

# Sommer 2020 im Vogtland



-Treffen nahe Plauen

3. - 5. 7. 2020

Und was für ein Sommer ! Pralle, grüne Büsche und Farne entlang der Straße, üppiges Laub auf Eichen und Kastanien, blaue Kornblumenränder an den goldenen Getreidefeldern, ausgedehnte, lila Mohnblumenfelder bei Schöneck, Teichrosen-Teppiche auf den Dorf-, Wald- und Wiesen-Wasserlöchern ... und ein Wind, der dies alles zum Leben zu erwecken schien. Da war so etwas wie Dynamik in der Landschaft.



Für den Flachländer kommt dann noch die Faszination der Dreidimensionalität hinzu. Gerade hängst du bergauf am Lenker und scheinst auf einer Abschussrampe dem blau und weiß gemusterten Himmel entgegen zu jagen, dann hast du die Höhe erreicht, siehst in eine fast unwirkliche Weite mit Wellen und anderen Höhen, danach geht es auf einem einspurigen, gewellten Asphaltband zwischen Bäumen bergab, dass dir Bilder von einer Achterbahn einfallen und beim Bremsen in diesem Gefälle schiebt dich die Sozia fast auf den Tank. Nach zwei Stunden durch so eine Landschaft ist ein Motorradfahrer aus dem Moorland doch so ein ganz wenig bekifft. Wenn Du dann auch noch am Südrand des Städtchens Schöneck bis nach Bayern und Böhmen hinüberschaust, dann könnte das eine Stelle sein, wo Gott nach getaner Schöpfungsarbeit des 3. Tages gestanden hat und „sah dass es gut war“. Hier hat man einen „Blick vom Balkon des Vogtlandes“, sagen die Unterlagen des Touri-Amtes. Ja, das Vogtland ist dem Herrgott gut gelungen !

Weil Monika und mir diese Gegend so gefällt, dehnen wir das Treffen-Wochenende immer ein wenig. Wenn die Ausfahrt läuft, kannst du nicht zum Staunen oder Knipsen anhalten. Das machen wir heimlich, ohne Troß. Alfred hat jetzt 13 Vogtland-Treffen organisiert und zaubert jedes Mal ein Highlight aus dem Helm, das diese Treffen ein wenig einzigartig macht. Heuer waren wir bei einer Falknerei mit Flugschau, doch davon später mehr.



Das Treffen auf dem Gelände der Erholungsstätte geht ja immer Freitag nachmittags los. Dieser Platz mit dem See, den Holzhütten, den großen Bäumen, dem Versorgungshaus, dem Asphaltplatz und neuerdings der überdachten Außenlounge ist als Treffen-Gelände definitiv nicht zu toppen. Da dürfte es bei jedem, der mal dort war, keine Zweifel geben. Nun, der Platz ist das eine, die Leute und ein Programm das andere. Freitags kommen dann schon mal Awos, Simsons, MZs oder EMWs mit ihren Fahrern aus der Umgebung. Da kann man sein Halbwissen über Maschinen und

Ost-Leben bei einem oder mehreren selbst gezapften Bier im Henkelglas korrigieren lassen. Sehr wichtig !

Auch will ich an dieser Stelle nochmal die handwerklichen Fähigkeiten würdigen, die durch ein Leben im Mangel der DDR-Wirtschaft eine verbreitete und ausgesprochen hohe Qualität erreicht hatten. Ein schönes Beispiel stand in Form eines 60ger-Jahre-BMW-Rennspannes auf dem Platz. Gerd Rieger hat das Rennerle nach Konstruktionszeichnungen mit zusammengesuchten Komponenten und einem nachgebauten Fahrwerk aus dem NICHTS entstehen lassen. Kurz vor dem Dunkelwerden gab es noch eine kleine Funktionsdemo, wo in mir Erinnerungen an die Rennen-Besuche am Nürburgring in den 1970ern wach wurden. Dieses „orgelnde“ Auspuffgeräusch bestimmte damals die Gespannklasse und wurde noch kaum von den stechend kreischenden König-2T-Gespannen gestört. 1973 fuhren auch noch Aermachi in der 350er Klasse, BSAs leider schon nicht mehr.



Eine EMW wollte nicht mehr anspringen. Da sie ja hier in ihrer Heimat war, gab es mehrere sachverständige Kenner, die nach kurzer Suche die Ursache gefunden und behoben hatten. Mich beeindruckte das Werkzeugfach im Motor ! Auch das aktuelle Projekt vom Bäckermeister nimmt Formen an. Es ist ein Royal Enfield Twin mit 500 cc. Ein paar Sachen fehlten zwar noch, aber wir konnten es schon mal ansehen. Nach fast 2 Jahren in der Backröhre hat er die Kruste von dem Glanzstück jetzt abgeklopft. Immer wieder ästhetisch schön, finde ich die Motor-Getriebe-Ansicht von rechts bei den Enfields. Dieses Modell hat mehrere bemerkenswerte Details, wie z.B. verjüngt zulaufende Rahmenrohre oder exzentrische Platten an der Hinterachse für ein schnelles Einstellen der Kettenspannung bei präziser Beibehaltung der Spur am HR. Da gibt es einige Gimmicks zu entdecken, wenn du mal drum herumschleichst. Ich hoffe, dass wir nächstes Jahr mal eine Vergleichsfahrt zu meiner BSA A7



machen können.

Der Freitag-Abend wird meistens nicht zu spät, weil am Samstag die Ausfahrt ansteht.

Wir frühstückten um 8 Uhr. Check der A65 OiF und schnell noch zum Tanken. Am Startplatz hatte sich, wahrscheinlich wegen Covit-Entzugserscheinungen, ein recht ansehnliches Maschinenfeld aufgestellt. Bei den modernen Fahrzeugen hätte ich fast das MZ-Zeichen an einer verkleideten, silbernen 1000er übersehen. Sehr Mainstream. Da war das kräftige Gelb von Martin Ks Hinkley schon eher geeignet nicht daran vorbeizuschauen. Neben den Modernen standen aber auch echte Classiker, wie die erste BSA Gold-Star M24 (Bauj. 1938) von





Klaus J. oder die Triumph „Silver Jubilee“ von Pedro, oder die 1968er BSA Firebird Scrambler (links 2 hochgelegte Auspuffe) von Helmut M. Dann ging es los. Nach Norden, über die schönen kleinen Straßen. In einem Bogen hielten wir auf den nördlichen Stadtrand von Plauen zu. In so einer großen Truppe kommt der Landschaftskonsum leider etwas zu kurz, weil man ständig „vor- und rücksichtig“ sein muss. Dann zerschnitt auch noch ein Regionalzug unsere Schlange und es brauchte eine Neuorientierung für den kopflosen Schwanz. Beim Lochbauer, dem Mittagsrast-Ziel waren wir wieder beieinander.

Der Lochbauer ist ein 3-Seiten-Hof von 1648. Heute als Restaurant und Pension genutzt. Eine Kastanie mit einem gewaltigen Stammdurchmesser drückt auf den Südgiebel und beschattet den Biergarten. Nur einen Steinwurf entfernt führt eine Holzbrücke, früher für Fuhrwerke und Schafherden über die Weiße Elster. Dahinter geht es



auf einem felsigen Weg kräftig bergan. Du kannst in den Felsen die Spurrillen der Eisenreifen deutlich sehen. Die Brücke ist jetzt erneuert und überdacht. Der Fluß ist hier 6 bis 8 m breit und nicht tief. Wir genossen den kühlen Wind im Dachschatten über dem Wasser und beobachteten die Forellen und Massen von Libellen mit kräftig türkis schillernden Flügeln. Da der nächste Halt nur 3 km weiter um 14:30 Uhr bei der Falknerei sein sollte hatten wir Zeit genug für lange Plaudereien. Ausgeruht stiegen wir schließlich wieder auf die Eisenpferde, um zu den Greifvögeln zu rollen.



Für diese Attraktion hatte ich keine konkrete Erwartung. Zunächst flanierte man an sauberen, neuen Volieren entlang, wo verschiedene, teils imposante Vögel zu sehen waren. Auf Tafeln, die man aus Zoos kennt, waren Eckdaten zu der jeweiligen Spezies zu lesen. Dann suchten wir uns auf den vielen halbierten Baumstämmen einen Platz. Ich war erstaunt, dass die gut 100 Plätze alle besetzt wurden. Es waren 4 Falkner im Einsatz. Der Chef moderierte über eine Lautsprecheranlage ein durchdachtes Programm. Die gute Stunde

verging wahrhaftig „wie im Flug“. Die vorgeführten Vögel kamen aus allen Kontinenten und zu jedem hatte Falkner Hermann interessant aufbereitetes Wissen parat. Einige Spitzen aus dem Infowald : Falken schlagen andere Vögel im Sturzflug mit bis zu 380 km/h und bringen sie auf den Boden, wo sie dem Beutevogel das Genick durchbeißen. Schleiereulen haben diese trichterförmige Kopffront und ein Ohr sitzt 4 mm weiter vorn als das andere. Auf 300m orten sie mit diesem „Radioteleskop“ eine Maus exakt. In den Anden sterben jährlich hunderte Geier, weil sie die Kadaver von „weggeworfenen“ Haustieren fressen. Waren die Haustiere vorher krank haben sie oft Antibiotika





bekommen, die das Verdauungssystem der Aasfresser außer Funktion setzen. Es wurden 4 Weißkopf-Seeadler gleichzeitig frei gelassen. Die Riesenvögel mit über 2m Spannweite waren nach wenigen Minuten kaum noch am Himmel zu sehen. Dank GPS-Sendern, die die Tiere beim Ausflug ans Bein bekommen, weiß der Falkner wo sie sind. Wann sie wieder kommen bestimmen die Tiere selbst. Aus Hunger jedenfalls nicht, betonte der Falkner. Die können sich selbst versorgen. „Warum kommst DU nach Hause?“ fragte er in die Runde. Bestimmt nicht, wenn du schlecht behandelt wirst! Sondern weil du dich dort wohl fühlst! Einer war trotzdem schon mal 4 Tage weg und ist dabei auf eine Höhe von 5500 m gestiegen! Heute waren sie nur auf knapp 200 m und kamen nach 10 Min. in einem spektakulären Sinkflug mit angewinkelten Flügeln und weit vorgesteckten Beinen zurück auf den Arm. Eine tolle Show, ruhig mal hinfahren!

Nach der Stunde in der Sonne fuhren wir wieder 2 km. - Zum Kaffeetrinken bei der Pfaffenmühle. Unter großen Bäumen in einem geräumigen Biergarten mit sehr, sehr leckeren Kuchen. „Teatime“ war schließlich lange vorbei und inzwischen war von der großen Truppe nur ein Dutzend übrig geblieben. Aber denen hat Alfred noch mal so richtig die schönsten Sträßchen zwischen Plauen und Pausa gezeigt. Der direkte Weg war es allerdings nicht, über Barthmühle, Cossengrün, Cunsdorf, Hohnsdorf, Dobia, ...



Wieder am Platz, waren Steaks und Würstchen schon bereit. Alfreds Frau Sabine, hatte einen super leckeren Kartoffelsalat gemacht und füllte die Teller der Brit-Biker. Einige Motorräder waren auch noch dazu gekommen. Stephan M. hatte

seiner 500er Velocette mal wieder etwas Sonnenschein gegönnt und sich hier mit seinem Fast-Nachbarn Reiner W. getroffen, der die BSA A10 RR für diese Tour wählte. Nach dem Abendessen und einem Bier war dann Zeit noch einmal alle Motorräder anzusehen. Einige standen an den Hütten und Zelten. Eine „Saphir“-hellblaue BSA A65 mit Traupel-Alu-Zylinder fiel mir auf. Da waren sicher noch andere, metallgewordene Anabolika aus Rainers Tuning-Angebot drin. Den Besitzer traf ich leider nicht. Eine echte Velocette Thruxton war auch da, diese ewige Herausforderung für die DBD-Gold Stars. Ein solcher Match-Partner fand sich leider nicht auf dem Platz. Die BSA M24 Gold-Star wird den meisten Besuchern nicht als solche ins Auge gesprungen sein. Die erste Ausführung dieses Genres, musste noch einige Réinkarnationen erleben, bis der DBD-Bolide aus ihr wurde, der zum Inbegriff eines englischen Sportmotorrades avancierte. Mehrere Norton





Commandos waren angereist. Seit ich einmal so ein Ding fahren durfte, bin ich schwer von den Fahrleistungen beeindruckt. Die völlige Abwesenheit von Lenkervibrationen bei Reisedrehzahlen war eine ganz neue Erfahrung. Die seltene Triumph Silver Jubilee im elegant farbigen Livree erfreute das Auge, wie auch eine Panther 120, eine 350er Ariel und eine Matchless-Einzylinder. Die Royal-Enfield-Gemeinde hatte alle Schönheiten hergebracht, die es da gibt, von klassischer Bullet, Diesel, über new Continental, 650er Interceptor Twin bis Himalayan.



Der Abend brachte noch ein kleines Feuerwerk und klang dann gemütlich aus. Beim Sonntags-Sonnen-Frühstück ruhten die schon gepackten Motorräder auf den Hauptständen, bis ihre Fahrer den Kalorienbunker gefüllt hatten. Viele sahen doch eine längere Reise vor sich, schließlich ist Mühltröfz ziemlich am östlichen Rand von Deutschland .

Ein Dankeschön an Alfred und Gerd für das 13. Vogtland-Treffen ! Es war wieder die Reise wert !

JF

