

Auf dem Donnerbolzen ins Vogtland

13.-15.6.2014

Die letzten 17 Jahre war ich nur mit BSA-Einzylindern unterwegs. Meine erste BSA A65 OiF [= Öl im Rahmen] (überwiegend mit Spuire-Seitenwagen gefahren) hatte von 1978 bis 1996 treue Dienste geleistet. Im letzten Jahr habe ich dann aus zehn Bananenkartons und einem Rahmen (die ich mal als Ersatzteile für die Gespannfahrerei gehortet hatte) eine "neue" A65 von 1971 auf die Straße gebracht. Jetzt muß ich mich an die Twin-Charakteristik erst wieder gewöhnen. Meine Gashand sträubt sich immer noch etwas gegen die Drehzahlen, mit denen der Paralleltwin bewegt werden will und darf.

Das Modell A65 Thunderbolt, mit dem ich diesmal ins Vogtland reiste war das Produkt vom BSA-Konzern, mit dem man glaubte, das Ruder noch rechtzeitig herumreißen zu können, um der heraufziehenden, japanischen Konkurrenz die Stirn zu bieten. Man hatte eigens das Entwicklungszentrum „Umberslade Hall“ eingerichtet und viele Ingenieure und Techniker aus dem Flugzeugbau angeworben. Um an die Erfolge der vorigen Modelle anzuknüpfen behielt das Einvergasermodell den Namen Thunderbolt und das Zweivergasermodell den Namen Lightning. Vielleicht blieb es auch bei den Modellnamen, weil die Zeit nicht mehr gereicht hatte, auch noch neue Motoren zu entwickeln und man einfach die alten Konstruktionen von 1962 wieder enigepflanzt hatte. Dabei gelten heute noch die Fahrwerke der "Vor-1971-A65" als die besten, die von dem Rüstungskonzern je auf die Straßen geschickt wurden. Hätte man dort schöne, neue Motoren hineingebaut, wäre die Geschichte von BSA 1973 vielleicht noch nicht zu Ende gewesen.

So saß ich nun auf "dem hohen Roß" mit dem hellgrauen Rahmen (deren BSA-Farbgebungs-Philosophie eine eigene Story ist) und den Blechteilen in "Stirling Moss Green", bzw. Chrom. Ein hohes Roß ist für große Leute ja kein Problem, wie man in unserer Gesellschaft stets feststellt, aber es gibt ja auch eine Menge Menschen, die keine 1,78 m groß sind; die kamen bei der neuen A65 leider nicht mehr mit den Füßen auf den Boden. Dumm gelaufen. Triumph gehörte damals

zum BSA-Konzern und deshalb hatte man dort das selbe Mottrad, allerdings mit dem ebenfalls bewährten 650er Triumph-Motor. Just auf dieser Fahrt begleitete mich Christine mit der 1971er Einvergaser-Maschine, die dort als "Tiger" vom Band lief. Die Marke Triumph wurde nach der Pleite von BSA ja noch einige Jahre weitergebaut und bekam dann ein etwas tiefer angeschweißtes Rahmenheck, um die Sitzhöhe zu korrigieren.



Absatz förderte weiß allein der Wind.

In den frühen 60er Jahren konnte so mancher Amerikaner den Bogen vom Modellnamen zu den erfolgreichen WW2-Kampfflugzeugen schlagen. Die P47 Thunderbolt war eine einmotorige Propellermaschine mit üppiger Bewaffnung und die zweimotorige P38 Lightning hatte den Amerikanern viel Ruhm bei Einsätzen gegen Wehrmacht und Japaner eingebracht. Ob diese Namen in der Flower-Power und Peace-Bewegung der 70er den

Also halten wir nun etwas die Nase in denselben (den Wind). Eine üppige Motorisierung hat die A65 allemal, wenn ich dieses stierhafte Losjagen mit der Beschleunigung meiner BSA B50 aus dem selben Verkaufskatalog des Jahres 1971 vergleiche. Der Ton aus den Schalldämpfern klingt im Standgas fast etwas verschlafen, verglichen mit der hastig tuckernden B50. Aber, -- wenn du beim Anfahren die Kupplung reinlässt ... Da entfesselst du Drehmoment und ungestümen Tatendrang ! Vogtland, wir kommen !

Um 8:45 Uhr schickte ich Christine eine SMS, dass Kalle (auf der alten Honda) und ich nun losrollten. Wir wollten uns in ca. 3 Stunden bei Nörten-Hardenberg treffen, um dann den Rest des Tages gemeinsam über kleine Sträßchen ins Vogtland zu stochern. Die Temperatur war angenehm und die Sonne war mit von der Partie. Zunächst fuhren wir wieder auf kürzestem Weg nach Rinteln, dann auf kleinsten Sträßchen über die Ottensteiner Höhe im Weserbergland. Wenn du Mal eine Reise durchs Weserbergland planst, fahr über Ottenstein ! Eine Motorrad-Gruppe aus GT bog vor uns in den schönsten Serpentina-Abchnitt ein. Schon nach wenigen hundert Metern war keiner mehr zu sehen und in mir stiegen Zweifel an meiner Motorleistung und meiner Fahrkunst auf. Gut, - das waren alles moderne Bikes, aber die muß man doch auch fahren können... Kaum zu Ende gedacht, lag hinter der nächsten Kurve eine schöne blaue Maschine mit Gummi oben im Graben. Einige Biker und der Pilot waren dabei die Karre wieder aus dem Dreck zu ziehen. Okay, meine Leistung reicht für meine Fahrkunst ---. Wir erreichten die Weser zwischen Grohnde und Bodenwerder, fuhren auf die Ostseite und verschwanden gleich wieder in dem schmalen Tal, das nach Eschershausen führt. Hier gibt es einen sonnigen Forstweg, von dem man einen schönen Blick hat und der deswegen zur Pause einlädt. Eine Stulle und ein paar Schluck aus der Flasche kann man nach 2 ½ Stunden Fahrerei schon gebrauchen.



Um zum Treffpunkt mit Christine zu kommen, hatte ich die Route etwas umgeschrieben. Hinter Eschershausen verließen wir die Bundesstraße wieder, um über die Dörfer auf fast gerader Linie zur Tankstelle bei Nörten-Hardenberg zu fahren. Neue Nebensträßchen zu „erfahren“ ist immer schön, aber es zieht sich leider hin, wenn man zu einem Termin unterwegs ist. Schließlich erreichten wir mit Verspätung den Treffpunkt, wo der blaue Tiger aus Merriden bereits auf der Lauer lag. Noch ein Snack und ein Schwätzchen und es war nach 13 Uhr als sich der „bunte Haufen“ wieder in Bewegung setzte. Eine grüne BSA Thunderbolt, eine rote Honda „ohne Namen“ und eine blaue Triumph Tiger.

Die Bundesstraßen bis Duderstadt wedelten schön kurvig und flott dahin. Aber in Worbis bogen wir ab um wieder die kleinen Straßen zwischen den Dörfern zu „erfahren“. Das ist nach *meinem* Geschmack die schönste Art zu reisen. Es gibt in den Dörfern so viel zu entdecken ! Die Häuser in Deutschland sind ja so verschieden gebaut worden. Mal Fachwerk, dann Schieferbelag oder mit Zinkblechrauten oder kombiniert. Erstmals sah ich die Westseite eines Hauses mit schweren, dicken, roten Sandstein-Schieferplatten belegt. Das war auch Kalle aufgefallen. In der Gegend gab es blanke Stellen in den Böschungen neben der Straße, wo dieser Schiefer sichtbar war. Immer wieder fuhren wir durch einsames Wiesengelände und enge, bergige Waldpassagen. Dann befanden wir uns plötzlich ganz oben auf Kuppen und konnten endlos weit ins Land schauen. Die Straßen waren durchweg in einem passablen Zustand, bis auf vielleicht ein 3km-Stück, was der Federung alles abverlangte. Da hätte ich nicht mit einem Starrrahmen fahren mögen.

Über Ebeleben kamen wir nach Döllstedt, wo wir die B176 kreuzten. Da gab es ein Verkehrsschild, das Du bestimmt auch noch nicht gesehen hast :



Danach hielten wir mittig zwischen Gotha und Erfurt auf Arnstadt zu. Also, ich mag ja keine großen Städte, aber Arnstadt hat was. Die vielen schönen, großen, alten Backsteinhäuser, die mit gelben Backsteinen und Stuck geschmackvoll gestaltet sind.



Der Neideckturm und das Schloßmuseum sind Eyecatcher. Letzteres mit den aufgemalten „Szenen hinter Fenstern“. Weiter ging es über Stadtilm zwischen ausgedehnten Kornfeldern mit einem hohen Bestand an rotem Klatschmohn hindurch. Dann wieder das Waldgebiet um Rottenbach. Tolle Gegend, aber nun wurde es auch langsam Zeit, dass wir Saalfeld durchpflügten. Die Geschäfte waren bereits geschlossen und so hielt sich der Verkehr in Grenzen. Diese Stadt ist wieder eher eine von den Unangenehmen für mich. Gut, dass Carlson die Stellen zum Abbiegen immer rechtzeitig aufs Display kriegte. 6 Mal ins Vogtland gefahren und 6 Mal auf unterschiedlichen Wegen durch Saalfeld. Unglaublich, wie oft man hier falsch abbiegen kann. Heute ging alles glatt und bald waren wir auf der B85, die sich parallel der entgegkommenden Saale nach Süden schlängelt.

Hier lief es mal wieder etwas flotter, aber in unserem Zeitplan waren wir längst nicht mehr. Wie Scheuklappen wirkten ab Leutenberg rechts und links die hohen Bäume, so dass wir nur unseren Weg entlangbrummten und die Kurverlagen genossen. Als wir für das Streckenfinale über Thimmendorf abgebogen waren, hielten wir noch für einen Schluck aus der Flasche und ein letztes Brot. Die Konzentration lies jetzt doch schon etwas nach, stellten wir fest. Da war es eine schöne Abwechslung mal etwas die Botanik am Straßenrand zu betrachten. Für den Gaumen waren gerade dort leckere Walderdbeeren gereift und Kalle freute sich über ein blühendes Kraut, von dem er eine Samendolde für seine Teichanlage mitnahm. Eine Fingerhut-Art blühte hier in gelb und ein paar Meter weiter in dem vertrauten lila-blau. Ein wenig Konversation noch und schon wieder waren 20 Minuten vergangen. Wenn es nach unserem Sitzfleisch gegangen wäre, hätten wir ruhig noch eine halbe Stunde quatschen können, aber Carlson mahnte mit der Ankunftszeit, die er auf weit nach 20 Uhr hochgerechnet hatte.

Gleich nach dem Losfahren überwog aber schon wieder der Spaß an der kurvigen Strecke durch den duftenden Nadelwald. Dann gings durch hügelige Wiesen und Felder. In Saalburg querten wir die Saale noch einmal über die große Brücke. Die Saale füllt hier große Teile des Tales wie ein Stausee aus. Für die Leser aus dem Pütt und Westfalen sei angemerkt, das die Brücke über den Möhne-Stausee große Ähnlichkeit hat. Dann durch enge Waldstraßen und über ordentliche Buckel nach Zollgrün. Von dort nach Mieseldorf. Ich hätte jetzt gerne Christines Gedanken gelesen. In sehr mäßigem Tempo rollten wir durch ein Waldstück und mit etwas Phantasie hätte man zwischen den Bäumen Rotkäppchen und den Wolf sehen können. Vielleicht dachte sie : „ Den ganzen Tag diese Dorfstraßen und Feldwege und jetzt auch noch durch den Märchenwald ! Jürgen, geht's noch?“ Hinter dem Dorf, in dem früher vermutlich jeder ein Miele-Fahrrad oder eine 98er Miele hatte (woher sonst der Name ?), trafen wir die Zivilisation in Gestalt der B282 (Schleiz – Plauen) wieder. 4 km konnten wir jetzt noch mal die Schalldämpfer frei blasen und dann setzen wir hinter Mühltroff zum letzten Mal für diesen Tag den Blinker rechts.

Vor der Gaststätte der Erholungseinrichtung Waldfrieden saßen die anderen verhaltensgestörten und leidensfähigen Unbelehrbaren, die der Einladung von Alfred gefolgt waren. Glücklicherweise gab es noch von dem leckeren Gulasch.

Christine hatte es somit auch geschafft, Alfred mal in seiner Heimat zu besuchen, nachdem die Beiden sich schon eine Ewigkeit über den Trialsport kennen. Die Hütte war schnell belegt und dann begann die kurze Entspannungsphase für diesen Tag. Während ich so um die geparkten Motorräder schlich, drangen fast meditative Klänge an mein Ohr. Etwas asiatisch, dachte ich. Klitzekleine Wellness-Einheiten für den fahrtgestressten Körper und den von Eindrücken überquellenden Geist. Ich suchte die Quelle der Klänge und sah ein Grüppchen Motorradfahrer auf einer Bank. Einer von denen hatte einen „Schildkrötenpanzer aus aus Blech“ oder ein 50 cm großes UFO auf dem Schoß, auf das er an unterschiedlichen Stellen mit den Fingern klopfte. Ach, etwas Neues ! - dachte ich. Sowas hatte ich noch nie gesehen. Siehste, fahr zu einem Engländer-Treffen und du triffst auf Außergewöhnliches und *Neues*, obwohl unsere Maschinen *von gestern* sind. Der Enfield-fahrende Musiker Wolfgang Ohmer hat sich intensiv mit dem „Hang“ beschäftigt. Auf seiner Web-Seite www.klangart-berlin.de oder bei you-tube solltest Du mal ein Ohr voll nehmen.



Der Abend verging bei diversten Schwätzchen. Viele Gesichter kannte ich von den vorangegangenen Vogtland-Treffen. Robbi und seine Frau waren vom Bodensee angereist. Ihn traf ich letztes Jahr mit seiner BSA M33 auch beim BSA-Treffen im Westerwald. Klaus hatte den Weg von Teterow mit der getunten A65 gemacht. Bei 75 % der Motorräder stand Royal Enfield am Tank. Da gab es aber auch wieder viele individuelle Variationen. Die indischen „Oldies“ fordern das Umbauen und Verbessern aber auch geradezu heraus. Da ist noch viel „Luft“. Am Samstag reiste Flo auf einer der ersten Enfield GT Continental aus indischer Fertigung an. „Sauber“ würde ein Bayer wohl sagen. Vier Hinkley-Triumphs waren neben Christines altem Tiger noch da und Marko hatte einen Matchless-Einzyylinder hergelenkt. Ach ja, und eine Sunbeam (auch aus „meinem“ Konzern). Tja, die Zeiten sind wohl vorbei als der Hersteller aus Birmingham damit warb: „One out of four, is a BSA“ Heuer schafften wir nur eine Präsenz von unter 10 Prozent. Der Abend blieb trocken und in der Nacht kühlte es sich deutlich ab.

Beim Frühstück konnten wir aber auf der Terrasse sitzen. Am blauen Himmel zogen viele große Wolken. In die Ferne gesehen gab es Wolkenteppiche und einige Partien waren bedrohlich in der Färbung. Um 10:30 Uhr startete die Ausfahrt mit 30 Motorrädern. Beim Frühstück lagen Blätter mit der angefahrenen Ortsfolge aus und Alfred hatte mir die Strecke auf der Karte gezeigt. Als die ersten Motorräder an der Hütte vorbei fuhren, hatte ich allerdings erst einen Stiefel an und als der Letzte davonbrauste, griff ich gerade zum Helm. Nach wenigen Sekunden lief die A65, aber es war keiner mehr zu sehen. Die ersten Orte hatte ich noch im Kopf. Wegen der Kühle zeigte das Manometer 5 bar Öldruck bei moderater Drehzahl. Ich wollte den neu gemachten Motor nicht schädigen und wartete noch einige Minuten mit der Heizerei. Im 3. Ort hielt ich an einer Gabelung, um auf meinen Zettel sehen, wie es weiter ging, als ich einen scharfen Pfiff hörte. 2 Häuser weiter stand ein Mann im Kittel auf der Straße und wies unmißverständlich nach rechts. Also war ich hier richtig. Da der Motor nun warm war gab ich Gummi. Auf der B94 „throttle wide open“, aber nichts zu sehen von der Truppe. Nicht eine Spur von verbranntem Öl konnte ich in der Luft wahrnehmen. My Goodness, was müssen die wieder geheizt sein, dachte ich und hielt am Straßenrand, um die Strategie zu ändern. Ich kramte das Navi hervor und tippte den Ort ein, wo die Mittagspause sein sollte. Carlson führte mich durch Felder und Wälder auf einer schönen Strecke. Manchmal hielt ich an, um die Aussicht zu genießen oder ein Foto zu machen. Ich hatte ja jetzt Zeit. Bei einem

Foto-Stopp kurz vor der Raststelle klingelte mein Telefon. Meine Frau rief mich von Zuhause an. Sie richtete mir Grüße von Christine aus und sagte, dass die Truppe nun zur Mittagsrast in Niederpößnitz sei. Da war ich nicht mehr weit weg. Noch ein Foto von einer Wiese, in der 3 Trabbis „grasten“. Schade eigentlich, dass es die meisten Trabanten aus der Umlaufbahn geworfen hat und sie auf den Schrottplätzen zerschellt sind. Ich habe nach der Wende 2 Trabbis gehabt und bin mit einem über 10 000 km gefahren. Diese Autos wären für die Mammis eigentlich viel ökologischer, um die verwöhnten Gören zur Schule oder zur Bushaltestelle zu bringen als die fetten SUVs, die bei der allmorgentlichen Parade vor den Bildungsstätten den angehenden Leistungsträgern den Verstand (nein „das Verstehen“) vernebeln. Bullshit !

Noch 4 km und ich bog von der „Straße des Friedens“ auf den Dorfplatz von Niederpößnitz , wo die Rasselbande sich vom ersten Teil der Rundfahrt erholte. Diese Heizer ! Die Zeit reichte noch für eine Thüringer im Brötchen und eine überaus leckere Kinderbowle (mit vielen Kirschen und Erdbeeren).

Aufgefrischt ging es auf kleinen Straßen nach Weida. Dort gibt es die Osterburg von der aus das Vogtland begründet wurde. Diese war unser nächstes Ziel. Ein Teil der Burg wird von einem Verwalter bewohnt, ein Teil ist ein Museum. Die Burg wurde im 12. Jht. gebaut. In einer Vitrine wurde eine mumifizierte Katze gezeigt. Sie hatte man vor einigen Jahren bei Reparaturarbeiten in einem Hohlraum im Fundament der Burg gefunden. Auf einer Tafel wurde erklärt, dass es über einen langen Zeitraum üblich war Menschen, später auch Kinder und wieder später Ziegen, Hunde oder Katzen lebendig in das Fundament einzumauern. Diese Opfer sollten den Teufel davon abhalten, den Bau zu behindern. In der Burg gab es möblierte Räume, die eine Idee von Prunk und Alltag geben sollten. Zwei riesige Ölgemälde beeindruckten mich. Auf einem waren die lebensgroße Witwe und die Tochter eines Vogtes dargestellt. Es ist unglaublich, wie „fotografisch“ die Darstellung der Gesichter mit Pinsel und Farbe gelungen war. Auch die unendlichen Details, z.B. Verzierungen im Saum des Kleides, die du nur aus der Nähe sehen konntest. Mir ging durch den Kopf, wie man in 600 Jahren wohl das digitale Familien-Foto von Frau Ministerin Von der Leyen ansehen kann, was vor 5 Jahren gemacht wurde --. Natürlich gab es auch ein Gefängnis mit dem Beil und einem Schwert des Scharfrichters. Zu einem Diorama war hörspielartig der Prozeß gegen einen zweifachen Mörder vom Band zu vernehmen. Im Burgcafé traf ich auf die dunklen Gestalten unter dem Anführer Alfred. Mit großem Getöse verließen wir wenig später die Stadt.



Über kleine Straßen, durch schöne Landschaft, fuhren wir dann zum Rathausplatz von Zeulenroda. Das Rathaus von 1827 ist sehr gut hergerichtet. Auf dem Dach steht eine große, vergoldete Justizia. Auf dem Vorplatz gibt es ein Wasserspiel, das die Geschichte vom Karpfenpfeifer aufgreift. Vielleicht liest du die Sage in der verlinkten PDF-Datei nach, dann weist du, warum die Leute aus Zeulenroda auch „Karpfenpfeifer“ genannt werden. Von hier aus fuhren wir dann über Pausa zurück zum Waldfrieden. Alfred machte mit interessierten noch einen kleinen Abstecher zur Erdachse, die ja bekanntlich in Pausa gelagert ist und stets gut geölt werden muß. Das Spezialöl ist auch für die innere Anwendung beim Menschen geeignet und kann vor Ort erworben werden.

Gegen 16 Uhr war die Truppe wieder auf dem Platz. Alfred wurde dieses Jahr von Gerd M. bei der Ausfahrt unterstützt. Vielen Dank an euch, dass ihr uns das Vogtland wieder etwas näher gebracht habt !

Bis zum Abend war noch Zeit und so fuhr ich tanken und checkte das Motorrad für die Rückreise. Der Motor hatte jetzt 2200 km gelaufen, ist nach kleinen Winterarbeiten staubtrocken, läuft schön und braucht keine 4,5 l Sprit auf 100 km.

Alfreds Frau brachte Kaffee und Kuchen aus der eigenen Bäckerei. Irgendwann wollte das Wetter den angesagten Regen abliefern, kam aber nicht wirklich in Gang damit und gab schließlich auf. Nach dem Abendessen im Gastraum konnten wir wieder nach draußen und das Lagerfeuer wurde gestartet.

Den Mücken war es heute zu kühl und so blieb es ganz locker, obwohl wir direkt am See saßen. Ich kann mich nicht entsinnen, jemals an einem Lagerfeuer Langeweile empfunden zu haben. Es gibt immer etwas zum Zuhören oder zu erzählen. Zunächst war Wolfgang noch mit dem „Hang“ in der Runde und sorgte für eine entspannte Grundhaltung. Alfred hatte wieder 3 Preise aus Edelschrott gebacken und folgte der Eingebung, dass diesmal die 3 fahrenden Damen des Treffens belobigt werden sollten. Also bekamen Isa, Christine und (sorry, dass ich den Namen nicht weis) die KTM-Fahrerin aus D, exklusive AWO-Teile. Mit einem Klein-Feuerwerk ging es zum gemütlichen Teil über. Gegen das „fusselig Reden“ hatte Alfred die bewährte Mundspülung parat. Der runde Mond war schon weit gelaufen, als die Reihen sich lichteteten.

Um 8 Uhr fingen wir an, unsere Sachen zu packen. Dann gingen wir zum Frühstücks-Buffer. Es gab alles, was das Herz begehrt. Sogar warme Eier, die mal nicht steinhart, wie im Hotel, daherkamen. Gestern hatten Kalle und ich uns gegenseitig noch eingeschworen, uns bloß nicht wieder beim Frühstück festzuquetschen, damit wir nicht wieder bis in die Dunkelheit fahren müßten. Umsonst. - Es war wieder nach 10 Uhr als wir abreisten. Allerdings hatten wir diesmal einige PS mehr unter dem Hintern.

Da ich Christine noch das Phänomen „Schleizer Rennstrecke“ zeigen wollte, begann unsere Rückreise etwas anders als die Anreise geendet hatte. Leider konnten wir die „Rennstrecke“ nicht befahren, da sie gerade von Radrennfahrern benutzt wurde. Von Schleiz fuhren wir Richtung Remptendorf, um nicht wieder zurück zu müssen. Unsere Gegenfahrbahn war geperrt und viel Polizei machte mich stutzig. Dann kamen uns Radrenner entgegen und ich dachte „gut, dass sie in *die* Richtung fahren“ und schon hatten wir das Stauende erreicht. Da die Fahrer aus einer rechten Seitenstraße kamen ging es nur im Schneckentempo weiter. Wieder einmal mußten wir anhalten, als Christine am Straßenrand einen kapitalen Fuchs liegen sah. Tot. (Jagdhorn-Signal „Fuchs tot“ als mp3-Datei hinter dem Bericht !) Bestimmt waren das die Radfahrer.. Kalle überlegte ob wir den Fuchsschwanz ans Gepäck oder an den Helm binden sollten. Kannst du dich noch erinnern, dass ein Fuchsschwanz bei den „Moped-Rockern“ der 60er Jahre sehr verbreitet war. Ich weis noch genau, dass ich als 13-jähriger mal für einen älteren Nachbarn seine Kreidler Florett geputzt und die Zündkerze gewechselt habe. Er war überzeugt, dass er mir mit einem echten Fuchsschwanz für meine Zündapp Combinette eine fürstliche Entlohnung überreichte. Mir wäre eine Mark für Benzin viel lieber gewesen.



Nach gefühlt einer Dreiviertelstunde waren wir endlich wieder am Rollen. Sehr schöne Ecke zwischen Burgk und Remptendorf. Wald, Einspurstraßen, Steigungen und Gefälle satt. Bald hatten wir über Thimmendorf und Altengesees die B 90 bei Leutenberg wieder erreicht. Die restliche Rückreise war die Umkehrung der Anreise. Nur die letzten 80 km haben wir auf die Kleinst-Straßen verzichtet und auf den Bundesstraßen richtig laufen lassen. So waren wir dann kurz nach 21 Uhr wieder im Flätland.

Chrom up, rubber down !

