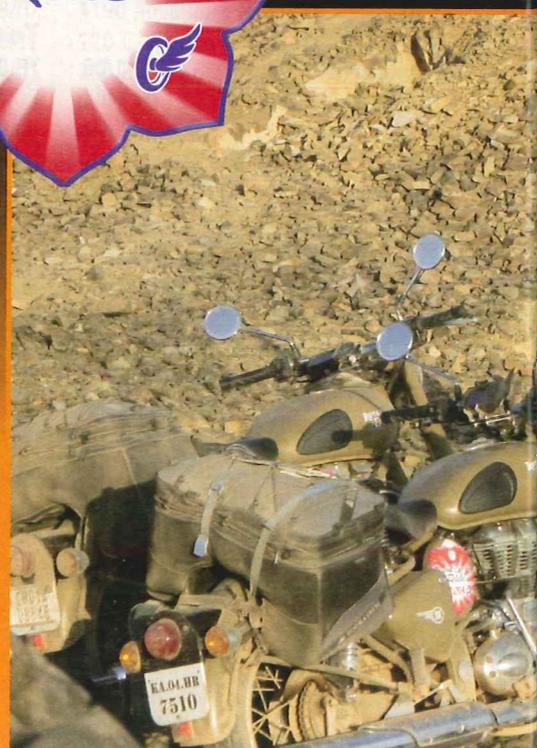
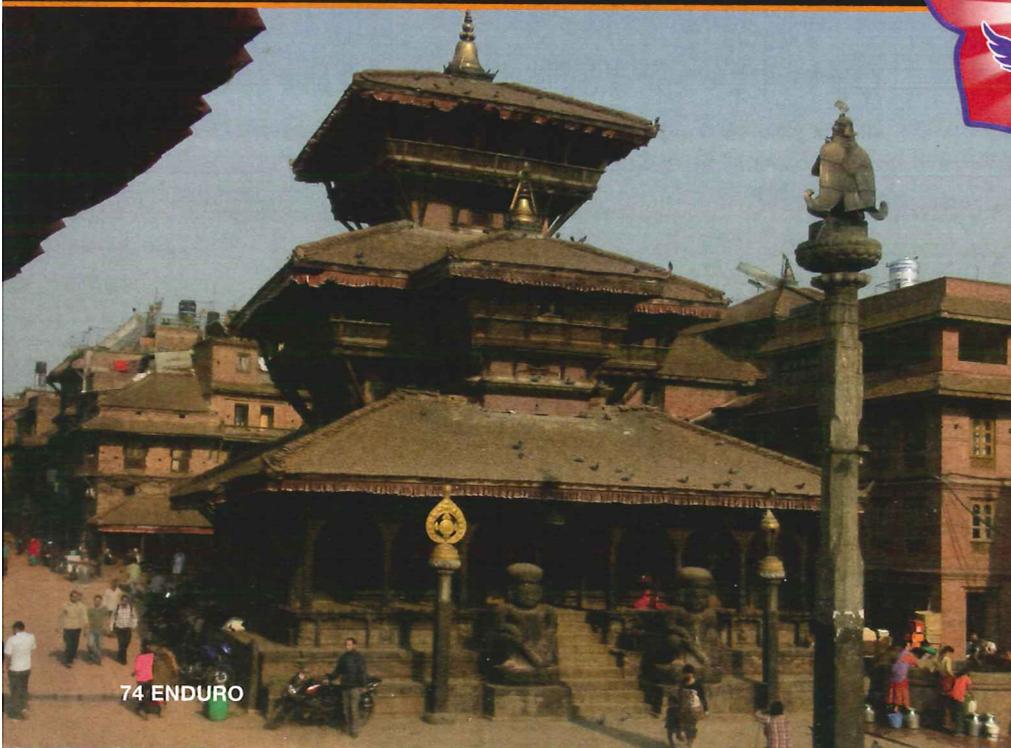


REISE

# NEPAL SPRING

Ein außergewöhnlicher Motorrad-Trip  
mit außergewöhnlichen Motorrädern:  
Von Delhi in den Himalaya.

UNESCO-geschützt: Altstadt  
und Holzpagode in Bhaktapur



# RIDE

„Wohin wollt Ihr da genau? Nagarkot, oberhalb von Kathmandu im Himalaya? Aha, Eco Lodge End of the Universe... Sonst noch Wünsche?“ So oder ähnlich wurde unser Reisevorhaben skeptisch hinterfragt oder als Schnapsidee anfangs abgetan. Unsere Freunde zogen erst die Stirn in Falten, gewannen dann jedoch den Eindruck, dass wir durchaus Ernst machen würden. Öci und mich hatte wieder mal das Reisefieber gepackt und

wie in den letzten Jahren zunehmend wurde unser Zeitbudget nicht größer. Aber die Sehnsucht war gewachsen nach einem Reiseziel, das man auf zwei Rädern erreichen kann, das uns aber mehr schenken sollte als alles, was wir zuvor gemeinsam unter die Stollenreifen genommen hatten.

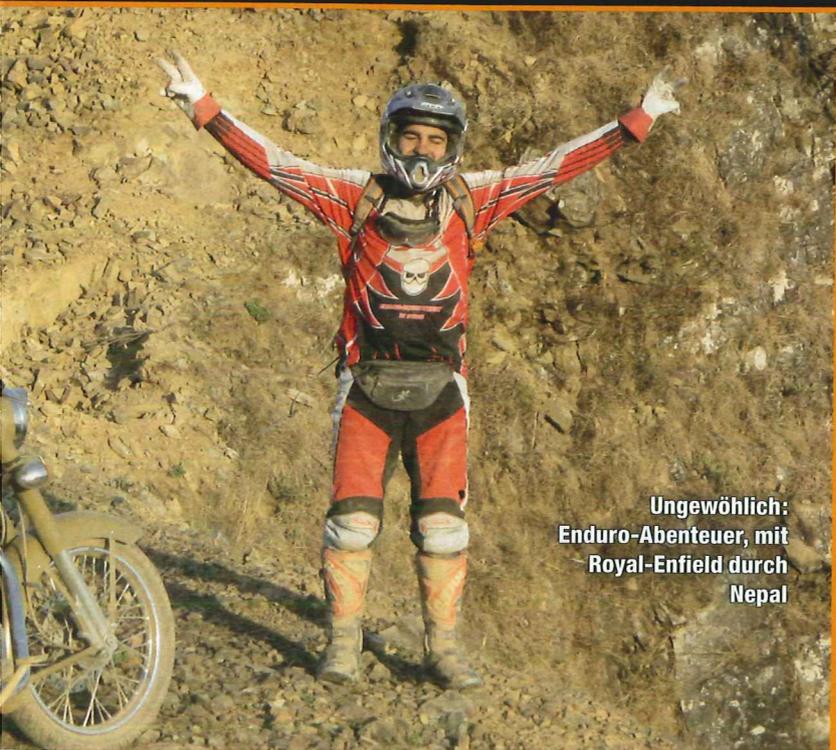
Zeit in Hülle und Fülle hatten wir zwar nicht, aber es reizte uns ungemein, mit zwei Royal Enfield von Delhi in zwei Wochen zu den höchsten Bergen

**Überwältigend: Sonnenaufgang über dem Himalaya**

der Welt und wieder zurück zu reisen. Öci war sofort Feuer und Flamme, obwohl uns statt Enduros mit tauglichen Federwegen und Stollenreifen lediglich Blockprofil, wenig Bodenfreiheit, aber nahezu unverwüstliche Motorräder für die 3000 Kilometer durch Nepal zum Himalaya zur Verfügung standen.

Nach zwei Tagen lassen wir Indien hinter uns und sind in Nepal. Hier ändert sich endlich das kreuzgefährliche Chaos. Nur noch ein Drittel Verkehrsdichte und im Vergleich zum wohlhabenderen Indien fährt kaum einer ein privates Auto oder Motorrad. Dafür werden die Täler grüner, die Berge treten näher und das Tankstellennetz dünnt sich merklich aus. Wir genießen die sehr warmen Tagestemperaturen von über 30 Grad und freuen uns im Bardiya-Nationalpark auf den Safari-Ausflug am Nachmittag, um vor Sonnenuntergang die Rudel von hell geflecktem Damwild oder die Pfauen in ihrem angestammten Lebensraum anzutreffen. Im Auenwald des Karnali-River, der sich aus dem Himalaya kommend in die Ebene ergießt, gibt es genügend Wasser für die Natur.

Wir haben es gut getroffen und haben mit der Tiger Resort



**Ungewöhnlich:  
Enduro-Abenteuer, mit  
Royal-Enfield durch  
Nepal**

**Bilderbuch-Idylle:  
Bergnest Loharpani zwischen  
den Getreidefeldern**

Lodge ein Super-Quartier, das den Strom am Abend mit dem eigenen Stromaggregat erzeugt. Super Luxus: Nicht weit weg steht der Funksendemast, der für funktionierendes WIFI sorgt. Gastgeber Resham Thapa hat uns kenntnisreich geführt und für alle Gäste das Abendessen vorbereiten lassen, natürlich fehlt hier das Dal Bhat nicht mit Suppe, Reis, Gemüse und scharfer Soße.

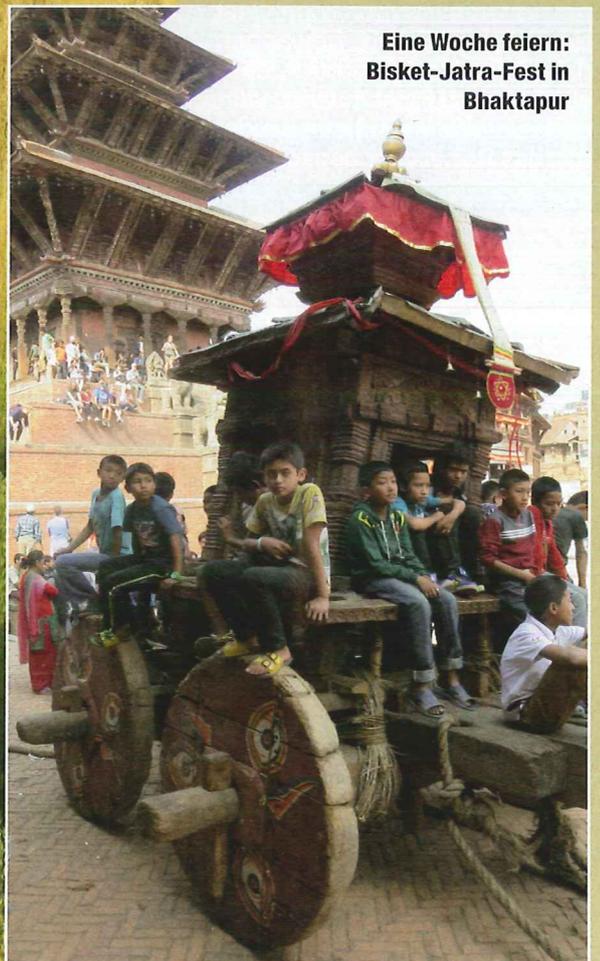
Aber nicht die ausgewiesenen und leicht erreichbaren Attraktionen wie die Nationalparks oder die Tempel und Weltkulturerben sind es, weshalb wir in diesen entlegenen Winkel der Erde gekommen sind. Uns steht der Sinn danach, die Bergstrecken im Himalaya mit dem Motorrad zu erkunden, urwüchsige Dörfer und einen unverfälschten Geschmack in der Region der Bergriesen zu erfahren, in der die Menschen dem Himmel näher sind als anderswo auf der Erde. Die Königsetappe aus dem Zentral-Valley hinauf in die Berge erwartet uns schon.

Hinter Tulsipur geht es über Gorahi ans Eingemachte. Tief hatten sich die Bilder in Panoramio bei uns eingepägt von

**Auch nicht harmlos:  
Verkehrsteilnehmer auf der  
eigenen Fahrspur**



**Eine Woche feiern:  
Bisket-Jatra-Fest in  
Bhaktapur**



grünen terrassierten Reisfeldern, starken Steinhäusern mitten in den Feldern und Erdwegen, die die Dörfer verbinden. Wollten wir hier oben durchkommen, durfte es nicht regnen und am Ende des Tages sollte die Chance auf ein Dach überm Kopf und warmes Essen bestehen. All das war in Dhungegadi gegeben und aus unserer Sicht könnten wir die noch fehlenden 90 Kilometer bis zum Tagesziel in den verbleibenden drei Stunden locker schaffen. Zur Vorbereitung hatten wir ja den Track der Off-road-Etappe für unser Garmin in GPX-Dateien umgewandelt und sollten auf der sicheren Seite liegen – dachten wir.

Durch das Marktgetümmel in Gorahi haben wir wohl den Abzweig verpasst und irren den GPS-Anweisungen folgend erst einmal zwischen den Feldern des Dorfs umher, ohne den richtigen Weg zu finden. Entlang der Häuser hat man uns wohl die Richtung nach Loharpani gewiesen, doch führt die Haupttroute zurück ins Zentral-Valley, eine halbe Tagesetappe aus den Bergen hinaus Richtung Süden. So bleibt uns nichts anderes übrig als wieder mal auf eigene Faust den Einstieg zu suchen. Endlich: Der Wegebau mit gesperrten Stücken war der Einstieg, den wir nur umfahren müssen und dann kann's losgehen. Zwar haben wir bereits eine geschlagene Stunde verloren, aber was hält uns schon davon ab, mit ein wenig Verspätung zum Bergnest Loharpani aufzubrechen.

Wir vermuten erst einmal, dass sich der schlechte Zustand des Wegs bessert, da die Anbindung von Loharpani an Versorgungs- und Transportwege unmöglich nur über solche zerfahrenen Wege stattfinden kann: Ausgefahrene Spurrinnen der Traktoren, handbreit hohe Staubaufgabe und damit überdeckte tiefe Schlaglöcher, in die wir der Reihe nach mal links, mal rechts immer wieder hinein krachen.

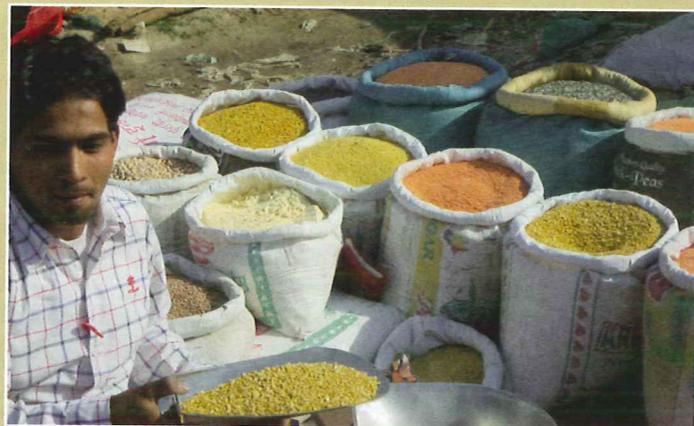
Die Enfields schlucken alles, nichts bringt die braven Arbeitstiere vom Kurs. Überhaupt hatten wir wohl das große Los damit gezogen: Sie sprangen immer an, liefen in jeder Lebenslage,

brauchten nur drei bis vier Liter Sprit auf 100 Kilometer, genug für einen Tank am Tag. Mit den 180 Kilogramm fahrfertig einschließlich Gepäck waren sie leicht genug, um behende auszuweichen und gepart mit dem legendären Drehmoment ergab sich eine spurtstarke Fuhre, mit der wir uns wie die Champs vorkamen.

Heftige Staubentwicklung durch starken Wind in den Bergen bläst uns ins Gesicht und hinter jeder Wegbiegung warten grandiose Perspektiven mit Blick auf die Bergterrassen. Bald fragen wir uns, was uns mehr den Atem nimmt: Dieses Panorama oder unser Halstuch als Atemschutz vor Mund und Nase. Dann die Querung des Bergkamms und dahinter die Entscheidung, entweder auf besserem Weg bergab und tiefer in das Himalaya-Massiv einzutauchen oder weiter auf schlechter Wegstrecke immer wieder stehend zu fahren und unser vermutetes Tagesziel zu suchen. Seit zwei Stunden stimmt der befahrene Weg schon nicht mehr mit der Routen-Ausarbeitung unseres Garmin überein und irgendwie werden die Kilometer nach



**Dickhäuter: Schwergewichte auf der Reise**



**Das bunte Leben: Gewürzstand auf dem Markt**



**Exotisch: Indische Enfields im Himalaya**

Dhungegadi nur schleppend weniger.

Dann können wir auch in der Einsamkeit der Himalaya-Berge das warme Licht der untergehenden Sonne am Lurapor auskosten und anhalten, als sich vor uns Loharpani endlich zwischen den Getreideterrassen in der schroffen Bergwelt zeigt. Wir sind sicher, das Bilderbuchdorf in Nepals Bergen gefunden zu haben und genießen den prächtigen Ausblick, bis uns unser schlechtes Gewissen zum Aufbruch mahnt. Eine Stunde im Dunkeln auf übelster Dirtroad runter ins Tal. Zum Glück leuchtet der große Enfield-Scheinwerfer zuverlässig alles aus.

In Baddadda, so heißt unser Dorf im einheimischen Sprachgebrauch, wartet die Notunterkunft. Ein Dorfgasthaus, nach vorn offen ohne Wetterschutz. Dahinter der karg bestuhlte Gastraum mit Tischen und Bänken.

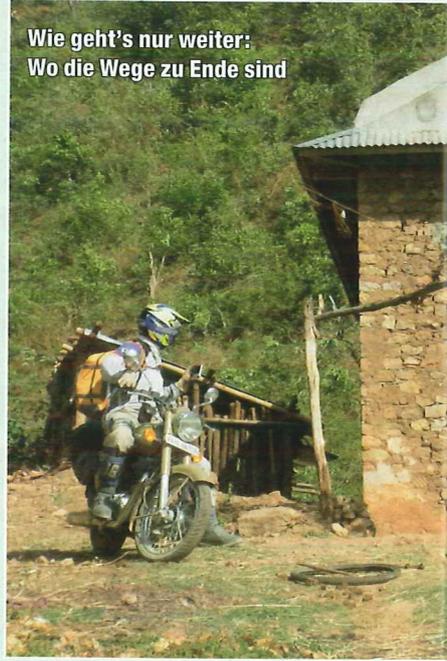
Gleich vorn an der Straße der alles dominierende Tonofen, außen ganz mit Lehm verputzt. Statt Herdplatte sind da kreisrunde Öffnungen für die Töpfe, die von unten angefeuert werden. Nur zum Anheizen gibt es das besser brennbare Holz, ansonsten getrockneter Kuhdung.

Wie außergewöhnlich hier alles ist: Das Gästezimmer ist winzig, das Bett hat einen geknüpften Teppich statt Matratze – wir ziehen es vor, in unseren eigenen Schlafsäcken zu nächtigen. Am nächsten Morgen wundern wir uns: Wir sehen vor dem Gasträum keine Tür und vor dem Getränkelager keinen Abschluss – alles ist offen, was für eine funktionierende Dorfgemeinschaft.

Aber wie arm die Leute hier sind. Wir sehen Häuser, die notdürftig mit Plastikplanen repariert sind, bevor der Monsun kommt, Dorfbewohner in abgerissener Kleidung, ungewaschen und weiß Gott nicht jedes Haus hat Wasser und Strom. Die Morgenwäsche findet am Pumpenhebel statt – in aller Öffentlichkeit.

Fast schon wird es Zeit, die Rückfahrt nach Delhi anzutreten,

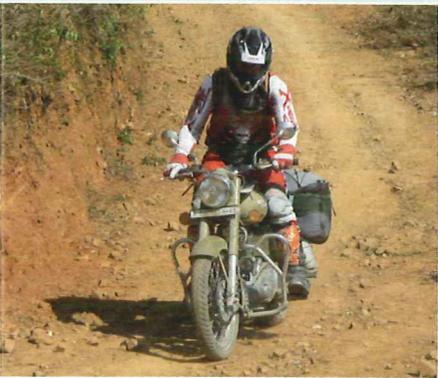
Wie geht's nur weiter:  
Wo die Wege zu Ende sind



als wir die langen Schlangen vor den Benzin-Zapfsäulen bemerken. Für uns reicht der Sprit im Tank noch bis zum entferntesten Punkt unserer Reise nach Nargarkot. Hier heißt es, habe man den spektakulären Ausblick auf den Liamal Himalaya mit dem höchsten Gipfel auf Erden, dem Mount Everest. Es ist schon

Grandios: Annapurna-8000er  
im ersten Sonnenlicht

## Infos



**Gar keine schlechte Figur:  
Die Enfields schlagen sich tapfer**



**Land:** Nepal gehört wohl zu den spektakulärsten Reisezielen überhaupt. Wo sonst kommt man mit dem Motorrad auf Höhen, in denen so viele 8000er mit den eigenen Augen zu sehen und zu bewundern sind. Nicht nur deshalb gehört das Reisen mit dem Motorrad in Nepal zum Traum vieler Reisender. Es gibt deutlich weniger Verkehr als in Indien, dafür eine Geographie, die alles in den Schatten stellt. In Nepal muss man immer mit Benzinknappheit rechnen, da die Pipeline von Indien aus politischen Gründen auch schon mal kurzzeitig dicht gemacht werden kann. Nicht nur wegen des dünnen Tankstellennetzes sollte daher ein zusätzlicher Benzinkanister zur Grundausstattung gehören.

**Reisezeit:** Möchte man schlammige und gefährliche Geröllstrecken vermeiden, sollte man zu Anfang der Trockenzeit im Oktober und November fahren. Wir wählten die Zeit im Frühjahr, das Ende der Trockenzeit. Die Temperaturen sind noch erträglich, die Sicht aber manchmal dunstig oder eingetrübt.

**Pisten:** Es gibt zahlreiche Grenzübergänge zwischen Indien und Nepal, die gut ausgebaut sind und einige Übergänge, wo auch internationale Touristen einreisen können. Aber nicht alle Grenzübergänge sind befugt, die notwendigen Formalitäten zu erledigen. Im flacheren Süden des Landes sind die Pisten in der Regel sehr gut befahrbar, auch wenn hin und wieder eine Flussdurchquerung auf Grund von unfertigen Brücken notwendig ist. Im Himalaya zum Beispiel von Pokhara Richtung Jomsom wird es anders. So kann es vorkommen, dass die Naturgewalten die Pisten großflächig weggewischt haben oder es handelt sich nur um provisorisch dem Berg abgetrotzte Fahrwege, die bei Regen zu lebensgefährlichen Rutschbahnen werden. In jedem Fall sollte in der Trockenzeit eine Staubmaske zur Ausrüstung gehören – nicht nur wegen der oft zentimeterdicken Staubschichten auf den Offroad-Pisten, sondern auch wegen der unglaublich dicken Abgase der Trucks aus den 70er Jahren.

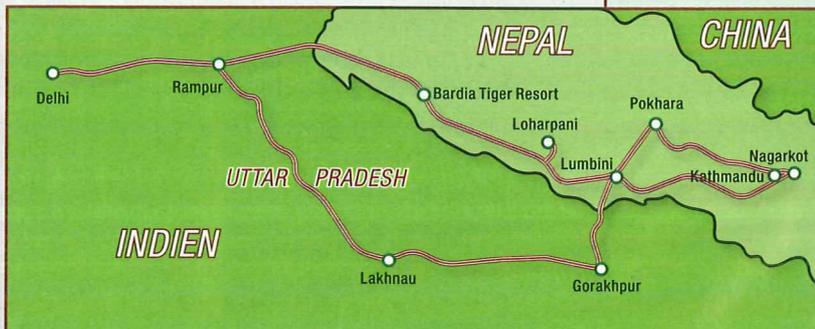
**Karten und GPS:** Zur Grobplanung nutzten wir Google Maps und generierten uns passend zu unserem Garmin GPS map 276c Tracks aus Googleearth, die wir nachfahren konnten. Als Karte fanden wir nur die routbaren topografischen Karten „Nepal TOPO NPL Routable“. Für Indien findet sich allerdings ohne Probleme Kartenmaterial.

**Gesundheitsrisiken und Impfungen:** Für Indien und Nepal sollten in jedem Fall Hepatitis A+B frühzeitig geimpft werden. Zusätzlich empfiehlt sich Tollwut, da der Umgang mit Tieren unvermeidlich ist. Der Gesundheit wegen sollte man es vermeiden, Leitungs- oder Brunnenwasser in jeglicher Form zu trinken. Durchfalltabletten gehören unbedingt zur Ausrüstung. Außerdem hatten wir für den Notfall Malariatabletten bei uns und Erste-Hilfe-Ausrüstung sowieso.

**Leih-Enfields:** Die beste Adresse für Leih-Enfields in Nordindien ist nach unserer Meinung <http://www.royalindiabikes.com/>. Inhaber der Vermietung ist Rajiv Vadav, ein sehr gewissenhafter und professioneller Dienstleister mit internationaler Geschäftserfahrung. Er stellte für die Tour sogar einen Ersatzteil-Kit und hilft – falls nötig – mit Benzinkanister, Öl, Ausrüstung und Infos. Der Logistik-Experte kennt sich auch mit der Ein- und Ausreise der Bikes nach Nepal sehr gut aus. Deshalb hat bei uns alles problemlos geklappt. Die Enfields waren fast neu und super zuverlässig, die Preise sehr fair.

**Unterkünfte und Verpflegung:** Nach den Erdbeben ist Reisen nur erschwert möglich. Unterkünfte sind im Internet zwar noch zu finden, oft aber ohne Gewähr. Wir versuchten Quartiere auf unserer Route vorher auszuloten und gezielt anzufahren. In Nepal kann es schwierig sein, spontan Unterkünfte zu finden, die einen Mindeststandard nicht unterschreiten. Für diese Fälle darf der eigene Schlafsack nicht fehlen. In den Städten oder in den Nationalparks ist das Angebot gut. Mit Wasser aus Flaschen und gekochten, heißen Gerichten sind wir gut gefahren. Erkalte Angebote und Obst haben wir gemieden.

[www.enduroseite.de](http://www.enduroseite.de)





Bettelarm: Lehmhaus  
und Plastikfolie statt  
Dacheindeckung



An der Tagesordnung:  
Tragischer Fahrfehler auf den  
Pisten in den Bergen

Traditionell: Gebetsfahnen auf  
dem Tempelberg über Pokhara



wieder dunkel, bis wir unser Quartier erreichen. End of the Universe lautet der Name der Eco-Lodge, in der man schon auf uns wartet.

Eigentlich waren wir wegen des Sonnenaufgangs über dem Himalaya gekommen – ein Blick, der verzaubern soll. Doch Smog aus dem Kathmandu-Tal vereitelt es. Entschädigt werden wir dafür von Bhaktapur auf halbem Weg hinunter nach Kathmandu mit seiner grandiosen Altstadt, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Bevor das Erdbeben die Region in Armut, Elend und Trauer stürzte, konnten wir den unerhörten Reichtum an Holzschnitzerei an jedem Tempel bewundern und eine Pagode reiht sich an die andere.

Uns plagt noch immer die Sorge, wie wir zu Benzin kommen. Seit einer Stunde warten wir nun schon an der Schwarzmarkt-Verkaufsstelle und harren in der Dunkelheit der Lieferung, die noch heute Nacht hier ankommen soll. Es ist kalt geworden. Dann wird der Rollladen heruntergelassen. Pech gehabt.

Die Sorge um die Weiterfahrt scheint uns im Gesicht zu stehen, denn Gastgeber Oasis erkundigt sich ausgiebig. Welche Freude, als er uns am nächsten Morgen nach dem Frühstück einen 15-Liter-Kanister präsentiert. Der ist aus seinem persönlichen Vorrat, um Gäste vom Berg hinunter nach Kathmandu zu bringen. Das braucht er für seinen altersschwachen Wagen.

Gäste mit Motorrädern hatte er hier oben noch nicht.

Erleichtert treten wir die Rückfahrt über Pokhara an. Es ist wieder Wochenende geworden und unser Quartier ist auf dem Tempelberg unterhalb der World Peace Pagode – ein Traum an Panorama. Die Enfields müssen wir unten stehen lassen. Es gibt nur einen Fußweg, auf dem das Gepäck zum Sidharta Stupa Resort hinaufkommt. Wir haben Glück. Ein kleines Gewitter reinigt die Luft zum Abend, der Himmel ist klar und offen. Es kühlt schnell ab. Wir brauchen die Decken, es ist kalt geworden.

Es ist früher Morgen um halb sechs, als die dumpfe Pauke in der nahen Pagode monoton und ganz langsam zu schlagen beginnt. Die Buddhistischen Mönche begrüßen mit ihrer Morgenzeremonie betend den neuen Tag. Die Nacht ist vorbei und in der Dämmerung sehen wir noch den nächtlichen Dunstschleier über dem Phewa Lake.

Pokhara liegt im Schatten der Berge, noch im Finstern. Da kommt der erste Sonnenstrahl

Fotos: Schmitt



über den Himalaya und taucht den alles überragenden Annapurna in ein goldenes Licht. Zwei Minuten später glänzt die Spitze des 8500 Meter hohen Bergs golden vor einem dunkelblauen

Himmel. Ganz ohne Schleier, Dunst oder Wolken. Es ist Sonntag – wir haben alles gefunden, wonach wir bei unserem Nepal Spring Ride gesucht haben.

*Ewald Schmitt*

**Spektakulär:  
Gebirgspisten zu den  
Himalaya-Dörfern**

