

Nach Norden zu den Fjorden.

*Unterwegs mit dem V8S auf der
traumhaften „17“ an Norwegens Westküste.*



Nach Norden zu den Fjorden

1968 war es das letzte Mal, dass ich mit dem PKW eine Norwegentour bewältigt hatte. War also fast ein halbes Jahrhundert her; damals mit meinem 62-er Käfer, Zelt, Tisch (vor dem Reserverad), Luftmatratze und Camping-Stühlen. Von der Bundeswehr stammten der Schlafsack und viel Dosen-Verpflegung. Auch früher war Norwegen schon recht teuer.

Und weil Wolfgangs letzte Norwegenfahrt auch schon ein paar Jährchen her war, dachten wir: Eine Auffrischung könne nicht schaden. Da mein TVR V8S schon einige Touren ohne Pannen überstanden hatte (2 mal Alpenpass-Bewältigungen und einiges mehr), war die Frage doch logisch: „Warum nicht noch einmal Norwegen?“

OK, die Strecke damals mit dem Käfer betrug von Hamburg (hin und zurück) etwa 6.500 km, wobei die Straßen ab Trondheim Schotterpisten waren. Das angedachte Ziel Nordkap war von uns spontan gestrichen worden, da Entgegenkommende nur Nebel gesehen hatten.

Dieses Mal mit dem TVR stand das Nordkap erst gar nicht auf der Agenda; die Lofoten hatten wir im Visier. Anschließend sollte es über Schweden wieder zurückgehen. Drei Wochen



für die Hin- und Rückreise wurden eingeplant. Vorbereitet waren: Das Fahrzeug (jedoch wieder ohne Reserve-Reifen wegen des Platzes), die Vermerke für die auf den möglichen Routen liegenden Highlights und die möglichen Unterkünfte in Jugendherbergen oder auf Camping-Plätzen, sowie Verpflegung für ca. 14 Tage. Zelte mit dem dazu gehören-

den Equipment waren nicht an Bord, da ganz Skandinavien mit beträchtlichen Miethäusern auf den Campingplätzen gut bestückt ist. Eine fest vorgegebene Route war von uns nicht geplant und damit auch keine vorherigen Buchungen.

Da wir Schietwetter möglichst meiden wollten, machten wir den Zeitpunkt unserer Abreise abhängig von der Großwetter-Lage über Skandinavien. Die Internet-Plattform <http://www.wetter.de/welt/sonne-karte-europa-k6/tag-6.html> gibt einem mit dem Parameter „Niederschlag“ einen sehr guten Überblick und hat sich auch im späteren Tour-Verlauf als sehr aussagekräftig erwiesen.

Mit diesem Wettervorausblick starteten wir unsere Tour am 01. Juni bei strahlend blauem Himmel. Das erste und einzige fest vorgeplante Etappen-Ziel sollte die Norwegische Jugendherberge in Evje sein. Um dorthin zu gelangen, hatten wir Hirtshals in Dänemark anvisiert, weil von hier die Katamaran-Fähre den Hafen von Kristiansand anläuft; zwar etwas teurer, dafür aber schneller, so dachten wir. Dachten wir aber auch nur; denn ausreichend Verspätung auf dieser Fahrt gab es trotz strahlend blauem Himmel: Die beträchtlichen Wellen im Skagerrak beutelten die Fähre so heftig, dass die Fahrt merklich gedrosselt werden musste. Die Jugendherberge wurde über unsere verspätete Ankunft benachrichtigt, worauf der Schlüssel für die zugewiesene kleine Holzhütte bei unserer späten Ankunft deponiert wurde.

Der nächste Tag hätte bombastisch sein können auf Grund der eisbedeckten Inland-Fjorde, die wir passierten (die jedoch keine Verbindung zum Meer haben). Die schneebedeckten Berge, die manchmal durch Wolkenfetzen hindurch lugten, die Tundra-ähnliche Topografie in Europas größter Hochgebirgsebene im Hardangervidda Nationalpark und einige verlassene Ski-Orte, die außerhalb der Saison doch ziemlich triste ausschauten. Dies alles sahen wir jedoch nur durch einen Nebel- und Nieselschleier. Und der anfängliche Pieselregen wechselte im Laufe des Tages in Richtung kräftige Regen-

Nach Norden zu den Fjorden

schauer. Das brachte die Elektrik des TVR's mal wieder durcheinander, sodass wir zum Teil mit leuchtender, zum Teil mit blinkender Rundum-Beleuchtung die anderen Verkehrsteilnehmer ein wenig irritierten. Dieser Tag war dann aber auch der einzige sehr unangenehme auf unserer gesamten Reise, wenn man von einer zusätzlichen Übernachtung in einer sehr komfortablen Hütte mal absieht, in der wir eine weitere Regenfront an uns vorbeiziehen ließen.

Danach gab es nur noch traumhaftes Wetter mit phantastischen Wolkenbildungen über schneebedeckten Gipfeln, die sich in den klaren Gewässern der Fjorde widerspiegelten. Und Fjorde haben wir genügend gesehen und dementsprechend auch viele Fähren genutzt. Ich war im Endeffekt froh, Wolfgang's Wunsch nachgekommen zu sein, die "17" an Norwegens Westküste zu befahren. Dafür mussten wir zwar die Lofoten abhaken, wurden aber durch Passieren der traumhaftesten Kulissen (ob per TVR oder mit der Fähre), die ich je erlebt habe, entschädigt.

Gefährlich waren jedoch die vielen Tunnel, die man passieren musste: Vom grellen Sonnen-

licht kam der abrupte Wechsel in z.T. nur sehr spärlich beleuchtete enge und z.T. gewundene Tunnel-Strecken. Diese Passagen haben mich mehrfach hoffen lassen, am anderen Ende wieder heil heraus zu kommen. Entgegenkommende Lastwagen und bis zu 8 km lange Untertage-Fahrten gaben dem Ganzen noch eine besondere Note. Die Schlaglöcher auf einigen Streckenabschnitten waren zwar nicht gefährlich aber doch ziemlich schmerzhaft, wenn ich an das Wohlbefinden meines Schmuckstückes dachte, wobei ich ein lautes Fluchen nie unterdrücken konnte; zumal ab dem Zeitpunkt, wo nach einer besonders kräftigen Erschütterung ich den herben Verlust des rechten Scheinwerfer-Zierringes bemerken musste. Da müssen schon einige g-Kräfte auf Fahrgestell und Gitterrohrrahmen gewirkt haben.

Ein TVR-Wohlgefühl der Extra-Klasse kam jedoch auf, als wir auf der „13“ hinter Dragsvik (nach passieren des Sognefjords) die Serpentina am Berg Melsnipa hochjagten. Das Sprotzeln des V8 vor der Kurve wechselte bei durchgetretenem Gaspedal ab dem Kurvenscheitel vom Tuba- zum Fanfaren-Klang. Dieser Ohrenschauspiel wiederholte sich mehr-



fach, bis wir an der futuristisch anmutenden dreieckigen Aussichtsplattform angekommen waren. Hier hatten wir ein Erlebnis der besonderen Art: Alle Augen der anwesenden Personen auf dieser Plattform, egal ob jung oder alt, ob PKW-Fahrer oder Biker, richteten sich auf das seltsame Gefährt, das von einem anderen Stern zu kommen schien. Der Klang des V8S muss, verstärkt durch den Talkessel, so beeindruckt haben, dass zunächst niemand sich von der Stelle bewegte. Erst nach einer gewissen Verzögerungszeit kam Bewegung in die Menge und das sonderbare Geschoss wurde heimlich von mehreren Seiten fotografiert. Ebenfalls merkwürdig: Niemand hatte versucht, uns anzusprechen. Wahrscheinlich wurden wir für Außerirdische gehalten, die sich nur menschlich gekleidet hatten.

Ergänzend noch der Hinweis: Auf unserer gesamten 3-Wöchigen Tour haben wir, außer 2 Porsche, keinen einzigen Sportwagen gesehen. Zwar gab es außerhalb abgelegener Orte massenhaft Wheely-Spuren auf dem Asphalt; die stammten mit Sicherheit aber von Teslas, die in Norwegen zu Hauf unterwegs sind und die eventuell heimlich aus Papas Garage entwendet worden waren.

Zum Teil nutzten wir die E39, die uns bis nach Trondheim führte. Für die Highlights Geiranger und Trollstigen (eine Serpentina-Strecke mit spektakulären Wasserfällen) machten wir aber einen Abstecher über die 63. Ob man diesen Ort Geiranger mit seinem Massentourismus von den im Fjord ankernden gigantischen Kreuzfahrtschiffen und einigen Reisebussen (die um freie Parkplätze rangen) als Highlight bezeichnen kann, ist mehr als fraglich. Wir jedenfalls waren heilfroh den Ort schadlos passieren zu dürfen.

Natürlich ist auch die Universitätsstadt Trondheim mit seinen vielen malerischen Holzhäusern, die am Fluss Videlva auf Pfählen stehen, seinem Dom und der Fußgänger-Holzbrücke sehenswert. Das Bier in der Kneipe zu 10,- € muss man einfach als Sponsoring abhaken.

Nach Überqueren des Trondheimefjordes und Befahren einiger Nebenstrecken kam end-



| Außerirdische am Aussichtspunkt

lich die besagte 17. Auf dieser Strecke waren wir abseits des Hauptverkehrs und genossen einfach das Fahren auf überwiegend guten Straßenbelägen mit wenig Verkehr. Vor den Fähranlegern oder auf den Fähren selbst kam man locker ins Gespräch mit interessanten Menschen.

Beispiel: Ein ehemaliger Hubschrauber-Pilot, der mit seinem Fahrrad aus dem Elsass kommend bereits seit 5 Wochen unterwegs war und in 3 Wochen das Nordkap erreichen wollte. Oder ein Ehepaar aus Helsinki: Sie machte Fotos für einen neuen Norwegen-Bildband. Er (finnischer Chef-Veterinär) kannte Angi (unsere Kanzlerin) vom gemeinsamen Studium in Leipzig (natürlich in unterschiedlichen Fakultäten) persönlich. Und noch mehrere andere interessante Menschen lernten wir kennen. Bevor man die Fähre verließ, verabschiedeten wir uns wie alte Freunde, die sich lange nicht mehr sehen würden. Das habe ich so emotional bisher bei keiner anderen Urlaubsfahrt erfahren. Ein Erlebnis der besonderen Klasse! Sicherlich hatten die herrlichen Panorama-

Nach Norden zu den Fjorden



Fahrten vorbei an schneebedeckten Bergen mit den phantastischen Wolkenbildern geholfen die Stimmungen auf Hochtouren zu bringen.

Es hätte aber auch ganz anders verlaufen können, wie wir auf einem Camping-Platz erzählt bekamen. Dort berichtete man von sich stauenden Fahrzeugen mit frustrierten Reisenden, die die parallel im Inland verlaufende Nord-Süd-Haupt-Trasse E6 gewählt hatten. Grund: Diverse kilometerlange ampelgesteuerte Baustellen-Passagen. Ebenfalls erfuhren wir, dass Urlauber, die die Fahrstrecke entgegen dem Uhrzeigersinn gewählt hatten, also vom Nordkap kamen, mit Schneeverwehungen und vereisten Fahrbahnen konfrontiert waren. Für Biker ging da gar nichts mehr.

Fazit unserer Fahrt: Es ist schwierig, Empfehlungen über die Reisezeit und Reiserichtung abzugeben. Günstig ist es natürlich auf jeden Fall, außerhalb der Ferien unterwegs zu sein, sodass genügend freie Übernachtungs-Hütten einem zur Verfügung stehen. Wettermäßig ist keine Jahreszeit stabil in Norwegen. Für Berufstätige ist das Zeitfenster der Ur-

laubsreise natürlich begrenzt. Somit kann es zu einer Fahrt durch Nebel oder Regen führen. Und vieles, was uns an Highlights geboten wurde, bekommt man dann nicht zu Gesicht, wie: Diverse Wasserfälle, Rentiere am Wegesrand, das Vorüberziehen einer Schule von Schweinswale zwischen der Insel Alsta mit der Gebirgskette „Die sieben Schwestern“ und der dahinter liegenden Insel Donna mit einem phantastischen Blick auf weit entfernte Inselgruppen. Von der phantastischen Aussicht am Insel-Ende hatte uns ein Trucker berichtet. Man würde auch nicht die bis zu 10 Metern großen Strudel in Saltstraumen erkennen können, wo die Wassermassen durch die enge Passage zwischen dem Atlantik und dem riesigen Skerstadfjord schießen, was als weltweit größter Gezeitenstrom bezeichnet wird.

Ausmalen möchte ich mir jedoch nicht, was passiert wäre, wenn wir ein größeres Problem am TVR bekommen hätten, sei es in der Einöde eines schneebedeckten Hochplateaus oder in einem der kurvenreichen und miserabel beleuchteten vielen Tunnel. Von zwei Ducati-Bikern aus Niedersachsen erfuhren wir, dass

Nach Norden zu den Fjorden

der eine aufgrund der starken Regenfälle einen Brand des gesamten Kabelbaumes hatte. Der wurde von ihm kurzfristig neu gezogen !!! Und die Fahrt ging weiter. Das muss man sich mal auf den TVR übertragen vorstellen. Wer sich auf sein Schätzchen nicht verlassen kann, sollte tunlichst auf solche Reisen verzichten.

Die Rückfahrt über Schweden war, außer der anfänglichen Passage am Polarkreis über ein schneebedecktes Hochplateau, äußerst langweilig und ermüdend, wenn man mal absieht von den verflucht tiefen Schlaglöchern, die Gefährt und Insassen reichlich durchschüttelten.

Entschädigt wurden wir ein wenig von einem sehr netten Campingplatz-Besitzer, der seinen Lieferwagen gern mit meinem V8S getauscht hätte. Nicht nur dass wir das Ruderboot auf dem angrenzenden von der herrlichen Abendsonne beschienenen See (umrahmt von dichtem Waldbewuchs) kostenfrei nutzen durften. Er lud uns noch auf sein großes motorbetriebenes Floß ein. Dieses war bestückt mit komfortablem Gestühl, in dem man der Rockmusik vom feinsten

lauschen konnte, geistliche Getränke seiner Wahl serviert bekam nebst schmackhaftem luftgetrockneten Rentierfleisch. Man war der beste Freund des großen weißen mitreisenden Bordhundes, wenn man ein Stück dieses Leckerbissens in der Hand hatte. So ließen wir allesamt den Tag stilvoll und beseelt ausklingen. Eine weitere kleine Aufmunterung erfuhren wir noch auf unserer öden Schwedenfahrt weiter südlich durch eine Übernachtung in einer Jugendherberge direkt am Gotha-Kanal mit seinen diversen Staustufen.

Technisches: Gesamtstrecke: 5.300 km, mit der kürzesten Tagesetappe von 47 km, der längsten mit 740 km und 378 km im Schnitt. Benzinverbrauch: 9,0 l / 100 km! Öl nachgefüllt: 4 Liter (Nachfüllen war nur nötig nach rasanten Serpentina-Fahrten). Wasserverbrauch: 0 Liter

Selbst die nachträglichen Kosten für die Auffrischung des etwas lädierten Fahrgestelles (die V2A- Auspuff-Anlage hatte alles locker weggesteckt) und des Ersatz-Scheinwerfer-Zierringes konnten mir die Freude über das einmalig Erlebte nicht vermiesen.

