

Von Wolfgang Görl

Damals, im Juli 2013, ist es wirklich blöd gelaufen. Als Robert Koeber am Ende, nachdem nichts mehr zu gewinnen war, in der Hotelloobby in Pittsburgh saß und zuguckte, wie die anderen Fahrer eintrudelten, schrieb er im Rallye-Bericht auf seiner Webseite (hutzlm-andl.com), die ganze Misere war „simply bad luck“, einfach nur Pech. Ja, das kann man so sagen, ungeachtet der fast unverschämten Entscheidung der Rallye-Leitung, Koeber und seine Honda XBR 500 schon vor dem Start in die „hopeless class“ einzustufen, also in die Reihe jener Desperados, die nicht die geringste Aussicht hätten, nach elf beinharten Tagen das Ziel mit der Mindestpunktzahl zu erreichen. Und auch für die amerikanischen Teilnehmer waren er und sein Motorrad ein hoffnungsloser Fall, aber immerhin: „Mit meiner kleinen Honda war ich ein bunter Hund.“ Ja, sollten sie nur frozeln, sie kannten halt Koebers gute alte XBR 500 nicht. Die war und ist unverwüstlich, sie hatte ihn noch nie im Stich gelassen. Er würde es den Amis schon zeigen. Schließlich stammt er aus Bayern, genauer gesagt aus Miesbach, und als gebildeter Bayer kennt er seinen Achternbusch: „Du hast keine Chance, aber nutze sie!“

Robert Koeber sitzt gemütlich an einem Wohnzimmertisch in München, nippt am Espresso und erzählt. Erzählt von seinen Abenteuern auf der Straße, von röhrenden Motoren, von der Freiheit auf dem Bike. Er ist ein wunderbarer Erzähler. Wer ihm zuhört, könnte glauben, im Theater zu sitzen. Koeber schlüpft in verschiedene Rollen, mal ist er ein Redneck im amerikanischen Westen, dann wieder er selbst. Tja, und damals, die Sache mit der kleinen Honda: Koeber lacht leicht geschmerzt: so ganz falsch lagen die Amerikaner nicht.

Zwar lief nach dem Start erst mal alles gut, zwei-, dreitausend Meilen ohne größere Probleme, aber dann, auf dem langen Weg nach Sacramento, machten die Reifen Probleme, aus einem ganz dämlichen Grund: „Mein Reifenhändler hat mir aus Versehen hinten einen Vorderreifen montiert.“ Wertvolle Zeit ging verloren. Am nächsten Tag hat auch noch das Getriebe gestreikt, Koeber konnte nicht mehr richtig schalten. Das war nun wirklich bedrohlich. Er hatte geplant, nach Los Angeles, Tucson und New Orleans zu fahren – aber mit kaputtem Getriebe? Keine Chance. Allmählich dämmerte ihm: Das war's. „Weiterfahren wäre zu riskant gewesen.“ Damit war die Rallye gelaufen, für ihn jedenfalls. Die notwendige Punktezahl zu erreichen, war unmöglich. Mit Müh und Not tuckerte Koeber zurück nach Pittsburgh. „Okay, bin ich halt kein Finisher.“ Nur wer am Ziel genug Punkte gesammelt hat, darf sich „Finisher“ nennen – Finisher der „Iron Butt Rally“, der Königin dieser Art von Motorrad-Wettfahrt. Nun gut, das war simply bad luck, aber nicht das letzte Wort. Er würde wiederkommen, das wusste er.

Aber was ist das überhaupt für eine Rallye? Iron Butt? Vornehm übersetzt heißt das: Eiserner Hintern. Koeber nennt sie die „Mutter aller Rallyes“. Es war im Jahr 1984, als die Biker mit dem unverwüstlichen Gesäß erstmals unter dem Titel „Iron Butt Rally“ (Engländer und Amerikaner schreiben das Wort ohne „e“ am Ende) durch die USA knatterten. Das war „so eine schräge Idee von ein paar Motorrad-Kumpels“, sagt Koeber. Alle zwei Jahre ruft die Iron Butt Association zur Wettfahrt auf. Gut hundert Fahrer und Fahrerinnen treten an, erfahrene Biker, die sich bewerben müssen und nach strenger Prüfung auserwählt werden. Keine Anfänger, aber auch keine Profis. Begleitfahrzeuge sind ebenso wenig geduldet wie Sponsoring. „Jeder ist auf sich allein gestellt“, sagt Koeber.

Der Reifenhändler montierte ihm hinten einen Vorderreifen

Die Iron Butt Rally ist ein Härtestest für Mensch und Material. Elf Tage und mehr als 10000 Meilen kreuz und quer durch die Staaten liegen vor den Rittern auf dem eisernen Ross. Und jedem Teilnehmer ist klar: Dies ist kein Geschwindigkeitsrennen. Kein Speed-Rennen wie etwa die Tourist Trophy auf der Isle of Man. Es geht nicht darum, die flottesten Runden zu drehen oder als Schnellster von A nach B zu rasen. „Das ist nicht Motorradfahren ohne Rücksicht auf Verluste, sondern da steckt schon bissl Hirn drin.“

In der Tat: Hirnschmalz ist in diesem Sport mindestens ebenso wichtig wie Öl und Benzin. Vereinfacht gesagt kommt es darauf an, möglichst viele Punkte zu sammeln, ohne das Zeitlimit zu überschreiten. Die Fahrer erhalten am Vorabend eine reichhaltige Auswahl an Zielpunkten – das können mehr als hundert sein –, und dann geht es zurück ins einsame Hotelzimmer, wo der Denkapparat eingeschaltet wird. Die Frage aller Fragen ist: Wie kann ich in der gegebenen Zeit möglichst viele Zielorte erreichen, vorzugsweise solche, für die es viele Punkte gibt? Da ist Kombinations- und Orientierungsvermögen gefragt. Koeber, der in der europäischen Rallye-Szene als eine Art Mastermind gilt, hält darüber Vorträge, und auch in diesem Moment bringt er Wissenschaftliches ins Spiel: „Es gibt hier ein mathematisches Problem, das nach wie vor ungelöst ist. Das nennt sich ‚Travelling Salesman Problem‘.“ Dazu muss man sich einen Handlungsreisenden vorstellen, der viele, weit verstreut im Land lebende Kunden zu besuchen hat. Was, wird sich der Mann fragen, ist die kürzeste und schnellste Route, um alle Adressen abzuklappern? Das ist eine verdammt knifflige Frage, erst recht für einen Rallye-Biker, der Wetter, Verkehrsaufkommen, den Zustand der Straßen, Tankstellen und vieles mehr zu bedenken hat. „Die Planung

DI2digital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München
Jegliche Veröffentlichung exklusiv über www.sz-content.de

Wo Hirnschmalz so wichtig ist wie Benzin

Robert Koeber war mit seinem Motorrad überall: in Kenia, Japan, Russland und Iran. Doch das Iron-Butt-Rennen durch die USA brachte ihn an seine Grenzen. Eindrücke von einer Tour, bei der es darum geht, schlauer als die anderen zu sein.



ist meistens schon die halbe Miete. Es geht darum, der Schlaueste zu sein.“

Dass Koeber im Schlaueitswettbewerb gute Karten hat, merkt man rasch, wenn er mit Witz und parodistischen Einlagen seine Abenteuer erzählt. Gewiss, fürs Motorrad – oft spricht er in liebevoller Untertreibung von seinem „Moped“ – hat er eine unstillbare Leidenschaft, doch Koeber hat noch jede Menge andere Sachen im Kopf. Chemie zuallererst, speziell chemische Analytik. Seine Doktorarbeit an der Technischen Universität München (TUM) hat er über Schadstoffe im Ruß geschrieben. Zu vor hatte er Chemie an der Ludwig-Maximilians-Universität studiert, jobbte nebenher bei der Pharmafirma Hexal in Holzkirchen, und eines Tages – da war er schon an der TUM –, fragte ihn sein Doktorvater, ob er seine Forschungen nicht in Barcelona fortsetzen wolle. Na klar, das wollte er.

Später arbeitete er als Laborleiter bei Munich Biotech in Martinsried und der Tiroler Sandoz-Niederlassung, bis aus Belgien ein Angebot kam, „das ich nicht ablehnen konnte“. Am „Joint Research Centre“ der EU-Kommission in Geel brauchten sie einen Qualitätsmanager für den Bereich Referenzmaterialien. Das klang verheißungsvoll, zumal die nicht schlecht zahlten. Also auf nach Belgien. Da war auch schon Marie José, seine aus Spanien stammende Lebensgefährtin dabei, und seitdem leben die beiden in Retie, in Hausgemeinschaft mit zwei Katzen, etlichen Gitarren, für die Koeber nur noch wenig Zeit hat, und diversen Motorrädern. Gelegentlich verkriecht er sich in der Küche, er ist ein begnadeter Koch.

Egal, ob am Herd oder auf der Straße – Robert Koeber gibt so schnell nicht auf. Auch mit der Iron Butt Rally hatte er noch ein Hühnchen zu rupfen. 2013, das unglückliche Ende – das durfte so nicht stehen bleiben. Vier Jahre später ist er wieder dabei, mit einer ganz klaren Devise: „Ich muss einfach nur durchkommen. Ich muss Finisher werden, alles andere ist unwichtig.“ Um dies zu erreichen, hat er auf seine treue und geliebte Honda XBR verzichtet. Er hat eine mächtigere Maschine in die USA transportieren lassen, eine Honda ST 1100, gebraucht zwar, „aber alles tiptop auf Vordermann gebracht“.

Start- und Zielort ist Minneapolis im US-Bundesstaat Minnesota. Im Rallye-Hotel, wo die Fahrer zusammenkommen, feiern und Erfahrungen austauschen, herrscht eine prickelnde Atmosphäre. „Das ist so etwas wie Olympia: Da treffen sich die Weltbesten.“ Verwegene Typen sind darunter, die meisten in der zweiten Lebenshälfte. Einige sind Zausel mit langen Haaren und Santa-Claus-Bart. „Man könnte meinen, es sind Rocker, in Wirklichkeit haben sie eine Firma und Kohle ohne Ende“. Trump hätte wohl die Mehrheit im Fahrerlager, sagt Koeber. Ihn freut, dass mittlerweile auch ein paar Schwarze mitfahren.

Sie alle müssen einen komplizierten Parcours voller Formalitäten absolvieren: Versicherungsnachweise, Sicherheitscheck, Belehrungen, bis sie endlich um acht Uhr morgens auf dem Parkplatz stehen. Koeber erinnert sich noch genau an den Moment: „Alle fiebern vor Aufregung, und es ist auch ein Haufen Zuschauer da.“ Noch ein wenig Palaver, dann geht es los, geordnet und diszipliniert, wie es der Startrichter befohlen hat. „Wenn ich mit dem Finger auf dich zeige, dann fährst du los – und nur dann!“



Als Kind blätterte Robert Koeber fasziniert in den Reise-Fotoalben seines Vaters. Inzwischen hat er selbst jede Menge Bilder gesammelt: 2008 war er mit dem Motorrad in Dubai und Iran, in Zentralanatolien musste er seine Honda XBR mit dem Boot ans andere Ufer bringen lassen (oben). 2019 fuhr er bis nach Japan und kam am Roten Platz vorbei (rechts).



„Ich habe schon immer dieses Freiheitsempfinden gehabt.“ Der Biker aus Miesbach erreicht nach 16 Tagen und 12000 Kilometern durch Sibirien Wladiwostok. Auf seiner Tour zur Wüstenstadt Palmyra im Jahr 2006 (unten) hatte er viel Kontakt zur einheimischen Bevölkerung. Hier erklärt er sein Motorrad und was er alles im Gepäck hat. FOTOS: CATHERINA HESS (1); PRIVAT



Koeber will kein Risiko eingehen. Lieber eine sichere Route fahren, als an irgendwelchen gottverlassenen Orten liegenzubleiben. Von Minneapolis erst mal rein nach Chicago, wo ein paar Punkte zu ergattern sind, dann über Cincinnati weiter nach Tennessee. „Ikonische Städte“ steuert er an, er kennt sie alle aus Songs: Nashville natürlich, Memphis – oder Rocky Top. Die Osborne Brothers haben die Stadt besungen, und mit ihrer Melodie auf den Lippen knattert Koeber durch Tennessee. Zuvor hat er in Rocky Top noch eine Saurier-Statue fotografiert, Tiere und imaginäre Kreaturen wie der Appalachen-Yeti Big Food sind diesmal Thema der Rallye, dafür gibt es Punkte. Schließlich Jackson. Auch so eine Musikstadt. Da hat er wieder was zu singen, Nancy Sinatra und Lee Hazlewood zum Gedächtnis: „We got married in a fever...“

Musik hat in Koebers Leben immer eine große Rolle gespielt, schon in jungen Jahren spielte er Gitarre in einer Rockband. Seine Heimat ist Miesbach, dort, im mittlerweile nicht mehr existierenden Krankenhaus, das sein Urgroßvater geplant hatte, kam er 1968 zur Welt. Er wuchs bei seinem Vater auf, der ließ den Sohn eher an der langen Leine, was ganz nach Roberts Geschmack war.

„Ich hab‘ schon immer dieses Freiheitsempfinden gehabt.“ Zur Freiheit gehörte auch, in ferne Länder und Städte zu reisen. Fasziniert blätterte der kleine Robert in den Fotoalben, in denen Bilder klebten, die den Papa auf seinen Touren in den Fünfzigerjahren zeigt – auf dem Motorrad natürlich. Dem Vater hat er dann das Geld für sein erstes Motorrad abgebetelt, eine Suzuki DC 80 L. Robert war erst 15, hatte noch keinen Führerschein, fuhr aber probierhalber schon mal 6000 Kilometer im Landkreis herum. Später dann (mit Führerschein) erste Reisen in die Schweiz, nach Österreich und Italien. Einmal ging es nach Mailand, die erste Freundin mit Klammergriff im Rücken. Da war sie, die Freiheit, wie er sie versteht: „Freiheit im Sinne von Entdecken.“

Zurück zur Iron Butt Rally, der nächste Tag. Da ist der Mississippi, da ist eine ewig lange Brücke. „Es ist immer was Besonderes, über den Mississippi zu fahren.“ Hitze steigt auf, und auf einmal – Koeber macht es vor – säuselt seine Honda: „Bs-bs-bsssbssss-bsssss.“ Nein, nicht schon wieder! Koeber sucht nach der Ursache, findet nichts. Nach einer halben Stunde hat sich die Maschine erholt. Es geht weiter, „keine

heimischen Helfers, eine Benzinpumpe anderen Typs einzubauen, beendet Koeber vorzeitig. Das kann nicht gut gehen. Stattdessen füllt er immer wieder kaltes Benzin in den Tank, das kühlt und hilft für eine Weile. Die entscheidende Frage ist jetzt: Wie lange hält die Maschine durch?

In solchen Augenblicken der Not ist es gut, dass Koeber jede Menge Erfahrung hat. Nach der Jahrtausendwende war der Orient sein bevorzugtes Ziel. Marokko hat er abgeklappert, Tunesien, Libanon, Iran, Oman, Dubai, die Türkei. Auch durch Syrien ist er gefahren, da war das Land noch nicht zerstört vom Bürgerkrieg. 2011 steuerte er seine Maschine von Mombasa in Kenia runter nach Kapstadt, und dann hoch nach Windhoek, Namibia. Acht Jahre später wird er eine ähnliche Ochsentour reiten: Von Belgien über Polen und Lettland nach Moskau, danach auf dem transsibirischen Highway bis Wladiwostok, von wo er mit der Fähre nach Japan übersetzte. 12000 Kilometer in 16 Tagen, das alles mit der immer treuen Honda XBR 500. Mit ihr wollte er die Honda-Fabrik in Kumamoto besichtigen, aber die Torwächter blieben gnadenlos: kein Zutritt ohne schriftliche Anmeldung mit mehrmonatigem Vorlauf. Und zwischendurch immer wieder Rallyes in Europa. Bis heute hat er 52 bestritten, die Hälfte hat er gewonnen.

Bis heute hat er 52 Rallyes bestritten, die Hälfte gewonnen

Wer so ausgiebig auf dem Motorrad unterwegs ist, weiß auch in prekären Situationen, was zu tun ist. Die Sache mit der Benzinpumpe: Koeber ist klar, dass er die ganz große, punktetragende Route, von Texas aus die Westküste hoch und dann über Seattle zurück nach Minneapolis, vergessen kann. Die Hitze wäre viel zu groß für seinen empfindlichen Feuerstuhl. „Wurscht, die Platzierung ist egal. Hauptsache durchkommen. Ich brauch‘ ja nur die Mindestpunktzahl.“

Als er in Buffalo ankommt, hat er noch zwei Tage Zeit, um ans Ziel zu gelangen. Um der Hitze zu entgehen, fährt er in der Nacht. Hinter Chicago fängt die Honda wieder an zu bucken. Koeber schleppt sich weiter voran, seine Maschine gleicht einem kranken Gaul. Alle hundert Kilometer spendiert er dem Gaul frisches, kühles Benzin. Dann stottert die Maschine wieder. Zwei Zylinder sind ausgefallen – fünfzig Kilometer vor dem Ziel. „Egal, weiterfahren, rollen, rollen.“ An der letzten Ampel in Minneapolis kommt er fast nicht mehr vom Fleck, erzählt er. Und dann schafft er es doch, 20 Stunden vor dem offiziellen Ziel einlauf. Noch ist kein Zuschauer da, kein Applaus, kein Jubel, kein Ballyhoo. „Ich komm‘ als Allererster an, auf einem komplett leeren Parkplatz.“ Macht alles nichts. Das Einzige, was zählt, ist: Er hat genügend Punkte. Robert Koeber ist Finisher. Endlich. Die Scharte von 2013 ist ausgewetzt.

Im vergangenen Jahr hat er sich wieder ins Iron-Butt-Abenteuer gestürzt. Aber diese Geschichte ist nicht ganz so spannend. Alles lief super, das Material stimmte, das Wetter war perfekt, „ich bin gemütlich durch den Kontinent gerollt“, sagt Robert Koeber. Am Ende landete er auf dem 16. Platz. Nur einmal war ein Europäer besser.