

Mud, Sweat & Tears.

Guido Gluschitsch begleitet das Alps-Team – das für Österreich und die Schweiz an den Start geht – bei der GS Trophy 2010 durch Südafrika, Swasiland und Mosambik.

BMW und Touratech holen die besten GS-Fahrer aus 13 Nationen nach Südafrika, setzen jeden von ihnen auf eine nagelneue F 800 GS, und schicken sie über eine unglaublich fordernde und abwechslungsreiche Enduro-Tour durch Südafrika, Swasiland und Mosambik. Die Rundreise ist gespickt mit Sonderprüfungen, um herauszufinden, welches Nationenteam das beste ist. Guido Gluschitsch begleitet das Alps-Team, das für Österreich und die Schweiz teilnahm. Nach einem schlechten Start freut sich das Team am Ende über den guten 6. Platz.

Das schmerzverzerrte Gesicht von Johannes kann man trotz der Dunkelheit in der Wolfsröhre erkennen. Er hat sich bei einem Sturz vor drei Tagen den Fuss verdreht und schiebt nun humpelnd sein Motorrad. Der Boden der Röhre ist nass und glitschig; vom Moos, das im Wasser einen Lebensraum gefunden hat. Es riecht modrig, und man kann Johannes stöhnen hören. Wir sind mitten in einer der gefuchsten Sonderprüfungen der GS Trophy.

Johannes – oder das Humpelstilzchen, wie er inzwischen im Team heisst – hat seinen schweizer Landsmann Christoph vor sich, hinter ihm schiebt Bernhard, der Österreicher im Alps-Team, sein Radl. Traumzeit wird das keine mehr. Christoph ist inzwischen schon im Ziel und baut seinen Schwung damit ab, dass er in ein Schlammloch fährt. Bernhard macht denselben Fehler, und nach der Sonderprüfung stehen beide im Morast. Die Schlamm Schlacht ist unausweichlich.

Schlamm packung inklusive

Christoph hat inzwischen den Helm runtergenommen und schnauft nach der Anstrengung durch. Obwohl Bernhard der beste Fahrer im Alps-Team ist,

stellt er Christoph verwundert die Frage: „Und wie kommen wir jetzt da wieder raus?“ Aber die Frage ist eine rhetorische, wie Christoph merkt. Bernhard reißt den Paralleltwin seiner GS an, spannt die Erste ein und gibt Vollgas. Unter dem Getöse der zwei Zylinder verpasst er Christoph eine Moorpackung, für die man in einem Thermenressort für zwei Stunden von allen Schwimmbecken ausgesperrt wird.

Johannes de Ciutiis aus Solothurn in der Nähe von Bern und Christoph Muri aus Kriens in der Nähe von Luzern bilden gemeinsam mit dem Wiener Bernhard Schmidtmayer das Alps-Team der GS Trophy 2010. Johannes ist 42 Jahre alt, ein Manager. Christoph ist 47 und betreibt eine Teppichreinigungsfirma. Der 23 Jahre alte Bernhard arbeitet bei BMW Wien als Motorrad-Mechaniker. Sie treten zusammen gegen die anderen neun Teams mit Fahrern aus zwölf Nationen an. Zu jedem Team gehört ein Journalist, der die Dreierbande begleitet, unterstützt – oder ihnen einfach nur das Abendessen wegisst.

Auf rund 2000 Kilometern bahnt sich die GS Trophy 2010 ihren Weg durch Südafrika, Swasiland und Mosambik. Gefahren wird auf BMW F 800 GS, fast ausschliesslich Offroad, und immer mit einem wahnsinnig hohen Tempo. Zumindest aus der Sicht der Journalisten. Denn die drei Fahrer jedes Teams sind die besten GS-Fahrer ihrer Nation und mussten das bei einer Vorausscheidung unter Beweis stellen. Für sie sind die Spitzengeschwindigkeiten von rund 160 Stundenkilometer auf den Schotterstrassen nicht viel mehr als „die geilste Ausfahrt meines Lebens“

Das Team Japan

Nur das Team aus Japan tanzt da etwas aus der Reihe. Die Jungs sind zwar motivierter als ein durchschnittlicher Buffet-Gast einer Hochzeit, aber fahrerisch können sie mit den anderen Nationen nicht mithalten. Schon an einem der ersten Tage bricht sich einer der Piloten zwei Fussknochen. Tags darauf nimmt sich der andere, durch eine genauere Bodenuntersuchung, für mehrere Stunden aus dem Rennen. Nur bei einer Sonderprüfung haben sie eine unschlagbare Zeit hingelegt. Niemand tauschte schneller die Hinterräder zweier GSn aus als das Team aus Fernost. Nicht einmal Bernhard Schmidtmayer, der gelernter BMW Motorrad-Mechaniker ist, konnte schneller der GS die Patschen wechseln.

Weil die Japaner sonst aber so elendiglich schlecht, mit ihrem Wesen jedoch bereits die Gewinner der Herzen sind, hat Tom Wolf, der Mastermind hinter der GS Trophy, kurzerhand am vorletzten Tag eine weitere Sonderprüfung eingeschoben: Reis mit Stäbchen zu essen. Doch leider haben auch da die Japaner keine Chance. Sie bedanken sich freundlich für den fairen Kampf

und humpeln lächelnd von dannen. Den Wettkampf um das freundlichste Lächeln würden sie vielleicht gewinnen. Da machen den Japanern nur die Menschen, die im Süden Afrikas leben, Konkurrenz. Selbst auf den abgelegensten Strassen Südafrikas stehen Menschen am Strassenrand und winken dem vorbeifliegenden BMW-Tross freundlich zu. „We love you“ schreit uns ein junges Mädchen in Schuluniform zu. Wir grüssen zurück, und die Welle der Euphorie, die uns ereilt, schwemmt uns weiter auf unserer Strecke zum nächsten Checkpoint.

Nur manchmal ist der Selbsterhaltungstrieb so gross, dass es keiner schafft, den Lenker loszulassen. Aus dem Schotterboden ragen immer wieder Steine – spitz und scharf. Sie sind die Bremsschwellen Afrikas. Die Steine leisten volle Arbeit, und schon am ersten Abend gibt es keine einzige Vorderradfelge, die noch keine Delle hat. Vorderradplatzer sind trotzdem äusserst selten. Man kann sich aber vorstellen, wie schnell man zum Superman wird, wenn man den Lenker beim Überfahren eines solchen Steines nur mit einer Hand hält. Kein schönes Bild für die einheimischen Zuschauer. Deshalb kommt es manchmal vor, dass an heiklen Passagen keiner der Fahrer grüsst.

Das nehmen einem dann aber die Kinder übel. Bernhard wird von einem Stein, den ein Kind wirft, nur knapp verfehlt – ein Italiener aber am Helm getroffen. Doch das ist die Ausnahme. Die Südafrikaner begegnen uns mit Neugierde und Offenheit und sind gleichzeitig für unsere Verhältnisse unglaublich bescheidene Menschen.

Sie verstehen den Kapitalismus nicht

Reynhard, einer der Marshalls – so nennt BMW die Guides bei der Trophy – erklärt uns die Mentalität der Menschen, als wir vor einem Steinhaus stehen. Die Hütte hat nur wenige Quadratmeter, ein Zimmer, und darin lebt eine ganze Familie. „Es würde mich nicht wundern“, erklärt Reynhard, „wenn das ganz Land, das wir hier sehen, dieser Familie gehört. Aber sie haben nur die bescheidene Hütte, das kleine Feld da drüben, die fünf Kühe hier und die paar Hühner da. Sie bauen nicht mehr an, haben nicht mehr Tiere, weil sie nicht mehr brauchen, um leben zu können. Das kapitalistische System Europas verstehen diese Menschen nicht – wollen sie auch nicht.“

Nicht nur Schwarze leben heute in einem dieser kleinen Häuser, die im besten Fall aus Ziegel gebaut sind, oft aber auch nur aus Wellblech oder Holz und Lehm bestehen. „Viele Weisse sind seit dem Ende der Apartheid in die Armut gerutscht. Die Regierung vergibt Aufträge nun verstärkt an Firmen, die Schwarzen gehören. Diesen Schock haben nicht alle Weissen verkraften

können und mussten Mitarbeiter entlassen oder ihre Unternehmen schliessen.“

Von den 50 Millionen Einwohnern Südafrikas sind rund neun Prozent Weisse. Sie stammen von niederländischen, deutschen, französischen und britischen Einwohnern ab. Und genauso hört sich ihre Sprache Afrikaans an – es ist eine bunte Mischung aus den Sprachen der Einwanderer. Auch wenn die Apartheid inzwischen beendet ist, bleibt in den ärmsten schwarzen Schichten eine Abscheu gegen die Weissen. Das merkt man nur selten – aber der Stein, der den Italiener traf, wurde vermutlich deshalb geworfen.

Swasiland

Ganz anders ist die Sache in Swasiland. Hier gab es keine Apartheid, und die Menschen sind sogar noch freundlicher. Dafür sind die Strassen schlechter. Auf groben Offroadpisten jagen wir durch wunderschöne Landschaften der nächsten Sonderprüfung entgegen. Das Land ist nur dünn besiedelt. Im Schnitt leben nicht einmal 70 Menschen pro Quadratkilometer. In der Schweiz sind es im Vergleich dazu fast drei Mal so viele. Was die Fahrt durch das wunderschöne Land trübt, ist das Wissen darum, dass in Swasiland die Rate der HIV-Infizierten die höchste der Welt ist.

Erst in der Vorbereitung zur nächsten Sonderprüfung wechselt die Gesichtsmimik von traurig-ohnmächtig wieder auf eisern konzentriert. Vor dem Alps-Team müssen die Japaner eine Mud-Sektion überwinden. Das Schlammloch ist knietief und mehrere Meter lang. Der Erdwall auf der anderen Seite macht ein flottes Durchfräsen unmöglich.

Die Japaner scheitern kläglich. Zaghaft fahren sie in die braune, matschige Hölle. Als sie steckenbleiben, reissen sie so lange am Gas, bis nur mehr die Lenker rausschauen. Manchmal hat man den Eindruck, sie verstehen die Aufgabe nicht. Auch den Marshalls kommt es nun vor, als wollen die Japaner nun das Team sein, das am schnellsten eine GS versenken kann.

Sonderprüfung Schlammloch

Die Fahrer des Alps-Team hören das Motorenmassaker nur. Sie stehen auf einer Plattform, von der aus man die Sonderprüfung nicht einsehen kann. Bernhard fährt als Erster los und meistert das Schlammloch als würde es solche Hindernisse jeden Tag am Weg in die Arbeit durchfahren. Den kurzen Anlauf nutzt er voll aus, prescht regelrecht in den Schlamm und schafft es, am Ende des Schlammloches noch so viel Druck im Fahrwerk zu haben, dass er wie von einem Kran hochgerissen wieder ins Trockene springt. Johannes hat da gröbere Probleme – wie die meisten anderen Fahrer auch.

Noch dazu ist er nicht so gross wie Christoph und Bernhard, entsprechend ist seine Begeisterung über die Schlammdurchfahrt. „Wenn ich einen Fuss hinunter stellen muss, dann ist es vorbei.“

Und er hat recht. Zu zaghaft fährt er los, bleibt stecken und verstellt dabei auch noch Christoph den Platz, der die gleiche Spur gewählt hatte. Der disponiert kurzfristig um. Jetzt ist es schade, dass Christoph nicht sehen konnte, wo die Japaner vorher versucht haben, ihre Mopeds zu vergraben. Für die Show ist das aber das Beste. „Auf laut“ – also mit Vollgas – fährt er genau mit seinem Vorderrad in eines der Löcher, das die Japaner im ohnedies schon lockeren Matschboden gegraben haben. Im Bruchteil einer Sekunde versinkt ihm die Front fast bis zum Lenker, und die BMW bleibt stecken. Es braucht alle drei Fahrer, um die Maschinen wieder an Land zu bringen. Wieder keine Bestzeit.

Am ersten Tag, bei der Navigations-Sonderprüfung, machte das Team schon keine gute Figur. Christoph hat sich zu sehr auf das Navi konzentriert und übersah gleich zwei Schlammlöcher, in die er dann stürzte. Bergen statt gewinnen.

Ganz anders schaut die Sache am fünften Tag aus. Da holt sich das Alps-Team den Tagessieg, beendet damit das Schlusslichtduell mit den Japanern und platziert sich endlich im guten Mittelfeld. Beim Speerwurf vom fahrenden Motorrad aus treffen die beiden Schweizer zwei Mal genau ins Schwarze und gewinnen die Sonderprüfung. Bei der Kanuwettfahrt holt sich das Team einen Spitzenplatz. Und das nach den zwei härtesten Tagen der GS Trophy.

Die Tief-Sand-Sektionen

Am Tag vier war es vorbei mit schnellen Schotterpassagen, auf denen man das Gefühl hat, einen Presslufthammer bändigen zu müssen, weil so viele Steine aus den Strassen ragen. Vorbei ist es mit Spitzengeschwindigkeiten von 160 km/h. Nach dem Grenzübergang von Swasiland nach Mosambik wird die Fahrt zur Tortur. Die letzten 30 Kilometer zum Ressort müssen wir durch tiefen Sand.

Für die ersten 200 Meter brauchen einige eine ganze Stunde. Das Alps-Team hat aber bald den Dreh heraus, schnell genug zu fahren, sodass das Vorderrad über den weichen Sand schwimmt. Leicht ist es trotzdem nicht. Jede kleine Unachtsamkeit wird mit einem Sturz bestraft. Bei fast 40 Grad im Schatten – auch wenn es diesen auf den ganzen 30 Kilometern nicht gibt – das Motorrad aufzuheben, ist eine Qual. Das Wasser aus dem Trinkrucksack ist ungewohnt knusprig, und die rund eineinhalb Liter reichen gerade für die

halbe Strecke. Dafür ist die Euphorie, es am Ende geschafft zu haben, unbezahlbar. Das schwere Unwetter am Abend kümmert kaum jemanden – ebenso wenig, dass wir in Ponta do Ouro direkt am Meer sind. Um 21:00 Uhr überdeckt der prasselnde Regen die Schnarchgeräusche aus der Zeltstadt.

Elefanten sorgen für einen Stau

Am folgenden Tag geht es durch die Sandwüste wieder nach Südafrika ins Phinda Game Reserve. Erst gegen Mittag erkennen wir, dass die Tiefsand-Strecke aber nur eine Generalprobe war. Auf einer engen Strasse fahren wir mitten durch einen Nationalpark. Neben tiefem Sand kämpfen wir gegen Bäume, deren Äste weit auf die Strasse ragen und den Fahrern den Weg abschneiden oder zumindest ins Gesicht schlagen. Ausserdem lockt die atemberaubende Landschaft immer wieder, den Blick von der Strasse zu nehmen. Die Folge: Genau, ein Sturz nach dem anderen.

Belohnt wird das Alps-Team nicht nur mit dem Tagessieg. Wir sehen Löwen, Giraffen, Nashörner, Nilpferde, und in der Früh versperren uns Elefanten den Weg. Wenn die täglichen Staus bei uns auch nur annähernd so spannend und atemberaubend wären.

Spannend wird es auch noch am letzten Tag. Tomm Wolf hat einen schwierigen Trialparcours aufgebaut, der die inzwischen müden GS Trophy-Teilnehmer bis aufs Letzte fordert. Bernhard zeigt mit seinen Trialkenntnissen wieder, dass das Alps-Team nicht zu unrecht die GS Trophy mit dem sechsten Platz beenden wird. Auch die Schweizer machen eine gute Figur. Gegen die Lokalhelden aus Südafrika, das skandinavische Team und die Engländer haben die Alpenländer aber trotzdem keine Chance.

Und doch geht am letzten Abend ein erleichtertes Raunen durch die Runde der Rennfahrer, als klar ist, dass die Engländer vor den Südafrikanern die GS Trophy für sich entscheiden können. Die Engländer waren stets freundlich, hielten als Team zusammen und fuhren gut. Die Südafrikaner hingegen schotteten sich von den anderen Fahrern ab, kämpften mit überzogenem Ehrgeiz.

„Anfangs hat es ja nicht so gut für uns ausgeschaut“, meint Bernhard, „mit der Zeit konnten wir aber beweisen, dass wir gute Fahrer sind und sicherten uns einen Platz im Mittelfeld. Das Wichtigste für mich war aber, dass wir alle vier ein tolles Team waren. Vielleicht das beste der ganzen Trophy.“

Der Teamgedanke zählt

Auch für Johannes war der Teamgedanke so wichtig wie der Sprit für die GS. Er meint aber auch, dass „wir Landschaften gesehen haben, in die man als Tourist so nicht kommt. Wir haben das Land wirklich kennen gelernt. Es war ein anstrengendes Rennen, aber wunderschön.“

Christoph werden die Eindrücke noch lange begleiten: „Da werden wir im Altersheim die Helden sein, wenn wir erzählen, was wir in der Woche alles erlebt haben. Wir werden zurückschauen, und wissen, dass wir unglaublich intensiv gelebt haben.“

Und alle drei haben sie recht. Die GS Trophy war ein hartes Enduro-Event mit selektiven Sonderprüfungen. Was zählte, war der Teamgedanke. Das Verblüffendste war aber, was die Fahrer auf den 2000 Kilometern alles geleistet haben – Menschen, die sonst keine Rennen fahren, eher bei einem Gasthaus auf ihrer Sonntags-Ausflugsrunde zu treffen sind.

Sie haben sich ein Beispiel an den GSn genommen. Die Strecke hätte manche Hard-Enduro nicht überstanden. Die BMW F 800 GS hat die Strapazen hingegen ganz locker weggesteckt. Sie ist härter im Nehmen als Homer Simpson, wendig wie Bruce Lee und dabei so lässig wie James Bond.

Die nächste GS Trophy findet 2012 statt. Unter der Hand munkelt man, dass Südamerika ein heisser Tipp für den Austragungsort ist. Für die Trophy kann man sich 2012 bei der GS Challenge qualifizieren. Die Challenge 2011 findet im Frühjahr statt und könnte die ideale Generalprobe sein. Bernhard wird sicher wieder starten. Christoph vielleicht sogar mit der F 800 GS, mit der er durch Südafrika fuhr. „Das Motorrad ist mir in den Tagen ans Herz gewachsen, und ich werde es mir vermutlich kaufen.“

Für weitere Informationen:

BMW (Schweiz) AG
Corporate Communications
Herr Beda Durrer

Industriestrasse 20
8157 Dielsdorf
Tel. 058 269 10 91

Fax 058 269 14 91
E-Mail beda.durrer@bmw.ch
www.press.bmwgroup.com

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 24 Produktionsstätten in 13 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2009 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,29 Millionen Automobilen und über 87.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich 2009 auf 413 Mio. Euro, der Umsatz auf 50,68 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2009 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 96.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit fünf Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indexes.