

Schottland 2019 - unsere ganz persönliche Highlander-Tour

Prolog

Bereits im Mai 2018 sind meine beiden Jungs und ich ein knappe Woche durch Schottland gefahren - zu dem Zeitpunkt nur mit unseren 2 Hondas (CBF 1000 und CB 500 F), da unser Jüngster mit seinen gerade mal 17 Jahren nur als mein Sozius mitfahren konnte und meine Tochter einen Tag vor der Abfahrt verletzt ausfiel. Schon wenige Stunden nach Verlassen der Fähre in Newcastle kam damals von beiden Jungs über Helmfunk die spontane Ansage: „Papa, hier müssen wir nächsten Jahr noch mal hin!“ Ok - so etwas braucht man MIR nicht zweimal sagen... Unsere Tour 2018 lief fortan unter dem Motto: Wir sind nur das Vorauskommando, denn wir kommen wieder! Im Mai 2019 folgte also dann die große Runde: 11 Tage, 4 Highlander, 4 Maschinen ;-)

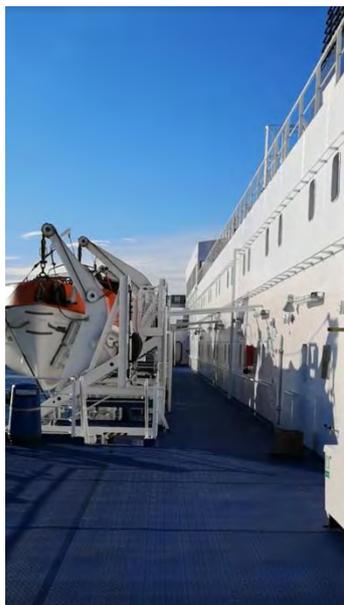


Auf geht's!

Etappe 1: Auf nach Amsterdam

Wie im Vorjahr haben wir uns das nordenglische Newcastle als Einlaufhafen auf der britischen Insel ausgesucht. Von Amsterdam aus fährt DFRS mit der Nachtfähre dorthin: Man checkt um 17 Uhr ein und ist um 9 Uhr morgens da - gut erholt und gut versorgt dank Familienkabine und vorzuglichem All-you-can-eat-Restaurant an Bord. Die Anfahrt vom heimischen Ostwestfalen bis nach Amsterdam ist unspektakulär und mit 375 KM bei dreieinhalb Stunden Fahrtzeit über Autobahn noch halbwegs erträglich - wenn auch etwas langweilig. Spannender wird es am Check-In im Fährhafen: Das Anfahren mit vollbeladener Maschine die Metallrampen einer Fähre hinauf ist nichts für Anfänger - gut das mein Ältester und ich das im Vorjahr schon geübt haben. So können wir meinem Junior und meiner Tochter über Helmfunk hilfreiche Tipps und Unterstützung geben. Das Verzurren der Maschinen auf dem Parkdeck der Fähre haben wir zwar zu Hause bereits besprochen und „trocken“ geprobt - in der Praxis mit all dem Lärm und der Hektik des bevorstehenden Ablegens ist das aber dann doch noch einmal eine ganz andere Sache. Das Fährpersonal hat uns sehr eng eingewiesen und nebeneinander gestellt - meine Kids haben das aber schnell raus. Ich tue mich etwas schwerer, denn die Verteilung der Zurr-Ösen auf dem Deck ist irgendwie nicht optimal für meine Maschine. Ich erinnere mich an das DFRS-Demo-Video und beschließe, die Gurte kreuzweise über meine Sitzbank zu spannen - der Wackeltest fällt ganz gut aus. Dann geht es nach oben - die nächsten Stunden ist „Kreuzfahrt-Feeling“ angesagt. Das böse Erwachen kommt dann nach dem Abendessen, als ein weiblicher Stuart an unsere Kabinentür klopft und mich auffordert, in das eigentlich für Passiere streng gesperrte Fahrzeugdeck mitzukommen - ich ahne nichts Gutes. Meine Honda ist durch die Schiffsbewegungen auf die rechte Seite gerutscht - das war wohl nix mit der Verspannung über die Sitzbank! Gottlob ist kein Schaden entstanden - den rechten Seitenkoffer „ziert“ nun ein kleiner Streifen der blauen

Decksfarbe. Unter der diesmal fachkundigen Anleitung eines Deckarbeiters verzurre ich meine Lady neu - puh, wieder was gelernt!



Etappe 2: Newcastle nach Edinburgh

Am nächsten Morgen geht es pünktlich runter vom Schiff. Es ist zunächst etwas hektisch, da ja ALLE irgendwie schnell von der Fähre runter wollen. Leider gibt es auch hier immer wieder unvernünftige Zeitgenossen, in unserem Fall einen ganzen Trupp Harley-Fahrer, die es überhaupt nicht abwarten können und ihre großvolumigen Motoren schon lange vor dem Öffnen der Bugtore anschmeißen müssen... Rücksicht sieht anders aus. Besonders böse erwischt es dann einen übermütigen Briten, der sich und seiner Umwelt wohl beweisen will, was für ein cooler Kerl er doch ist: Er jagt den Motor seiner 900er Triumph Tiger immer wieder hoch und prescht mit durchdrehendem Hinterrad die Metallrampe runter - nur um dann auf halber Höhe die Kontrolle zu verlieren... Sturz, seine Halbschalenkoffer platzen auf und das Reisegepäck verteilt sich in alle Richtungen quer über das Deck. So ein Idiot - Anschauungsunterricht für meine Kids, wie man es besser NICHT macht.

Aber dann - endlich: ENGLAND! Nach kurzem Ausweis-Check geht es los - Linksverkehr, na klar! Fühlt sich auf den ersten Kilometern echt komisch an, aber schon nach kurzer Zeit gewöhnt man sich daran. Auf dem Motorrad ist es eh nur halb so schlimm wie mit dem Pkw - das ist zumindest meine Erfahrung, denn ich hab beides schon gemacht. Leider kommt meine Tochter als „Newbie“ mit der ungewohnten Fahrsituation nicht ganz so gut klar: Nach knapp 2 Kilometern in Newcastle kommt der erste Kreisverkehr - da fahren wir natürlich auch LINKSRUM rein, alles was von rechts kommt, hat Vorfahrt. Viel Verkehr hier, mein Junior und ich kommen noch weg, dann verlieren wir den Kontakt zu meinem anderen Sohn und meiner Tochter. Das ist blöd, weil wir vorne die beiden Navis an den Maschinen haben - die Beiden hinten nicht. Als die Beiden endlich folgen können, biegen sie einmal falsch ab, die Verbindung im Helmfunk geht flöten. Die beiden „Nachzügler“ müssen wenden, im Linksverkehr logischer Weise nach rechts, für meine Tochter ist das dann doch ein bißchen viel Stress auf einmal: Sie würgt ihre FZ 8 ab und kippt sie auf die Seite. Gut dass ihr Bruder sofort bei ihr ist und helfen kann, ein kurzes Telefonat mit dem Handy, ein neuer Treffpunkt wird vereinbart. Mein Junior und ich fahren links ran und warten auf die beiden - meiner Tochter ist außer einem ordentlich Schrecken nichts passiert, Gott sei Dank! Nur am Kupplungshebel der FZ ist ein 5 cm langes Stück abgebrochen - Kuppeln geht aber noch.



Puh - was für ein Start... Erstmal kurz runterkommen, dann geht es auf die erste Etappe. Bis Edinburgh sind es 265 KM - wir fahren nicht den direkten Weg, sondern machen noch vor dem Erreichen der Scottish Borders einen Schlenker über Alnwick Castle an der englischen Ostküste: Das ist die Burg, in der wesentliche Teile der Harry-Potter-Filme gedreht wurden - echt eindrucksvoll! Eine tolle Anlage, sehr groß und auch von vielen Touristen besucht, aber die verteilen sich auf dem Riesengelände. Das Burgrestaurant bietet sich für einen Lunch geradezu an - wir nutzen das gute Wetter für einen Imbiss im Freien. Danach geht es weiter Richtung Schottland. Die Landschaft wird schnell höher und rauher, die Ortschaften werden kleiner und die typischen englischen grünen Hecken an den Straßen weichen niedrigen Steinmauern entlang der Straße. Dahinter: Knallgelb blühendes Buschwerk - herrlich anzuschauen und auch durchaus angenehm im Duft. Leider empfinden das aber wohl auch mehrere Milliarden Blütenfliegen so, denn unsere Helmvisiere sind in kürzester Zeit schwarz von diesen Viechern! Streckenweise müssen wir alle paar Kilometer stehenbleiben, um

wieder für klare Sicht zu sorgen. Ich beginne mir ernsthaft Sorgen um meine Vorräte an Visier-

reinigungstüchern zu machen: Wenn das so weitergeht, sind wir an Tag 3 der Tour „blank“... Doch mit ansteigendem Terrain nehmen auch die gelben Büsche und mit ihnen die Fliegen ab - gerettet!



Edinburgh Castle

Nach insgesamt 5 Stunden Fahrt (reine Fahrzeit 3 Std. 40 Min) erreichen wir die Ausläufer von Edinburgh: Wir rollen von Süden kommend durch einen Taleinschnitt in die Stadt, der freie Sicht auf die schottische Metropole bietet - ein großartiger Blick! Wir kehren ein im Premier Inn-Hotel Edinburgh East - etwas außerhalb der eigentlichen City, dafür verkehrsgünstig gelegen und mit kostenlosen Parkplätzen für unsere Bikes ausgestattet. An dieser Stelle ein Hinweis in eigener Sache: Ich weiß, dass ganz viele Schottland-Tourer auf's Zelten stehen (das kann man dort auch wirklich ganz prima machen!), andere schwören auf B&B (auch davon gibt es reichhaltige Auswahl) - aber ich bin 57 Jahre alt und zwar hart im Nehmen: Auf längerer Tour hab' ich aber nicht nur gern mein eigenes Bett und Badezimmer, sondern später am Tag dann auch mal gern meine Ruhe. Deswegen stehe ich auf Läden wie die PremierInn-Kette: Die Hotels sind eher Motel-mäßig aufgezogen (zahlen schon bei Ankunft, verkehrsgünstige Lage), bieten ein erstklassiges Preis-Leistungsverhältnis im 3-Sterne-Bereich, haben meist ein hervorragendes Restaurant mit kontinentalem Frühstück am Morgen - und geben eine „gute Nacht“-Garantie für ihre Betten.

Etappe 3: Edinburgh und Umland

Unseren zweiten Tag in Schottland haben wir Edinburgh und Umgebung gewidmet. Zunächst haben wir überlegt, uns nur die Stadt anzusehen - was sicherlich interessant und tagfüllend sein kann, wir haben uns dann aber doch für eine Tagestour rund um die schottische Metropole entschieden. Gut so! Wir wollen 260 KM und dreieinhalb Stunden durchs Umland cruisen und unsere erste Station an diesem Tag ist die Glenkinchie Distillery, 15 KM südlich von Edinburgh. Dieser feine Scotch Whiskey gehört zwar inzwischen zum Johnny-Walker-Imperium, ist als Label aber weiter eigenständig und ein Paradebeispiel für die unzähligen kleineren und mittleren Destillieren in Schottland. Der Glenkinchie ist ein typischer Vertreter der Midland-Whiskeys, allerdings der südlichste seiner Art in Schottland. Sein Aroma ist mild, nur wenig torfig und er reift in riesigen ehemaligen Bourbon-Fässern, die eigens zu diesem Zweck seit Jahrzehnten „gebraucht“ aus den USA importiert und nachgenutzt werden, was diesem Whiskey seine ganz typische Note verleiht. Wir nehmen die Führung natürlich mit, müssen uns als aktive Fahrer aber bei der Verkostung am Ende der Tour ausklinken - kein Problem für die sehr freundlichen Guides von Glenkinchie: Wir bekommen die verkosteten Scotch-Proben einfach in einzelnen kleinen Fläschchen als Geschenk - die Verkostung holen wir dann abends im Hotel nach. Ein toller und Führerschein-freundlicher Service!



Gegen 11 Uhr sitzen wir wieder auf den Maschinen und freuen uns an den vielen kleinen und zum Teil sehr schönen Ortschaften und Sehenswürdigkeiten der Gegend. Melrose Abbey zum Beispiel, ein verfallenes Zisterzienser-Kloster mitten in der Stadt Melrose - ein skurriler, aber auch faszinierender Anblick. Überhaupt haben die Schotten (wie auch die Engländer) die für uns etwas merkwürdig anmutende Angewohnheit, ausgebrannte oder eingestürzte Kirchen und Klöster nicht etwa abzutragen oder abzureißen, sondern sie als Ruinen einfach stehen zu lassen - ziemlich oft sogar mitten in den Städten. Nicht weit von den Ruinen von Melrose Abbey findet man eine alte Eisenbahnbrücke, den Leaderfoot Viaduct, der zwar außer Betrieb, aber architektonisch sehenswert ist. Seine insgesamt 19 bis zu 37 Meter hohen Bögen sind aus auffälligem rotem Sandstein und Backsteinen errichtet. Weiter führt unser Weg nach Moffat, wo wir im Best Pizza and Kebap-House in der Ortsmitte ein schmackhaftes Mittagessen einnehmen. Auf dem Rückweg passieren wir den

über 60 Meter hohen Wasserfall Grey Mare's Tail - er liegt direkt an der Strecke zwischen Moffat und Selkirk, einer Straße, die viele Insider für eine der schönsten Motorradstrecken im südlichen Schottland halten - wir auch ;-) Den Abend im PremierInn lassen wir nach einer Bustour durch Edinburgh gemütlich mit den Glenkinchie-Proben ausklingen.



Das verfallene Kloster Melrose Abbey

Etappe 4: Edinburgh nach Grantown on Spey

Hinter Edinburgh fahren wir über die riesige Queensferry Crossing Brücke über den Meeresarm Fifth of Forth: In 4 Spuren geht es in schwindelnder Höhe über das Wasser und der Wind zerrt tüchtig an unseren beladenen Maschinen. Entsprechend laut und aufgeregt geht es im Helmfunk zu. Danach, so unser gemeinsamer Eindruck, haben wir wirklich Schottland erreicht. Wir meiden ab jetzt die großen

Straßen und Städte - alles, was weniger als 3 Ziffern in der Straßenbezeichnung hat, kommt uns möglichst nicht mehr unter die Räder, denn merke: Je höher der Buchstabe und je mehr Ziffern die Straßenummer in Schottland hat, desto geiler die Straße! Wir nehmen für's erste die A822 Richtung Norden. Sie führt uns um die Großstadt Perth herum in den Craigvinean Forest zum River Tay. Im Städtchen Dunkeld machen wir Halt - zum einen, weil es inzwischen Mittag ist und der Magen knurrt. Zum anderen, weil es hier wieder eine tolle Ruine gibt, die Dunkeld Cathedral - sehenswert. Unser Stopp kommt passend, denn plötzlich hat uns das Wetterglück verlassen und der typisch schottische Regen setzt ein. Im urigen Pub Tay Terrace finden wir Unterschlupf und sogar eine Möglichkeit für die nötige biologische Pause. Als wir ankommen, findet wohl gerade irgendein lokales Fest der Einheimischen statt: Vor dem Pub stehen zahlreiche Holztische mit allen möglichen Speisen und Backwaren und überall wuseln angeschickerte Schotten mit riesigen Bierkrügen in den Händen herum. Der Regeneinbruch macht allen Beine und in kürzester Zeit sind die Tische entweder abgedeckt oder weggeräumt - und das Volksfest geht im brechend vollen Pub munter weiter. Wir ergattern von einem der Speisetische göttliche selbstgemachte Burger und bekommen sogar noch einen winzigen Tisch im Lokal - niemand stört sich an unseren triefnassen Kombis, wir bekommen ein ordentliches Bier und sind glücklich. Nach einiger Zeit lässt dann auch der Regen nach - wir inspizieren nur kurz die Ruine und satteln dann wieder auf.

Weiter geht es nach Norden. Jetzt müssen wir wieder eine etwas breitere Straße nehmen, die A93, denn wir wollen durch den Cairgorms National Park fahren - dort gibt es keine große Straßenauswahl und so donnern wir auf gut ausgebauter Strecke Richtung Ballater, immer wieder eingeholt von jetzt wieder einsetzendem Regen. Kurz vor Ballater passieren wir Balmoral Castle, den Sommersitz der britischen Königsfamilie. Es ist inzwischen Nachmittag, der Regen macht mal gerade Pause, deswegen stellen wir die Maschinen auf dem königlichen Parkplatz ab und besichtigen das Schlossgelände. Für das Castle selbst fehlen uns Zeit und Lust, aber der Spaziergang durch den Park ist schön und wir finden im königlichen Cafe sehr schmackhafte Brownies - das passt. Wir verlassen die Residenz der Windsors und ebenso die A93 noch vor Ballater und fahren nun auf der B939 durch die Bergwelt der Cairgorm Mountains.



Noch ist es 2spurig, aber nicht mehr lange...

Die Straße wird schmal, eine ehemalige Military Road führt uns an 500, 600, ja 750 Meter hohen Gipfeln vorbei - das hört sich für Alpengewohnte Tourer jetzt vielleicht niedrig an, die Berge sehen aber viel höher und gewaltiger aus, zumal die Bergspitzen komplett in den Regenwolken hängen. Verkehr gibt es hier kaum, Menschen erst recht nicht. Wir kommen uns ein wenig vor wie in eine andere Welt versetzt. Dann plötzlich mitten im Nirgendwo der Mountains ein Abzweig: Ein kleines Schild „Road ahead closed“ steht da in unsere Fahrtrichtung, die Straße ist aber passierbar. Wir riskieren es, folgen weiter den Navi-Anzeigen - und stehen 7 Meilen weiter vor einer Riesenbaustelle. Eine gewaltige Asphaltmaschine blockiert die Straße, Baustellenschilder überall, aber kein Mensch weit und breit zu sehen. Hier ist kein Durchkommen, also zurück! Mutig versuchen wir eine Abkürzung zu suchen und nehmen einen schmalen Feldweg, von dem wir glauben, dass er wenigstens halbwegs in die richtige Richtung geht. Die Navis flippen komplett aus - diesen Patt kennt das TomTom nicht, und wenige Minuten später wissen wir auch, warum: Die Straße endet unvermittelt auf einem Bauernhof, dessen vierschrötiger Besitzer uns erstaunt mustert - viel Besuch scheint der hier nicht zu kriegen, kein Wunder, bei der Straße! Aber er kommt rüber, murmelt freundlich und gänzlich unverständlich etwas im schottischen Slang - aber seine Gesten sind klar: Hier sind wir falsch! Er gestikuliert und ich verstehe zumindest immer wieder das Wort „Dufftown“. Ich starte das Navi neu und gebe Dufftown als Ziel ein - und Bingo! 25 Meilen bis dahin und als wir den Feldweg verlassen, bringen uns die Navis scharf nach links auf die B9008 - und schon die Nummer sagt: Jetzt wird es eng!



Kein Witz - sondern Single Track!

Single Track Road nennen die Schotten das - eine praktisch einspurige Straße, die alle paar hundert Meter links oder rechts eine Ausbuchtung zum Ausweichen bei Gegenverkehr hat. Solche Straßen hatten wir zuvor zwar auch schon, aber diese jetzt zieht sich jetzt Meile um Meile dahin. Hier zeigt sich im positiven Sinne das angenehme Wesen der britischen Verkehrsteilnehmer: Da wird nicht durchgebrettert - im Gegenteil: Fast alle Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer halten schon von Weitem, signalisieren mit Lichthupe, dass sie warten und winken uns freundlich vorbei. Das funktioniert sogar in gleicher Fahrtrichtung, nicht nur bei Gegenverkehr. Autofahrer, die uns im Rückspiegel kommen sehen, fahren bei nächster Gelegenheit in die Ausweichbuchten, um uns überholen zu lassen. Erst später erfahren wir, dass das in Schottland sogar eine Verkehrsvorschrift ist, die tatsächlich ernst genommen wird. Wir sind fast fassungslos ob solcher Rücksichtnahme und bedanken und jedes Mal wild winkend - kleiner Tipp: Genau DAS erwarten die schottische Autofahrer allerdings dann auch - Fair Play im Verkehr, was für ein Traum! Leider wohl undenkbar in deutschen Gefilden, wie schade.

Weite Wiesen wechseln nun mit kleinen, dünnen Wäldchen. Dazwischen laufen die einzigen Lebewesen, von denen es hier echt unzählig viele gibt: Schafe! Groß, klein - fast alle mit lustigen Farbtupfern angemalt (wahrscheinlich, damit die Besitzer bei den überall frei rumflitzenden Viechern klar kommen) liegen die Tiere manchmal mitten auf der Straße herum. Die kleinen Lämmer haben tierische Angst vor unseren Motoren - das ist nicht ganz ungefährlich, denn wenn man zu schnell heran kommt, wechseln die Kleinen schon mal abrupt die Richtung und laufen einem direkt vor das Vorderrad. Die großen Exemplare dagegen scheinen völlig cool zu sein - man kann sogar im Meterabstand an denen vorbei fahren - die stehen nicht mal auf! Genau DAS kann aber ebenfalls zum Problem werden, nämlich dann, wenn so ein mächtig dickes Schaf mitten auf der Fahrbahn liegt und gar nicht daran denkt, lästig hupenden Zweirädern Platz zu machen. So kommen dann die Meterabstände beim Passieren zustande! Vorsicht auf den Single Tracks ist auch vor den zahlreichen Cattle-Grids geboten: Um die Schafe wenigstens halbwegs in eingezäunten oder ummauerten Arealen zu halten, haben die Schotten große Metallgitter in die Straßen gebaut - quasi Riesen-Roste, die zwischen den einzelnen Weidezellen dafür sorgen, dass die Schafe ihr Areal nicht verlassen. Eigentlich eine geschickte Lösung, die Tore vermeidet. Trotzdem ist man als Motorradfahrer bestens beraten, diese Metallgitter (die im Übrigen beim Überfahren ein echt gewöhnungsbedürftiges Rütteln und ein schreckliches Geräusch auslösen!) sehr langsam, gerade und vor allem ohne Schräglage oder andere Mätzchen zu passieren - die Dinger sind sau-glatt, auch wenn es nicht regnet! Wir erreichen schließlich Dufftown, eine nette kleine Stadt am River Fiddich - bei dem Namen klingelt doch was? Richtig - Fiddich kommt im Namen einiger renommierter Whiskeymarken vor. Wir sind also nun mitten im Scotch-Land! Da es inzwischen mal wieder regnet, machen wir Pause in Dufftown. Das „The Stuart Arms“ Restaurant spricht uns auf Anhieb an, etwas zögerlich treten wir ein, fast schuldbewusst ob unserer triefnassen Kombis und Stiefel, doch die Besitzerin kommt sofort freudestrahlend auf uns zu, begrüßt uns, bittet uns Platz zu nehmen. Die nassen Klamotten - „no matter!“ - packt sie auf Stühle und Nachbartische. Mitten im Gastraum schälen wir uns aus unseren Kombis und Jacken. Gut, dass wir hier gerade die einzigen Gäste sind, doch die Wirtin scheint immer so gut drauf zu sein. Dass wir mit meiner Tochter auch eine hübsche junge Dame dabei haben, ist ihr offensichtlich ein besonderer Genuss. Immer wieder kommt sie zu uns an den Tisch, gibt hier einen Tipp und fragt, wo wie schon waren. Es ist zwar schon etwas nach Mittag, doch unsere Gastgeberin verschwindet laut redend in der Küche - offenbar macht sie ihrem Koch richtig Dampf, denn

anschließend bekommen wir die Speisekarten vorgelegt und nur wenig später stehen dampfende Köstlichkeiten auf dem Tisch. Die Pause dehnen wir etwas aus - zu gemütlich und lecker ist es im Stuart Arms! Trotzdem wird es Zeit für uns aufzubrechen - im Lokal treffen die ersten Gäste für Kaffee und Kuchen ein. Wir verabschieden uns herzlich von unserer formidablen Gastgeberin, steigen in die inzwischen fast abgetrockneten Regenkombies. Auf dem Weg aus Dufftown heraus zur A95 - zurück zu unserer ursprünglichen Route - bekommen wir eine weitere Kostprobe der schottischen Mentalität: Während wir über die Hauptstraße des Ortes rollen, bleiben Passanten auf den Gehwegen stehen, lachen und winken uns zu. DAS habe ich tatsächlich noch nie erlebt - wenn man in der Heimat mit vier Maschinen im Pulk durch einen Ort fährt, gibt es eher böse Blicke, manchmal sogar den Mittelfinger. Ich liebe Schottland! Übrigens: Die britische Küche ist viel besser als Ihr Ruf!



Wir steuern die Maschinen nun gen Westen. Unbemerkt passieren wir die Grenze zu den Scottish Highlands. Wir fahren auf einer kleineren Parallelstraße zur A95 unser Etappenziel Granttown on Spey an. Der Spey ist ein eher kleines Flüsschen, hat aber für die Region große Bedeutung, denn an seinen Ufern haben sich zahlreiche Textilfabriken und auch Whiskey-Destillieren niedergelassen. Etwas außerhalb von Granttown findet sich die Old Spey Bridge - eine Brücke, der man schon auf den ersten Blick anhand ihres uralten Mauerwerks ansehen kann, dass sie vor langer Zeit sehr wichtig für das Städtchen Granttown war - sie ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Uns hat inzwischen wieder der schottische Regen komplett eingeholt und wir erreichen platschnass unsere Unterkunft für die Nacht: Die Pension „The Spey“. Zum einzigen Mal auf unserer Tour nächtigen wir nicht in einem Hotel, sondern nutzen das Bed&Breakfast-Angebot von privaten Gastgebern, in unserem Fall dem unglaublichen Ehepaar McDonald. Unglaublich deshalb, weil

diese beiden Schotten nicht nur diesen klassischen Clan-Namen führen, sondern weil sie ihr Heim in eine wunderbare Pension verwandelt haben und Gastfreundschaft „leben“. Schon vom ersten Moment an kümmern sie sich rührend und liebevoll um unseren klatschnassen Trupp, schaffen Handtücher heran, helfen beim Gepäckabladen. Dann geht es auf die beiden reservierten Zimmer - ein jedes Zimmer im Hause McDonald ist nach einem schottischen Clan benannt und jeder Gast bekommt als Gastgeschenk ein Lesezeichen mit den entsprechenden Wappen und Abbildungen „seines“ Clans. Wir haben die McDonalds sofort ins Herz geschlossen und durften uns beim Frühstück in ihrem Gasträum sogar auf ihrer großen Welt-Karte als Gäste verewigen. Apropos Frühstück: Wir haben auf unserer ganzen Tour kein besseres Frühstück vorgesetzt bekommen als bei Anne und Neil McDonald - ihre Eier Benedict sind einfach ein Traum! Als wir am nächsten Morgen abfahren, sind wir fast traurig, nur eine Nacht hier in Granttown verbracht zu haben - aber es hilft ja nichts: Die Highlands rufen jetzt - und wie!



Etappe 5: Granttown on Spey nach Lairg
Vor dem Frühstück: Maschinen-Check. Unsere Motorräder haben die regnerische Nacht zwar unter ihren Abdeckplanen verbracht, doch nach den Wassermassen vom Vortag ist zumindest etwas Kettenpflege angesagt - die ist zu zweit vor dem Frühstück schnell gemacht! Heute stehen 285 KM (3,5 Std reine Fahrzeit) an - das hört sich eher wenig an, aber diese Etappe hat es in sich: Es geht zunächst auf der Rückseite des

Cairngorms National Parks in südwestliche Richtung an diversen Seen - schottisch „Loch“ genannt - vorbei. Als erstes kommt Loch Laggan. Meilenlang fahren wir eine tolle Uferstraße entlang - rechts neben uns wachsen die Berge auf 1.000 Meter, die gegenüberliegende Seeseite ist mit 750 Metern nicht viel niedriger - ein tolles Panorama! Bei Roybridge queren wir den Roy River und machen Halt direkt hinter der Brücke in einem gemütlichen kleinen Cafe und Souvenirshop. Das Wetter ist etwas besser als am Vortag, nicht ganz regenfrei, aber die Schauer sind kurz. Meistens wälzen sich tiefhängende Wolkenberge durch das Tal des River Spean, ein uriger Anblick. Wenige Meter hinter dem Cafe findet sich übrigens die St. Margaret's Church - eine niedliche kleine Kirche, die vom freundlichen Father Wynne betreut wird, der sich wirklich über jeden Besucher freut. Wir folgen dem River Spean noch einige Meilen weiter und wenden die Fahrt bei Spean Bridge nun wieder nach Norden.



Tiefhängende Wolken in den Mountains

Das nächste Loch kommt in Sicht - der Name ist witzig: Loch Lochy. Etwa auf halber Strecke der meilenlangen Fahrt am Ufer entlang muss man unbedingt den ausgezeichneten Parkplatz an der A82 nutzen: Hier gibt es ein einmaliges Seepanorama, während hinter einem - also im Rücken des Ufers - Wasserfälle senkrecht von den Bergen zum Loch herabstürzen. Phänomenal. Loch Lochy geht praktisch mit wenigen Metern Landbrücke über ins Loch Oich. Die Straße wechselt auf's andere Ufer, der Blick über die Seen bleibt klasse. Am Nordende des Loch Oich befindet sich eine historische Eisenbrücke über den River Oich. Hier beginnt auch der Caledonian Canal, ein künstlicher Wasserweg, der die verschiedenen Lochs zu einem schiffbaren Wasserweg verbindet - darunter auch unser nächstes Ziel, das Loch aller Loch's: Loch Ness! Bei Fort Augustus erreichen wir diesen wohl berühmtesten See Schottlands. Wir folgen der A887 am westlichen Seeufer Richtung der Ruinen von Drumnadrochit - wow, an diese ganzen Namen muss man sich erstmal gewöhnen! Loch Ness ist riesig - was für ein langer See! Das Panorama dagegen ist eher mittelprächtigt: Zwar gibt es an der Uferstraße immer mal wieder Parkplätze, doch die Sicht ist meistens durch Baumbewuchs verstellt. Während des Fahrens erhaschen wir aber immer wieder Blicke auf das Wasser, aber insgesamt haben wir da deutlich schönere Panoramen während unserer Tour gesehen. Wenn man hier stehen bleibt, ist der Hype um „Nessie“ natürlich allgegenwärtig - für unseren Geschmack ist das ehrlich gesagt deutlich mehr als nur „too much“. Wer möchte, kann in Drumnadrochit ein Schiff besteigen und auf dem See nach dem berühmten Ungeheuer Ausschau halten. Wir haben Besseres vor: Wir fahren weiter nach Inverness, an der Nordspitze des Loch Ness gelegen und Hafenstadt am Moray Firth, einem Meeresarm der Nordsee. Die Kessock Bridge über dieses Meeresarm ist wieder ein Erlebnis, noch besser ist aber die Cromarty Bridge einige Meilen weiter, die über den Cromarty Firth, einen weiteren Meeresarm, führt: In weit geschwungenem Bogen rollen unsere Maschinen über das Meer, denn die Brücke ist gar nicht hoch und man hat den Eindruck, dicht über den Wellen zu fahren - toll!



Wichtig: Pausen machen!

Von der eher breiten A9 Richtung Norden geht es dann bald zunächst auf die kleinere A836 und wenig später auf die noch kleinere B9176 - Single Track, da bist Du ja schon wieder! Noch ein letztes Mal für heute am Meer, diesmal am Dornoch Firth, entlang, dann geht es endgültig in die kargen Highlands. Die Vegetation ist schon seit geraumer Zeit spürbar ärmer geworden. Die Bäume werden kleiner und seltener, dafür werden die Felsen größer und häufiger. Aber noch sind wir in der Zivilisation - kleine Orte huschen vorbei, einer davon ist unser Tagesziel: Lairg am Südeinde des Loch Shin gelegen. Hier steigen wir im Lairg Highland Hotel ab, eine Unterkunft an einer stark abschüssigen Hauptstrasse im Ort. Unsere vier japanischen Ladies parken direkt an der Straße vor dem Hotel, müssen aber gut gegen Wegrollen gesichert werden. Der Schreck kommt dann allerdings im Hotel: Am Empfang - in diesem Fall eigentlich nur ein mini-winziger Tresen mit PC mitten im Gastraum des angeschlossenen Restaurants - weiß man nichts von unserer Buchung! Gut, dass ich für alle Fälle von unseren vorab auf Booking.com gebuchten Unterkünften die Buchungsbestätigungen ausgedruckt und wasserdicht verpackt eingesteckt habe. Die etwas grimmige Empfangsdame lässt sich erweichen, einen Blick darauf zu werfen und dann erneut ihren PC zu befragen. Es stellt sich heraus, dass unsere Buchung von Booking.com sehr wohl da ist, allerdings ohne jeden Namen - wie gut, dass der Datenabgleich und meine Ausdrucke uns nun die Betten retten! Diese „Buchungspanne“ stellt allerdings tatsächlich die einzige Schwierigkeit dar, die ich jemals mit Booking.com erlebt habe - das kann auch gerne so bleiben! Die Zimmer im Hotel sind eher unterdurchschnittlich, aber wenigstens sauber. Ich hatte das Hotel auch eher wegen des Restaurants im Erdgeschoss gebucht: Diese Küche ist tatsächlich ein Erlebnis, denn der Koch dort versteht sein Handwerk. Man sitzt an einfachen Holztischen und Holzstühlen und in einem eher engen Gastraum, aber die Speisen, die einem serviert werden, sind allererste Sahne - alles frisch, nichts aus der Dose und jedes Menü von der Karte ein Genuss.

Etappe 6: Lairg nach Ullapool

Jetzt geht's ans Eingemachte - Highlands pur stehen auf dem Programm! Die 270 KM (3 Std. 15 Min reine Fahrzeit) heute führen uns ganz in den hohen Norden Schottlands: Dorthin, wo die Straßen am schmalsten, die Landschaft am gewaltigsten, die Menschen praktisch nicht vorhanden und die Schafe unzählige sind! Wir folgen wieder der A 836 in den Norden, vorbei an Loch Naver und Loch Loyal. Die Straßen sind erstaunlich gut befahrbar, obwohl wir hier kaum noch andere Menschen sehen. Die seltenen Fahrzeuge, die uns noch begegnen, sind Landrover oder Range Rover - ganz selten treffen wir auf Wohnmobile mit Urlaubern. Der Single Track-Anteil schnellst jetzt nach oben, kaum noch ein Straßenabschnitt ist hier oben wirklich 2-spurig ausgebaut. Dafür ist das Straßennetz in wirklich gutem Zustand: Keine Pisten, sondern fester Teerbelag, kaum Schlaglöcher oder andere böse Überraschungen. Der Asphalt selbst hat den für Schottland typischen „Grip“: Er ist viel rauher als bei uns in Deutschland oder den angrenzenden Ländern, fast so, als wäre bei uns die oberste Asphaltenschicht abgetragen. In Baustellen hat man ja manchmal diese Passagen, bei denen man mal auf dem eher rauhen Unterbau der Straße fährt. Das führt sicher zu einem stärkeren Profilabbau an den Motorradreifen, sorgt aber umgekehrt gerade bei Regen für eine anständige Haftung - gar nicht so schlecht!



Ganz oben im Norden

Bei Tongue erreichen wir Schottlands Nordküste. Den „Kyle of Tongue Causeway“ nutzen wir zur Überquerung des Meeresarms. Durch eine Moorlandschaft geht es hier Richtung Loch Hope, ganz nahe am Meer gelegen. Die Straße windet sich nun rund um eine Meeresbucht, die Aussicht ist phantastisch! Passend zur Aussicht und unserer fast schon euphorischen Stimmung bricht endlich mal die Sonne durch. Der Küstenwind hat in kürzester Zeit fast alle Wolken vertrieben und wir fahren unter strahlen blauem Himmel an einem Azur-blauen Meer entlang! Hier gibt es Sandstrände wie aus dem Bilderbuch - nur die Palmen fehlen. Wenn da nicht diese doch recht schneidende Kälte wäre, hätte das Ganze fast etwas Mediterranes - unglaublich. Wir befinden uns jetzt auf fast dem gleichen Breitengrad wie Oslo in Norwegen. Gut, dass unsere dünnen Regenkombis nicht nur 100% wasserdicht sind, sondern auch gegen den Wind sehr gut helfen. Bei Durness kommen wir an den nördlichsten Punkt unserer Tour - jenseits des blauen Meeres kommen nur noch Scapa Flow und die Orkney Inseln: Auch dorthin kann man per Fähre mit dem Motorrad noch fahren - doch wir haben anderes vor. Wir fahren die letzten paar Meilen westlich bis Balnakeil - im dortigen kleinen Gewerbegebiet befindet sich das Restaurant „The Whale Tale“ - ein echter Insider-Tipp für das Mittagessen. Das Restaurant ist im amerikanischen Stil gehalten, was Einrichtung und Theken angeht - das Essen ist jedoch maritim-schottisch, sprich: grossartig! Frischer Fisch und selbstgebackener Kuchen - Tourenfahrerherz, was willst Du mehr! Unser Appetit ist bald gestillt - wir verkneifen uns sogar den Besuch im benachbarten Cafe, das berühmt für seine Cookies und Milchshakes sein soll, denn bei uns passt wirklich nix mehr rein.

Ein kurzes Stück zurück Richtung Durness, dann führt unsere Route auf der A838 südwestlich an die Westküste Schottlands. Am Loch Incharde erreichen wir den Atlantik, denn das Loch ist gar kein See, sondern eine Meeresbucht - so genau nehmen die Schotten es da nicht mit ihren Wasserbezeichnungen! Spätestens ab hier beginnt, was viele Weltenbummler als eine der schönsten Küstenstraßen Europas bezeichnen - und sie haben allesamt Recht! Die Straße geht vorbei an unzähligen kleinen und küstennahen Seen, einbettet in eine karge und felsige Landschaft, die beständig ihre Farben wechselt: Mal herrschen dunkle Felstöne vor, dann - nur wenige Meter weiter - treten plötzlich hellbraune bis eisenrote Farben aus den Steinen ans Licht, das alles gesprenkelt mit den Blautönen der vielen Wasserstellen. Und weit und breit KEIN MENSCH... unfassbar! Wir haben hier oben im Norden Streckenabschnitte von 30 oder 35 Meilen Länge, in denen wir keine andere Menschenseele sehen. Meile um Meile geht es stattdessen durch einsame Schafherden. Teilweise wird die Straße so eng, dass wir schon fürchten, in eine Sackgasse geraten zu sein und hinter der nächsten Kuppe im Nirgendwo zu stehen. In unzähligen Serpentin, Kurven und Talabschnitten schneidet sich die B869 ihren Weg durch die zerklüftete Küstenregion - doch unsere Sorge ist unbegründet: Die Navis haben uns sicher im Griff und leiten uns fehlerfrei selbst durch die irresten Streckenabschnitte. Über die Kylesku Bridge erreichen wir bald Loch Drumbeg und unseren westlichsten Tourpunkt in Schottland. Von hier aus dreht die B869 wieder süd-ostwärts und führt uns zur A837, seit langer Zeit mal wieder eine 2-spurige Straße, die am malerischen Loch Assynt entlang führt. Wir schauen kurz auf Ardvreck Castle, eine sagemumwobene Ruine auf einer kleinen Halbinsel des Lochs, in der es noch heute spuken soll, weil sich die ehrenhafte Tochter des Burgherrn vom Turm stürzte, um nicht mit dem Teufel vermählt zu werden. Es ist kalt, deswegen zieht es uns inzwischen

mächtig Richtung Etappenziel, doch es sind noch etliche Meilen bis Ullapool - und natürlich hat jetzt wieder der Sprühregen eingesetzt. Ist egal, wir kennen das ja jetzt schon.



Blick aus dem Arch Inn

Und in Ullapool, dem kleinen malerischen Fischerort, erwartet uns ein weiteres Highlight unserer Reise: Das „Arch Inn“ - unsere Unterkunft für die Nacht. Außen urig - innen modern. Dieses Hotel mit angeschlossenem Restaurant haben wir bereits auf unserer kürzeren Tour 2018 besucht. Es liegt direkt am Hafensperrwerk des kleinen Fischereihafens und ist berühmt für seine exquisite Küche. Besucher tun gut daran, hier Plätze vorzubestellen: Gerade am Wochenende ist hier sonst abends NICHTS zu machen, was Plätze angeht. Wir haben hier die besten Fish&Chips unserer Reise genossen und auch die Getränkekarte lässt keine Wünsche offen: Vom gediegenen Rotwein bis zu einer ganzen Batterie internationaler Biere haben die Jungs und Mädels vom Arch Inn alles parat. Der Blick aus den modern ausgestatteten Hotelzimmern auf die Fischerbucht von Ullapool und rüber zum Loch Broom ist einmalig. Unsere Maschinen stehen direkt gegenüber vom Hotel in den Parkbuchten, direkt dahinter am Wasser findet die Außengastronomie des Hotels statt - zahlreiche Touristen und Biker sehen uns beim Abpacken und bei der obligatorischen Kettenpflege zu. In Ullapool selbst gibt es verschiedene Supermärkte und Banken mit Geldautomaten, dazu mehrere Tankstellen - der Ort ist damit ein idealer Stützpunkt für Touren in die nördlichen Highlands.

Etappe 7: Von Ullapool nach Kyleakin

Zugegeben: EINEN kleinen Nachteil hat das Arch Inn - hier hatten wir das „schmalste“ Frühstück der ganzen Tour, aber auch das kannten wir ja schon aus dem Vorjahr. Das Breakfast ist also eher „britisch“ - sprich: dünner Toast, etwas Ei mit Speck, dazu Marmelade, starker Kaffee - das war's. Aber für den guten Start in den Tag reicht auch das - schon die ersten Meilen entlang des malerischen Loch Broom Richtung Süden stimmen hervorragend auf den Tag ein - wäre da nicht der holländische Schnarchsack mit seinem Wohnmobil, der mich als aktuellen Spitzenfahrer unserer Gruppe auf halber

Strecke am Loch Broom fast auf die Kühlerhaube nehmen will: Der ist plötzlich und völlig grundlos komplett auf unserer Fahrspur, erst im letzten Moment zieht er wieder rüber - puh, Adrenalinschock am Morgen, da ist man dann wach. Die Route führt uns durch das Ben Wyvis National Nature Reservat an verschiedenen kleineren Lochs entlang nach Südwesten - unser Ziel: Der Applecross-Pass auf der gleichnamigen Applecross-Halbinsel. Im Vorjahr mussten wir diese Halbinsel aus Zeitgründen noch aussparen - dieses Mal lassen wir uns diese Traumstraße Schottlands NICHT entgehen! Vom Örtchen Tornapress windet sich die schmale Passstrasse C1087 in engen bis engsten Serpentinaufwinden bis zum Viewpoint Bealach na Ba, der höchsten Stelle des Passes. Aus gutem Grund ist diese Straße für alle Fahrzeuge über 2 Tonnen, insbesondere Wohnmobile, gesperrt. Das hält natürlich einige Spezialisten aus der Camperszene NICHT davon ab, trotzdem mit ihren Riesenkutschen diese Straße hochzufahren - zumindest so lange, bis sie in einer der unzähligen engen Kehren feststecken und nicht mehr vor oder zurück können. Und den ganzen Verkehr zum Erliegen bringen. Es ist unfassbar, wie dreist oder blöde manche Menschen sind - bei allem Verständnis, dass man als Wohnmobilsten auch die wirklich schönen Stellen Schottlands sehen will: HIER geht das echt nicht - warum glaubt man da nicht einfach mal der wirklich eindeutigen Beschilderung??? War der Weg hinauf schon „späßig“, so ist die Rückseite des Passes ein echtes Abenteuer, was Straßenzustand und vor allem Gefälle angeht! Nichts für schwache Nerven oder schlechte Mopedbremsen... Mehr als einmal stehen wir auf unseren Maschinen und zirkeln die Führen im Schrittempo vorsichtig durch Kehren oder schlagloch-übersäte Streckenabschnitte. Am Ende der Straße wartet das Fischerdörfchen Applecross, sehr malerisch und mit herrlichem Blick über das Meer. Hartgesottene Biker drehen hier einfach um und fahren den Applecross-Pass jetzt gleich nochmal - diesmal in die andere Richtung! Wir suchen uns mitten im Touristengewimmel ein kleines Lokal und gönnen uns Pizza und Eisbecher - Belohnung für den Pass-Stress gerade. Und dann nehmen wir die Küstenstraße in nördlicher und später östlicher Richtung rund um die Halbinsel herum für den Rückweg - das dauert eine Stunde länger, aber hier nerven wenigstens keine verbotswidrig fahrenden Wohnmobile.



Anfahrt auf Glenelg

Zurück auf der Hauptroute nehmen wir die A 890 Richtung Isle of Skye - unserem heutigen Etappen-Endziel. Leider ist das Wetter wieder schlimm geworden: Stundenlanges Regen begleitet uns seit kurz nach dem Aufbruch in Applecross. Das zerrt nicht nur an den Nerven, auch an der Kondition. Eigentlich sollte die Strecke heute 280 KM (3 Std 30 Min reine Fahrzeit) betragen - angesichts der Erschöpfung bei meinem Junior und auch meiner Tochter, beschließen wir spontan, eine Abkürzung zur Isle of Skye zu nehmen. Statt wie vorgesehen am Loch Duich mit dem weltberühmten Eilean Donan Castle (Ihr wisst schon: DAS meistfotografierte Schloss in Schottland, wo auch „Highlander“ mit Christopher Lambert gedreht wurde) entlang zu fahren, kürzen wir direkt über die ebenfalls berühmte Skye-Bridge ab und sind damit mindestens eine Dreiviertelstunde eher am Kings Arms Hotel in Kyleakin. Tochter und jüngster Sohn sind es zufrieden - mittlerer Sohn und Papa nicht so ganz... Also: Maschinen abrüsten, kurzes Verschnaufen - dann die beiden Hondas wieder angeschmissen und ab die Post ohne Gepäck die ausgelassenen Meilen angegangen, die jetzt noch fehlen. Wir fahren diese

Strecke eben anders herum! Denn in diesem letzten kleinen Streckenabschnitt wartet noch ein ganz besonderes technisches Schmankerl auf uns, auf das ich mich die ganzen Wochen zuvor schon gefreut habe: Die sagenhafte Glenelg Ferry zwischen der Isle of Skye und dem Festland, bedient von einer historischen Eisenbahnfähre! Das Juwel verkehrt im 20-Minuten-Takt zwischen Kylerhea und Glenelg und wird betrieben von einer Gruppe ehrenamtlicher Technik-Enthusiasten, die auf diese Weise die älteste Eisenbahnfähre der Welt im Einsatz halten - nur, dass die jetzt Autos, Fahrräder und Motorräder übersetzt. Es ist ein Erlebnis, mit diesem Gefährt über die Fluten zu schaukeln - begleitet übrigens von zwei sehr eifrigen Border-Collies, die dem Fährcapitän gehören und die es als ihren absolut ernstesten Job betrachten, JEDE Überfahrt mitzumachen und stets als ERSTE von Bord zu springen - und zwar schon meterweit vor dem eigentlichen Ufer! Ein Bild für die Götter, diese Hunde. Wir geben reichlich Trinkgeld für die an sich sehr billige Überfahrt, denn wir wollen diese freiwilligen Betreiber gerne unterstützen! Die Dankbarkeit ist groß und sehr ehrlich - einfach tolle Menschen, diese Schotten!



Die Glenelg-Ferry - ein historisches Unikat!

Auf schmalen Straßen geht es weiter Richtung Loch Duich- wir umrunden die Südspitze des Sees, der auch eigentlich wieder ein Meeresarm ist, und da plötzlich liegt sie vor uns: DIE Burg der schottischen Burgen - Eilean Donan Castle! 2018 waren wir am Vormittag hier, da war der Besucherparkplatz brechend voll - heute ist es später Nachmittag, ja fast schon früher Abend, der Parkplatz ist überraschend leer. Nur einige Motorradfahrer sind noch da - und sieh an, Deutsche! Hätten wir uns fast denken können, denn die ganze Gruppe ist in durchaus fortgeschrittenem Alter - also so wie ich! - und fährt dicke GS-Maschinen. Man grüsst, kommt ins Gespräch - wo ward Ihr, wo wollt Ihr noch hin? Nette Jungs - der „Chef“ der Gruppe bleibt noch ein paar Minuten und erkundigt sich: Du bist mit Deinen drei Kindern unterwegs? Die fahren alle Motorrad? Und so eine Tour machen die mit? Mann, da bin ich richtig neidisch! Du musst ein glücklicher Mann sein... Ehrliche Worte - und so wahr. Mir wird mal wieder richtig warm ums Herz. Erinnerungsfoto mit Sohnemann vor der Castle-Kulisse, dann geht es aber wirklich ab ins Hotel. Nochmal die unglaubliche Skye-Bridge, dieses Mal mit noch immer warmen Gedanken im Kopf - dank des netten GS-Piloten: You made my day!



Papa mit Sohn vor Eilean Donan Castle

Etappe 8: Von Kyleakin nach Ballachulish

Heute steht die Isle of Skye auf dem Programm - im Vorjahr konnten wir nur kurz den äußersten Osten dieser tollen Insel streifen, dieses Mal wollen wir „mehr“! 315 KM (4 Std 30 Min reine Fahrtzeit) stehen an - die längste unserer Etappen auf der Tour. Nach dem morgentlichen Technikcheck geht es an der Nordseite der Isle of Skye am Meer entlang. Wir bekommen eine Idee davon, warum der Name der Insel übersetzt „die Wolkenverhangene“ heißt: In der Ferne ragen bereits die Berggipfel im Westteil der Insel empor - um die Bergspitzen herum drängen sich weiße und graue Wolkenbänder. Unsere direkte Umgebung macht allerdings gerade mal wieder einen eher südländischen Eindruck: Liebliche Meeresbuchten mit kleinen Bäumen und Sträuchern, das Land eher grün als karg - und vor uns und hinter uns eine unendliche Karawane von Wohnmobilen und Pkw mit Wohnwagen! So viele Touries hatten wir noch nie in Schottland um uns herum - ok, überholen ist nicht, wir wollen eh lieber gucken. Aber in Kolonne jetzt um die Insel fahren? Auch keine tolle Vorstellung. Gott sei Dank wird es ab Portree, der größten Stadt der Insel, deutlich besser mit dem Verkehr. Wir müssen noch Tanken, denn am Vortag im Regen hatten wir keine Lust dazu. Portree bietet einige Tankstellen, das kann man nutzen. Hinter Portree ändert sich die Landschaft schlagartig. Nichts Mediterranes mehr, dafür kommen jetzt große Felsabschnitte - hier sieht es aus, als ob ein paar Riesenkindern mit ihren Steinmurmeln gespielt hätten. Auch die Farben sind jetzt wieder völlig anders. Das ist aber typisch für Skye: Reisende sagen immer wieder, dass die Insel von der Geographie her fast eine Miniaturausgabe von ganz Schottland ist - alles, was es im großen Festlands-Schottland gibt, ist hier irgendwie im Kleinen vertreten. Grüne Bereiche mit Buschwerk und Bäumen wechseln mit fast pflanzenlosen Geröllflächen ab, dazu gibt es flache Buchten, aber auch Steilküstenabschnitte und sogar richtig hohe Berge - eine tolle Gegend!



Die Kilt Rock Falls

Unser nächstes Ziel ist eine der touristischen Hauptattraktionen der Insel: Der Kilt Rock Viewpoint am Mealt Waterfall. An dieser Stelle der Inselsteilküste gibt es nicht nur einen grandiosen Blick über das Meer, sondern hier stürzt - vom nahen Loch Mealt gespeist - ein Fluss über die Steilküste direkt ins Meer. Der Anblick ist nicht nur ein Hammer, sondern auch extrem selten: In Europa gibt es nur 5 Orte, wo Flüsse direkt per Wasserfall ins Meer strömen - dieser hier ist einer davon. Natürlich ist der Parkplatz am Viewpoint von Wohnmobilen belagert, aber mit unseren schmalen Maschinen finden wir trotzdem ein Durchkommen.



Die Küstenstraße A855 führt ganz um die Westspitze der Insel herum - dort soll es schön sein, doch wir haben uns schon im Vorfeld für die „Abkürzung“ über die Hochfläche der Insel entschieden: Über die Quiraing Road geht es einmal quer über die Insel zur Südküste hinüber - eine schmale Passstraße durch komplett unbewohntes Terrain. Felsen und immer wieder Felsen, dazwischen quirlige kleine Bäche, die von den nahen Bergen aus 500 Metern Höhe in den parallel zur Straße verlaufenden River Rha sprudeln. Die Straßenummer C1225 sagt eigentlich alles - Single Track, was sonst, aber gut befahrbar. Ab dem Ort Uig folgen wir dann wieder der Küstenstraße, nun in östlicher Richtung, zurück Richtung Festland. Die recht gut ausgebaute A851 endet an der Südostspitze der Isle of Skye unvermittelt am Meer: In Armadale liegt der Fährhafen für die Mallaig-Armadale-Fähre. In Schottland sind Fährverbindungen zu den vorgelagerten Inseln rund um die lange Küstenlinie ein fast schon alltäglicher Service - für uns

„Landeier“ aber ein Highlight, darum haben wir ja auch diesen Weg gewählt und sind nicht wieder über die Sky Bridge gefahren. Und so warten wir nun auf die nächste Fähre - dem Fahrplan im Internet haben wir entnommen, dass hier stündlich an- und abgefahren wird. Zwei Fähren sind im Einsatz: Eine etwas kleinere Hovercraft-Fähre und ein etwas größeres Fährschiff mit konventionellem Antrieb. Der Ticketkauf an der Mole im Serviceshop ist schnell erledigt. Wir erfahren, dass auf der größeren Fähre, die gleich kommt, auch genügend Platz für uns und unsere Maschinen sein wird. Das ist nicht selbstverständlich, denn auf dem Parkplatz am Fähranleger hat sich schnell eine doch recht große Fahrzeuganzahl eingefunden - darunter mehrere „Coaches“, so nennen die Briten die großen Reisebusse. Da ist jetzt schon etwas Platzmanagement angesagt, aber die schottischen Fährarbeiter haben ihren Job perfekt im Griff. Es geht hier wesentlich rustikaler, aber auch deutlich schneller zu als bei DFERS in Amsterdam oder Newcastle: Wir bekommen einen festen Wartebereich am Pier zugewiesen - Motorräder bekommen einen Extra-Platz und werden auch als Erstes verladen. Das geht Ruck-Zuck - die Tore vor der Fähre gehen auf und schon bevor die ganz in Endposition sind, kommen die wild gebrüllten und mit heftigen Gesten untermalten „GO, GO, GO!“-Rufe der Fährmitarbeiter. Die Motorräder müssen ganz vorn rechts ins Schiff, leicht schräg gestellt auf die Seitenständer - dann werden wir auch schon auf die Passagier-Sitze ein Deck höher gescheucht. Das Verzurren der Maschinen übernehmen die Schiffsmitarbeiter lieber selber, keine Zeit, keine Zeit.



Wir lümmeln uns also auf den Plastikbänken oberhalb des Fahrzeugdecks zurecht und genießen die einstündige Überfahrt. Das Wetter hat komplett aufgeklart, wie das in Schottland eben oft so ist - morgens noch diesig-nebelig, jetzt strahlender Sonnenschein und eine kühle Meeresbrise an Deck - sagenhaft. Natürlich hole ich mir prompt einen Sonnenbrand auf der Nase, aber den bemerke ich erst abends im Hotel. Das Ausschiffen in Mallaig ist ebenfalls schnellstens erledigt - es ist ein netter Vorteil, wenn man als Motorradfahrer als Erster die Fähre verlassen kann: Die Küstenstraße vor

uns gehört so für ein paar Meilen nur uns! Es geht vorbei an mehreren Meeresbuchten und bald strikt nach Osten am Loch Eilt entlang. Immer wieder kommen plötzlich Bahnschienen in Sicht - zunächst parallel zur Straße, dann queren wir die Schienen sogar mehrmals. Der Grund liegt vor uns: Wir fahren in das berühmte Tal von Glenfinnan! Am Westausgang des Tals befindet sich der markante Eisenbahnviadukt von Glenfinnan, der hier den River Finnan überbrückt. Bekannt ist diese Eisenbahnbrücke vor allem durch die Harry-Potter-Verfilmungen, denn der „Hogwarts-Express“ wurde hier an dieser Strecke gefilmt. Auf der Museumsbahnstrecke verkehrt auch regelmäßig dieser Filmzug, ein Ereignis, das dann regelmäßig für Touristenaufläufe am Viadukt sorgt. Wir sind aber wohl zur falschen Uhrzeit hier, denn Züge sehen wir keine und zwei tolle Eisenbahnviadukte haben wir daheim keine 15 KM entfernt im benachbarten ostwestfälischen Altenbeken ;-)



Wann kommt der Hogwarts-Express vorbei?

Also weiter durch das Tal, das wunderbar grün ist, eingerahmt von hohen Bergketten und am Fuße fließt der Collop River und später der Dubh Lighe. Leider dreht nun wieder das Wetter - in kürzester Zeit ist nichts mehr mit Sonne, stattdessen Sprühregen und dichter Nebel auf den Berghängen. Und die Nebeldecke rückt gefühlt immer näher von oben heran. Kurz vor Fort William biegen wir links ab in das Glen Nevis - Glen steht im Schottischen übrigens für „Tal“ und der Ben Nevis ist der höchste Berg Schottlands. Wir hatten uns einen Blick auf das wunderbare Bergpanorama erhofft, doch das ist heute leider der komplett falsche Tag dafür, schade! So rasten wir nur kurz auf einem netten Parkplatz unterhalb des Ben Nevis, ohne auch nur einen Flecken des Berges sehen zu können - Nebel überall! Etwas enttäuscht starten wir die Maschinen und gehen auf die letzten paar Meilen entlang des Loch Linnhe zu unserem Tagesziel in Ballachulish.



Unsere Unterkunft ist das „Ballachulish Hotel“, das malerisch direkt an einem Seitenarm des Loch Linnhe, dem Loch Leven liegt. Malerisch auch deshalb, weil das Hotel früher ein Adelssitz im typisch-englischen Landhausstil war. Und so sieht das Hotel auch heute noch aus. Hochherrschaftlich thront das Gemäuer über dem Seeufer, genau an der großen Metallbrücke über den Loch Leven. Wir haben das Hotel bereits 2018 besucht, denn das Ambiente hatte mich sofort interessiert. Obwohl das Hotel wirklich bequem und gut ausgestattet ist, müssen Gäste einfach wissen, dass sie hier in einem

alten Landsitz absteigen. Wer also moderne Annehmlichkeiten wie einen Pool oder eine Sauna oder gar so etwas Fortschrittliches wie einen FAHRSTUHL erwartet, ist hier völlig falsch: Hier wird man in einem eher düsteren Foyer empfangen, das ganze Erdgeschoss ist in dunklem Holz ausgeschlagen. Dicke Teppiche und ausladende Ohrensessel in jeder Ecke bestimmen das Bild. Es gibt keine Räume, hier gibt es „Salons“, in die man sich zum Essen, Lesen, Telefonieren oder gar Rauchen zurück ziehen kann. Zu den Zimmern in den beiden oberen Stockwerken geht es über schwer knarrende Holztreppe, die Zimmer selbst haben hohe Decken und sind mit erfurchtgebietend-altem Mobiliar ausgestattet - aber ALLES funktioniert! Wenn man herausgefunden hat, wie die altertümlichen Türgriffe bedient werden müssen, kann man die Zimmer sogar abschließen ;-). Die Badezimmer sind ebenfalls fast antik, aber die Technik funktioniert. Die Badewanne in unserem Zimmer überrascht sogar mit einer Whirlpool-Funktion. Hinter der Bar des Hotels schließt sich ein Restaurant mit hervorragender Küche an. Vor dem Abendessen gönnen wir uns ein typisch regionales Caledonian-Beer und werden auf der Terrasse sogar noch mit ein paar Sonnenstrahlen verwöhnt, die endlich den Nebel durchbrechen und den Ben Nevis und seine Schwestergipfel in ein Abendlicht-Spektakel verwandeln. Mal ehrlich: Es kann einem schlechter gehen, oder? Vor dem Hotel machen wir für meine Tochter noch ein besonderes Erinnerungsfoto: Sie ist Gardetänzerin und macht auf dem Parkplatz mal eben einen Standspagat für ihre Mittänzerinnen daheim - im Hintergrund die Ben Nevis-Kulisse, ein tolles Bild für das Insta-Profil!



Ein Gruss an die Gardemädels daheim!



Etappe 9: Von Ballachulish nach Peebles

Die vorletzte Etappe in Schottland - 280 KM (3 Std 30 Min reine Fahrzeit) stehen auf dem Programm. Heute soll ein wenig der Weg das Ziel sein, denn wir fahren durch das Glencoe National Naturreservat - für die Schotten nicht nur wegen seiner landschaftlichen Schönheit ein Begriff, sondern auch als historische Stätte: In diesem Tal scheiterte von Hunderten von Jahren der letzte militärische Aufstand der Schotten gegen die englischen Truppen - blutgetränkter Boden also beiderseits des River Coe. Heute erinnern Statuen und Stelen an die vergangenen Zeiten. Das langgestreckte Tal ist beeindruckend, doch wieder holt uns der Fluch des schottischen Wetters ein: Just als wir die Talpassage mit den steilen Gipfel der „Three Sisters“ - gewaltig gezackte Berge mit fast 1.000 Metern Höhe - erreichen, haben uns die Nebel-Wolken erneut fest im Griff. Am Three-Sisters-Viewpoint halten wir zwar, aber es gibt nichts zu sehen außer ein paar Metern steiler Bergflanken

links und rechts der Straße - nach knapp 100 Metern wabert eine geschlossene Nebeldecke in dunklem Grau und verhindert jede Sicht. Wir folgen dem Tal und erreichen das Rannoch Moor mit seinen vielen kleinen Lochs und Tümpeln. An seiner Südseite passieren wir die unsichtbare Grenze zu den Highlands und sind ab nun wieder in den Midlands unterwegs. Landschaftlich ist das an den abnehmenden Höhenmetern und den zurückweichenden Felsen zu erkennen - es geht jetzt wieder durch grüne Gebiete mit vielen kleinen Wasserläufen.



Kein Photoshop: Da sieht es wirklich so aus!

Kurz hinter dem Loch Earn verlassen wir kurz die breite A84 und folgen einer kleinen und schmalen Seitenstraße in das Örtchen Balquhider. In diesem Örtchen gibt es eine kleine Kirche mit dazu gehörendem Friedhof, auf dem eine historische Person, ein Nationalheld der Schotten, seine letzte Ruhe gefunden hat: Wir stehen am Grab von Rob Roy, dem schottischen „Robin Hood“, wie viele sagen. Doch das Wetter ist inzwischen so schlecht geworden, dass uns nicht lange nach Sightseeing zu Mute ist. Wir nehmen einen kleinen Imbiss in einem Cafe zu uns und kehren dann zur A84 zurück, Richtung Callander. Da unsere Route nun den Loch Lomond and Trossachs Nationalpark berührt, verlassen wir noch vor Callander die A84 und machen einen Schlenker über eine der berühmtesten Motorradstrecken Schottlands. Zunächst folgen wir der A821 bis zum River Turk. Hier stoßen wir am Loch Achray auf „Dukes Pass“, eine Serpentina- und Kurvenstrecke, die wohl jedes Motorradfahrerherz höher schlagen lässt. Bis nach Aberfoyle schwingen wir ununterbrochen über den Pass, der gar nicht mal so hoch, aber landschaftlich wunderschön gelegen ist. Die Straße führt mehrfach durch natürliche Tore aus Fels und Stein. Vorbei am Lake of Menteith, auf dem sogar eine kleine Fähre verkehrt, erreichen wir dann Callander. Von hier aus ist die alte Königsstadt Stirling das nächste Ziel. Wir passieren das hoch über der Stadt gelegene Stirling Castle und lassen uns von der A905 bis an die westlichen Ausläufer des Fifth of Forth führen - jenem Meeresarm, an dem einige Meilen östlich auch Edinburgh liegt.

Wir bleiben aber strikt südlich und fahren nach Blackburn. Das Wetter ist jetzt richtig schlecht geworden - es regnet ununterbrochen und auch die Landschaft ist nun ziemlich flach. In Blackburn verlassen wir kurz die Hauptstraße, weil wir links an einer Kreuzung ein kleines Cafe erblickt haben. Wir sind nass, erschöpft und haben Hunger - also spontane Rast. Was für eine gute Entscheidung - Kim's Cafe ist klein und die Betreiberin, eine freundliche kleine Asiatin, steht ganz allein hinter dem Küchentresen. Als wir eintreten, schafft sie sofort zwei mobile Jackenständer heran und wir packen unsere nassen Kombis an den Haken vor die Heizung. Besonders meine durchgefrorene Tochter hat es Kim angetan - sie bekommt erst einmal eine schöne heiße Tomatensuppe mit Eiernudeln. Wir Jungs nehmen - natürlich! - Chicken-Burger. Mit flinken Händen ist alles schnell und frisch zubereitet - eine Wohltat nach der nassen Kälte draussen! Als „Nachtisch“ kredenzt Kim jedem eine große Tasse heißer Schokolade, dazwischen wird geplaudert, von der Tour und von Deutschland erzählt. Kim's Mann war bei der Rhine-Army stationiert, sie kennt also ein bißchen was vom Rheinland und wir müssen ihr auf der Wandkarte im Cafe ganz genau zeigen, woher wir stammen. Wir bleiben anderthalb Stunden, genießen die Wärme und Kim's fröhliche Freundlichkeit - und ich verspreche Kim, auf Google Maps eine Top-Bewertung für ihr Cafe abzugeben.

Für uns wird es Zeit, die letzten 35 Meilen bis Peebles unter die Räder zu nehmen. Zwischen sanften Hügeln und Wäldern hindurch geht es nach Peebles hinein, wir freuen uns schon auf etwas Ruhe und Behaglichkeit - da geraten wir quasi auf der Ziellinie in ein Navigationsproblem: Obwohl ich die Route vorab am PC und auch im Internet-Planer sorgfältig abgecheckt und bearbeitet habe, stimmt irgendwie die Hoteladresse nicht. An den angegebenen Koordinaten finden die Navis kein Hotel, sondern versuchen, uns immer wieder in eine kleine Siedlung mit Privathäusern zu führen. Wir gleichen nochmals die Adresse von der Buchungs-bestätigung mit der Navigationsadresse ab - Übereinstimmung! Etwas ratlos fahren wir vom Ortsende wieder ein Stück zurück - etwas nervig im einsetzenden Donnerstag-Feierabendverkehr. Schließlich gibt mein Sohn die Adresse am Handy in Google-Maps ein - und siehe da: Plötzlich sitzt der Marker ganz woanders als im Navi! Unser Hotel „versteckt“ sich hinter einer hohen Mauer zur Hauptstraße und auch sein Name „The Park“ ist nicht gerade gut sichtbar im Innenhof aufgestellt... Erleichtert parken wir im großzügigen Innenhof, rüsten ab und checken ein - geschafft für heute! Im Hotelrestaurant warten vorzügliche Steaks und ein frisches Carling-Lager - das inzwischen zum heimlichen „Lieblingsbier“ unser Tour avanciert ist - auf uns. Unser letzter Abend in Schottland: Wir lassen ihn ruhig ausklingen.



Endlose Weiten - die gibt's in Schottland!

Etappe 10: Von Peebles nach Newcastle

Die Abschiedsetappe haben wir bewusst etwas kürzer gewählt - wir wollen schließlich die Fähre in Newcastle auf keinen Fall verpassen. Im Vorjahr waren wir da etwas knapp dran und hätten wegen eines Verkehrsstaus kurz vor Newcastle beinahe unser Schiff verpasst - solchen Stress wollen wir dieses Mal auf jeden Fall vermeiden! Also liegen 250 KM (3 Std 15 Min reine Fahrzeit) vor uns - und mangels größerer Berge oder Sightseeing-Highlights wollen wir nicht direkt nach Newcastle steuern, sondern in zwei größeren Bögen zunächst nach Osten, dann nach Süden über wenig befahrene kleine Straßen um den Northumberland Nationalpark herum zum Hafen fahren. Bis Jedburgh geht alles gut, dann werden die Wolken wieder dichter und dichter, kurz vor Hawick geht der Regen wieder los. Wir wechseln auf die schmale A6088 - eine Single Track Road, die zunächst noch gut asphaltiert ist, dann aber in Basalt-Kopfsteinpflaster übergeht. Nicht so gut - schon gar nicht bei der Nässe. Die Straße

führt in vielen Windungen immer wieder zu kleineren Straßenbrücken, die oft ein paar Meter ansteigen und direkt dahinter wieder abfallen. Die beiden Jungs finden es toll, meine Tochter eher nicht. Wir lassen die beiden jungen Herren etwas vorfahren, ihr eigenes Tempo machen - ich bleibe lieber hinter meiner Tochter, etwas langsamer.



Bald geschafft: Tankstopp auf der Etappe

Bei Hobkirk wird dann eine kleine Straßenbrücke zur Falle: Die Straße führt wieder über eine Rampe zur eigentlichen Brücke hoch, dieses Mal etwas schräg nach rechts. Die Brücke selbst ist gerade, doch dahinter geht die Abwärtsrampe gleich wieder nach links unten auf die Straße - unser Junior ist einen Moment unaufmerksam und etwas zu schnell für diesen engen Richtungswechsel: Das Hinterrad seiner Maschine schmiert auf dem Kopfsteinpflaster weg und seine Z 650 schlittert auf der rechten Seite liegend die Straßenrampe hinunter. Ich höre das Schreien der Jungs im Helmfunk und bin nur Augenblicke später da. Schnell die Maschine auf den Ständer geworfen und runter vom Bock, zu meinem Jungen. Der hat ziemliches Glück gehabt: Sein rechtes Bein war bei der Rutschpartie noch unter der Kawasaki, doch die stabilen Satteltaschen am Heck haben die Maschine hochgehalten, so hatte das Bein keinen Druck. Die Regenkombi ist natürlich aufgerissen, doch die Textilkombi darunter hat gehalten. Die Sturz pads an der Z 650 haben die Maschine auch vor schlimmeren Schäden bewahrt - lediglich der Handbremshebel ist ordentlich verbogen, ebenso der Fußbremshebel. Letzteren hat es ordentlich erwischt: Er ist um 180 Grad nach hinten umgebogen - das lässt sich mit Bordmitteln nicht beheben! Kurze Krisenbesprechung - die Kombi und die aufgeschabte Satteltasche werden mit Panzerband provisorisch abgedichtet. Die Vorderbremse ist trotz verbogenem Hebel noch einwandfrei bedienbar - die Fußbremse ist allerdings auch nach allen Korrekturversuchen nur noch gerade so mit der Fußspitze zu bedienen - risky! Die Entscheidung ist schnell gefällt: Wir brechen die Etappe hier ab, fahren zurück Richtung Jedburgh und nehmen einen direkten Weg quer durch den Nationalpark nach Newcastle. So sparen wir locker 40 Meilen und eine knappe Stunde Fahrtzeit ein. Die Stimmung ist gedrückt - über Funk erkundige ich mich immer wieder bei meinem Sohn nach Kondition und Befinden. Er ist OK, fährt jetzt natürlich sehr vorsichtig - schon allein wegen der riskanten Fußbrems-Situation - Papa ärgert sich still und leise trotzdem darüber, dass wir die beiden Jungens haben vorfahren lassen, aber ob der Sturz mit mir an der Spitze nicht passiert wäre? Wer weiß das schon... Dass uns auf der geänderten Direktroute jetzt die Strecke über die alte Römerstraße südlich des Nationalparks entgeht, spielt keine Rolle mehr. Wir sind froh, dass wir mit einem guten Zeitpolster und letztlich sicher Newcastle erreichen. Abends auf der Fähre, im Schiffsrestaurant und später in der Kabine, ist der Ärger schon fast vergessen. Wir sind auf dem Weg nach Hause.

Epilog



Die Heimfahrt von Amsterdam ist die umgekehrte Autobahnroute von der Hinfahrt. Was uns auffällt: Wir fahren in Holland nun exakt die gleiche Höchstgeschwindigkeit wie die ganze Zeit in Schottland - 100 km/h (Schottland 96 km/h) - aber wie öde ist es, dieses Tempo auf einer schnurgeraden, vierspurigen Autobahn abzujucken! Oh Mann, was sind wir jetzt verwöhnt... Zu Hause angekommen gibt es erst einmal den Tachovergleich: 3.220 KM in 11 Tagen - die Fahrkilometer zählen natürlich NICHT mit! Fazit: Wir haben unglaublich viel gesehen, wir haben unglaublich viel Spaß zusammen gehabt, der unendliche Regen an gefühlt jedem 2. Tag hat uns NICHT die Laune verdorben, alle haben durchgehalten (auch wenn manchmal wirklich schon der Hintern hart wurde) - und trotz der beiden Stürze zu Anfang und am Ende der Tour haben auch die vier japanischen Ladies alle Strapazen und Zumutungen klaglos überstanden. Und der schönste Satz kommt von meinen beiden Jungs: „Papa, das war so klasse - wohin fahren wir denn nächstes Jahr?“

Der Beweis: Es hat gar nicht immer geregnet!

