. Dem entsprechend muss natürlich die Ausrüstung gewählt werden. Warme Thermounterwäsche und dicke Jacken, am besten mit Innenjacke, gehören unbedingt ins Gepäck. Regenkombi inklusive Regenüberstiefel und Überhandschuhe muss man nicht extra erwähnen, sie sind unverzichtbar. Wenn die Kluft dann auch noch mit GoreTex ausgestattet ist, sollte nichts mehr im Wege stehen. Wir hatten zum Glück nicht so viel Ärger mit den Mücken, man sollte aber vorbereitet sein auf die Vampire. Ein Spray nimmt nicht viel Platz weg, macht aber manchmal unheimlich glücklich.

MOTORRADFAHREN
Unsere Weggefährten waren eine BMW R 1200 GS, eine BMW R 1150 GS sowie eine Harley-Davidson Road King. Verträgt sich das? Natürlich, wenn man sich an die Gesetze des jeweiligen Landes hält, denn schnelles Fahren ist hier fehl am Platz und sehr teuer! Die Straßen, die wir beackerten, waren stets einwandfrei befahrbar und in bestem Zustand.

Die Harley meisterte auch die Schotterpisten, die wir testeten, mühelos und wir wurden von größeren technischen Problemen verschont. Die wichtigsten Ersatzteile wie Zündkerzen, Öl, Ersatzglühbirnen sowie ein Reifenpannenset sollten im Gepäck zu finden sein.

Pannen-Notrufnummern der jeweiligen Marke sind oft hilfreich und verhelfen zu einem sicheren Gefühl. Tankstellen sind ausreichend und flächendeckend vorhanden.

LITERATUR UND KARTEN
Zur Vorbereitung: Reiseführer Norwegen Nord und Süd vom **Velbinger Verlag zu je 24,80 €** und der **Norwegen-Reiseführer von Reise Know-How für 23,50 €.** Die Planung für die Strecke auf der RV-17-Küstenstraße erfolgte mit dem bestellten **Reisehandbuch 2010 – RV17 Kystriksveien, www.rv17.no.** Nützlich ist hier, dass sämtl. Fährverbindungen angegeben sind, die aber trotzdem noch mal vor Ort geprüft werden sollten. Das angeforderte Infomaterial von www.visitnorway.de (offizielle Reiseseite Norwegens) war ausführlich und sehr hilfreich.

Für die kurze Fahrt durch Finnland reichte uns der Reiseführer von **Polyglott, 9,95 €.**

Die Route durch das Baltikum planten wir ausschließlich über das Internet. Mittlerweile ist auch schon fast überall vor Ort WiFi vorhanden, und so war uns das IPhone eine große Hilfe bei der Zimmer- bzw. Hüttensuche. Zwei Navis kamen zum Einsatz: Das TomTom Rider 1, sowie das Garmin Zumo 660. Beide haben Vor- und Nachteile, wobei sich das Garmin besser und detaillierter programmieren lässt. Am Ende führten uns beide immer zuverlässig dorthin, wo es hingehen sollte.

Trotz Navi kann auf eine Nordeuropa-Übersichtskarte im großem Maßstab 1:1.000.000 z. B von Falk, MaiDumont oder Kümmerly & Frey sowie die eine oder andere Detailkarte (1:325.000) nicht verzichtet werden. Hiermit können die Routen genau geplant werden. Die Navis vereinfachen es, die Distanzen und deren Zeitaufwand besser einzuschätzen, und bieten die Möglichkeit, Unterkünfte und Points of Interest schneller zu finden.