Immer mit der Ruhe. Nepals Straßen sind öffentlicher Raum. Für alle. Hund, Katze, Mensch, Rind

Farbiger Verkehr. Selbst kunstvoll verzierte Differentialgehäuse sind bei Lastwagen an der Tagesordnung

Für den Fahrer besteht Helmpflicht, der Rest hat sich einfach den Möglichkeiten anzupassen

RASEN IN NEPAL

Andere Länder, andere Sitten. Während sich mancher deutsche Motorradfahrer INTENSIV Gedanken über die Anschaffung eines 800 Euro-Nobelfederbeins für seinen Sportler macht, überlegt sich sein Motorradkollege in Nepal, wie er am besten die vierköpfige Familie auf seine 125er bekommt

TEXT & FOTOS: HERBERT GRAMMATIKOPOULOS

Bunt, auffällig und mit viel persönlichem Stil. Motorräder sind mehr als nur Transportmittel

Nepal verfügt über rund 3000 Kilometer befestigter geteerte Straßen, die deshalb auch gleich als „Highways“ bezeichnet werden. Von dieser Bezeichnung sollte man sich nicht allzu viel versprechen: Extreme Schlaglöcher, die mal eben 20 bis 30 Zentimeter abwärts gehen, sind selbst mitten in einer Kurve keine Seltenheit. Oft sind dutzende von Metern der Straße vom letzten Monsun weggespült, und jede Menge Menschen und Tiere bewegen sich ohnehin auf der Straße.

In Nepal gibt es nur einen Führerschein, der für alle Arten von Motorrädern gilt, egal wie viel Hubraum oder Leistung zur Verfügung steht. Womit wir schon bei einem ganz wichtigen Detail der Motorradkultur in Nepal wären. Motorräder, wie sie unseren Alltag in Deutschland bestimmen, finden sich, wenn überhaupt, nur in der Hauptstadt Kathmandu und vielleicht noch vereinzelt in den ganz großen Städten, wie etwa in Pokhara.

Jung und erfolgreich. Eine funkelnde Enfield können sich nur besonders Betuchte leisten

Schon mal was von LiFan, Hero, Hartford, Bajaj, Escorts, LML, Xiang Fu, Forti, Taishan, Futong (nein, das ist nicht unbedingt nur eine japanische Matratze), Zongshen, Dayang, Kinlin, Kinetik, Jiang Xiang, Rajoon, Xia Ling, Honor, TVS, Siang Jiing, San Yang oder Jiangang gehört? Sollte man aber. Einige gehören zu den größten Motorradherstellern der Welt, dennoch sind sie bei uns völlig unbekannt, außer vielleicht mittlerweile Kinetik (Korea), Hero (Indien) und Zongshen (China). Manche verkaufen mehr Motorräder als die vier großen Japaner, die hier selbstverständlich auch vertreten sind. Das Gros der Bikes hat zwischen 50 und 200 ccm Hubraum, letztere sind schon richtig große Geräte und entsprechend selten anzutreffen. Am häufigsten sind 70er Motoren auf der Basis der Honda Dax, jedoch mit „erwachsenem“ Outfit. Neuerdings gibt es auch ein nepalisches Montagewerk, das in Kooperation mit LiFan unter dem Namen „Cosmic“ 100er als Roller, Cruiser oder Tourer äußerst preiswert anbietet. Ab etwa 600 Euro bekommt man eine Cosmic, eine „echte“ Yamaha 125er im Look der Drag Star gibt es für rund 1300 Euro. Letztere heißt hier „Enticer“ (der Verlocker) und gehört zu den beliebtesten Motorrädern neben der 150er Fazer aus gleichem Hause, die für ähnliches Geld zu haben ist.

Recycling auf rustikale Art: In alten Batterien schlummert wertvolles Blei

Alle sind ziemlich simpel im Aufbau und zumeist Lizenzprodukte einer der vier Japaner, deshalb verfügen sie über bewährte Technik, wenn auch nicht unbedingt die aktuellste. Dennoch sind sie nur bedingt mit den bei uns auf dem Markt befindlichen 125ern zu vergleichen, die doch eine deutlich wertigere „Anmutung“, sprich Verarbeitung und teilweise bessere technische Details haben, vor allem, was die Elektrik betrifft. Da man sich hierzulande selten über 60 km/h bewegt, was oft genug schon selbstmörderisch erscheint und man am besten niemals bei Dunkelheit unterwegs ist, spielen Qualitätsmerkmale dieser Art eine eher untergeordnete Rolle.

Wichtiger sind hier geringe Unterhaltskosten und geringer Spritverbrauch, die meisten brauchen weniger als zwei Liter auf 100 Kilometer, und manche werben mit bis zu 105 Kilometern pro einem Liter Sprit, was sich im heroischen Selbstversuch als annähernd praxisgerecht bestätigen lässt.

In Nepal allgegenwärtig: opulente Motorradwerbung im öffentlichen Raum

Nach Einbruch der Dunkelheit meidet man als Biker besser die Straßen

Apropos Sprit: ein Liter kostet derzeit 68 Nepali Rupien, das ist nach jetzigem Kurs (Ende Februar 2007) etwas über 70 Cent, für Deutschland traumhaft, in Nepal ein Vermögen. Man stelle sich vor: Für den Gegenwert von einem Liter Benzin erhält man ein Mittagessen, das Nationalgericht „Daal Bhaat“, eine riesige Portion Reis, dazu Gemüse der Saison, eine meist salzige Linsensuppe und eine scharfe Soße, „Ajar“. Dazu eine Cola oder ein paar Tassen Milchtee, den „Masala

Hilfe unterwegs: Fahrrad- und Moped-Werkstatt direkt am Fahrbahnrand

Der fliegende Händler muss noch viel Obst und Gemüse verkaufen, bis er sich so einen 125er Chopper leisten kann

Die Straßen haben es in und auf sich. Überholt wird auf fünf Meter Sicht, manchmal mit fatalem Ausgang

Chiya“ und dazu noch eine ganze Schachtel einheimischer Zigaretten (es müssen wirklich nicht immer die Edelmarken aus dem Westen sein, die kosten etwa soviel wie ein Liter Benzin). Wenn du das umrechnest, würde der Liter bei uns gut und gerne etwa 20 Euro kosten. Welches Motorrad würdest du dann noch fahren können? Wohl sicherlich keinen Sportler mit 150 PS, der acht Liter auf 100 Kilometer konsumiert. Zum Preis von zwei Litern Benzin kann man die 230 Kilometer von Kathmandu nach Pokhara bequem im Bus fahren. Wer hier ein Motorrad hat, egal wie alt, gehört schon zu den „besseren Leuten“.

In Kathmandu gibt es etwa ein gutes Dutzend moderner, großer

Wer in Nepal ein Motorrad hat, darf sich schon zu den besseren Kreisen zählen

Motorräder vom Zuschnitt etwa einer Honda CBR 600 RR oder Yamaha R6, auch eine alte BMW-Enduro, zwei XJ 650 und mindestens eine CX 500. Eine CBR 600 RR, erzählte mir ein junger Nachbar, der bei der britischen Armee in der „Gurkha“-Truppe ist, kostet mit Zoll umgerechnet knapp 40 000 Euro! Andere große Maschinen sind etwa die berühmte Royal Enfield mit 350 oder 500 ccm. In Nepal das Statussymbol schlechthin. Die Enfield ist für unter 2500 Euro neu zu haben, je nach Modell.

Mit der Royal Enfield durchs nepalesische Hinterland. Ein äußerst intensives Motorrad-Erlebnis

Motorräder mieten ist kein Problem, ein gründlicher Check aber Pflicht

Für den Tourist stellt sich die Frage: Motorrad mieten oder gleich kaufen? Das hängt vor allem davon ab, wie lange die Reise gehen soll. Wenn du genug Zeit hast, länger als ein paar Monate zu bleiben oder gar auch den indischen Subkontinent erfahren willst, lohnt sich unter Umständen der Kauf eines neuen Motorrads. Zumindest ist dieses dann deutlich zuverlässiger als die meist völlig ausgelutschten Mietmaschinen (von Ausnahmen abgesehen), und der Verlust beim Wiederverkauf ist doch verschmerzbar. Für eine drei- bis vierwöchige Reise lohnt sich das Kaufen sicher nicht.

In der Regel kennen die Hotels und die Guest Houses Motorradvermietungen in der Umgebung. „Normale“ Straßenmaschinen mit 125 bis 180 ccm kosten je nach Zustand und Saison etwa 500 Rupien pro Tag (etwa 5,50 Euro). Wer gerne einmal die klassische Royal Enfield ausprobieren will, wendet sich am besten an den Himalayan Enfielders Club in Kathmandu oder Pokhara.

Eine Royal Enfield ist für 2000 Rupien pro Tag (22 Euro) zu haben, wobei diese in der Regel auch einen mitreisenden Mechaniker nebst den entsprechenden Ersatzteilen benötigt. Die kleinen chinesischen, indischen oder japanischen Mopeds können meist überall repariert werden. Wer mit einer Enfield das Land erkunden möchte, sollte sich zu kleinen Gruppen (etwa zwischen fünf und acht Personen) zusammen schließen, nicht nur, um sich die Kosten für den Mechaniker zu teilen, sondern vor allem, um diesen und das – leider häufiger – liegen bleibende Moped zur entsprechenden Klinik zu bringen, oder auch nur, um das Gepäck zu sichern.

Es macht wirklich große Freude, speziell mit diesem Oldtimer langsam und gemütlich durch das Land zu reisen. Die Enfield gilt leider nicht gerade als Muster an Zuverlässigkeit, und schon gar nicht ist sie vollgasfest. Aber in einem Land, in dem Fragen nach der Höchstgeschwindigkeit eher Verwunderung auslösen und man damit schon als suizidgefährdet eingestuft wird, ist das sowieso völlig egal. Da die Mietmaschinen meist schon etwas betagter sind, gehören häufigere Reparaturen am Straßenrand dazu; das sollte die Fans nicht davon abhalten, die Reise zu wagen, nur sollte man sich reichlich Zeit nehmen und keinen engen Terminplan bei den Touren setzten!

Schau dir dein Mietmoped sehr genau an, mach eine kleine Probefahrt, zuerst auf dem Sozius, da kriegst du einige der Mängel schon mal mit. Denn in Nepal gilt die Regel, dass der Kunde sämtliche anfallenden Reparaturen selbst zu tragen hat, egal ob ein Vorschaden vorlag oder nicht. Protokolliere die Mängel mit deinem Vermieter und kläre schriftlich, wer für was zuständig ist.

Und dann nichts wie rein ins Getümmel. Der nepalische Verkehr tendiert scharfkantig zwischen liebenswert, chaotisch und tödlich. Es herrscht, wie in England oder Indien, Linksverkehr. Grundsätzlich erfordert das Mopedfahren in Nepal starke Nerven, viel Geduld, äußerste Umsicht und die Fähigkeit, auf sämtliche aus Europa bekannten Regeln und Rechte zu verzichten. Das heißt zwar nicht, das es keine Regeln und Rechte gibt, nur stehen die auf noch geduldigerem Papier, so dass sie kaum zur Anwendung kommen. Es sei denn, es steht zufällig einer der eher seltenen Verkehrspolizisten im Weg und triller-pfeift dich zu recht.

Ansonsten herrscht scheinbar fröhliche Anarchie auf der Straße. Vorfahrt richtet sich meist nach Größe und Geschwindigkeit, das heißt, dass Lkws und Überlandbusse immer Vorfahrt

Helden der Improvisation: freundliche Jungs von der Motorradwerkstatt

Es lebe der Farbfilm. Hier passt alles ins kunterbunte Touristen-Klischee

Sie kommen! Heftige Schutzbügel an den Motorrädern zeigen den Ernst der Lage. Hupen hilft

haben, auch und besonders beim Überholen, egal ob du gerade selbst überholst und schon auf gleicher Höhe bist oder ob du ordentlich auf deiner Spur ganz nah am Graben fährst. Manchmal musst du anhalten, und/oder in den (hoffentlich vorhandenen) Acker ausweichen. Leider ist der Acker fast immer von einem Wassergraben unbekannter Tiefe von der Straße getrennt oder eben im gewünschten Moment nicht vorhanden, dafür gibt es zu deiner Linken eine massive Felswand oder es geht ein paar (hundert) Meter steil abwärts Richtung Fluss.

Merke: Wer in Nepal auch nur einen Millimeter vor einem ist, hat automatisch Vorfahrt. Gib dich nicht der Illusion hin, dass ein Rückspiegel auch die Funktion haben kann, die aus seiner Bezeichnung ablesbar wäre. Er dient nur dazu, den korrekten Sitz der unbedingt notwendigen Sonnenbrille zu korrigieren, vielleicht noch den Sitz der Jacke auf ausreichende Coolness hin zu untersuchen. Häufig dienen sie auch dazu, den Kindern auf dem Tank als Haltegriffe zu dienen.

Der Hintere hat auf den Vordermann zu achten und muss zwingend damit rechnen, dass der Vordere sich plötzlich überlegt, einfach mal in der Mitte der Spur anzuhalten, etwa um zu telefonieren, abzubiegen oder sonst etwas zu machen, was bei uns reichliche Konsequenzen hätte. Hier wird dann

Land, Leute und Schlange. Der Autor beim Prüfen der Touristen-Attraktionen

Ganz dickes Gelb. Beim Motorrad-Design ist mehr Schein als Sein gefragt

Kein Offroad-Erlebnispark, sondern eine normale Landstraße in Nepal

eher freundlich gehupt, um auszudrücken, dass man jetzt selbst gedenkt, zu überholen.

Überhaupt das Hupen: Vielen Ausländern geht das ständige Gehupe bei allen möglichen und unmöglichen Gelegenheiten auf die Nerven. Aber in Nepal heißt das nur, dass man entweder jetzt überholen will, es womöglich demnächst gedenkt zu tun oder

Rechne mit allem und allem Unmöglichen. Auf der Straße regiert Anarchie

auch um dem Vorderen zu melden, dass man hinter ihm fährt oder neben ihm oder eben nur, dass man einfach auch da ist. Auf jeden Fall solltest du immer hupen, bevor du überholst oder abbiegen willst oder, oder, oder. Sieh es wie die Nepalis: Hupen macht einfach Spaß.

Vollbremsungen und Ausweichmanöver – vor allem im Stadtverkehr – sind kaum möglich, weil immer irgend jemand anderes auch da fährt, wo man selbst hätte hinsteuern wollen. Außerdem kommen mindestens drei andere neben dir zeitgleich auch auf die Idee, die Spur wechseln zu wollen, nur einer eben nach links und die anderen eben nach rechts. Falls man sich dann seltensterweise (wirklich, es gibt kaum Unfälle in diesem Chaos) doch mal berührt, so lugt unter dem Visier oder der coolen, meist viel zu großen Sonnenbrille ein entschuldigendes Grinsen hervor, quasi ein „sorry, war ja keine Absicht, aber du hättest ja wissen können, dass ich…“

Das Positive daran ist, dass der fließende Verkehr meist so zwischen 20 und höchstens 40 km/h läuft, alle fahren langsam, und jeder weiß aufgrund der Hupen, wer gerade um einen ist. Übrigens erscheinen einem 20 oder 40 km/h in diesem Gewühl aus Mopeds, Fahrrädern, Minibussen, Rikshas, Kühen, Ziegen und Büffeln, Dreirädern, stinkenden Lkws und Bussen als ziemlich schnell.

Die wirklich meisten der Busse und Lkws haben schon seit Jahren keinen Tüv gesehen – ja, so was wie einen TÜV gibt es hier auch, dessen Existenz scheint in der Praxis aber ziemlich unbekannt zu sein. Bevor du in einen öffentlichen Bus einsteigst, schau dir die Reifen an. Die geben Auskunft darüber, um wie viele Stunden sich die planmäßige Fahrzeit wegen Reifenpannen verlängern kann.

Motorräder, wie viele anderen Fahrzeuge auch, sind fast immer voll besetzt, wenn auch selten nach europäischer Norm. Zu dritt oder zu viert auf dem Moped interessiert keinen Verkehrspolizisten, wenn wenigstens der Fahrer einen Helm trägt, sonst könnte es wirklich teuer werden. Schließlich weiß jeder unterbezahlte Polizist, dass du als Touri einige seiner Jahresgehälter mit dir führst.

Zur eigenen Sicherheit sei dringend geraten, sich einen Helm mitzubringen, denn was man in Nepal als Helm angeboten bekommt, hilft schon mal gegen herunterfallende Balkonpflanzen, aber nicht unbedingt bei einem noch so harmlosen Unfall. Und die Helmpflicht wird gelebt. Vor allem, wenn man sein geliebtes Krad geparkt hat, muss weiterhin gezeigt werden, dass man eines hat. Nicht selten stolziert einer mit Helm auf dem Kopf durch einen Laden, Restaurant oder gar eine Bank. Das ist nicht peinlich, das ist Besitzerstolz. □

NEPAL: BUNT, FASZINIEREND, BRODELND UND STÄNDIG IM UMBRUCH

Nepal, vor allem bekannt als das Land mit den höchsten Bergen. Elf der 14 höchsten Berge der Welt gibt es hier, darunter der Sagarmatha, besser bekannt als Mount Everest, mit 8848 Metern Höhe. Bekannt ist vielleicht auch noch, dass Nepal das einzige hinduistische Königreich ist, beziehungsweise war. Darüber hat die neue verfassungsgebende Versammlung im Frühjahr 2007 entschieden. Diejenigen, die Nachrichten verfolgen, haben schon von den seit über zehn Jahren andauernden, bewaffneten Konflikten zwischen maoistischen Rebellen und der Armee des Königs gelesen. Seit Mai 2006 gibt es einen Waffenstillstand, der am 17. November 2006 zu einem Friedensvertrag unter Aufsicht der UN führte.

Dennoch lohnt es sich, da sich die Verhältnisse auch sehr schnell wieder ändern können, vor der Planung einer Reise, sich auch auf der Website des Auswärtigen Amts über den aktuellen Stand in der Region zu erkundigen.

Konfliktpotenzial: Kleines Nepal zwischen großen, mächtigen Nachbarstaaten