

Tagebuch einer Nordkapp-Tour



vom 28.06. bis 20.07.2014

Xueyan Zhang
Viktor Martoglio
mit
Yamaha FJR1300A

Inhaltsverzeichnis

1. Planung und Vorbereitung

- 1.1. Das Motorrad
 - 1.1.1. Griffheizung
 - 1.1.2. Elektroinstallationen
 - 1.1.3. Handschütze
 - 1.1.4. Tourenscheibe
 - 1.1.5. Navigation
 - 1.1.6. Action-Cam
 - 1.1.7. Gegensprechanlage
 - 1.1.8. Gepäck
 - 1.1.9. Sitzpolsterung
- 1.2. Die persönliche Ausrüstung
- 1.3. Reisevorbereitungen
 - 1.3.1. Ferienzeitpunkt
 - 1.3.2. Reise- und Routenplanung

2. Tagebuch

- 2.1. Etappe 1 von Eschenbach SG (CH) bis Hamburg (D) am 28.06.2014
- 2.2. Etappe 2 von Hamburg bis Malmö (S) am 29.06.2014
- 2.3. Etappe 3 von Malmö bis Stockholm am 30.06.2014
- 2.4. Einen Tag in Stockholm am 01.07.2014
- 2.5. Nachtfähre von Stockholm nach Turku (SF) vom 01. auf den 02.07.2014
- 2.6. Etappe 4 von Turku nach Kokkola am 02.07.2014
- 2.7. Etappe 5 von Kokkola nach Rovaniemi am 03.07.2014
- 2.8. Etappe 6 von Rovaniemi nach Karasjok (N) am 04.07.2014
- 2.9. Königs-Etappe 7 von Karasjok zum Nordkapp und weiter nach Hammerfest am 05.07.2014
- 2.10. Etappe 8 von Hammerfest nach Alta am 06.07.2014
- 2.11. Etappe 9 von Alta nach Tromsø am 07.07.2014
- 2.12. Etappe 10 von Tromsø nach Harstad am 08.07.2014
- 2.13. Etappe 11 von Harstad über die Lofoten nach Bodø am 09.07.2014
- 2.14. Etappe 12 von Bodø nach Mosjøen am 10.07.2014
- 2.15. Etappe 13 von Mosjøen nach Levanger am 11.07.2014
- 2.16. Etappe 14 von Levanger nach Kristiansund am 12.07.2014
- 2.17. Etappe 15 von Kristiansund nach Hornindal am 13.07.2014
 - 2.17.1 Die Atlantic Road
 - 2.17.2. Der Trolligstenpass
 - 3.17.3. Der Geirangerfjord
- 2.18. Etappe 16 von Hornindal nach Bergen am 14. und Ruhetag in Bergen am 15.07.2014
- 2.19. Etappe 17 von Bergen nach Jorpeland am 16.07.2014
- 2.20. Wanderung zum Preikestolen am 17.07.2014
- 2.21. Etappe 18 von Jorpeland nach Aalborg (DK) am 18.07.2014
- 2.22. Etappe 19 von Aalborg nach Hamburg (D) am 19.07.2014
- 2.23. Etappe 20 von Hamburg nach Eschenbach SG (CH) am 20.07.2014

3. Zusammenfassung

1. Planung und Vorbereitung

Meine Frau und ich sind keine Jungspunde mehr (Jahrgang 1965 und 1957). Da wir aber Reisefreaks sind, reizt uns ein Motorradtrip in den Norden von Europa sehr. Allerdings ist es etwas irreführend, dies als Nordkapp-Tour zu bezeichnen, denn nicht das Nordkapp, sondern die Reise selbst ist das Ziel. Und so eine Reise will ordentlich vorbereitet sein.

1.1. Das Motorrad

Mein geliebtes Motorrad (Yamaha MT-01, RP18) ist für eine Motoradtour eher ungeeignet. Denn dabei handelt es sich um eine nackte Maschine mit Kettenantrieb, ohne Gepäckmöglichkeit und mit ungünstiger Sitzposition für die Sozia (enger Kniewinkel und zudem sitzt sie so hoch, dass sie auf den Tacho schauen kann). Deshalb habe ich uns für diese Nordkapp-Tour eine zweite Maschine angeschafft, die etwas mehr Tourentauglichkeit besitzt. Nein, keine BMW-GS, denn man bleibt doch seiner Marke treu. Unter den gestellten Bedingungen (Yamaha, guter Windschutz, Koffersystem, Kardanantrieb) kämen deshalb eine 1200-er Super Ténéré oder eine FJR1300 in Frage. Nach einigem Suchen fand ich eine recht günstige gebrauchte FJR1300A, Baujahr 2003 mit gut 100'000km auf dem Zählwerk. Da diese Dinger untötbar sind, sollte die etwas fortgeschrittene Kilometerleistung aber kein Problem darstellen.

Allerdings ist es durchaus sinnvoll, auch bei einer solchen Maschine einiges anzupassen, um komfortabel und sicher eine so weite Reise unter die Räder nehmen zu können:

1.1.1. Griffheizung

Es geht in den Norden. Da kann es auch im Sommer kalt sein. Einer der Vorbesitzer hatte die Heizgriffe bereits eingebaut. Allerdings war ich über seine Art der Verkabelung nicht sonderlich begeistert. Die dazugehörige Sicherung war unter sehr viel Isolierband irgendwo im Kabelstrang versteckt und im Falle eines Defektes kaum auffindbar. Da ich sowieso zusätzliche Elektroteile einzubauen hatte, wurde auch diese Verkabelung auf einen akzeptablen Stand gebracht.

1.1.2. Elektroinstallationen

Da viele elektrisch betriebene Geräte wie Handys, Kameras, Tablets und dergleichen über USB geladen werden können, musste eine solche Steckdose her. Diese habe ich in die Verschalung rechts unterhalb des Lenkers eingebaut. Die Stromversorgung geschieht über eine eigene 10A-Sicherung über ein durch Klemme 15 geschaltetes Relais (geschalteter Zündstrom). Die zweite (normale) Steckdose dagegen ist an Klemme 30 (B+) über eine 15A-Sicherung angeschlossen, so dass die hier eingesteckten Geräte auch bei ausgeschalteter Zündung funktionieren.



Der Sicherungskasten rechts enthält neben den beiden oben erwähnten Sicherungen noch diejenige für's Navi (10A ab Klemme 15), Griffheizung (10A ab Klemme 15) und eine weitere (15A ab Klemme 30) für das Ladegerät, das ich unter dem Fahrersitz eingebaut und fest verkabelt habe.

1.1.3. Handschütze

Die sehen zwar weder sportlich noch sexy aus, sind aber auf einer langen Tour unabdingbar. Sie schützen die Hände sehr gut vor Fahrtwind und Regen und ausserdem den Brems- und den Kupplungsgriff bei einem allfälligen Umfaller.



Im Zubehörhandel habe ich nichts Passendes gefunden. Alle, die ich gecheckt hatte, waren zu klein und passten eigentlich nur an Motocross-Maschinen.

Zufällig sah ich dann auf einem Bild die Handschütze der neuen Super-Ténéré – und siehe da, die passen perfekt. Sogar die Original-Anbauteile passen sehr gut und können mit nur kleinen Modifikationen verwendet werden.



1.1.4. Tourenscheibe

Da ich ohne Motorradstiefel bereits 1.90 gross bin, bietet die Originalscheibe relativ wenig Windschutz, dafür viele Windgeräusche. Also musste eine andere Scheibe her. Ich entschied mich für diejenige von Ermax. Die ist zwar besser als das Original, aber halt immer noch nicht



gut genug, was man natürlich erst nach der Montage und Probefahrt feststellt. Aber wenn man das Teil mal ausprobiert hat, nimmt sie der Händler logischerweise nicht mehr zurück. Deshalb beschaffte ich noch einen Scheibenaufsatz (MRA X-Creen Spoiler-Aufsatz) von BS-Motoparts (bs-motoparts.com), inkl. Betriebserlaubnis. Nun ist die Scheibe auch für einen langen Lulatsch wie mich hoch genug und der Wind wird über den Helm gelenkt.

1.1.5. Navigation

Für eine solche Reise braucht man ein gutes Navigationsgerät, das Wasserdicht ist und sich auch mit Handschuhen bedienen lässt. Ich entschied mich für ein Garmin Zümo 660LM mit fest angebautem und gut einstellbarem Halter am Kupplungsgriff. Das Navi ist zudem via Bluetooth mit dem Intercom des Fahrerhelms gekoppelt, so dass ich die Navigationsansagen auch hören kann.



1.1.6. Action-Cam

Diese Reise machen wir nur einmal, so wie jede andere Reise auch. Also soll sie auch ordentlich dokumentiert werden können. Was macht da mehr Sinn, als eine gute Action-Cam, die auch während der Fahrt und wenn es regnet gute Bilder machen kann, ohne dass man dazu anhalten und die Kamera hervorkramen muss. Ich habe mich für diesen Zweck für eine Maptaq Q-CAMZ Full-HD 1080p entschieden und zusammen mit acht 32GB Micro-SD Speicherkarten gekauft. Entscheidend für den Kauf waren die Full-HD-Auflösung, das 170° Fischauge und die elegante Form (wer will schon so einen viereckigen Klotz vorne ans Motorrad oder an den Helm klemmen?). Leider hat dann die



Versuchsphase aber gezeigt, dass die zwei original mitgelieferten Batterien etwas kurzlebig sind und die Kamera nicht im Betrieb gleichzeitig auch aufgeladen werden kann. Zusätzliche Batterien und Ladegerät konnte ich werden vom Lieferanten conrad.ch, noch vom Hersteller auftreiben. Ich erhielt von keinem der beiden eine Reaktion auf meine verschiedenen Emails: Pfui – ich wird mir dies merken für spätere Anschaffungen!

Deshalb entschied ich mich, doch noch eine GoPro 3+ zu kaufen und vorne am Motorrad unterhalb der Scheibe mittig anzubringen und die Maptaq nur auf besonders interessanten Fahrstrecken zusätzlich im Fotomodus zu betreiben.



1.1.7. Gegensprechanlage

Bereits vor einiger Zeit haben wir uns bei der Gegensprechanlage für eine kabellose Midland BT Next Twin entschieden und sind sehr zufrieden damit. Allerdings nutzen wir nicht alle Möglichkeiten, denn wer will schon Radio hören oder telefonieren während der Fahrt.



1.1.8. Gepäck

Obwohl wir grundsätzlich auf allen unseren Reisen bemüht sind, leicht unterwegs zu sein, sammelt sich doch einiges an, was man auf eine dreiwöchige Motorradtour mitnehmen will oder muss. Um das ein- und ausladen zu erleichtern, beschafften wir für die beiden Original-Seitenkoffer Innentaschen. Darin verstauten wir unsere persönlichen Sachen (Kleider, Medikamente, Körperpflegeartikel, etc.), die wir jeweils mit ins Hotel nahmen. Dadurch mussten wir nicht die kompletten Seitenkoffer mitnehmen, die bei Regenwetter teilweise doch sehr schmutzig waren. Diese Innentaschen sind absolut empfehlenswert. Im Topcase verstauten wir alles, was wir

nicht so häufig zu gebrauchten beabsichtigten (Werkzeug, Reparaturmaterial, Regenkombi, etc.). Dieser Koffer blieb während der ganzen Reise immer auf dem Motorrad und ausser den Regenkombis brauchten wir nichts

daraus.

Da in vielen Foren darauf hingewiesen wurde, dass im hohen Norden die Tankstellen sehr dünn gesät sind und zudem oft ausländische Kreditkarten nicht akzeptiert werden, entschied ich mich, Reservebenzin mitzuführen. Da ich dieses wegen den Benzindämpfern nicht im Koffer drin wollte, brachte ich auf dem Deckel des Top-Cases Befestigungsösen an, um zwei 1.5-Liter Benzinkanister festbinden zu können. Dies hat hervorragend funktioniert. Allerdings haben wir den Inhalt nie benötigt. Wir haben immer rechtzeitig eine Tankstelle gefunden und auch nie ein Problem mit einer unserer Kreditkarten gehabt. Entweder waren die Berichte in den Foren übertrieben oder veraltet, oder wir haben einfach Glück gehabt. Im Tankrucksack brachten wir die Elektronik unter (Laptop, mobile Festplatte, Speicherkarten, Ladegeräte, Kabel, Akkus, etc.). Da die Steckdosen am Motorrad nahe beim Tank angebracht sind, konnten wir verschiedene Stromverbraucher während der Fahrt aufladen und natürlich das Ganze auch problemlos mit ins Hotel nehmen.



1.1.9. Sitzpolsterung

Lange Strecken bedeuten Stress für den Allerwertesten. Dem kann man entgegenwirken, indem man sich eine Goldwing anschafft, aber eben: Markentreue! Also bleibt nichts anderes, als bei den vorhandenen Sitzflächen den Komfort zu erhöhen. Dafür gibt's Air Hawk. Die sind zwar schweineteuer, aber - Ricardo-sei-Dank - bin ich recht günstig an fast neue gebrauchte gekommen. Allerdings sind diese Sitzpolster stoffbezogen und dadurch nicht wasserabweisend. Um sie bei Regen nicht jeden Abend demontieren zu müssen, beschaffte ich eine kleine Abdeckplane, um bei Bedarf die Sitzflächen über Nacht abdecken zu können.



1.2. Die persönliche Ausrüstung

Wir haben uns für eher leichte Tourenkombis entschieden, die bei Regen nur bedingt Schutz bieten. Zusätzlich beschafften wir zweiteiligen Regenkombis (FLM-Stormchaser von Polo). Diese haben uns hervorragende Dienste geleistet. Auch bei ganztägigem starken Regen mit heftigen Windböen und Tageshöchsttemperaturen von +5°C. waren sie absolut dicht und boten einen perfekten Windschutz. Wir trugen sie deshalb teilweise auch bei schönem Wetter, wenn der Wind entsprechend stark war. Allerdings waren die dazu gehörenden Regen-Überziehtiefel und Regen-Handschuhe schlicht unbrauchbar und damit herausgeworfenes Geld. Dagegen waren die Thermo-Boy-Halsschütze eine gute Investition. Mit oder ohne Regenkombi waren sie ein wirklich guter Windschutz, der sich auch während der Fahrt einfach an geänderte Bedingungen anpassen liess. Wir benutzen diese immer noch häufig, auch wenn wir Skifahren gehen.

Bei den Helmen entschieden wir uns für Integralhelme. Während ich mit meinem Schubert S1pro absolut zufrieden war und immer noch bin und deshalb keinen Grund zum Wechseln sah, hatte meine Frau einen Klapphelm, der nicht nur sehr schwer war, sondern auch noch nicht perfekt passte. Sie entschied sich für einen Shoei GT-Air, der wesentlich leichter als ein Klapphelm ist, gut zu ihrer asiatischen Kopfform passt und zudem mit den nötigen Aussparungen gut für die Lautsprecher des Intercom vorbereitet ist. Auch im Nachhinein eine gute Wahl.

1.3. Reisevorbereitungen

Die Vorbereitung auf eine Reise ist nicht ein notwendiges Übel, sondern etwas vom Schönsten daran. Man kann aus einer Vielzahl von Möglichkeiten das für sich Passende auslesen. Man kann bestimmen, wählen, auslesen und sich auf die Ausführung freuen.

1.3.1. Ferienzeitpunkt

Da die Reise weit in den Norden von Europa führt, über den 71 nördlichen Breitengrad hinaus, weit nördlich vom arktischen Polarkreis, der bei $66^{\circ} 33' 55''$ liegt, und wir zudem mit dem Motorrad unterwegs sind, ist die Wahl des Zeitpunktes ein entscheidender Faktor, denn „dort oben“ kann es richtig kalt werden.

Wir wollten aber auch nicht in den Hauptferienstrom der Schul-Sommerferien kommen. Deshalb entschieden wir uns für die letzte Juni- und die beiden ersten Juli-Wochen. Abgesehen vom Regenwetter der ersten Woche war dieser Zeitpunkt ideal.

1.3.2. Reise- und Routenplanung

Neben dem Nordkapp wollten wir als Fixpunkte der Reise die Oeresundbrücke befahren, durch die Schäreninseln schippern, die Lofoten sehen, über die Atlantic Road fahren, den Trollstigen Pass bewältigen und auf dem Preikestolen stehen. Was wir nicht wollten, war endlos über deutsche Autobahnen brettern. Deshalb entschieden wir uns für den Autozug von Lörrach nach Hamburg und zurück. Obwohl dieser

Zug recht teuer ist und man sehr früh reservieren muss – wir haben dies sieben Monate vor Reiseantritt getan – war das eine sehr gute Entscheidung. Auch die Fähre von Stockholm nach Turku haben wir rechtzeitig im Voraus reserviert. Hotels jedoch haben wir immer einen oder zwei Tage vor der Ankunft am jeweiligen Ort per Internet gebucht und sind dabei gut gefahren.



2. Tagebuch

Unsere Nordkap-Tour führte uns – neben der Schweiz - durch fünf weitere Länder (Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen). Um dem Rechnung zu tragen, haben wir wichtige Informationen vorgängig zusammengetragen, um auch für Notfälle gerüstet zu sein:



Geschwindigkeiten				
Land	In	Aus	Schnellstr	Autob
Deutschland	50	100	130	frei
Dänemark	50	80	80	130
Schweden	50	70/90	90/110	110
Finnland	50	80/100	-	120
Norwegen	50	80/90	90/100	90/100

Notrufnummern			
Land	Feuerwehr	Polizei	Sanität
Deutschland	112	112	112
Dänemark	112	112	112
Schweden	112	112	112
Finnland	112	112	112
Norwegen	110	112	113

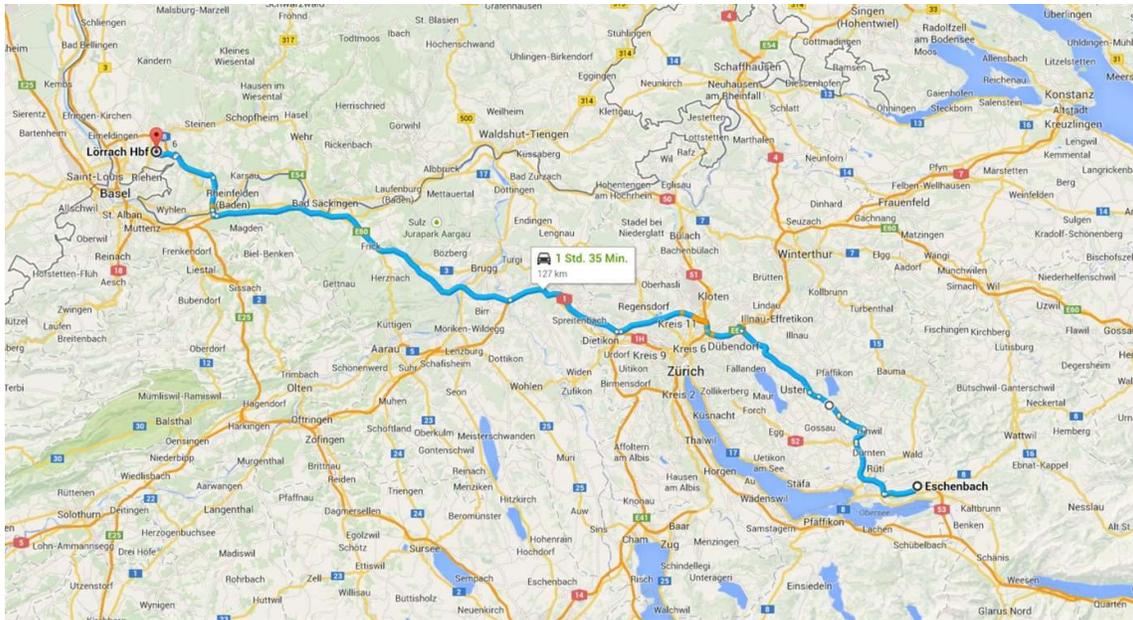
Wechselkurse				
Deutschland	CHF-€	1.00/0.83	€-CHF	100.00/122.65
Dänemark	CHF-DKK	1.00/6.22	DKK-CHF	100.00/16.44
Schweden	CHF-SEK	1.00/7.48	SEK-CHF	100.00/13.65
Finnland	CHF-€	1.00/0.83	€-CHF	100.00/122.65
Norwegen	CHF-NOK	1.00/7.00	NOK-CHF	100.00/14.40

Botschaften und Konsulate (Helpline EDA: +41 800 24-7-365 / www.helpline-eda.ch)	
Land	
Deutschland	Schweizerische Botschaft, Otto-von-Bismark-Allee 4A, 10557 Berlin / +49 30 390 40 00
Dänemark	Embassy of Switzerland, Richelieus Allé 14, 2900 Hellerup / +45 33 14 17 96
Schweden	Schweizerische Botschaft in Stockholm, Valhallavägen 64, Box 26143, 100 41 Stockholm +41 800 24 7 365
Finnland	Embassy of Switzerland, Kalliolinnantie 16 A 2 a, 00140 Helsinki / +358 9 622 95 00
Norwegen	Embassy of Switzerland, Bygdøynesveien 13, 0244 Oslo, Norway / +47 22 54 23 90

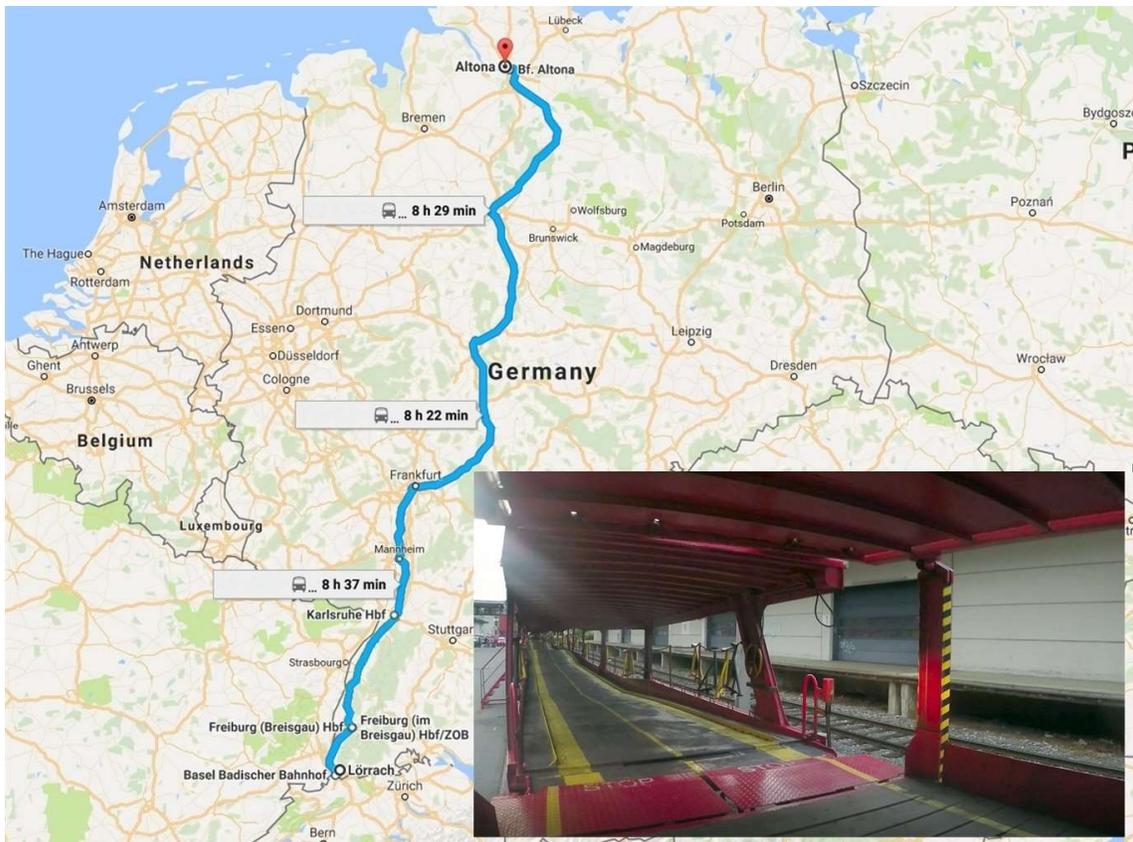
Auto- und Motorradclubs	
Land \ TCS	TCS-ETI-Notruf: +41 58 827 22 20 / TCS-Infozentrale: +41 58 827 24 24
Deutschland	ADAC: Mobil: 22 22 22
Dänemark	ADAC: 0045-79 42 42 85
Schweden	Assistancekaren: 020912912, Flack: 087 679 000
Finnland	Autoliitto: Festnetz: 0200 80 80 , Mobiltelefon: (+358) 200 80 80
Norwegen	Falck Rescue Service Norwegen, Telefon: +47 02222 / +47 810 30 333

Glücklicherweise haben wir keine der Notfall-Informationen benötigt und sind komplett pannen- und unfallfrei durch diese Tour gekommen.

2.1. Etappe 1 von Eschenbach SG (CH) bis Hamburg (D) am 28.06.2014



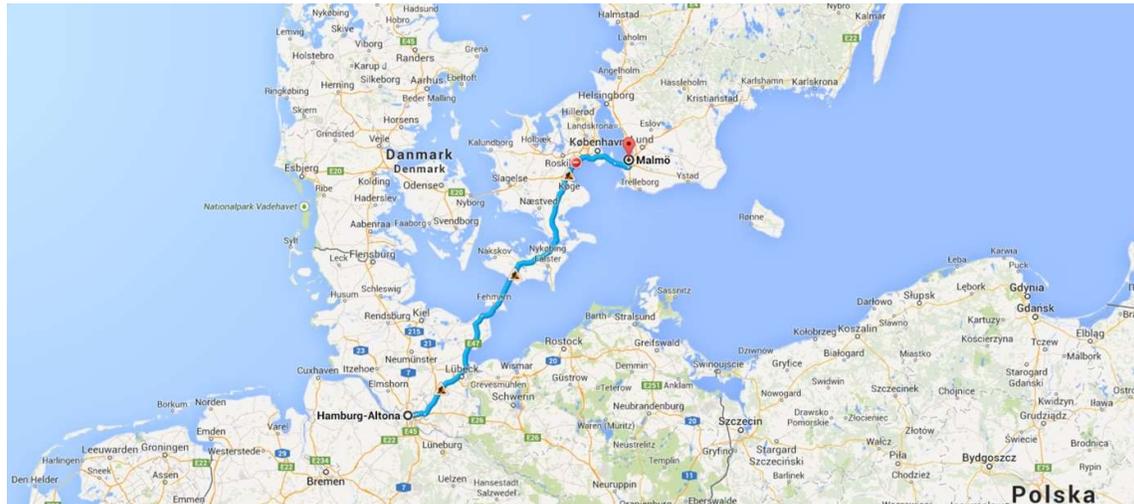
Endlich geht es los. Nach fast einjähriger Planung ist es endlich soweit. Das Motorrad ist beladen und vollgetankt. Um vier Uhr nachmittags fahren wir los, um die 130 km nach Lörrach unter die Räder zu nehmen. Das Wetter ist so lala. Bereits beim Brüttiseller-Kreuz gibt's die ersten Regentropfen. Danach ist es aber wieder trocken bis zum Zoll in Rheinfelden. Dort heisst es das erste Mal die Regenkombi anziehen. Beim Verladen auf den Autozug ist es aber wieder trocken, um nachher, als wir im Zug Platz genommen haben, mit Regen so richtig loszulegen. Aber das kann uns ja nichts mehr anhaben – Glück gehabt!



Für den Autozug nach Hamburg haben wir zwei Betten in einem 5-er-Abteil gebucht. Dieses ist voll besetzt mit noch drei deutschen Reisenden, die aber bereits in Hildesheim den Zug verlassen werden. Diese drei können dann aber in ein separates Abteil wechseln und wir haben „unser Abteil“ für uns alleine. Somit werden wir nicht bereits um vier Uhr geweckt werden und haben zudem etwas mehr Privatsphäre – nochmals Glück gehabt.

2.2. Etappe 2 von Hamburg bis Malmö (S) am 29.06.2014

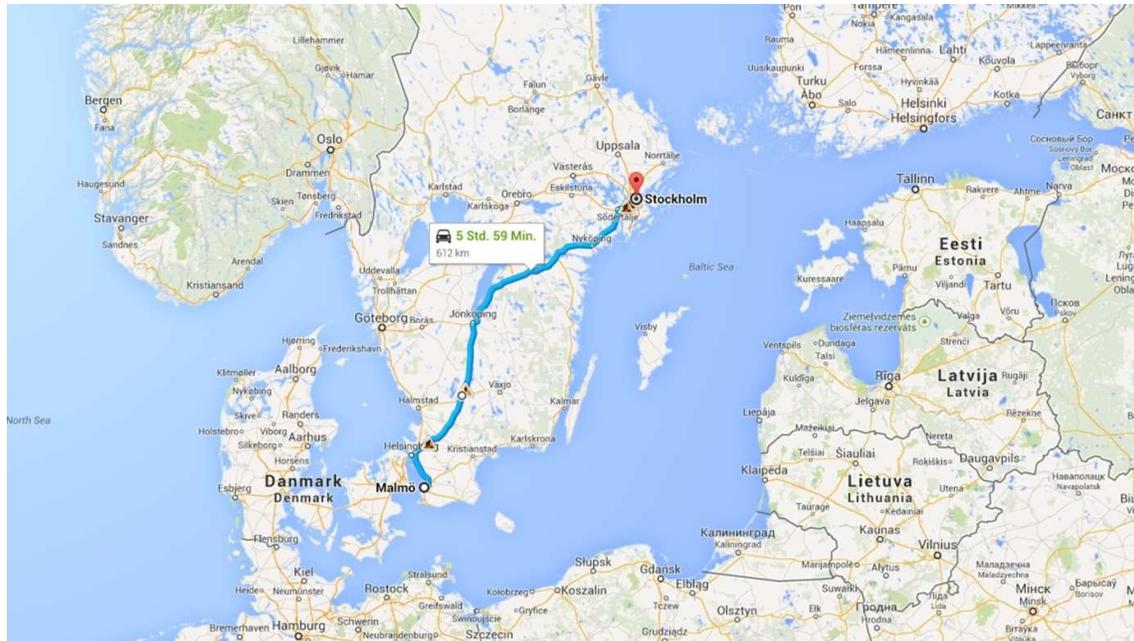
Die über einstündige Verspätung, die der Zug bei der Abfahrt in Lörrach hatte, war bei der Ankunft in Hamburg-Altona mehr als wettgemacht worden, so dass wir uns rechtzeitig auf den Weg machen konnten.



Bereits bei der Abfahrt in Hamburg regnete es. Während der gesamten Fahrt nach Malmö war es stark bewölkt oder es regnete, teilweise auch recht intensiv. Die Strecke führte von Hamburg via Lübeck nach Puttgarden auf der Insel Fehmarn, von dort mit der Fähre nach Rødby in Dänemark und weiter via Kopenhagen und die Oeresundbrücke nach Malmö in Schweden. Wegen dem starken Regen verknappten wir uns einen Stopp in Kopenhagen, hatten dafür aber genug Zeit, um in Malmö ein gutes Nachtessen zu genießen und die Stadt anschauen zu gehen.



2.3. Etappe 3 von Malmö bis Stockholm am 30.06.2014



Eine eher unspektakuläre Überführungsetappe, die hauptsächlich auf der Autobahn stattfand und nicht allzu viele Highlights bot. Die Landschaft ist schön, die Strassen gut, der Verkehr war nicht allzu dicht (ausser bei zwei Staus), aber eben halt nicht wirklich spektakulär und im Vergleich zu anderen Etappen eher langweilig. Am Morgen in Malmö war das Wetter noch schön und wolkenlos, aber bereits beim Frühstück zeigten sich die ersten Wolken und je weiter die Fahrt ging, desto schlechter wurde auch das Wetter. Aber es gab nicht wirklich starken Regen, so dass es durchaus gut zum Fahren war.

2.4. Einen Tag in Stockholm am 01.07.2014



Nun ja, beim Panorama-Fotografieren können auch mal ganz lustige Bilder entstehen. Einige der Fahrzeuge auf dem Bild rechts dürften gewisse Schwierigkeiten haben, so nach Hause fahren zu können (mach das nicht mit krabbelnden Babys).

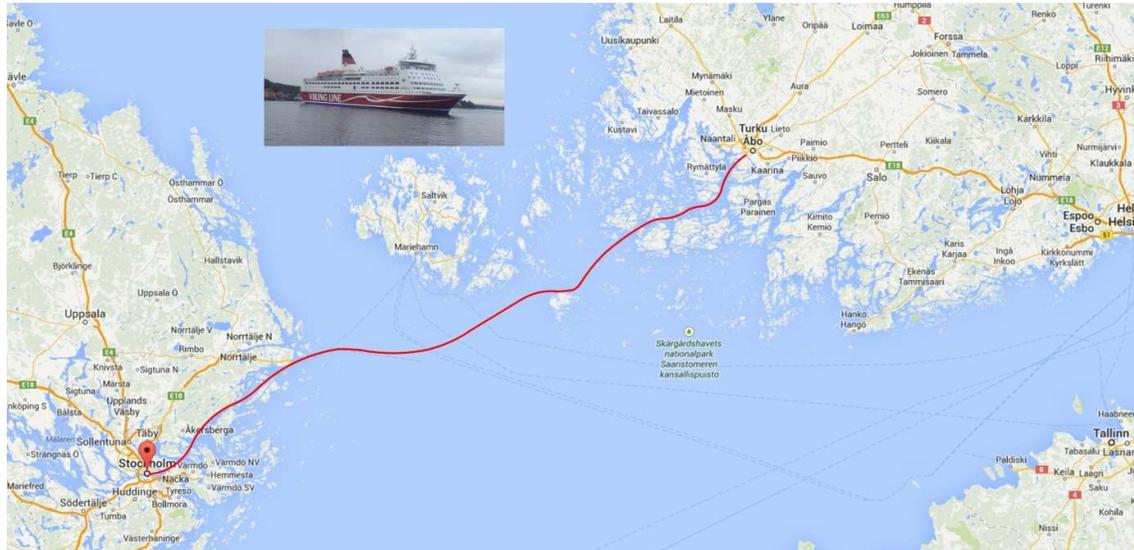




Den mehrheitlich trockenen Ruhetag in Stockholm genossen wir sehr. Obwohl das Wetter nicht perfekt war, konnten wir doch die Stadt ausgiebig anschauen und viele positive Eindrücke mitnehmen.

2.5. Nachtfähre von Stockholm nach Turku (SF) vom 01. auf den 02.07.2014

Am Abend machten wir uns – natürlich wieder im Regen und im Stau des Feierabendverkehrs – auf den Weg zum Fährhafen.



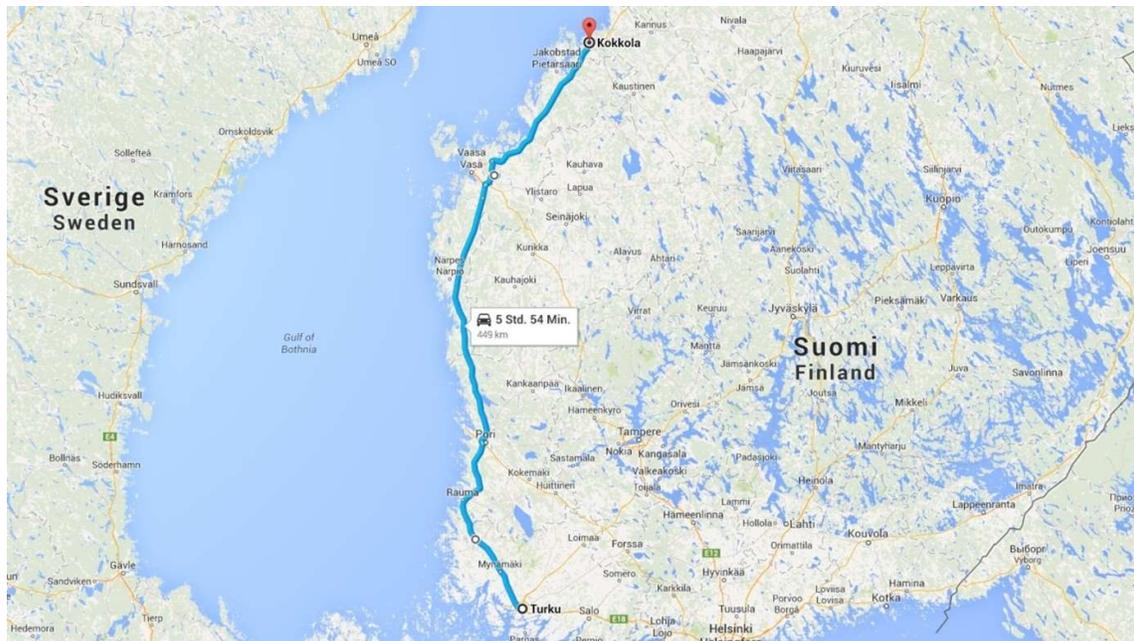
Die Fähre der Viking Lines ist riesig, gut ausgestattet und sehr gut organisiert. Auch das von uns besuchte Restaurant ist wirklich zu empfehlen. Einzig dass die Schweizer Fussballnationalmannschaft an diesem Abend gegen Argentinien an der WM ausschied, hätte besser laufen können.



Die Fahrt führte durch die schwedischen Schäreninseln und als wir am folgenden Morgen aus unseren Betten kletterten, war die Fähre schon fast in Turku angekommen.

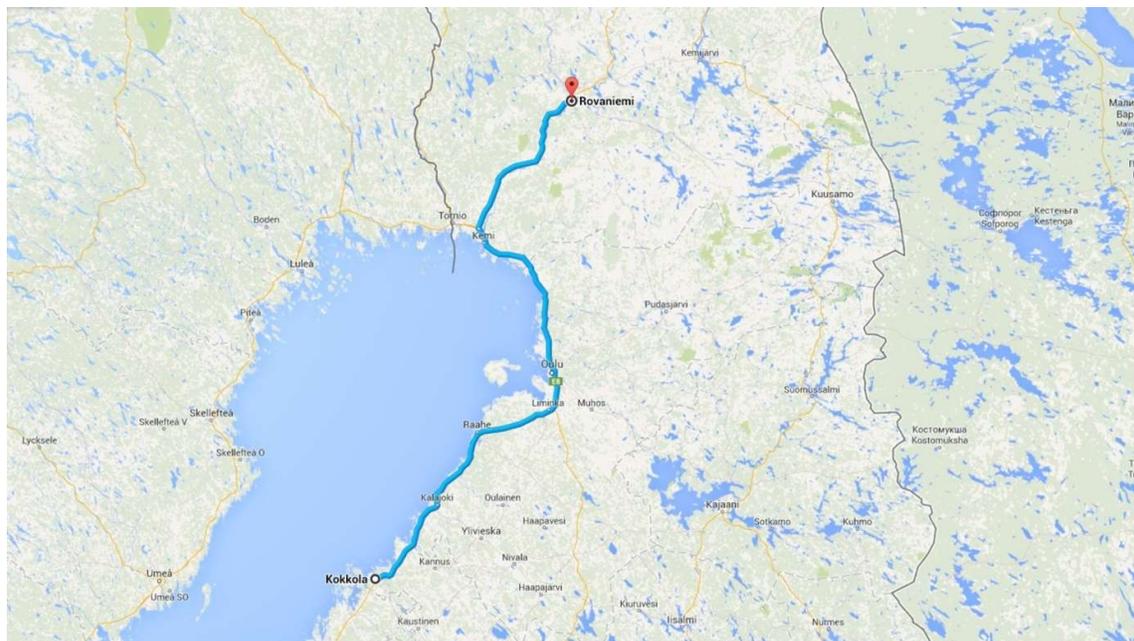


2.6. Etappe 4 von Turku nach Kokkola am 02.07.2014



Die Fahrt von Turku nach Kokkola begann zwar noch trocken, aber das änderte sich sehr schnell. Wir hatten Dauerregen, begleitet von heftigen Windböen bei Temperaturen von um die + 5°C. Nicht gerade das beste Motorradwetter. Leider bekamen wir dadurch von der schönen finnischen Landschaft nicht sehr viel mit.

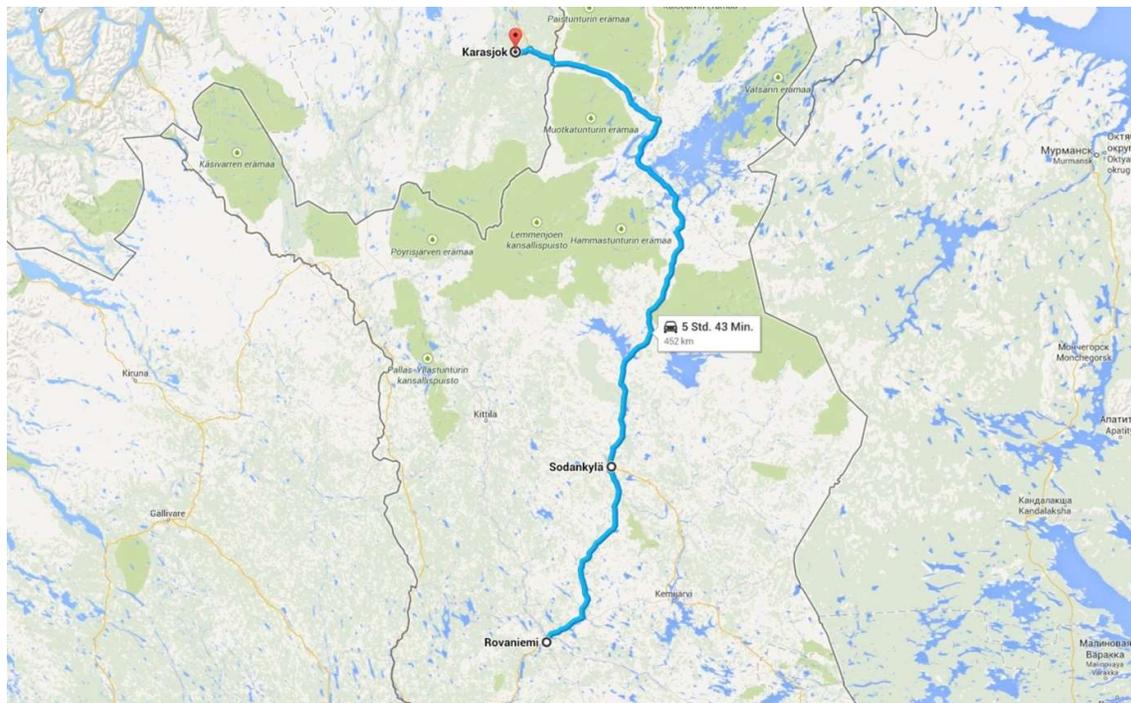
2.7. Etappe 5 von Kokkola nach Rovaniemi am 03.07.2014



Auch an diesem Tag änderte sich nicht viel am garstigen Charakter des Wetters. Erst kurz vor Rovaniemi wurde es etwas besser. Dort angekommen konnten wir uns jedoch die Füße vertreten, ohne nass zu werden. Das anschließende Nachessen im traditionellen Sami-Restaurant war okay, aber nicht überwältigend.



2.8. Etappe 6 von Rovaniemi nach Karasjok (N) am 04.07.2014



Endlich wurde das Wetter etwas besser und teilweise trocken. Kurz nach der Abfahrt in Rovaniemi erreichten wir den Polarkreis. Dort ist der Nikolaus zu Hause. Wir legten einen kurzen Besuch ein, ...



... bevor es weiterging durch nordfinnisches Niemandsland Richtung Karasjok in der norwegischen Provinz Finnmark.



2.9. Königs-Etappe 7 von Karasjok zum Nordkapp und weiter nach Hammerfest am 05.07.2014



Endlich hielt das Wetter, was wir uns von ihm versprochen hatten. Der erste Tag unserer Reise ohne Regen. Und nicht nur das. Schon nach kurzer Fahrt war von der am Morgen in Karasjok noch vorhandenen Bewölkung nichts mehr zu sehen. Ein wunderschöner strahlender Tag in einer menschenleeren, immer karger werdenden Landschaft.



Entlang endloser Fjorde



... die Strasse gehört uns ...



... durch den Nordkaptunnel unter der Barentssee hindurch ...



... auf die Insel Magerøya, an dessen nördlichem Ende das Nordkapp liegt.

--- Wir sind da! ---

Am Nordkapp angekommen. Bei bestem Wetter – fast 30°C. – aber dennoch recht windig, so dass wir zeitweise sogar die Regenkombi trugen.



Unvergessliche Ausblicke über die Barentssee Richtung Nordpol.

Nach kurzem Aufenthalt machen wir uns wieder auf den Weg und fahren weiter bis nach Hammerfest. Eine sehr schöne kleine Stadt – zumindest im Sommer bei derart perfektem Wetter.



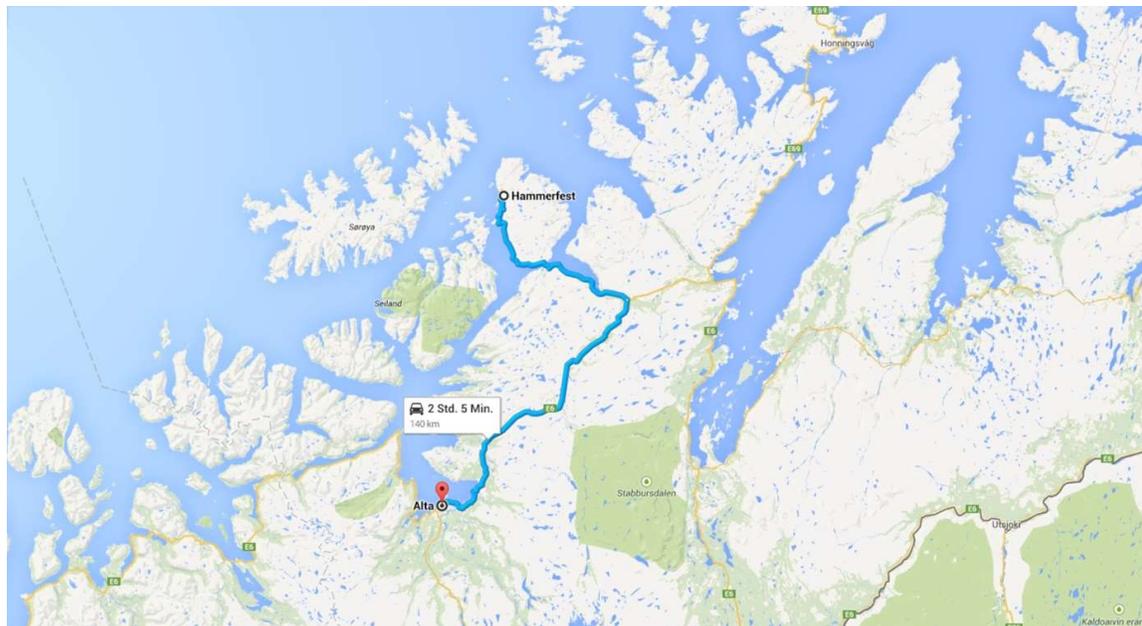
Wir genossen diesen Ort wirklich und machten eine kleine Wanderung auf den Hügel gleich hinter der Stadt. Hammerfest wird uns in guter Erinnerung bleiben. Wir übernachteten im Hotel Thon im wahrscheinlich schönsten Zimmer, das wir auf der ganzen Tour bekamen. Ohne nachzufragen und ohne Aufpreis wurde uns zudem angeboten, das Motorrad unter Dach gut versteckt im Eingang zur Wäscherei parkieren zu können. Ein wirklich hervorragendes Hotel – sehr empfehlenswert!



Diese Foodies vom wahrscheinlich besten Essen auf unserer gesamten Reise entstanden ebenfalls in Hammerfest im Restaurant des Hotels Rica – ausgezeichnet als das beste Rica-Restaurant in der ganzen Finnmark. Wirklich hervorragend!



2.10. Etappe 8 von Hammerfest nach Alta am 06.07.2014

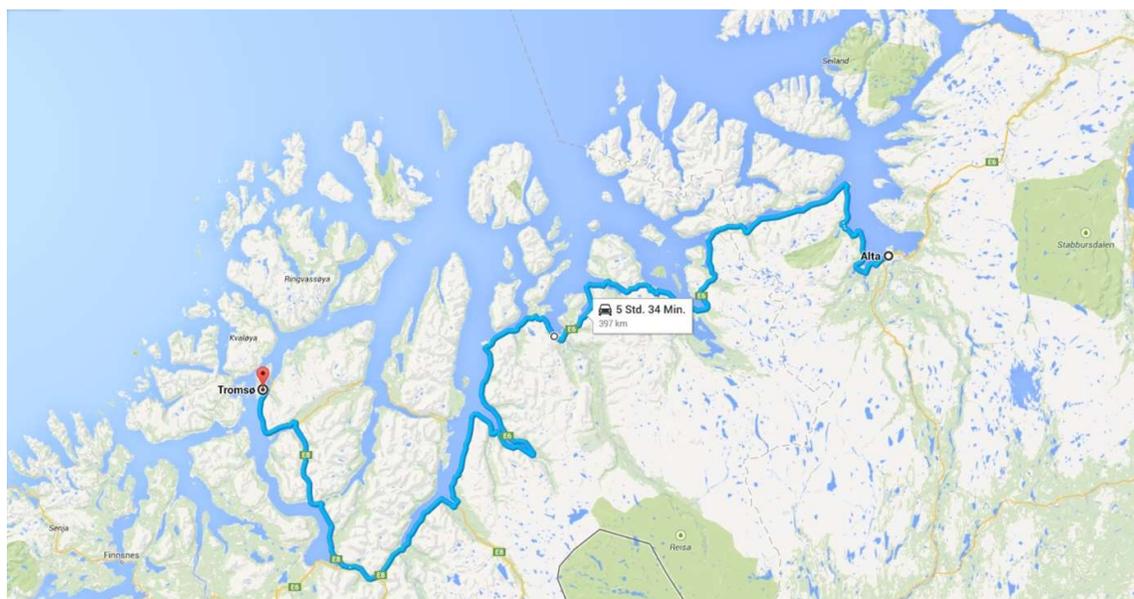


Nach der recht langen, anstrengenden, aber auch extrem schönen Etappe des Vortages stand für heute nur eine kurze Reise auf dem Programm, so dass wir auch an diesem Morgen Hammerfest vor unserer Abfahrt noch etwas genießen konnten.

Die Fahrt nach Alta war schön, aber unspektakulär, abgesehen von einigen Rentieren, die sich auf die Strasse verirrt hatten.



2.11. Etappe 9 von Alta nach Tromsø am 07.07.2014



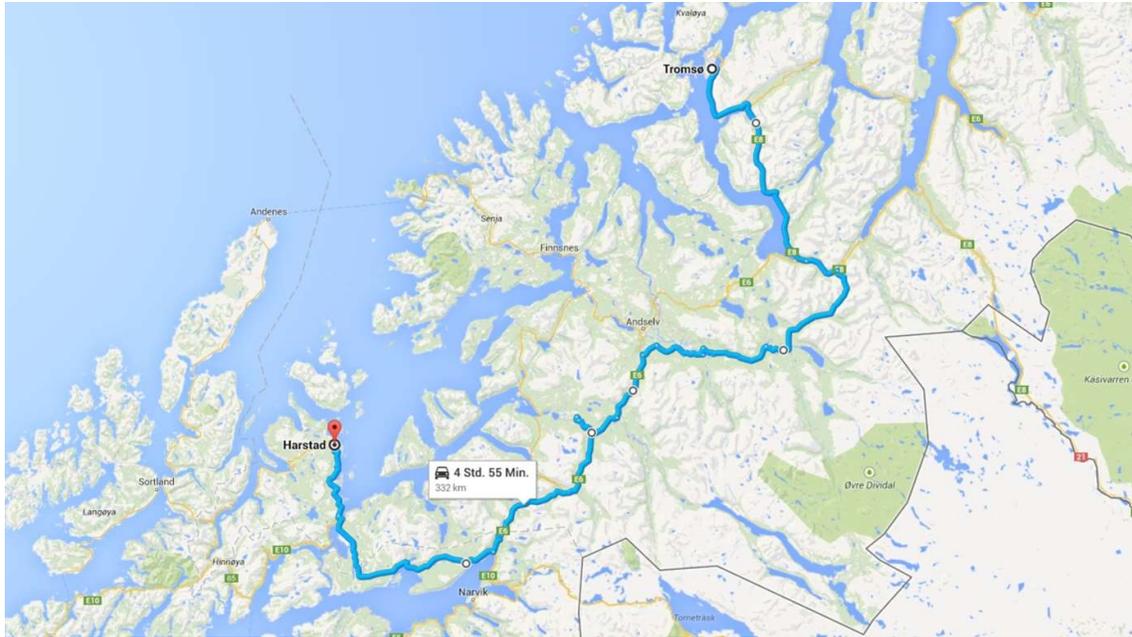
Wir sind immer noch weit nördlich des Polarkreises. Obwohl es jetzt Hochsommer ist, sieht man auch auf Meereshöhe immer noch Schnee. Es war atemberaubend schön, bei solchem Wetter in dieser Landschaft mit dem Motorrad unterwegs zu sein.



Einfahrt nach Tromsø und dann über eine gigantische Brücke auf die Insel Tromsøya auf der andere Seite des Fjords. Die Einfahrt ist spektakulär und die Stadt ist schön und gemütlich.



2.12. Etappe 10 von Tromsø nach Harstad am 08.07.2014



Für einmal führte die Route mehrheitlich nicht der Küste entlang. Aber auch hier war die Landschaft atemberaubend schön und abwechslungsreich. Dies alles bei perfektem Wetter.



So macht Motorrad fahren Spaß!



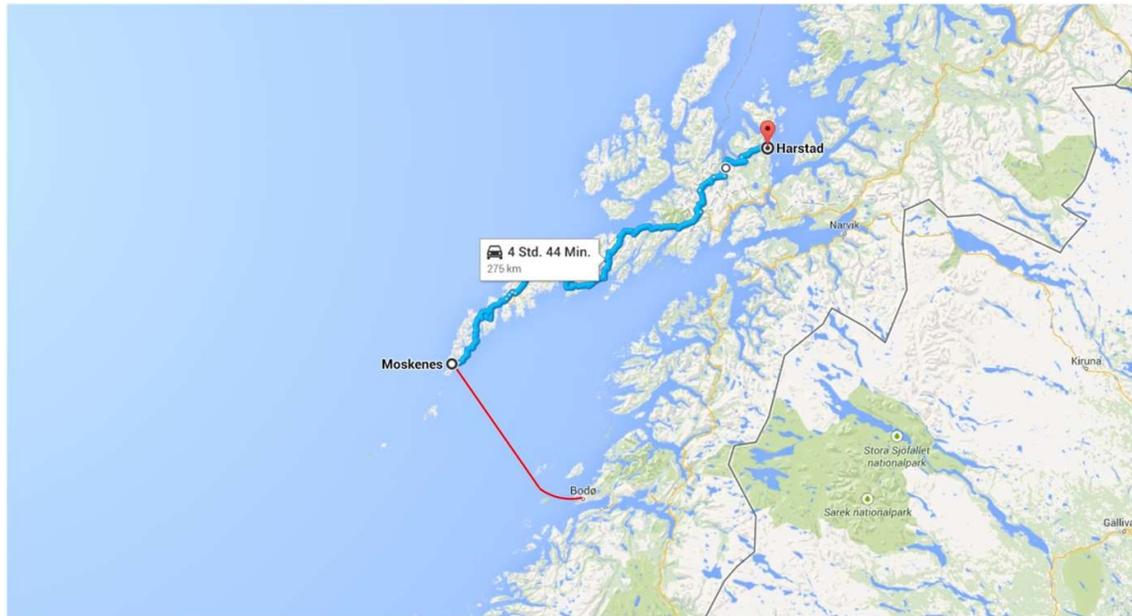


Harstad ist ein friedliche kleine Stadt mit einem schönen Hafen

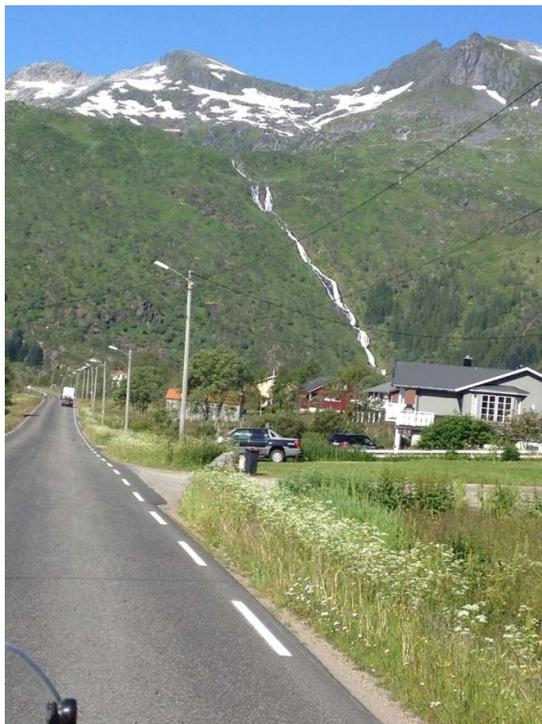


Das Wasser ist selbst im Hafen sehr klar und sauber

2.13. Etappe 11 von Harstad über die Lofoten nach Bodø am 09.07.2014



Die Lofoten sind eine verzauberte Inselwelt voller Abwechslung



Schneebedeckte Hügel und viel Wasserfälle ...

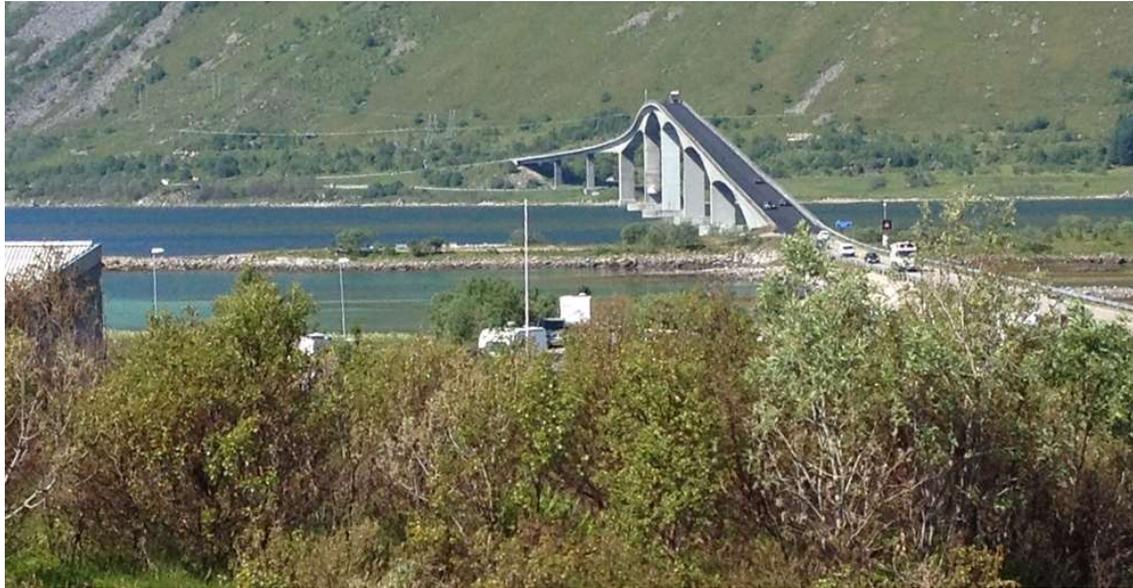
Fjorde und Inseln, soweit das Auge reicht ...



Berge wie aus einem Fantasiefilm ...



Über tausend Brücken musst du gehen ...



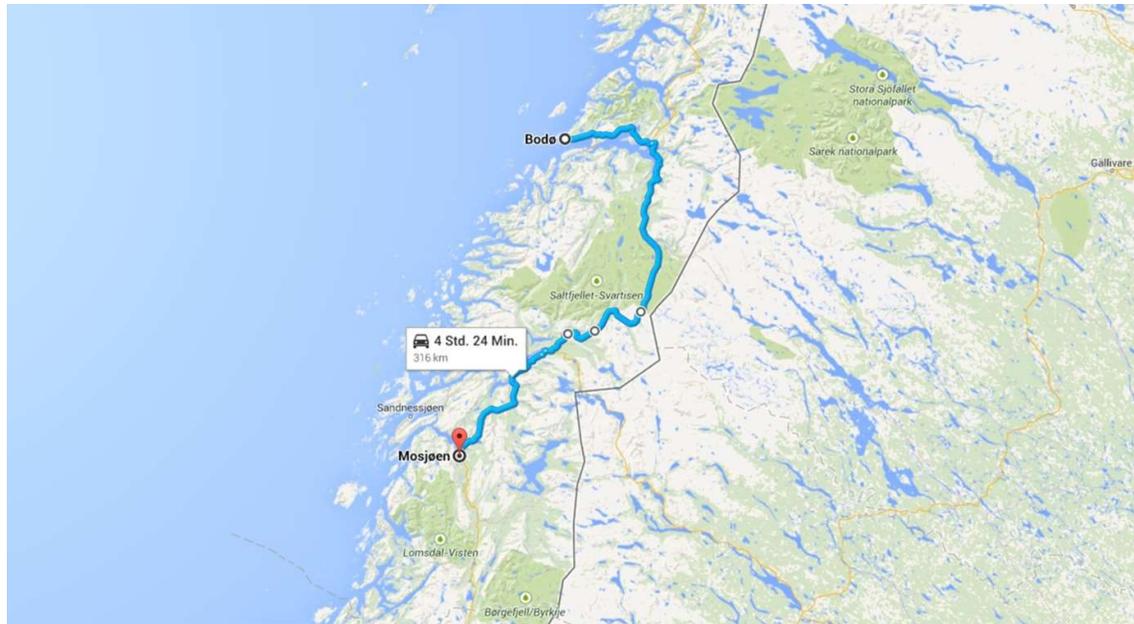
Malerische Häfen ...



... und mit der Fähre zurück auf's Festland nach Bodø



2.14. Etappe 12 von Bodø nach Mosjøen am 10.07.2014



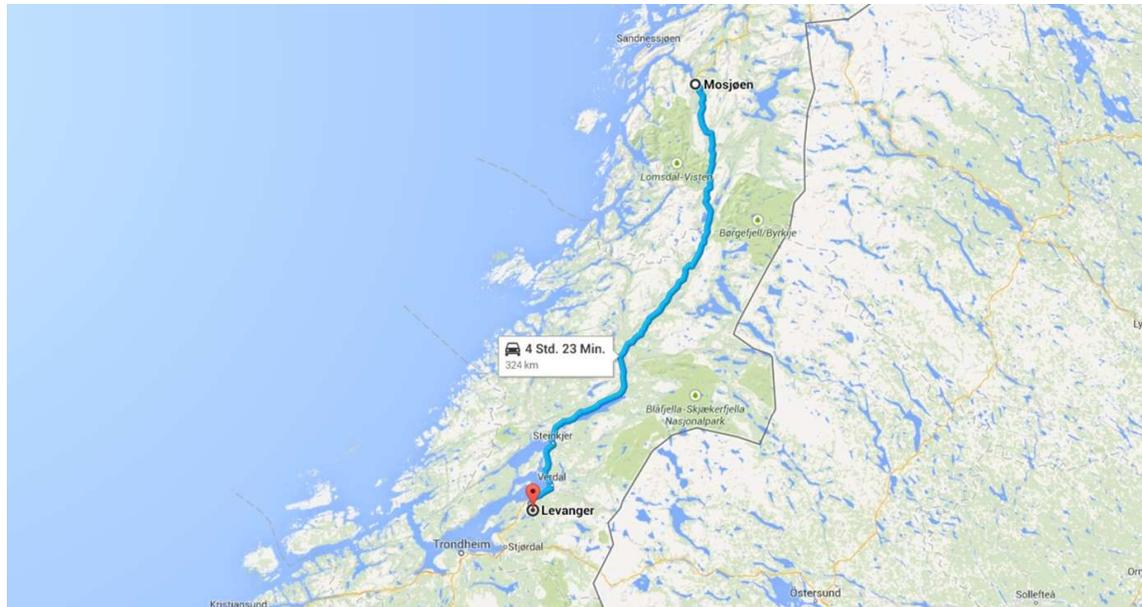
Heute überquerten wir den Polarkreis in südlicher Richtung und liessen damit die Region der nicht untergehenden Sonne hinter uns.



Je weiter südlich wir kamen, desto üppiger wurde auch die Vegetation.



2.15. Etappe 13 von Mosjøen nach Levanger am 11.07.2014

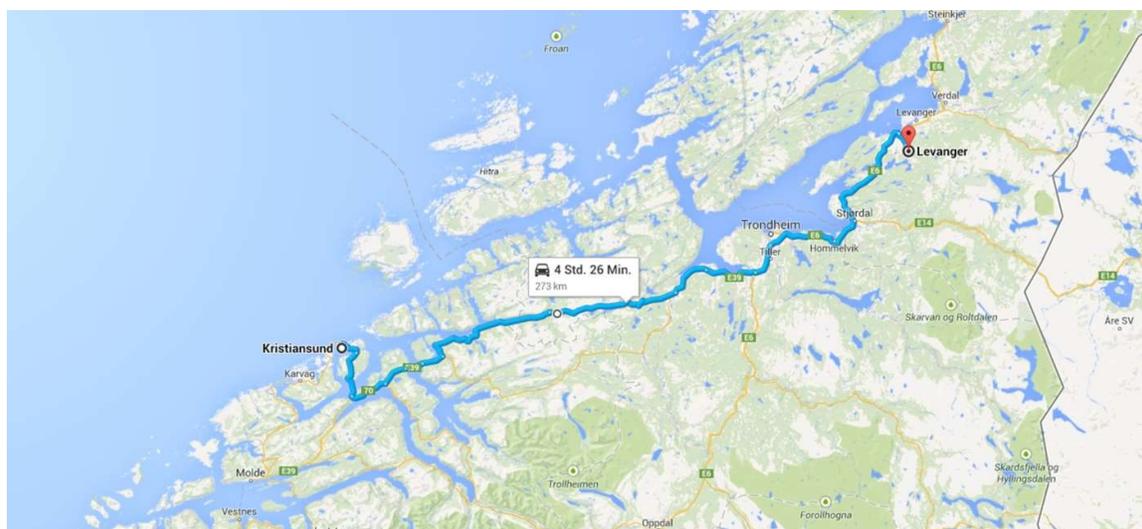


Spektakuläre Landschaften, wohin das Auge schaut ...



... und hübsche, kleine Städtchen, die zum Verweilen einladen.

2.16. Etappe 14 von Levanger nach Kristiansund am 12.07.2014



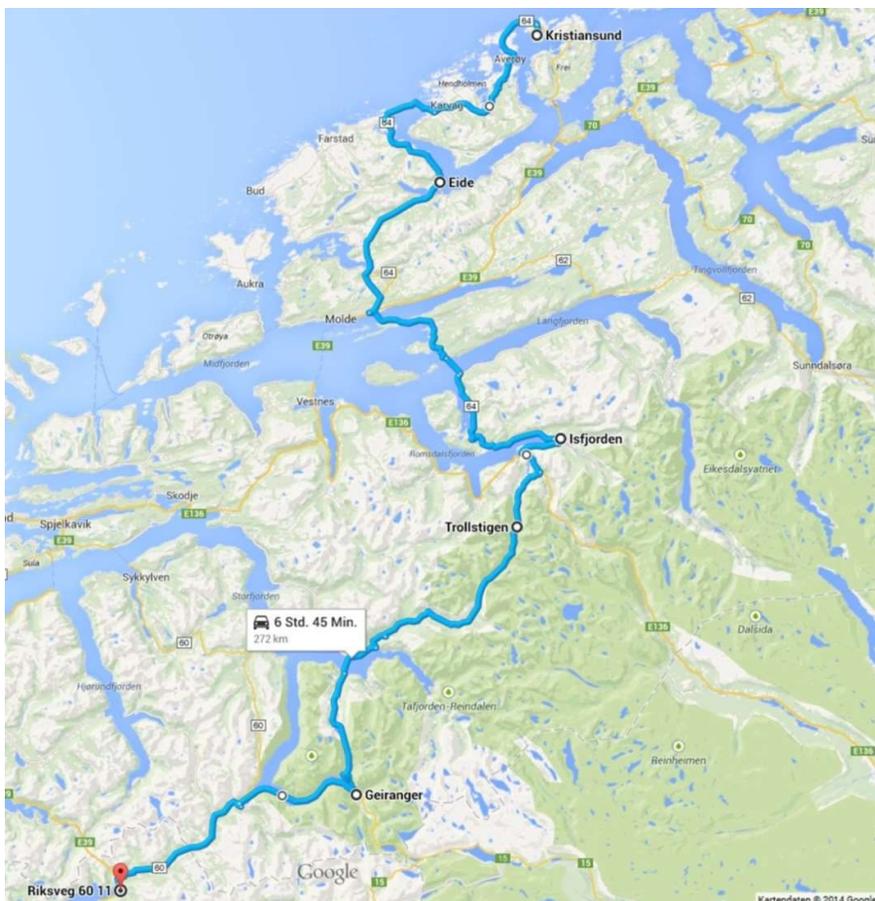
Die Strasse von Levanger via Trondheim nach Kristiansund ist eine relativ flache Angelegenheit ...



... aber trotzdem sehr abwechslungsreich und schön.



2.17. Etappe 15 von Kristiansund nach Hornindal am 13.07.2014



Ein sehr lange, aber auch die mit Abstand schönste Etappe führte uns über die Atlantic Road, den Trollstigen-Pass, über die Adlerstrasse zum Geiranger Fjord und auf diesem mit der Fähre nach Hornindal.

2.17.1. Die Atlantic Road

Der einzige Sinn dieser Strasse besteht darin, schön zu sein. Das ist sie. Und wie!



Es ist einfach nur unbeschreiblich schön, was die Natur hier zu bieten hat.

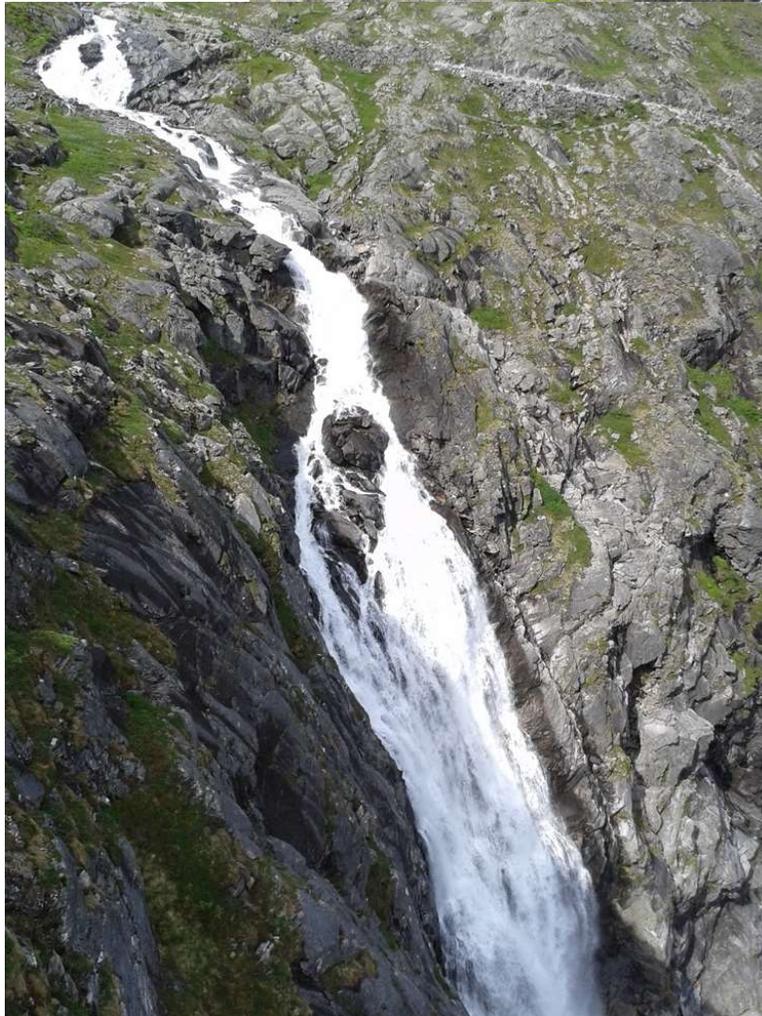
Die Strasse könnte auch zehn Mal so lang sein und man würde immer noch nicht genug davon bekommen.



2.17.2. Der Trollstigen-Pass

Der Trollstigen gilt als einer der schönsten und anspruchsvollsten Pässe Norwegens.

Die Strasse ist schmal, die Haarnadelkurven sehr eng und zeitweise auch recht steil. Aber die Aussicht ist atemberaubend.



Verschiedene Wasserfälle entlang der Strecke führen beachtliche Mengen von Wasser und verleiten einige Bus-Touristen, wie Hühner über die Strasse zu laufen.



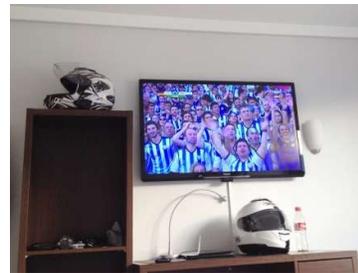
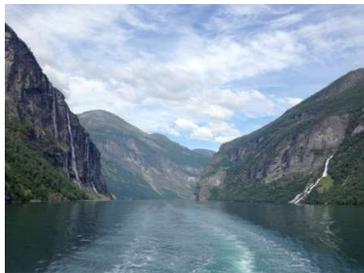
Aber auch einige Wohnmobilpiloten haben ihre liebe Mühe mit den engen und steilen Kurven und gönnen sich mitten in der Haarnadel eine schöpferische Pause und warten, bis die weichen Knies wieder etwas an Stabilität gewinnen.



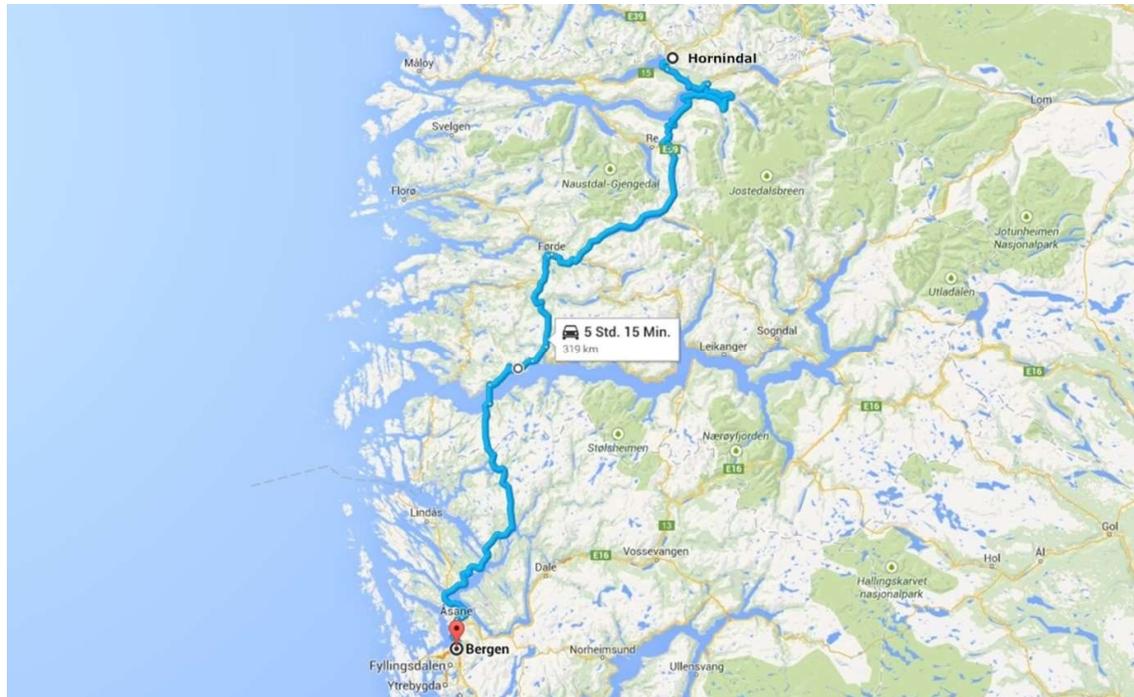
2.17.3. Der Geirangerfjord



Über die Adlerstrasse zum Geirangerfjord mit seinen zahlreichen und beeindruckenden Wasserfällen. Und was gibt es besseres, als so einen Tag mit einem Fussball-WM-Final abzuschliessen.



2.18. Etappe 16 von Hornindal nach Bergen am 14. und Ruhetag in Bergen am 15.07.2014



Nach einer eher unspektakulären Fahrt erreichten wir die alte Hanse-Stadt Bergen, die mit ihren alten Holzhäusern, den riesigen Hafenanlagen, der Festung am Stadeingang und einem grossen Markt zu gefallen weiss.



2.19. Etappe 17 von Bergen nach Jorpeland am 16.07.2014

Die Etappe war geprägt von viel Wasser; dies aber nicht nur, weil es zu Beginn der Fahrt stark regnete, sondern auch wegen einigen spektakulären Wasserfällen.



Wasser in seiner vielfältigen Art. Von unangenehm (Regen beim Töfffahren) zu kraftvoll (Wasserfälle) bis hin zu beschaulich (der Bootshafen von Jorpeland, nun wieder bei strahlendem Wetter).



2.20. Wanderung zum Preikestolen am 17.07.2014

Nach einer kurzen Busfahrt von Jorpeland nach Fjellstue beginnt der teilweise recht steile Aufstieg zum Preikestolen, einer 604 Meter senkrecht über dem Lysefjord liegenden Felsplattform.



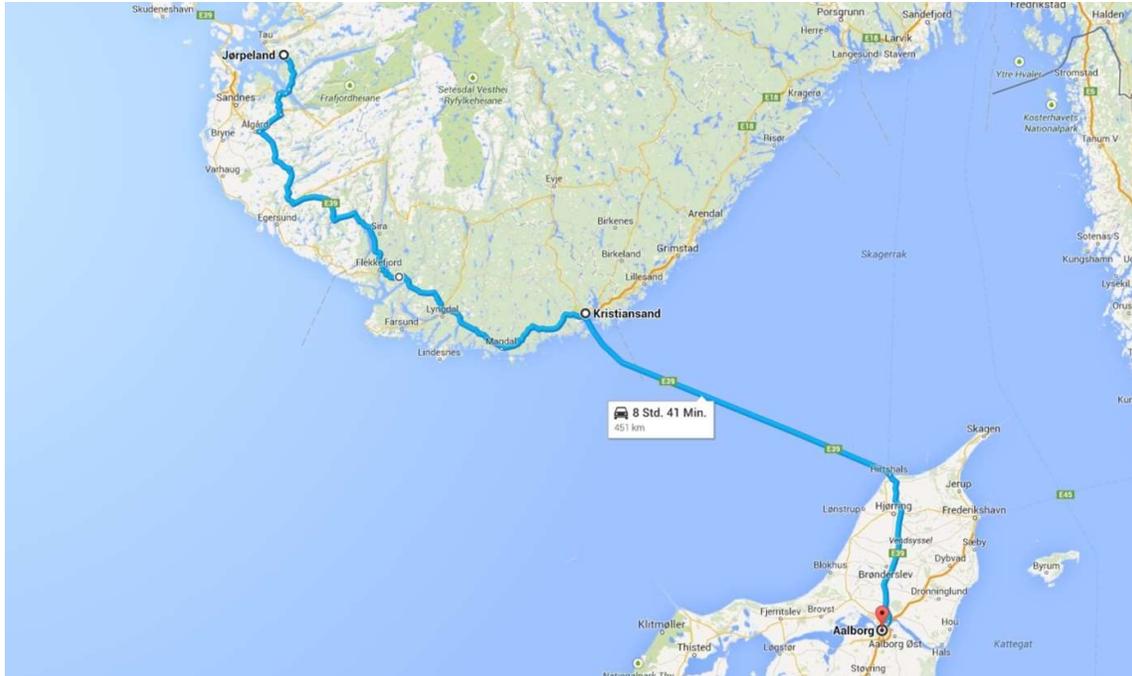
Vom Parkplatz führt der Weg über Holzstege und Geröllfelder hinauf zu dieser eindrucksvollen Plattform mit einem grossartigen Blick auf den weit darunter liegenden Fjord.



So eine Wanderung macht Müde.



2.21. Etappe 18 von Jorpeland nach Aalborg (DK) am 18.07.2014

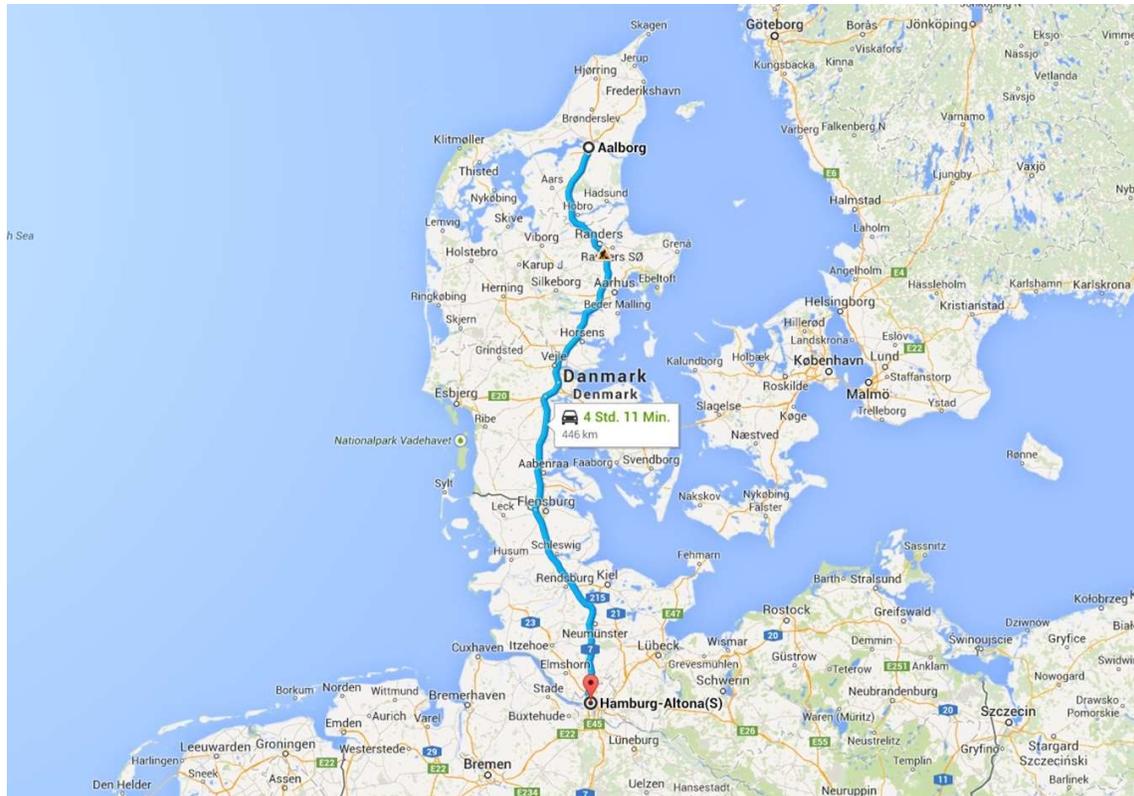


Die heutige Route führte von Jorpeland nach Kristiansand an der Südostküste Norwegens und von dort mit der Fähre nach Hirtshals in Dänemark. Hier hätten wir durchaus einige Euros sparen können, wenn wir die Fähre im Voraus und nicht erst am Terminal in Kristiansand gebucht hätten. Die Preise steigen fast im Minutentakt. Je näher an der Abfahrt, desto teurer die Preise. Aber man gönnt sich ja sonst nichts ...

Die Fahrt auf dänischen Boden verläuft dann sehr unspektakulär. Autobahn im Flachland. Langweilig. Die Zeit der schönen Bilder ist vorbei. Wenn da nicht unser Etappenziel wäre. Aalborg gefällt uns sehr.



2.22. Etappe 19 von Aalborg nach Hamburg (D) am 19.07.2014



Eine reine Überführungsfahrt. Autobahn, windiges Flachland, viel Verkehr: langweilig

2.23. Etappe 20 von Hamburg nach Eschenbach SG (CH) am 20.07.2014

Und mit dem Nachtzug wieder zurück nach Lörrach. Das Abteil teilen wir uns mit einem jüngeren Ehepaar aus der Zentralschweiz und einem Mann aus dem Kanton Zürich. Auch sie waren mit dem Motorrad in Norwegen unterwegs. Die Fahrt von Lörrach nach Hause war dann nur noch eine kurze Angelegenheit.



3. Zusammenfassung

6'809 km auf dem Motorrad. Etwas 1'800 km mit dem Zug. Und ca. 650 km mit unzähligen Fähren. Zusammen ergibt das etwa 9'250 km in drei Wochen. Ferien? Entspannung? Nein, sondern eine anstrengende Reise mit unzähligen Eindrücken, die uns für den Rest des Lebens begleiten werden.

Etwas enttäuschend war die Reise durch Finnland: nass, kalt und windig. Trotzdem weiss ich aus früheren Aufenthalten in diesem Land, dass es sehr schön ist und hoffentlich beim nächsten Besuch wieder etwas mehr davon zeigt.

Dafür waren wir wirklich überwältigt von der Schönheit Norwegens. Ein fantastisches Land mit Natur vom Feinsten. Wer Norwegen nicht gesehen hat, hat definitiv etwas verpasst. Wer noch nicht dort war, sollte dies in seine Reisepläne aufnehmen.