



Steinbeißer: Peter Hinterreiter führt seine Renn-Enduro im Steinbruch vor und zeigt, wo es aufi geht auf'n Berg



Zwischen Vorarlberg
und Nordafrika

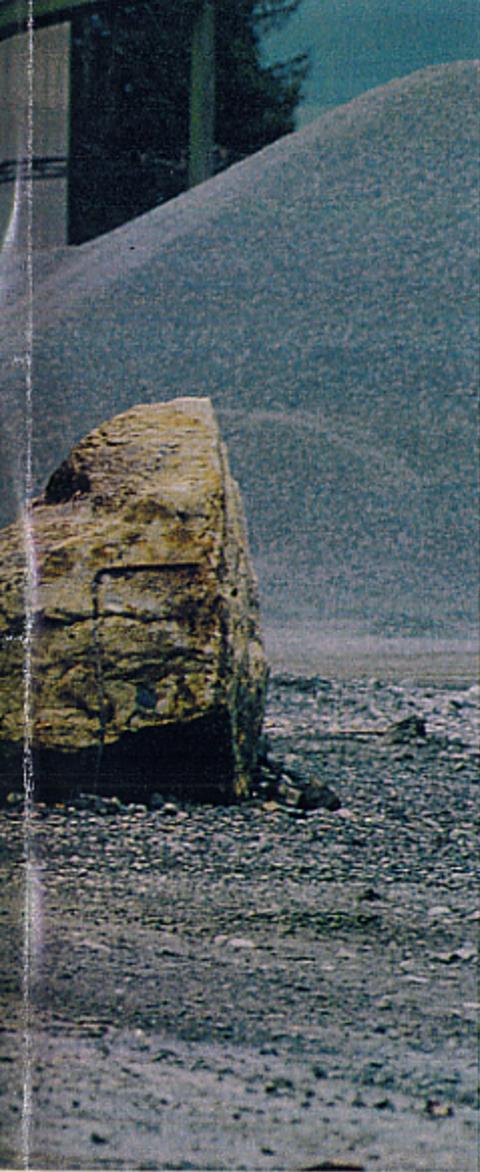
Für eine Handvoll Schilling

Organisierte Motorradreisen in die Wüste sind längst keine Besonderheit mehr. Interessant wird es jedoch, wenn der Touren-Veranstalter selbst Motorräder umbaut und verkauft. Der österreichische Motorradhändler Peter Hinterreiter tut beides. Mit Erfolg. Dieter Loßkarn hat ihn besucht.



Hochräder: Die große Bodenfreiheit bewährt sich in schwierigem Gelände, erst beim Anhalten wird sie unangenehm

Fotos: Elke Arold



Ein Enduro-Fahrer schlingert auf eine tiefe Sandverwehung zu. Er fußelt wie ein Irrer, gibt Gas. Das Motorrad bricht mal links, mal rechts aus, überschlägt sich dann in einer beeindruckenden Staubwolke.

„Des san die Patienten“, bemerkt der blonde Peter Hinterreiter trocken, der trotz seiner 42 Jahre immer noch aussieht wie ein Lausbub aus einer Geschichte von Ludwig Thoma. Fotografin Elke und ich stehen bei ihm in seinem erstaunlich kleinen Laden und schauen den Videofilm von seiner letzten organisierten Sahara-Tour an.

Sein komplettes Neumaschinen-Angebot präsentiert er in einem Raum von der Größe einer Doppelgarage. Trotzdem: Dieser Mann ist Österreichs zweitgrößter BMW-Händler mit durchschnittlich 30 verkauften Maschinen pro Jahr. Und das, obwohl sein Geschäft weit ab vom Schuß liegt, im äußersten Westen Österreichs, in Bürs, Vorarlberg, zwei Kilometer südlich von Bludenz.

Noch bevor BMW anfang, die Boxer-Enduros mit schützendem Front-Plastik zu maskieren, experimentierte der Hinterreiter Peter mit den K 100 RS-Schalen; zunächst nur für den Hausgebrauch, genauer ge-

sagt: für sich selbst und seinen Bruder. Seit 1985 verkauft er die Hinterreiter-BMW offiziell, so fünf bis sechs Stück pro Jahr.

„Doch es kommen auch Preiß'n, die an ihrer Maschin' nur ein paar Sach'n umbau'n lassen.“ Für Hinterreiter sind Preiß'n all jene, die nördlich der österreichischen Grenze leben und arbeiten.

Die seitlichen Teile der K 100-Verkleidung werden auf die Beinlänge des Fahrers zugeschnitten. Besonders stolz ist der Vorarlberger auf die von ihm entwickelte Hinterradschwinge, bei der vor dem Einbau ins Fahrwerk alle Schweißnähte geröntgt werden. Den Rahmen verstärkt er mit Knotenblechen im Steuerkopfbereich. Ein Motor-Tuning bietet Hinterreiter ebenfalls an: Bis 80 PS sind möglich.

Nur 200 Meter von seinem Haus entfernt, in einer Kiesgrube, führt uns der wilde Österreicher seinen leucht-orangefarbenen Umbau vor. Sein jüngerer Bruder, übrigens noch wilder, begleitet ihn auf einer kamelgelben Version.

Obwohl die Kiesgrube gesperrt ist und nicht unerheblicher Schwer-Lkw-Verkehr herrscht, stehen die beiden Hinterreiter wie die Gehetzten durch den Schotter. „Kein Problem, die kennen uns alle“, beruhigt Peter im Vorbeiflug.

„Meine BMW hab' ich mir zum Räubern gebaut, die will gedreht werden, Standgas hat die keins“, erklärt der Ex-Moto-Crosser. In seiner Garage hat er zwei Paar Räder, einen Satz mit Cross-Reifen, um durchs Gelände zu toben, einen andern mit Straßenreifen, um Big Bikes zu jagen.

Kleine Sträßchen gibt es genug in Vorarlberg. Hinterreiter kennt sie alle, die asphaltierten und die ohne festen Belag. Dieses Wissen gibt er gerne weiter.

Interessenten können bei ihm für einen Tag oder über ein ganzes Wochenende eine Hinterreiter-BMW mieten. Der Chef zeichnet dann eine entsprechende Fahrtroute in die Landkarte, und es kann losgehen. Eine reine Probefahrt, etwa einen halben Tag lang, kostet nichts. Eine Tagesmiete kommt auf 1000 Österreichische Schilling, also etwa 140 Mark, die Wochenendpauschale für Freitag, Samstag und Sonntag beträgt 2500 Österreichische Schilling, etwa 360 Mark. Enthalten sind alle gefahrenen Kilometer und eine Vollkasko-Versicherung mit 3000 Schilling Eigenbeteiligung.

Wem Vorarlberg nicht exotisch genug ist, dem bietet Hinterreiter Reisen nach Algerien und Tunesien an. 1990 kommen noch Marokko und Libyen dazu.

Die Touren leitet er meist selbst, sein Chef-Mechaniker fährt den sechsradgetriebenen Begleit-Lkw. Ehefrau Traudl sitzt am Steuer des Geländewagens, der die Touren begleitet, um schnelle Hilfe bei Stürzen leisten zu können. Doch Unfälle versucht Hinterreiter von vornherein zu vermeiden. Anfänger führt er mit Übungen und Ratschlägen schrittweise an das Fahren im Gelände heran.

Im Lkw findet sich alles, was das Leben in der Wüste angenehm macht: Bänke, Duschkabine, Wassertank, Essen und Bier. Eine komplett eingerichtete Werkstatt im hinteren Teil ergänzt die Ausrüstung.

Wer jetzt glaubt, bei dem Ganzen handelte es sich um eine reine Männersache, der irrt. Der Anteil von Selbstfahrerinnen ist bei den Touren mit 30 bis 40 Prozent recht hoch.

Eine Tatsache, auf die sich Hinterreiter mit sogenannten Lady-Bikes eingestellt hat. Eine serienmäßige BMW R 100 GS zum Beispiel erniedrigt der Meister ohne großen Aufwand um ganze sechs Sitzhöhen-Zentimeter.

Auf dem Video-Film erscheint wieder die Sandpassage. Die Enduro, die jetzt fährt, schlingert zwar auch, doch die Füße bleiben auf den Rasten. „Sehn's, des war eine unserer Damen, die lernen verdammt schnell“, sagt der Hinterreiter Peter und lacht. ☺



Wüstenlager: Dank Colossos, dem Riesen-Lkw, kommt Komfort mit in die Sahara