

SPAZIEREN IN MECKLENBURG

HET LOOPT TEGEN DE MIDDAG ALS IK VOOR MIJN GEVOEL DE HONDERDSTE HOOGZIT PASSEER. ZO'N HOUTEN BOUWWERK AAN DE RAND VAN HET BOS, VAN WAARAF JAGERS HET WILD IN DE GATEN HOUDEN. ZO GEWOON ALS HET JAGEN MET EEN GEWEER IS IN DUITSLAND, ZO BIJZONDER IS JAGEN MET EEN MOTOR DOOR HET BOS. DAAR LIJKEN ONZE OOSTERBUREN BEHOORLIJK ALLERGISCH VOOR. GELUKKIG ZIJN ER OOK UITZONDERINGEN. ZOALS DE STREEK MECKLENBURG-VORPOMMERN ACHTER HAMBURG. DAAR BELEEFDEN WE ONLANGS EEN HEERLIJK OFFROAD-WEEKENDJE.

■ TEKST ERIC BULSINK, FOTO'S MIKE TRAPP, ALBERT SCHREUDER

O

m eens zelf te ontdekken dat je ook in Duitsland nog heerlijk kunt offroad-rijden, stapten we vrijdag na de gewone werkweek in de bus om koers te zetten naar de streek tussen Hagenow en Ludwigslust op goed 400 km van onze oostgrens.

Gelukkig is het rustig op

de Autobahn en stappen we even na tien 's avonds het mooie boerenhotel binnen, waar onze offroad-vrienden voor één weekend al intrek hebben genomen: Gids Detlev, Mike, Andreas, Sebastian en Olaf.

We zijn hier op uitnodiging van Jochen Ehlers van Endurofun Tours, een Duitse organisator uit deze regio, die regelmatig offroad-weekenden met een gids organiseert. Daarnaast is hij actief in Frankrijk, Polen en Corsica, en organiseert hij ook reizen voor straatmotoren (kijk voor meer info op www.endurofuntours.com). Wij haken dit weekend aan bij een groepje 'losse inschrijvers' die uit heel Duitsland komen: Hamburg, Berlijn, Dresden, Karlsruhe en Landshut (inderdaad bij de Oostenrijkse grens, die moest dus twee keer zo ver rijden als wij; het geeft andermaal aan dat de terreinmogelijkheden bij onze Oosterburen behoorlijk beperkt zijn...). Doorgaans worden dit soort weekenden natuurlijk vooral geboekt door offroad- of vriendenclubs, waarbij naast het rijden ook de gezelligheid voorop staat. En dat is gezien het mooie terras, het lekkere eten en het 'Bier vom Fass' ook geen enkel probleem...

Maar we zijn natuurlijk in 'MeckPom' om de motor de sporen te geven, dus slaan we zaterdagochtend het been over de brommer en gaat het de hele dag 'de paden op, de lanen in'. We zitten hier in een soort vergeten stuk van Duitsland. Wij rijden in het vroegere Oost-Duitsland, niet ver van de grens met voormalig West-Duitsland. En in deze hoek hadden de toenmalige communisten helemaal geen pottenkijkers nodig, dus je vindt hier nauwelijks industrie of grote steden. Het zijn vrijwel allemaal boerendorpjes en akkerland zover het oog reikt. In dit deel van Duitsland tref je zelfs nog volop zandwegen tussen de dorpen, met keurige wegwijzers ernaast. Of zandwegen die zijn verhard met twee betonstroken in het midden, waar de wielen overheen rollen. Nog steeds is het gebied vooral agrarisch en verder zijn er erg veel bossen. En dus wild en dus jagers...

Juist vanwege de uitgestrektheid en de lage bevolkings-

graad zitten in deze regio ook veel oefenterreinen van het Duitse leger en de Navo. Truppenübungsplatz Lüttheen bijvoorbeeld, of Standortübungsplatz Hagenow. De Lunenburgerheide, iets verderop richting Hamburg is ook zo'n legerterrein, en bekend bij veel Nederlandse oudere jongeren, omdat daar op dat Navo-oefenterrein ooit veel Nederlanders waren gestationeerd. Veel van die militaire oefenterreinen zijn inmiddels opgedoekt, maar met de nodige borden in de bossen word je gewaarschuwd om op de paden te blijven, omdat er vanwege de vroegere militaire oefeningen nog wel wat munitie en ander materiaal achtergebleven kan zijn in de bossen... Ideaal oefenterrein voor 'The Bullet', misschien? Zo hard als onze Nederlandse Bullet gaan wij natuurlijk niet, maar we kachelen lekker door met ons zevenen. Een ideaal groepje, niet te groot en mooi handzaam voor gids Detlev, die de bossen in deze regio kent als zijn broekzak. Juist vanwege ons compacte groepje steken we nogal eens binnendoor, dwars door een bos: "Eigenlijk loopt de route dan om, maar met zo'n mooi compact clubje steek ik nog wel eens even een stukkie af. 'Spazieren im Wald', zeg maar. De regio is hier zo dunbevolkt dat niemand last van je heeft." Het gebied glooit af en toe licht en een paar keer komen we middenin het bos in een mooi natuurlijk dal, met een kabbelend beekje onderin. Gids Detlev bedenkt zich geen seconde en duikt het water in, waarna wij als zes kuikentjes achter moeder de gans aan ook de beek inrijden. Het water staat tot aan de assen, maar de bodem blijkt goed rijdbaar en behoorlijk hard, zodat we er moeiteloos doorheen rijden en de voeten droog houden op de steunen. Alleen als we op een gegeven moment de beek weer uit moeten, wordt het even wat worstelen, want de oevers zijn boterzacht. Even op tijd afstappen en de motor iets helpen, voordat je jezelf helemaal hebt vast gewroet, dat is de truc.

In de wintermaanden wordt hier weinig gereden, omdat het dan te koud is. En dat is ook goed te merken aan het aantal takken en omgewaaide bomen over de bospaden. Omdat het die nacht ook nog geregend heeft, is de bodem op sommige plaatsen behoorlijk sappig en zijn de boomstammetjes en takken best glad. Het is dus zaak om er even netjes haaks voor te gaan staan, want als je schuin aan komt rijden en denkt dat je er wel even overheen kunt wippen, ketst je voorwiel soms lelijk weg.

Na een ochtendje door het bos rijden komen we opeens aan bij een kopie van het zandgat in Hellendoorn. Ook hier zal in het verleden wel zand zijn gewonnen, waardoor diep in het

>>



bos een prachtige offroad-speeltuin is ontstaan, met mooie zanderige hellingen waarop je je lekker kunt uitleven. Het devies om tegen de hellingen op te rijden is vrij eenvoudig: onderin zoveel mogelijk snelheid maken, zodat je op de helling zelf geen gas meer bij hoeft te geven en je eigenlijk met gematigd gas moeiteloos naar boven rijdt. Maar als je pas begint met gas geven zodra je al op de helling zit, begint het achterwiel meteen te graven en strand je al voor je goed en wel halverwege bent. Het 'speelkwartiertje' wordt door de fervente rokers aangegrepen om de longen weer even van een nicotineshotje te voorzien en als iedereen is uitgeraasd op de zandhellingen, zetten we langzamerhand koers naar Vielanker, waar we in het drukbezochte 'Vielanker Brauhaus' met een authentieke Duitse Schnitzel-mit-Pommes lunchen. Bijzonder is dat het Vielanker Brauhaus niet alleen zijn eigen bier brouwt, maar ook eigen gebrouwen frisdrank als cola en

citroenlimonade schenkt in typische beugelflessen. Het is al dik na twee uur als we met een volle maag het been weer over de motor slaan; er staan ons nog een kleine vier uurtjes knallen door de Duitse bossen te wachten. En een tankstop op ruim 80 km, zodat niemand hem hoeft te knijpen. Na een ochtend met heel veel kruip-door-sluip-door komen vanmiddag de hogere versnellingen wat meer aan bod, want we rijden wat meer veldwegen tussen de bloeiende koolzaadvelden. Of we volgen kilometers lange brandgangen door het bos: een kaal gefreesd pad door het bos van een meter of drie breed, dat moet voorkomen dat bij een eventuele bosbrand het vuur over de bodem kan voortkruipen. Deze brandgangen worden met de bekende Duitse precisie onderhouden en vormen voor ons een behoorlijk uitdagend, slingerend pad door het bos. Omdat de paden zijn gefreesd, is de zanderige ondergrond heel erg los en

>>



YAMAHA WR450F: STILLE KRACHT

We reden deze trip in Noord-Duitsland met de Yamaha WR450F, een heerlijke offroad die is gebaseerd op de YZ450F crosser, maar die met de nodige aanpassingen – stille uitlaatdemper, elektrische starter, endurobanden, complete verlichting (met richtingaanwijzers) plus aangepaste veringsetting en motormapping – geschikt is gemaakt voor de openbare weg en het betere offroad-werk. De prijs van de WR450F bedraagt € 11.699,- incl. btw, BPM en afleverkosten. Bovendien krijg je er een wedstrijdkit bij voor competitiedoeleinden, met een andere voorbocht, gasklephuis ontgrendelingskit, 50 tands achtertandwiel, langere ketting, kroonplaatmoer (voor als je het originele stuurslot eraf haalt), spatbord-ondersteuning en een competitie-handleiding).

De WR-benzinetank is met 7,5 liter inhoud niet overbemeten, maar gelukkig springt de 450-viertakt niet al te kwistig met de brandstof om. Een vlotte rit in het zand levert nog bijna 1 op 14 op, doe je het wat rustiger aan dan is een verbruik richting de 1 op 20 zelfs mogelijk, zodat je in elk geval 100 à 150 km kunt afleggen op een volle tank. Zodra je aan de laatste twee liter begint, gaat er ook een duidelijk controlelampje branden op het dashboard.

In de praktijk is de Yamaha een sublieme machine waarop je bijna niets verkeerd kunt doen. De machine komt overal doorheen en rijdt heel soepel. Op een crossbaan verloochend hij zijn YZ-afkomst echter niet en toont hij zijn sportieve kant. Daarbij word je een beetje misleid door de bijzonder stille originele uitlaat en het goed gedempte inlaatgeluid. Dat gaat wel iets ten koste van het superdirecte oorspronkelijke karakter van het blok, maar het maakt een heuse sluipmoordenaar van deze WR. Als proef op de som reden we in 100% standaardtrim mee in de kentekenklasse van een clubcross, tussen alle dikke KTM's en talloze tweetakten. De WR maakte weinig indruk in het parc-fermé, maar reed aan het eind van het startveld wel vijf meter voor de rest uit. Gevoelsmatig is de WR dus een hele brave, bijna tamme machine, maar er zit veel meer snelheid in dan het geluid je wil doen geloven. Op de crossbaan werd met de standaard-demper 86 dBA geluid gemeten, waar vrijwel alle andere rijders rond de 93 dBA produceerden. Met een paar kleine aanpassingen kun je er zo de wedstrijd-enduro's mee in: Nederlands snelste endurorijder van dit moment – Wesley Pittens – laat dat ook nadrukkelijk zien, dus over de rijkwaliteiten van deze Yamaha WR450F hoeven we niet te twifelen!



dat vraagt toch de nodige rijkunst. Gas erop en het voorwiel licht houden, dat is de enige manier. Maar als je begint te kwakken en bijstappen, is zo'n pad ineens een hel. Dan wil het voorwiel geen meter meer rechttuit rollen en kost het erg veel kracht om op de been te blijven. Hier geldt inderdaad: 'gang is alles', dus de knop moet even om, zodat je tegennatuurlijk juist meer gas geeft als je in de problemen dreigt te komen. Maar ik weet het: theorie en praktijk verschillen soms behoorlijk van elkaar. Het zorgt ook voor een levendige discussie op het terras van ons hotel, als we tegen zessen weer 'thuis' zijn en eerst maar eens een 'Stange Bier' naar binnen gieten...

Dag twee verloopt volgens hetzelfde recept en voert vooral over wat ruimere veldwegen. En over veel bruggetjes, want dit gebied is toch opmerkelijk waterrijk met veel beken en riviertjes. Via zo'n riviertje kruisen we middenin het terrein ook de hogesnelheidsspoorlijn Hamburg-Berlijn. Terwijl de Duitse ICE over ons heen raast met dik 200 km/uur, rijden wij via een tunneltje door 30 cm diep water onder het spoor door. Gelukkig is de bodem behoorlijk vlak en liggen er geen dikke stenen verscholen onder het wateroppervlak. Alleen blijkt de oever aan de andere kant van het spoor al behoorlijk kapotgereden met een hele diepe geul, die ook vol water staat. De eerste vier redden het nog net (inderdaad ook hier geldt: gang is alles),

maar de overige drie moeten even met wat extra spierkracht op het droge worden gesleurd.

Als we later die dag het bos weer induiken, kruisen we nogmaals een spoorbaan, maar nu een oude ongebruikte spoorlijn middenin het bos. Ook dit blijkt vooral een handigheidje te zijn, waarbij je de wielen moet laten rollen. Rij je te voorzichtig, dan komt het voorwiel er wel overheen, maar een meter verder komen voor- en achterband tegelijk tegen de rails aan en vormen een stevig obstakel als je geen snelheid meer hebt.

Na een snelle lunch met een bockworst bij een benzinepomp keren we langzamerhand terug naar ons hotel, om deze streek waar de tijd af en toe echt stil heeft gestaan achter ons te laten. Tegen een uur of half vier zijn we terug en is het snel inpakken en wegwezen, zodat we zondagavond niet al te laat weer thuis kunnen zijn na twee leuke offroad-dagen. 'MeckPom' met Endurofuntours is ideaal voor een gezellig weekend met de nodige afwisseling in het terrein. Geen hardcore endurowerk en geen uren zeulen op steile hellingen, maar gewoon lekker rijdbaar, lekker afwisselend en relaxed. Wedstrijdrijders zullen in dit gebied wellicht de uitdaging missen, maar vooral voor de oudere jongeren – en daar reken ik mezelf tegenwoordig ook bij – is het een prachtig offroad-terrein. Op een uurtje of vier rijden kom je toch in een andere wereld terecht en blij je dus ook heerlijk met de motor te kunnen jagen in het bos! ■

