

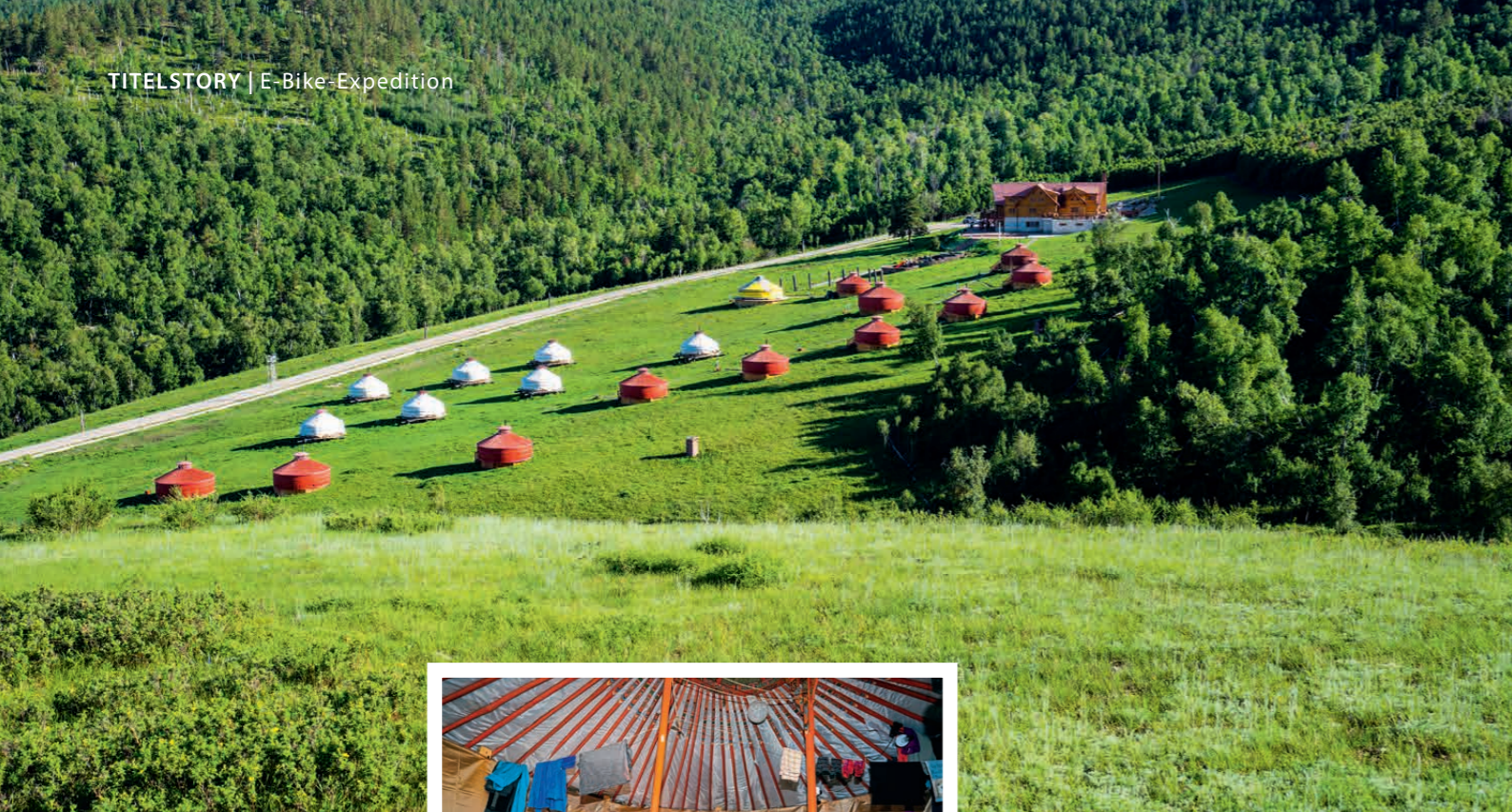


„Die längste unsupported E-Bike-Expedition der Welt“. So bezeichnen Tanja und Denis Katzer ihren Trip, auf dem sie sich mit Hund Ajaci seit zwei Jahren befinden. Episoden und Aspekte eines Abenteurers – die zeigen, wie nah beieinander Wunder und Wahnsinn oft liegen

Text & Fotos DENIS KATZER

CAMPINGPLATZ, MAL ANDERS Denis Katzer und Hund Ajaci richten sich auf eine Nacht in der Wüste Gobi ein

DIE GROSSE REISE



WANDERSCHAFT Jurtencamps gehören in der Nordmongolei zum Landschaftsbild. Die runten Zelthütten sind Haus und Heimat der Nomaden (oben)
HEIMAT AUF ZEIT Tanja und Denis Katzer mit Ajaci beim Frühstück in einer Jurte

P ROLOG DIE GROSSE REISE

30 Jahre lang auf dem Land- und Seeweg von Deutschland bis Südamerika reisen und damit die längste dokumentierte Expedition der Geschichte realisieren – das ist das Projekt des Ehepaars Tanja und Denis Katzer. Aus tiefstem Herzen Abenteurer, möchten sie die Welt für sich entdecken und zugleich als „Botschafter von Mutter Erde Brücken der Verständigung und Akzeptanz zwischen den verschiedenen Kulturen und Religionen schlagen“.

26 Jahre sind sie nun schon unterwegs. Die große Reise begann 1991 in Deutschland, seither legten sie etwa 400.000 Kilometer ohne Flüge zurück – mit landesüblichen Verkehrsmitteln vom Bus bis zum Schmugglerzug, zu Fuß, auf dem Pferd, Kamel, Elefant oder per Fahrrad. Immer, wenn sie den Trip unterbrechen, um mal wieder zu Hause vorbeizuschauen, machen sie ein paar Monate später an genau dem Ort weiter, von dem sie abgereist sind. 2005 gingen sie erstmals mit Fahrrädern auf Tour, seit Juni 2015 sind die Katzers nun mit E-Bikes unterwegs – unsupported, also ohne Begleitfahrzeuge, aber immer in Begleitung ihres weißen Schäferhunds Ajaci. Die erste Etappe dieser E-Bike-Expedition führt sie bis Herbst dieses Jahres etwa 17.000 Kilometer durch Sibirien, die Mongolei, China, Vietnam, Kambodscha, Laos und Thailand.

Wir haben Tanja und Denis Katzer gebeten, verschiedene Aspekte dieses E-Bike-Abenteuers für uns aufzubereiten und eindrucksvolle Schilderungen erhalten, die ihren Expeditionsalltag schlaglichtartig beleuchten.

DIE SACHE MIT DEN AKKUS MONGOLEI – 132 KM HITZE, GEGENWIND UND KEINE MENSCHENSEELE Es ist 9.30 Uhr, wir sitzen auf den Rädern und rollen los. Bei 31 Grad im Schatten stellt sich uns ein strammer Wüstenwind entgegen. Die ersten Kilometer geht es hügelig dahin, dann wird die Wüste Gobi flach, teils steinig, das Steppengras von Sonne und Wind vertrocknet. Kamel-, Pferde- und Ziegenherden kreuzen die Straße, manchmal von Nomaden getrieben – ganz modern, auf Mopeds statt auf Pferden.

Die für heute kalkulierte Reichweite meiner Akkus: ca. 110 Kilometer. Unser Tagesziel, die Stadt Sainschan, liegt laut Smartphone-Karten-App maps.me etwa bei Kilometer 130. Dazwischen? Nichts. Doch wir hoffen, wenigstens auf ein Gasthaus oder einen kleinen Laden zu treffen. Obwohl wir nur im Tour-Modus, Unterstützungsstufe zwei von vier, fahren, kommen wir gut voran. Doch unsere Räder mit Anhänger saugen ordentlich Energie aus Beinen und Batterien. Nach 30 Kilometern ist Akku 1 leer, nach 60 Kilometern Akku 2. Nach drei Stunden Treten gegen den Wind machen wir Pause. Wir geben Ajaci zu trinken, setzen uns in den spärlichen Schatten der Räder, stillen unseren Durst, essen Müsliriegel. Mit dem Fernglas suche ich den Horizont ab. Außer Wüste, Sand und Steppe: nichts. Auch auf der Strecke: kein Straßenrestaurant, keine noch so kleine Siedlung, kaum ein Fahrzeug. Der Wind trägt uns den Verwesungsgeruch der am Straßenrand verendeten Rinder und Pferde zu. Eine Panne würde uns hier in große Schwierigkeiten bringen, ein Platten wäre eine kleine Katastrophe.



MEDITATIONSSTÄTTE In die Felshöhlen dieses Canyons in der Wüste Gobi zogen sich Mönche des nahen Klosters Khamariin Khiid für spirituelle Prüfungen zurück

Nach 90 Kilometern ist Akku 3 leer. Wir setzen den über Solar geladenen Akku 4 ein, der eine geringere Kapazität und maximal 20 Kilometer Reichweite hat. Da Tanja stets in meinem Windschatten fährt, holt sie etwa zehn Prozent mehr Strecke aus jedem Kraftspeicher. Trotzdem tauschen wir jedes Mal auch ihren Akku. So kann ich, wenn meine alle ausgesaugt sind, die Restenergie ihrer Akkus nutzen, und wir fahren alle Batterien gleichzeitig leer. Um noch mehr Energie zu sparen, fahren wir ab sofort im Eco-Modus. „Wie viel Akku hast Du noch?“, fragt Tanja bei Kilometer 109. „Gleich leer“, antworte ich. Wenig später setze ich einen von Tanjas Akkus ein, der laut Display noch neun Kilometer hergibt. Es wird knapp.

Auf einem Hügel kündigt ein mächtiger Säulenbogen die Provinz Dornogov im Südosten der Mongolei an, die direkt an China grenzt. Und da: Gebäude, etwa fünf Kilometer von hier. Beschwingt lassen wir unsere Bikes bergab rollen. Doch die Entfernung täuscht: Die Häuser wollen nicht näher kommen. Bis auf Tanjas Akku 3 sind alle meine Powerpakete leer. Ich setze ihn ein: Restreichweite fünf Kilometer, bei Tanja sind es sieben. Wir fragen einen Autofahrer, wie weit es noch bis Sainschan ist. „Ein Kilometer“, antwortet er und macht ein Foto. Wir freuen uns – zu früh. Nach zwei Kilometern: keine Stadt in Sicht, auch nach drei nicht. Endlich, nach fünf Kilometern, erreichen wir das Ortsschild. Als wir vor unserem Hotel absteigen, werfe ich einen Blick auf mein Display. Gefahrene Strecke: 132 km. Restliche Reichweite: 0 km.

ABENTEUER TECHNIK

Die große Frage zu Beginn der Expedition: Würden Akkus, Motoren und Bordcomputer im harten Expeditionsalltag bestehen? Es ging los mit 40 Grad im Schatten und vielen Höhenzügen in Sibirien, gefolgt von Hitze und Gegenwind, Stärke 7, in der Mongolei ... und manchmal mehr als 100 Kilometer bis zum nächsten Trinkwasser. Im Herbst: eiskalte Stürme. Im Winter bis zu minus 20 Grad in Nordchina. Höhenzüge bis 3.300 Meter über dem Meer, vereiste Flüsse. Wir kamen durch, ohne dass uns die Lithium-Ionen-Akkus auch nur einmal im Stich ließen. Viele der Passstraßen sind Schotter- und Lehmwege, die eher an umgepflügte Äcker erinnern. Die schwer beladenen Bikes mit Anhänger über Pisten und durch unzählige tiefe Schlaglöcher und 10 bis 20 Meter lange, tiefe Pfützen zu steuern, wenn ein Gewitter den Untergrund in eine Rutschbahn verwandelt, das Reifenprofil sich mit Lehm zusetzt: Eine Herausforderung für Mensch und Technik! Wer will schon bei minus 20 Grad auf einer Passhöhe erfrieren oder auf halber Strecke verdurstet, weil die Technik ausfällt? Nun, sie hat uns nicht im Stich gelassen. Die Antriebe schnurren stets zuverlässig dahin, brachten uns sicher über alle Berge und durch die Gobi-Wüste.



WEITBLICK Tanja Kater und Ajaci auf der Festung am Pass Yanmenguan an der chinesischen Grenze

ORIENTIERUNG CHINA – WIE TREIBGUT AUF DEM OZEAN

Wir stehen am Morgen vor unserer Unterkunft, und wieder einmal versammelt sich eine Gruppe Menschen um uns, bestaunt unsere E-Bikes. „Was kostet so ein Rad?“, werden wir häufig gefragt. Um die Leute nicht zu schockieren, antworte ich stets mit einem Schulterzucken. „Zaijian! Zaijian!“, auf Wiedersehen, rufen sie, als wir unsere Rösser in Bewegung setzen. Unsere Laune ist hervorragend. Der Südwestwind bläst uns in den Rücken. Die Steigungen scheinen sich vor uns zu verneigen, wir überwinden sie mit Leichtigkeit. Nach zweieinhalb Stunden streifen wir die Zwei-Millionen-Stadt Ulanqab auf einer breiten Umgehungsstraße. Plötzlich teilt sie sich in mehrere Richtungen. Welche ist unsere? Die chinesischen Hinweisschilder sind für uns nutzlos, wir können sie nicht entziffern. Unser GPS-Gerät ist plötzlich ausgefallen und die Karten-App maps.me verwendet oft andere Städtenamen als Google Maps. „Stopp!“, rufe ich und hebe meine rechte Hand, damit Tanja hinter mir nicht in meinen Hänger braust. „Was ist?“ „Ich habe keine Ahnung, welcher Straße wir folgen sollen“, antworte ich, über meine Landkarte gebeugt. Nervös schalte ich mein Smartphone aus und wieder an.

Zum ersten Mal in meinem Expeditions- und Reiseleben ist die Orientierung ein Problem. Es fühlt sich an, als würden wir ziellos auf dem Ozean treiben – und das auf einem Radtrip! Immer, vor allem bei Wüstendurchquerungen, hatten wir zwei GPS-Systeme im Gepäck. Auf

unserer Rad-Expedition von Deutschland bis hierher sahen wir dazu keinen Anlass. Wegen der Dokumentation unserer Reise macht technisches Gerät ohnehin einen Großteil unserer Ausrüstung aus. Um die Kontinuität der Veröffentlichungen abzusichern, ist vieles doppelt im Reisegepäck – nur nicht das GPS. Ich ärgere mich, an der falschen Stelle gespart zu haben. Aber was ist schon falsch? Immer wieder mal warten wir unterwegs auf Ersatzteile: einen neuen Reifen, eine Deichsel. Hätten wir all das mit-schleppen sollen? Nein. Irgendwann bricht das beste Rad zusammen, auch ein E-Antrieb hilft nicht gegen Materialermüdung. Und Geräte fallen eben mal aus – dann lassen wir sie uns nachschicken. Doch ich muss jetzt sofort entscheiden, welche Abzweigung die richtige ist. Eine falsche Wahl kann uns 20, 30 oder 50 Kilometer kosten, und wenn die Akkus zur Neige gehen, ist das fatal.

Die Sonne brennt vom Himmel. Aber ist es sinnvoll, sich nach ihr zu richten? Wenn die Straße plötzlich in einen Bogen führt und uns in eine völlig andere Richtung bringt? In diesem Moment fängt sich maps.me und zeigt unsere Position. „Bingo! Wir sind wieder on track!“, rufe ich. „Hier dürfen wir nicht abbiegen. In ein paar Kilometern kommt eine Brücke, dort müssen wir über die Eisenbahnschienen, dann rechts.“ Erleichtert rollen wir weiter und folgen der G208 in Richtung Süden. Doch kaum haben wir die Richtung geändert, bläst uns der Südwestwind mit Stärke 7 entgegen – und der Traum vom Dahingleiten ist schlagartig vorbei. Nun, man kann nicht alles haben.



ZUSCHAUER Die Bikes ziehen überall die Blicke auf sich – hier im chinesischen Ort Ying Xian

LANDSCHAFT VIETNAM – ÜBER DEN WOLKEN

Wir kurbeln auf einem nagelneuen Asphaltstreifen an saftigen Reisfeldern entlang. „Was für ein Traum!“, frohlocke ich. „Wie uns der Taxifahrer angekündigt hatte“, jubelt Tanja. Doch kaum sind die Worte in der schwülen Luft verdunstet, hört der Bitumen auf. Urplötzlich dreht eine fette Wolke über uns das Licht aus, es beginnt heftig zu regnen. Unsere Reifen rollen über groben Schotter, durch Pfützen, vorbei an Felsbrocken, die aus großer Höhe auf der Fahrbahn eingeschlagen sind. Baumaschinen parken auf frei gebaggerten Geröllfeldern und warten auf ihre Fahrer, um den Bau der Gebirgsstraße fortzusetzen. Je höher es geht, desto angenehmer werden die Temperaturen. Wasserfälle rauschen die mit Moos und Dschungelpflanzen bewachsenen Felswände hinab. Wir stoppen und strecken unsere Köpfe unter das erfrischende Nass. Ajaci springt in einen Bach und möchte gar nicht mehr raus. Wir setzen uns auf einen Felsen und genießen den Moment: die vorbeischiebenden Gewitterwolken, den unter uns dampfenden Urwald, die Reisterrassen. Der Regen hat die Luft so rein gewaschen, dass unsere Blicke sich in der Weite verlieren und in großer Ferne an einem vielleicht 2.000 Meter hohen Felsriesen hängen bleiben.

Stunden später kurbeln wir noch immer nach oben. Wir schlittern auf dem schlammigen Untergrund dahin, queren Bäche und Rinnsale. Manchmal übernehme ich Tanjas Rad und helfe ihr, es über besonders kritische Stellen zu lenken. Auf 1.750 Metern Höhe beginnt wieder Asphalt. Unsere Kraftreserven sind trotz E-Unterstützung erschöpft:

E-BIKES & AUSTRÜSTUNG

Tanja und Denis Kater fahren E-Bikes von Riese & Müller, das Modell Delite hybrid Rohloff. Jeder der beiden zieht einen Anhänger mit Ausrüstung – Kleidung, Zelt, Schlafsäcke, technisches Equipment vom Smartphone über Kamera und Laptop bis zum Satellitentelefon – sowie Solarpanels zum Laden der Akkus. **Insgesamt wiegt jede Fuhrer etwa 150 Kilogramm.** In Denis' Anhänger fährt die meiste Zeit des Tages auch ihr Familienhund Ajaci mit. Ohne E-Bikes wäre jede Tagesetappe eine Strapaze. Doch Tanja und Denis Kater wollen mit ihrer E-Bike-Expedition auch beweisen, dass so ein gigantisches Unternehmen mit **Sonnenenergie und Muskelkraft** möglich ist, um die Umwelt auch beim Reisen so gering wie möglich zu belasten. Die gesamte Technik, die die beiden mitführen, ist größtenteils extra für diesen Trip entwickelt und von vielen Firmen zusammengestellt. **Alle Ausrüster der Expedition, viele weitere Infos, die Reisetagebücher – auch von Hund Ajaci –, sowie Fotos und Termine zu Vorträgen sind hier zu finden:**
Website: www.denis-kater.com
Facebook: @deniskater
Instagram: tanjadenis-kater



MENSCHEN Die Bevölkerung ist freundlich und offen, hier eine Bäuerin in einem Bergdorf der Provinz Shaanxi



SMOG Die Luftverschmutzung in China ist teilweise dramatisch, hier auf der Straße nach Tongchuan in der Provinz Shaanxi

DIE GEFAHREN

Die Gefahren auf Radreisen sind vielschichtig und **trotz guter Planung nicht immer zu umgehen**. In abgelegenen Regionen Sibiriens hatten wir Angst vor **Braunbären**, einmal stoppten uns zwei **Wegelagerer**. In China machten uns Lastwagen das Leben zur Hölle, im Winter waren wir wegen der unvorstellbaren **Luftverschmutzung** oft mit Atemschutzmasken unterwegs, im Gebirge hießen die Gefahren **Steinschlag** und **vereiste Passstraßen**. Auf einer **ungesicherten Bambusbrücke** in Vietnam kam mein Vorderreifen zwischen zwei Bretter, **ich flog vom Rad**, landete zwei Meter tiefer auf einem Felsen und **brach mir die Schulter** – ohne Helm wäre es wohl der Kopf gewesen. **Die Liste der Gefahren ist endlos** – doch es gibt kein Abenteuer ohne sie.

die schlechte Piste, die tropische Hitze, der ständig wiederkehrende Regen ... „Noch fünf Kilometer“, rufe ich Tanja zu. Die Sonne wirft durch Wolkenschlitze goldene Strahlen auf die nasse Fahrbahn. Plötzlich geht es steil nach unten. Der Asphalt, vom Dauerregen weggespült, wird zur groben Geröllpiste. Vorsichtig lassen wir unsere Roadtrains über faustgroße Steine rollen. Unsere Oberschenkel zittern, wir müssen aufpassen, nicht zu rutschen und zu fallen.

Wir passieren die einfachen Hütten einer Bergsiedlung. Die Menschen starren uns an, als wären wir Geister. Dann winken sie aufgeregt: „Hello! Hello! Hello!“ Jungs und Mädchen, auf Wasserbüffeln sitzend, grüßen uns. Ein paar Verkaufsstände kauern am Pistenrand, Frauen sitzen im spärlichen Schatten bunter Plastikfolien. Nach einer kurzen Rast fahren wir weiter. Auf der nächsten Passhöhe zieht sich eine massive Wolkenwand über die Gipfel. 50 Meter über uns scheint die Welt zu Ende. Alles, absolut alles, ist von der Nebelschicht verschluckt. Wir radeln weiter, werden im wabernden Geistermeer klitschnass – und schauen plötzlich aus der Vogelperspektive auf den dahinziehenden Brodem. Wir gleiten durch eine Traumwelt von runden, mit Gras und Buschwerk bewachsenen Hügeln. Dann geht es für ein paar hundert Meter steil bergab, zum Dorf Sin Ho. In einem Gästehaus beziehen wir ein Zimmer und fallen um 21 Uhr – halb bewusstlos vor Müdigkeit, aber glücklich über diesen unvergesslichen Tag – in tiefen Schlaf.

DIE KEHRSEITE DICKE LUFT IN CHINA

Das Röhren eines entfesselten Raubtiers brüllt uns an. Zumindest klingt es so, als uns im Tunnel ein Lastwagen entgegenbraust. Von der schwarzen Röhre wieder ausgespuckt, genießen wir den sonnigen Tag und die Höhenluft des Qin-Ling-Gebirges, dessen Plateaustraße uns seit Tagen durch eine atemberaubende Landschaft trägt. Auf 1.600 Metern Höhe neigt sich die Straße leicht bergab, über Stunden geht es immer tiefer, unsere Bremsen laufen heiß. Irgendwann tauchen Kraftwerke auf. Ihre Abgase verschmutzen die Gebirgsluft, ihre Abwasser den nahen Fluss. Am Fuße eines der Kraftwerke liegen eine Schule, ein Kindergarten und ein Sportplatz. Der grüne Kunstrasen der Anlage ist von Kindern und Jugendlichen bevölkert. Ein skurriles Bild: Der fröhliche Nachwuchs wird von giftigem Rauch und Dampf umhüllt, der aus vielen Schloten emporsteigt.

Nach etwa 27 Kilometern erreichen wir ein breites Tal und überqueren die Autobahn G65. Nur wenige hundert Meter danach vereint sich unsere Gebirgsstraße mit der Fernverkehrsstraße S305. Die Ruhe der vergangenen Tage, die klare Bergluft: Vergangenheit. Der Verkehr wird dichter, und wir werden vom schweren Smog verschluckt. Neben uns röhren die Motoren schwerer Baumaschinen, die einen neuen, noch breiteren Asphaltstreifen durch das traurige Tal ziehen. Wir nähern uns der 840.000-Einwohner-Stadt Tongchuan, und je näher wir kommen, umso mehr Autos fahren, desto schlechter wird die Luft. Der Dunst vereint sich mit aufgewirbeltem Staub, Rauch, Ausdünstungen des Teers, der Kraftwerke und den Abgasen der Lastwagen. Das Atmen fällt von Minute zu Minute schwerer. Eigentlich ist es absoluter Irrsinn, hier mit dem Rad unterwegs zu sein. Laut einer Studie der Berkely-Universität sterben in China



maxon
BIKEDRIVE

E-BIKE ANTRIEB SWISS MADE JETZT TESTEN

e-Power zum Nachrüsten aus der Schweiz.
Jetzt bei deinem Velohändler erhältlich.

Motor MX: 25 km/h
Motor MX URBAN: 45 km/h
Batterien: 360 Wh und 500 Wh

maxonbikedrive.com





ALLES IM FLUSS *Der Jangtsekiang ist der längste Fluss Chinas*

GROSSES VORBILD *In der Provinz Sichuan ragt die weltgrößte Buddhafigur aus Stein auf*



täglich mehr als 4.000 Menschen an den Folgen starker Luftverschmutzung. Das sind 17 Prozent aller Todesfälle des gesamten Landes! Sollen wir diesen Albtraum hier abbrechen, um unsere Gesundheit zu schonen? Wird es weiter im Süden besser – oder wenn der Winter vorbei ist? Sollen wir uns während solcher Smogtage in ein Hotel zurückziehen? Nun, wir werden sehen, welche Strategien wir in den kommenden Tagen entwickeln.

EPILOG DER SINN DES EXPEDITIONSLEBENS

Erstmals setzten wir unsere 30-jährige Reise mit E-Bikes fort – und haben es nie bereut. Die Weite der Mongolei, die riesigen Pferdeherden und umherziehenden Nomaden katapultierten uns in eine längst vergangene Zeit. Die erbarungslose Wüste Gobi mit ihrer Hitze, den Kamelherden und Nächten in Jurten: unvergesslich. Ein knappes Jahr durchradelten wir China – rund 6.000 Kilometer von Nord nach Süd. Es war anstrengend, aber mehr als lohnend. Die Freundlichkeit der Chinesen hat uns überrascht. Das Land der unsagbaren Vielfalt und sagenhaften Natur, der Jahrtausende alten Kultur und des rasenden Fortschritts, hat unsere Herzen erobert. Unvergesslich auch das exotische, atemberaubend schöne Vietnam und seine freundlichen Menschen. Die anderen Seiten: Der Monsun durchweichte uns, ließ uns frieren, verpasste uns Erkältungen. Der irr-sinnige Verkehr in den Großstädten Chinas forderte unsere höchste Konzentration. Es gibt gnadenlose Umweltzerstörung und -verschmutzung. Wir hoffen, die Einwohner verstehen, was für sie und ihre Kinder von wirklichem Wert ist – bevor es zu spät ist.

So versuchen wir mit unserer Reise – und mit diesen Zeilen – dazu beizutragen, das Bewusstsein der Menschen anzuheben. Denn alles, was in Asien geschieht, betrifft auch jeden von uns, Mutter Erde kennt keine ökologischen Grenzen. Wenn wir nur einen Bruchteil dazu beitragen können, anderen Menschen Denkanstöße zu geben, sehen wir darin eine Bestätigung unseres frei gewählten Expeditionslebens. Und das allein ist jede Strapaze wert. ■



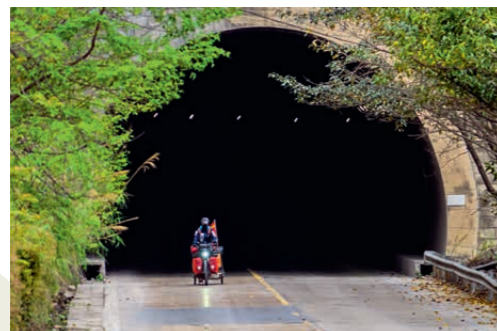
HUNDELEBEN *Mal fährt Ajaci im Anhänger, mal läuft er nebenher – am liebsten auf kleinen Gebirgsstraßen*

ARBEITSLEBEN *Frauen bei der Ernte auf den Teeplantagen im Min-Shan-Gebirge, in der Provinz Sichuan, China*



LASTENRAD *Auch Einheimische transportieren so einiges auf dem Rad – hier am Kloster Wenshu in Chengdu, China*





KÄLTE Denis Katzer überquert einen halb zugefrorenen Gebirgsfluss im Qing-Ling-Gebirge (oben links)

SCHÖNHEIT Brücke an einem Nebenarm des Min Jian

DUNKELHEIT Kilometerlange Tunnel im Min-Shan-Gebirge – eine ständige Herausforderung

DENIS KATZER IM INTERVIEW

E-BIKE Wie kamen Sie auf die Idee zu Ihrer 30-jährigen Reise?

DENIS KATZER Das ist eine lange Geschichte – ich versuche es kurz zu machen: 1982 reiste ich auf den Rat eines Bekannten nach Thailand, obwohl mich Asien damals nicht sehr interessierte. Ich habe die tropische Luft eingeatmet, das andere Leben, das Essen, das Lächeln der Menschen – und all das hat mich völlig fasziniert. Ich hatte den Reisevirus aufgeschnappt. Von meinem damaligen Job als Verkaufsleiter für Büromaschinenteknik habe ich mir dann meine ersten Expeditionen finanziert. Irgendwann nahm das aber so viel Zeit in Anspruch, dass ich tagsüber arbeitete und nachts die Reisen plante – das ging auf Dauer nicht. Also entschied ich mich, für drei Jahre auszusteigen. Ich lernte Tanja kennen, meine Frau, sie hat mit mir die erste Zeit auf der Reise verbracht. Nach drei Jahren haben wir gemerkt, dass man in dieser Zeit die Welt nicht sehen kann – denn wir wollen nicht schnell reisen, sondern tief gehen. Aus drei Jahren wurden fünf, dann zehn. Irgendwann haben wir es die 30-jährige Reise genannt.

Und wie entstand die Idee, die Expedition mit E-Bikes fortzuführen?

Wir sind bereits 7.000 Kilometer zu Fuß durch Australien gelaufen, waren auf Pferden oder Kamelen unterwegs. Dann inspirierte mich

ein Filmbeitrag über zwei Australier, die mit dem Fahrrad von Europa nach Asien fuhren und ich sagte mir: Die nächste Reise machen wir mit dem Rad. Das taten wir – anfangs immer nur sechs Monate, bis der Winter kam. Irgendwann sah ich auf der Eurobike-Messe die ersten E-Bikes – und nach ein paar Jahren war auch unser Sponsor Riese & Müller überzeugt, dass man mit E-Bikes auf Expedition gehen könne. Mittlerweile haben wir in zwei Jahren 17.000 Kilometer Testfahrten gesammelt und festgestellt: Ja, es ist machbar – und macht hammermäßig Spaß.

Was ist schöner: Nach Hause kommen oder der nächste Aufbruch?

Es ist natürlich schön und wichtig, immer mal wieder nach Hause zu kommen. Sonst würden wir den Kontakt zu unserem Land, unseren Freunden verlieren. Aber am liebsten brechen wir immer wieder neu auf. Der Hunger nach neuen Abenteuern, die Neugier ist so groß, das Reisen steckt uns im Blut und ich hoffe, wir können das noch sehr lange machen.

Sie haben Ihren Schäferhund Ajaci dabei. Wie funktioniert eine Expedition mit Hund? Ist es manchmal schwierig?

Überhaupt nicht. Wir haben alle miteinander wahnsinnig Spaß. Ajaci sitzt während der Fahrt die meiste Zeit im für ihn konzipierten Trailer. Bei normalen Temperaturen rennt er

fünf bis zehn Kilometer am Tag neben dem Fahrrad her, wir achten darauf, dass wir ihn nicht überstrapazieren. Dann sitzt er wieder in seinem Trailer – und treibt mich an. Ich glaube, er ist der glücklichste Hund aller Zeiten. Und es war eine tolle Entscheidung, ihn mitzunehmen. Er öffnet uns oft die Türen zu den Menschen, in Asien wird er fotografiert wie ein Superstar.

Ihre Expedition klingt nach Abenteuer, nach großer Freiheit. Aber wie finanziert man so etwas?

Es klingt nicht nur so, das ist es auch. Trotzdem sind wir sehr busy. Als professioneller Abenteuerer muss man ständig die Augen offen halten. Fotografieren, filmen, texten. Wir schreiben auf Facebook, Instagram und unserer Homepage. Wir haben Auftritte in TV-Shows und Radio-Interviews, haben 20 Bücher geschrieben, 12 veröffentlicht. Mit dieser Öffentlichkeitsarbeit und Sponsoren finanzieren wir unsere Unternehmungen. Aber unser Urantrieb ist, als Botschafter für Mutter Erde unterwegs sein.

Was kommt nach den 30 Reisejahren?

Ach, die 30 Jahre – das ist so 'ne Überschrift. Wir haben schon 26 Jahre und machen weiter, solange wir Freude haben. Wir leben den Tag, leben im Augenblick und schreiben darüber. Open End. No limits, bis zum letzten Atemzug.

eXTB 140

DIRTY EFFICIENCY



corratec PASSION OF CYCLING