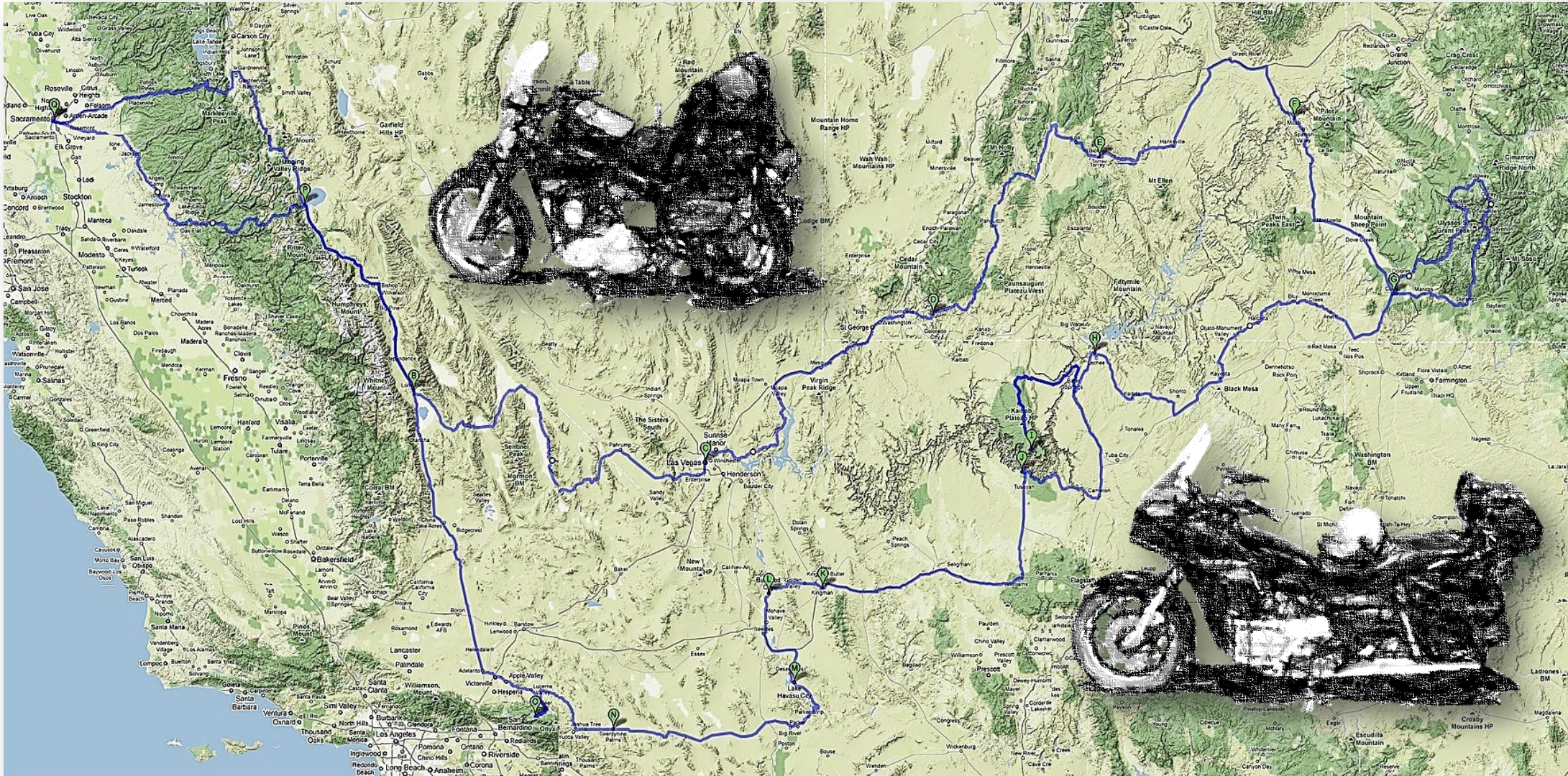


USA Tour mit Klaus 21.05. bis 13.06.2010

6281km in 21 Tagen durch 5x Staaten → CA-NV-UT-CO-AZ

11x Nationalparks → Death Valley, Zion, Bryce Canyon, Arches, 2x Canyonlands, Mesa Verde, 2x Grand Canyon, Joshua Tree, Yosemite

2x National Recreation Areas → Lake Mead, Lake Powell





USA Tour mit Klaus

24.05. – 13.06.2010



Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Inhaltsverzeichnis

Die Idee..... 4
Die „Mopeds“ 5
 Harley-Davidson SPORTSTER 883..... 7
 Honda Goldwing-Interstate Bj.1983..... 8
Die Routen-Planung..... 9
Der Abflug..... 10
Tag 0 24.05.10 Sacramento – Die Vorbereitung 14



Part 1 → Countdown bis zum Tag 1**USA Tour mit Klaus 21.05. → 13.06.2010****Part 1 Vorbereitung & erster Versuch****Die Idee**

Alles begann 2006. Wir, das heißt Gudrun, Bärbel, Klaus und ich machten zusammen eine Kanada / USA Tour.

Zuerst Toronto, Lake Ontario und ein Besuch bei „Tante Kuni“ und „Onkel Roy“ inkl. den Niagara Falls. Die nächste Station war *Bozeman, MT* bei Steffi & Brad mit einem Besuch des *Yellowstone, NP*. Anschließend sind wir über *Leavenworth, WA* und einem Wochenende am *Lake Wenatchee* mit Christel & Ken nach *Seattle, WA* gefahren.

Von dort führte uns der Weg durch Oregon an Küste entlang bis nach *Sacramento, CA* zu Craig. Gudrun musste damals, nach 14 Tagen, leider wieder nach Hause und ich auf eine Konferenz nach San Francisco. Klaus & Bärbel mieteten sich noch für eine Woche ein Auto um den Süden und Süd-Westen von Kalifornien zu explorieren. Neben dem berühmten „*Highway 1*“ standen bei ihnen auch noch *Death Valley NP*, das *Owens Valley*, der *Mono Lake* und *Yosemite NP* auf dem Programm. Den Eindruck, den Klaus dabei mitgenommen hatte, weckte in Ihm den Wunsch, den Südwesten der USA, speziell die *Mojave* Wüstenregion und das *Colorado-Plateau* mal mit dem Motorrad zu durchstreifen.

So unterbreitete mir Klaus das Angebot, mit Ihm die Tour zu machen. Ich war allerdings, angesichts der Distanzen und Strapazen, die ich da auf mich zukommen sah und der Zeit die man dafür aufbringen musste, nicht gleich begeistert und musste den Gedanken erst reifen lassen.

Klaus macht mir an Silvester 2007/2008 klar, dass er die Tour auch ohne mich machen würde. Natürlich reizte mich das Unternehmen, aber irgendwie scheute ich mich davor. Erst als ich Gudrums volle Unterstützung bekam, konnte ich mich dafür entscheiden.

So kam es, dass wir erst im Sommer 2008 das Projekt ernsthaft beschlossen. Ich wollte allerdings nicht überstürzt organisieren und reisen und bat daher Klaus alles in Ruhe anzugehen und die Durchführung in 1,5 Jahren auf den Frühling 2010 zu legen.

Der Kompromiss den ich mit Klaus aushandelte waren 3 Wochen Urlaub für mich, davon ca. 2 auf dem Moped. Für Hin- & Rückflug so wie Vorbereitung vor Ort und Nachbereitung nach der Tour hatte ich ca. 5 Tage einberechnet. Klaus war das zu kurz. Er wollte auf alle Fälle noch eine Woche „Wüste“ dranhängen.

Final habe ich dann meinen Urlaub ebenfalls verlängert, so dass wir die gesamte Tour zusammen machen konnten. Um es mit Klaus Wowereit zu sagen: „*Und das war auch gut so!*“



Erste Bilder von meiner „HD 883 Sportster“

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1**Die „Mopeds“**

Tourenstart in 1,5 Jahren gaben uns nun genügend Zeit bei meinen Freunden in den USA vorzufühlen wie sie uns dabei helfen könnten. Es war eigentlich schnell klar, dass wir uns die Motorräder für die Tour am besten vor Ort kaufen.

Mieten würde eine Stange Geld kosten. Man konnte locker mit 80\$ – 100\$ pro Tag an Miete rechnen. Bei 14, bzw. 21 Tage läppert sich da schon was zusammen.

Unsere Mopeds mit dem Schiff zu schicken wäre eine Alternative gewesen. Es hätte mit etwa 1200.-€ die Hälfte der Miete ausgemacht, aber man hätte den Aufwand die Motorräder zu verpacken, abzuholen, zurückzubringen, oder man beauftragte eine Spedition damit, die natürlich wieder extra Kosten verursachen würde. Mal abgesehen davon wären unsere Maschinen für Hin- und Rücktransport mindestens 2 Monate unterwegs.

Brad war gleich Feuer und Flamme bei dem Gedanken die Motorräder zu beschaffen, daher durchforstete er regelmäßig das Internet (Craigslist-Motorcycle-Sacramento) und schickte uns wöchentlich die neusten Internet-Angebote.

Mein Moped-Wunsch stand von Anfang an fest. *Wenn schon, denn schon* → die USA Tour kann man nur auf einer Harley Davidson stilvoll durchführen. Für Klaus lag der Sachverhalt anders. Er wollte keinen „Amerikanischen Eisenhaufen“ sondern einen leichten, billigen und zuverlässigen Japaner! - etwas mit dem man vielleicht auch abseits geteeter Pisten vorankommt.

So schickten wir Steffi & Brad etwas Geld zur Finanzierung unserer Mopeds.

Wir mussten die Euphorie bei Brad etwas dämpfen, da ja noch gute 14 Monate Zeit bis zu unserem geplanten Termin waren. Auch Craig und Steve haben sich ab und zu gemeldet und wollten Klaus zum Kauf einer großen Yamaha überreden. Man ignorierte einfach seinen Wunsch nach einem kleineren, wendigen Modell.

Im Herbst 2009 war es dann soweit. Eine Harley 883 Sportster Bj. 1994 mit nur 13.300 Meilen auf dem Tacho, für sage und schreibe 3.500\$ - da musste ich zusagen. Der Lenker sah zwar unbequem aus, außerdem hatte sie keine Speichenräder, aber der Preis war zu verlockend.

Mangels Garage, die gab es nämlich erst 3 Wochen später nach dem Umzug in das Haus in der Tenaya Ave, durfte die Harley in Steffies & Bradley Roy Boardmans Wohnzimmer parken.

Brad hatte für Klaus fast zeitgleich eine Honda CX500, eine „Güllepumpe“, für nur 1100.-\$ gefunden. Sogar die krasse Lackierung wäre Klaus entgegengekommen. Leider hatte auch sofortige Reaktion von Brad nichts genutzt, - das gute Stück war schon weg.

Also hieß es weitersuchen. Ca. 4-5 Wochen später, Anfang November 2009, kam die erlösende Nachricht von Steffi per Mail : „Klaus hat ein Motorrad! Rate mal was?“



Parken in Steffis & Brads Wohnzimmer

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Nun bin nicht nur ich aus allen Wolken gefallen. Es war zwar kein „amerikanischer Eisenhaufen“, aber ... nun ja, klein konnte man seine *Honda Goldwing, Bj. 1983* auch nicht nennen. Immerhin japanisch, günstig und zuverlässig. Das Letztere wurde uns mehrfach unterwegs von ehemaligen und aktuellen Goldwing-Fahrer bestätigt. Die Goldwing läuft ewig und ist nicht kaputt zubekommen.

So kam es dann auch. Außer, einem defekten Tachomitnehmer, einem wackligen Spiegel und einer gebrochenen Top-Case-Verriegelung war nichts zu beklagen

Im Januar 2010 nutzte ich eine Geschäftsreise um die beiden guten Stücke, die nun in der Garage bei Brad und Steffi auf ihren Einsatz warteten, unter die Lupe zu nehmen und kurze Probefahrten zu machen.

Die Harley Davidson sah neben der Honda richtig mickrig aus. Aber sie benahm sich wie eine Große! → viel laut und viel, viel Vibrationen. Der Lärmpegel war vorauszusehen, denn wenn man nur zwei Krümmer ohne Auspufftöpfe hat, dann kann man eigentlich nichts anderes erwarten.

Der Sattel war trotz Tausch immer noch sehr hart. Da musste ich mir noch was einfallen lassen. Eine Radler-Hosen-Gel-Einlage in meiner Lederhose hatte dann auf der Tour hervorragende Dienste geleistet und kostete nicht einmal 1/3 des professionellen Gel-Pads aus dem Motorradladen.

Die Vibrationen hatten mich nicht weiter gestört, die bin ich ja von meinen Oldies schon jahrelang gewöhnt. Was mir aber noch fehlte waren Satteltaschen, eine verlängerte Sissybar-Lehne fürs Gepäck (*Luggage Rack*) und ...vielleicht noch einen größeren Tank? In der Tat, der Tank mit seinen gerademal 2,8 Gallonen Fassungsvermögen, d.h ca. 10 Liter, machte mir schon Sorgen. Auch Brads Hinweis, dass er 100 Meilen mit einer Tankfüllung fahren konnte, ohne auf Reserve schalten zu müssen, wirkte nicht sehr beruhigend auf mich. Vor allem da ich lt. *Google Maps* Streckenabschnitte in der Planung hatte, bei denen auf 135 Meilen keine Tankstelle eingezeichnet war. So bat ich Brad sich noch nach einen größerem Tank umzuschauen.

Steve nahm sich der Harley an und schnitzte mir eine verlängerte Sissy-Bar, optimierte die Windschutzscheibe, stellte den Motor ein und führte einen Ölwechsel durch.

Die Goldwing hatte mich äußerst positiv überrascht. Trotz ihres Formats und dem bulligen Aussehens, lies sie sich fahren wie eine kleinere Maschine. Die Goldwing war wendig und äußerst gut-



Die Hauptakteure stehen bereit

mütig. Der Motor war so leise, dass man bei normalem Stadtverkehr meinte man sitze auf einem Elektrofahrzeug.

Auch die Honda wurde von Steve gecheckt. Das Einzige was er ersetzen musste waren die Dichtungen der beiden Luftdruckdämpfer in der Vordergabel. Für ihre 27 Jahre und den 24.000 Meilen stand die Honda 1A da. Kaum Gebrauchsspuren und der Motor in einwandfreien Zustand.

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Harley-Davidson SPORTSTER 883



Info aus dem Internet

Die **Harley Davidson Sportster 883** (Baujahr 1995-2003) gehört zu den günstigeren Modellen von Harley Davidson. Mit ihren 53 PS (39kW) und rund 250 kg ist sie nicht gerade sportlich. Die Sitzposition ist eher defensiv und für Kurzstrecken geeignet, auf längeren Touren bei hohem Tempo wird es eher anstrengend. Auch für Kurvenspaß ist die Sportster 883 von Harley Davidson zu haben. Übertreibt man es, kratzt die Sportster 883 jedoch alsbald mit den Fußrasten auf dem Asphalt. Im Großen und Ganzen ist die Sportster 883 ein gutes und günstiges Bike zum Einstieg in die Harley Welt.

TECHNICAL SPECIFICATION	
Model ID	
Manufacturer (Make)	Harley-Davidson
Model Name	Sportster 883
Year	1996
Category(class)	Cruiser / Chopper / Custom
Engine	
Engine Capacity (Displacement)	883 ccm (53.88 cubic inches)
Engine Type	V-type, 2 cylinders
Stroke	4
Valves per Cylinder	2
Starter System	Electronic
Cooling System	Air
Powertrain	
Gearbox	5 speed
Chassis/Suspension/Brakes	
Front Brakes	Single disc
Rear Brakes	Single disc
Dimensions	
Seat Height	723 mm (28.46 inches)
Dry Weight	222 kg (489 lb)
Performance	
Max Power	50.00 HP (36.5 kW) at 6000 RPM
Max Torque	61.00 Nm (44.85 ft*lbs) at 2500 RPM
Power/Weight Ratio	0.2 Hp/Kg
Top Speed	109 M
Acceleration (dart, speedup) time	
0-100 km/h	6.6 seconds
0-60 mph	6.2 seconds

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Honda Goldwing-Interstate Bj.1983



TECHNICAL SPECIFICATION	
Model ID	
Manufacturer (Make)	Honda
Model Name	GL 1100 Gold Wing
Year	1983
Category(class)	Touring
Engine	
Engine Capacity (Displacement)	1084 ccm (66.15 cubic inches)
Engine Type	4 cylinders
Bore x Stroke	Ø75.0 mm x 61.4 mm (Ø2.95 inches x 2.42 inches)
Bore/Stroke Ratio	1.22
Stroke	4
Valves per Cylinder	2
Timing System	OHC
Cooling System	Liquid
Powertrain	
Gearbox	5 speed
Chassis/Suspension/Brakes	
Front Brakes	Dual disc
Rear Brakes	Single disc
Front Tire	110/90-19
Rear Tire	130/90-17
Dimensions	
Curb Weight	315 kg (694 lb)
Fuel Capacity	19 litres (5.02 gallons)
Performance	
Max Power	83.00 HP (60.6 kW) at 7500 RPM
Power/Weight Ratio	0.26 Hp/Kg
Top Speed	192 km/h (119mph)
Acceleration (dart, speedup) time	
0-100 km/h	5.5 seconds
0-60 mph	5.2 seconds

**Part 1 → Countdown bis zum Tag 1****Die Routen-Planung**

Die Motorräder waren eine Sache, die Route eine andere. Im Herbst 2009 begann ich mir den Südwesten der USA zu verinnerlichen. Dazu wurden Straßenkarten der USA, mein *TOMTOM*, *Google Maps* und *Google Earth* zu Rate gezogen.

Klaus schickte mir seine Vorstellung im *Google Maps* Format. Darin waren als Attraktion *Death Valley NP*, *Zion NP*, *Capitol Reefs NP*, *Canyon Lands NP*, *Grand Canyon NP* und als östlichstes Ziel *Mesa Verde NP* enthalten.

Ich nahm seinen Vorschlag als Grundlage, addierte aber meine Wünsche noch dazu.

Ich wollte unbedingt *Bryce Canyon NP* sehen und bildete mir ein auch den *Arches NP* besuchen zu müssen. Falls dann tatsächlich noch genügend Zeit übrig bleiben sollte, vielleicht auch noch einen Abstecher in den *Yoshua Tree NP*, als südlichsten Punkt der Reise.

In der Summe kamen so ca. 2875 Meilen zusammen. Wahnsinn – und das in 14 Tagen? Nee, das schien mir nun doch nicht möglich, so eine Gewalt-Tour ohne wunden Hintern, lahmes Kreuz, steifes Genick und stressfrei durchzustehen. Also wurde gestrichen und neu kalkuliert. Aber irgendwie wurde es nur marginal weniger. Ob 2650 Meilen oder 2875 Meilen macht den Kohl final auch nicht fett.

Als ich mich dann im März 2010 ebenfalls für drei Wochen Reisezeit entschieden hatte, waren alle die Streichresultate eh' hinfällig und wir planten vorerst keine Abstriche. Die grobe Richtung stand fest, aber die tatsächliche Route wollte wir jeden Tag neu definieren und von der Tagesform, bzw. dem Wetter abhängig machen. Die einzigen Fixpunkte die blieben, waren *Arches NP* als nördlichstes und *Mesa Verde NP* als östlichstes Ziel.

Parallel zu der Routenausarbeitung fing ich an das Internet entlang der geplanten Route nach Tankstellen und Hotels zu durchforsten. Doch mühsam ernährt sich das Eichhörnchen. Nach mehreren Stunden und unterschiedlichsten Informationen hatte ich dann das Vorhaben wieder eingestellt.

Maximaler Abstand zwischen den angezeigten Tankstellen waren 135 Meilen. Das sollte ich mit dem 2.8 Gallonen Tank, plus 1 Gallone Benzin im Ersatzkanister und moderater Fahrweise gerade so eben schaffen. Bei den Hotels vertrauten wir, dass es noch Vorsaison war und wir Vorort schon was finden würden. Bei Preisen um die 80.-\$ (+/- 10.-\$) pro Zimmer gab es sowieso keine großen Differenzen.

Beide Vermutungen stellten sich final als richtig heraus, so dass ich das Einstellen meiner Web-Suche zur die Auflistung möglicher Tankstellen und Hotels, später nicht bereute.

Ursprünglich wollte ich schon am 12.Mai starten, was man mir aber von Seiten meiner amerikanischen Freunde überzeugend ausgeredet hatte. Wir bewegten uns auf dem Colorado Plateau durchweg in einer Höhe um die 2000m, wobei z.B. der Bryce Canyon sogar auf 2800m liegt. Außerdem würden einige 10.000er Pässe (natürlich in *Feet*) dabei sein, was Anfang / Mitte Mai immer noch Frost und Schnee bedeuten könnte. Daher hatten wir den Start dann auf Ende Mai gelegt. Auch diese Entscheidung hatte sich final als goldrichtig erwiesen. Der Winter dauerte 2010 in Kalifornien etwa 4 Wochen länger als normal. So waren zum Beispiel, die Pässe in den *Yosemite NP* zum Zeitpunkt unserer Abreise Ende Mai immer noch gesperrt. Da wir über den *Tioga Pass* nach *Sacramento* zurück fahren wollten, hatten wir uns während der gesamten Reise bei anderen Motorradfahren über den Stand der Pässe erkundigt, oder wenn möglich das Geschehen im Inter-

**Part 1 → Countdown bis zum Tag 1**

net verfolgt. 5 Tage vor unserer Rückkehr nach *Sacramento, CA* erreichte uns die gute Nachricht. „*Sonora & Toiga Pass are now open for public traffic*“ – Perfektes Timing.

Just in der Woche als wir loslegten hatten sich die Frühjahrs-Stürme gelegt und der Regen der letzten 14 Tage hatte sich verzogen. Es war zwar ab und zu noch etwas frisch, aber dafür durchweg sonnig. Wir experimentierten Temperaturen zwischen +4°C in 3000m Höhe und +42°C in der *Mojave* Wüste. Es gab nicht einen Tag in den drei Wochen an dem es nach Regen aussah.

Eines lernte ich auf dieser Reise. Eine gewisse Planung ist ganz sinnvoll, aber man sollte es nicht übertreiben. Es hat auch einen gewissen Reiz, wenn man keine fest fixierten Ziele hat und sich überraschen lässt wo man abends landet.

Die einzige fixe Buchung die ich vorher gemacht habe war das *Luxor* in Las Vegas. Ich war schon drei Mal geschäftlich in Las Vegas und wollte Klaus unbedingt die Stadt zeigen. Dabei macht es keinen Sinn sich weit ab vom berühmten „Strip“ der Hauptvergnügungs-Meile einzuquartieren, sondern man sollte da mitten drin sein – zumindest einmal. Das *Luxor* war mit Abstand das luxuriöseste Hotel auf unserer Reise, aber trotzdem mit 60.-€ im gesetzten Preisrahmen.

Den Flug hatten wir auch schon im November gebucht, da es zu diesem Zeitpunkt für ca. 750.-€ noch relativ günstige Linienflüge gab. Zuerst hatte ich im Internet gesucht und Klaus Bescheid gegeben. Nach Rücksprache habe ich versucht für mich zu buchen, aber konnte die vorherigen Angebote nicht mehr finden. Nach einer ½h habe ich entnervt aufgegeben und eine Anfrage an meine Reiseagentur geschrieben. 1 Tag später hatte ich meinen Flug zum gleichen Preis.

Klaus ging es nicht anders. Er hatte Angebote <600.-€ im Internet gefunden, aber jedes Mal wenn er buchen wollte, hatte doch just in diesem Moment jemand anderes ihm den günstigen Tarif vor der Nase weggeschnappt. Nach mehreren Versuchen hatte dann auch Klaus die Schnauze von dem Nepp voll. Auch hat dann bei meiner Reise Agentur gebucht, so dass wir nun zusammen hinfliegen konnten.

Sein Rückflug war natürlich auf Grund meiner ursprünglich geplanten drei Wochen eine Woche später.

Ich hatte dann im März, als die Entscheidung ebenfalls vier Wochen zu nutzen gefallen war, meinen Flug umgebucht. Leider hatte es aber nicht mehr geklappt, dass wir gemeinsam zurück fliegen konnten. So bin ich dann 2 Tage vor Klaus zu Hause gewesen.

Der Abflug

Freitag der 21.05.2010 war der große Tag. Klaus war schon am Vortag angereist. Gudrun hatte uns in der Früh nach Frankfurt an den Flughafen gefahren. Die Stimmung war schon ziemlich gelöst und wir freuten uns sakrisch, dass es nun nach so langer Vorplanung endlich losgehen sollte. Mit meiner *LH-Frequent Traveller Card* stellten wir uns am Business Schalter an. Da war die Warteschlange wesentlich kürzer als bei *Economie*. Am Check-In Schalter wurde zuerst Klaus eingebucht. Ich machte noch laxe Bemerkungen über den zweiten Reisepass den ich besitze in dem ein Saudi Arabien Visum-Stempel prangert, den ich natürlich nicht für die USA nutzen wollte. Nebenbei erfuhren wir von der netten Dame hinter dem Schalter, dass unser Flug heillos überbucht ist und sie noch für 600.-€ Vergütung Freiwillige suchen, die bereit wären einen anderen Flug, z.B. via Chicago, zu nehmen. Das werden wir machen, denn auf die paar Stunden extra kommt es uns ja nicht an. Und 600.-€ haben oder nicht ist auch ein Wort. Wir sollten uns am Abflug-Gate gleich

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

melden, damit man uns umbuchen könnte. Unsere Stimmung stieg nach dieser Nachricht beträchtlich.

Doch dann teilte mir die LH-Dame hinter dem Tresen mit, dass sie mich nicht einbuchen könne, weil die Passnummer nicht mit der ESTA-Form übereinstimme. „*Uuuunmöglich!*“ Ich hatte zwar zwei Pässe, aber einer davon war alt mit einer ellenlangen Nummer und der andere, der Neue, den ich dabei hatte, nur neun Stellen, und zwar Ziffern gemischt mit Buchstaben. Die kann man doch nicht verwechseln! Außerdem bin ich ja mit der ESTA-Form und dem Ausweis bereits im Januar in den USA gewesen und damals hat's keine Probleme gegeben. Aber alles Lamentieren half nichts. Ich sollte mir ein Internet-Terminal suchen und das ESTA-Formular nochmals ausfüllen. Das Gepäck muss ich allerdings mitnehmen, da sie es ohne Flugticket nicht einbuchen kann. Das Gepäck von Klaus war schon im Labyrinth des Gepäck-Terminals verschwunden.

Also trotteten wir los. Am anderen Ende der Abflughalle im Terminal B fragte ich an dem Info-stand nach einer Möglichkeit das ESTA-Formular erneut auszufüllen. „*Da, hinter der Rolltreppe, da ist gerade ein Promotion-Aktion der Züricher Versicherung – Da kann man es ausfüllen und die drucken es sogar aus*“ war die Auskunft.

Nun ging das Schicksal seinen Weg. Ich traf eine Fehlentscheidung nach der anderen. Zuerst hörte ich nicht auf Klaus und fuhr die Rolltreppe nach oben, statt um sie herum zu gehen.

Oben, gleich links, gab es eine Bank die zwei öffentlich zugänglichen PCs Internetzugang zur Verfügung stellte. Während Klaus an der integrierten Cafe-Bar zwei Cappuccinos bestellte, habe ich nach besten Wissen und Gewissen die ESTA-Form erneut ausgefüllt. Klaus hatte die Passnummer zweimal gecheckt – alles okay. „*Permission to enter USA*“ erteilt. Wir hatten noch gute 1,5h bis zum Abflug Zeit, also war noch keine Hektik angesagt.

Wieder quer durch gesamte Terminal B in die Halle A und brav angestellt. Nach weiteren 10 Minuten am Schalter erneut die Nachricht, dass es immer noch nicht funktioniert. Irgendein Eintrag muss falsch sein. „*Kann gar nicht sein, da uns beim Schließen des Formulars die ESTA mitgeteilt hat – Einreise genehmigt*“ Ja, vielleicht dauert es noch ein paar Minuten, wir sollen bitte an der Seite warten, nach dem nächsten Gast versucht sie es nochmals, war die Antwort. 10 Minuten später immer noch das gleiche Ergebnis. Nun schwante mir plötzlich was da falsch gelaufen ist. Ich hatte komplett vergessen, dass mein alter Ausweis im Dezember 2009 abgelaufen war und ich daher einen zweiten neuen Reisepass bekam. Nun hatte ich zwei Reisepässe mit Ziffern und Buchstaben – die ersten Anzeichen an Demenz?!

Beim erneuten Ausstellen der ESTA-Form haben mich dann meine Augen im Stich gelassen. Statt 26.12.2019 für das Auslaufen des Passes habe ich 28.12.2019 eingetragen Da hat wohl die Folie auf der Ausweiseite etwas gespiegelt, so dass ich die 6 als 8 gelesen hatte.

Also das ganze Spiel von vorn. Nun war die Zeit aber schon etwas knapper. Wir sind die 300m zum Terminal B in Rekordzeit gelaufen und den Koffer immer schön mitgeschleppt. Diesmal hatten wir die Züricher Versicherung hinter der Rolltreppe aufgesucht. Upps..., da stehen schon drei Kandidaten vor mir. Auf meine Bitte hatte mich liebenswerterweise eine Frau vorgelassen, so dass ich 10 Minuten später, die mir wie 1h vorkamen, einen ESTA Ausdruck in den Händen hielt. Im Eiltempo zurück zur Abflughalle A und gleich vorne reingedrängelt. Noch 50 Minuten bis zum Abflug.

Nun kam der spannende Augenblick – „*Ja, nun ist alles in Ordnung – Sie fliegen über Indianapolis nach Sacramento!*“ „*Bitte was? Ne, ne, wir fliegen beide über Denver!*“

Nun erfuhren wir, dass das Gate bereits geschlossen sei und man mich nicht mehr einbuchen konnte. Der gute Mann hinter dem LH Schalter hatte zwar noch zweimal telefonisch versucht, dass man den Schalter für meine Einbuchung kurz öffnet, aber geklappt hat es nicht. (kein Wunder, der Flug war ja überbucht und man war um jeden Gast weniger froh)

**Part 1 → Countdown bis zum Tag 1**

Nun standen wir da – was machen? Klaus und ich entschieden uns adhoc: *wir fliegen gemeinsam*. Also hieß es beide Personen ausbuchen. Aus heutiger Sicht eine weitere Fehlentscheidung, die uns nötigte ein neues Ticket für weitere 500.-€ zu kaufen.

Am diesem Tag gab es aber leider auch keine Maschinen mehr, die uns über den großen Teich hätten bringen können. Tags drauf, am Samstag hätte es uns 1200.-€ pro Person extra gekostet. So Entschieden wir uns für den Sonntag und einen Aufschlag von ca. 500.-€ pro Person.

Gudrun konnte es gar nicht glauben als ich sie anrief und fragte ob sie uns wieder abholen könnte, weil wir den Flug verpasst haben. Besser gesagt, weil ich es „verpatzt“ habe.

So, nun hatten wir ca. 1,5h vor uns bis Gudrun wieder in Frankfurt sein konnte. Zwei Hefeweizen und viel jammern über meine Schusseligkeit verkürzten uns die Wartezeit.

Ich glaube das Gepäck von Klaus hatte den gesamten Flughafen gesehen, denn es kam erst nach ca. 1:15h aus den Katakomben des Flughafens wieder zum Vorschein.

Nach zwei Minuten warten am offiziellen „Meeting Point“ schlug ich Klaus vor nach draußen auf dem Mittelstreifen zu gehen, da wir von dort Gudrun gleich sehen müssten, wenn mit dem Auto einfährt. Perfektes Timing! Wir standen noch keine Minute, da kam unser „Taxi“ samt Chauffeurin schon an.

Das Thema verpatzter Abflug, meine Vergesslichkeit, die schnelle Entscheidung nur gemeinsam zu fliegen, und, und, und,... waren natürlich das Thema No. 1 der nächsten Stunden und Tage.

Ich hatte daraufhin Lufthansa in einem langen Beschwerdebrief geschrieben, dass ich mit dem nichtvorhandenen Service sehr unzufrieden war, da er mich ein Stange Geld und uns zwei Tage gekostet hatte. Es wollte mir nicht einleuchten, dass Lufthansa keine Möglichkeit hat Kunden mit ESTA Problemen unbürokratisch und vor Ort zu helfen.

Klaus und ich nutzten den schönen, sonnigen Samstag für eine kleine Ausfahrt mit den Guzzis zu einem Motoball-Spiel (Malsch versus Ubstad-Weiher 4:5) Nach dem Abpfiff des spannenden und hektischen Spieles (Halbzeitstand 0:4) gab es noch ein gewaltige Schlägerei auf dem Spielfeld, bei dem auch Trainer, Ersatzspieler und Zuschauer mitmischten. Muss man mal gesehen haben!

Am Sonntag starteten wir unseren zweiten Versuch. Dreifaches check des Ausweises.

Am Schalter klappt nun diesmal alles auf Anhieb. Flug gebucht, Gepäck verstaut, doch was hörten nun unsere entzündeten Ohren? Bei Herrn Bojiloff gäbe es nun ein Problem mit seiner ESTA-Form –sie wird nicht anerkannt -- *Waaaasss???* *Kann nicht sein!!* Vor zwei Tagen war sie noch gültig und alles hat funktioniert. Aber diesmal diskutieren wir nicht mehr so lange herum und spurten sofort in Richtung Züricher Versicherung – den Weg kannten wir ja bereits.

Ja, wer steht denn da vor dem Stand der Versicherung hinter einem blau-gelben Pult? Eine ebenfalls in den blau-gelben LH Farben gekleidete Dame bot ihren Dienst für das Ausfüllen der ESTA Form an. Sollte meine Email von Samstag tatsächlich etwas bewirkt haben?

Als der Kunde vor uns mit seiner Kreditkarte hantierte machte ich mir noch keine Gedanken, als aber wir an der Reihe waren und die LH-Service-Dame Klaus mitteilte, dass das Ausfüllen und Ausdrucken des Formulars 25.-€ kostet, bin ich ausgeflippt. Ich habe die Tasche von Klaus geschnappt, habe laut geschimpft und Lufthansa Wucher und Abzocke vorgeworfen. Ich wollte mit dem Gepäck die Rolltreppe rauf zu den PCs in der Bank. Klaus hatte mich aber zurückgehalten.

Er wollte diesmal kein Risiko eingehen und hat brav den Service bezahlt.

Auf einen wertvollen Tipp hin konnten wir uns danach, nur wenige Meter von der ESTA-Service-Dame entfernt, am Lufthansa-Transitschalter einchecken. Es stand niemand an, so dass Klaus 5 Minuten später eingeecheckt war.

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Das Fräulein am Schalter sagte uns aber, dass Klaus sich nicht wundern soll, dass er einen **SSSS** Aufdruck auf seinem Ticket hat. Da gäbe es offensichtlich einen anderen Herrn Bojiloff in den USA der verdächtig sei. Außerdem ist unser Flug überbucht. *Suuper!!!* – Vielleicht konnten wir diesmal als Freiwillige unsere Unkosten etwas minimieren.

Auf Grund der Aussage der Dame vom Check-In Schalter nahmen wir nun an, dass das Abrechnen des Fluges am vorherigen Freitag Klaus zu einem „*Suspect*“ gemacht und deshalb seine ESTA-Form gesperrt wurde. Jemand der eincheckt aber nicht fliegt, der muss doch was im Schilde führen, oder?

Am Gate hatten wir uns natürlich voller Hoffnung auf ein fürstliches *Refunding* freiwillig gemeldet, aber leider hatte man schon genügend Leute.

Als wir dann endlich unsere Bordkarten bekamen, saß Klaus nicht wie ursprünglich gebucht, neben mir am Fenster, sondern in der mittleren Reihe - in der Mitte. Natürlich wollte keiner der Mitreisenden den Platz mit Klaus tauschen. So flogen wir zwar final zusammen, aber irgendwie dann doch nicht. Immerhin der Flug war ruhig und pünktlich. Umsteigen in Denver wie lief geplant. Wir waren sogar 20 Minuten früher in *Sacramento*.

Das Gepäck dauerte keine 5 Minuten bis es auf das Band fiel. Danach hatte ich bei Steffi und Brad angerufen um uns abzuholen. 20 Minuten später saßen wir schon bei den Beiden im Auto und fuhren in die *305 Tenaya Ave*, das neue Zuhause von *Steffi und Brad*, den Hunden *Brutus* und *Chacha*, und unseren beiden Mopeds. Natürlich war erst einmal (und schon wieder, bzw. noch immer) meine hochnotpeinliche Passgeschichte das Hauptthema. Doch das legte sich, als wir am Haus ankamen.

Brad versprach mir eine schöne Geburtstagsüberraschung und führte mich gleich in die Garage – Sissybar-Verlängerung? Nee! - Sattel? War schon im Januar drauf! - Satteltaschen? Nein auch nicht! – Ich hatte es beim besten Willen nicht gesehen was so dramatisch anders wäre an meiner Harley. Dann Steffi und Brad im Chor: – „*look at the tank – The taaank!!! It's a 4.3 Gallons Fat-Bob Tank! We found it in the Internet on the 6th of May – your Birthday!*“ Ja natürlich! Der schwarze Klopps zwischen Sitz und Lenker ist ein Tank mit 40% mehr Volumen. Wie konnte ich nur so blind sein. Nun waren alle meine Sorgen über Benzinmangel im *Death Valley* verfliegen. Damit konnte man locker 150 Meilen oder mehr schaffen, ohne nachzutanken.



Erstes Probesitzen für Klaus

Klaus inspizierte gleich seine Honda und saß schon mal Probe. Morgen am Montag haben wir noch einen Tag für Vorbereitungen und Übermorgen geht's dann wirklich los.

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1**Tag 0 24.05.10 Sacramento – Die Vorbereitung Vorort**

Nach einer etwas unruhigeren Nacht, denn meine Gäste-Luftmatratze hatte nach 3h noch ca. 40% Luft, gab es erst einmal ein super tolles Frühstück von Brad.

Klaus war auch bald auf den Beinen. Wesentlich früher als ich es erwartet hatte.

Wir checkten kurz durch was wir alles noch brauchen werden:

- An der Honda musste der Eurostecker und die Halterung für das Navi montiert werden.
- Es stand auch noch ein Öl & Öl-Filterwechsel an.
- Außerdem sollte man nach dem Fehler suchen warum der Tachometer seit ein paar Tagen nicht mehr geht und falls möglich ihn beheben.
- Bei der Harley mussten ebenfalls der Eurostecker angeschlossen und montiert werden.
- Die Satteltaschen hingen zu tief und standen auf dem Krümmer auf, d.h. die Verbindungs-lasche beider Taschen musste gekürzt und wieder verbunden werden.
- Steve hatte auch noch das kürzen des Benzinschlauchs empfohlen, da die Anschlus-sen schon etwas brüchig waren.

Also, was und wo:

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| Werkzeug, Multi-Meter | → Walmart |
| Nieten & Puncher | → Michaels |
| Multi-Tool (Leatherman) | → Home Depot |
| Zelt | → Sports Authority |



Brad bei Vorderrad-Ausbau

Alle notwendigen Geschäfte lagen im Umkreis von 3-5km und so waren wir schnell wieder zurück. Nur für das Zelt sind wir erst am Nachmittag gefahren.



Brad & Klaus sinnieren über den Fehler

Die Anschlüsse der Eurostecker waren relativ schnell erledigt. Klaus suchte zwar eine Verbindung die vom Zündschloss kommen sollte, wurde aber nicht fündig.

Etwas aufwendiger waren die Reparatur des Honda Tachometers und der Satteltasche.

Part 1 → Countdown bis zum Tag 1

Nach dem Vorderrad-Ausbau und dem Zerlegen des Tachoantriebs, musste man feststellen, dass der Mitnehmer der Welle gebrochen war. Brad telefonierte und forschte im Internet, aber auf die Schnelle gab es keine Chance das Teil zu ersetzen. „Ist nicht so schlimm“, meinte Klaus, er hat ja das Navi, welches ihm auch als Geschwindigkeitskontrolle dienen konnte. Daraufhin wurde der Tachometer stillgelegt.

Nachmittags sind wir dann noch das Zelt kaufen gefahren. Nach einer kleinen Suchfahrt hatten wir dann den empfohlenen *Sports Authority* gefunden. Die Auswahl an geeigneten Zelten war nicht so üppig, aber wir wurden dennoch fündig.

Ein sogenanntes „Drei-Mann“ Zelt für 35.-\$, da sollten wir uns mal nicht beschweren.

Gegen 17:00h waren wir bei Craig zum BBQ eingeladen. Auf dem Weg zu seinem Domizil, wollten wir noch die Tanks füllen, dann konnten wir morgen früh gleich durchstarten.

Ich stellte meine Harley auf den Seitenständer und öffnete beide Tankdeckel. Sie sind in den Tank eingelassen und man benötigt dafür einen speziellen Schlüssel. (Design fragt nicht nach Handbarkeit!) Zuerst füllte ich die linke Tankhälfte, dann die rechte. – *Scheiiiiiiiiisssseeeee!!!!* Noch bevor ich reagieren konnte, quoll eine erhebliche Menge Sprit aus der linken, unteren Tanköffnung und sabberte über den Motor auf den Boden. Ich hatte nicht bedacht, dass die Hälften untereinander verbunden sind. Bei der Schräglage durch den Seitenständer eigentlich vorzusehen, dass das was oben rein geht irgendwann durch den unteren Stutzen wieder hinaus laufen musste.

Also zukünftig wird nur noch nach vorgeschriebenem Ritual getankt:

1. Beide Deckel entfernen
2. Linke Hälfte betanken
3. Linker Tankdeckel sorgfältig schließen
4. Rechte Hälfte füllen
5. Rechter Deckel schließen

Die Zeit bei Craig verging schnell und war gefüllt mit guten Ratschlägen.

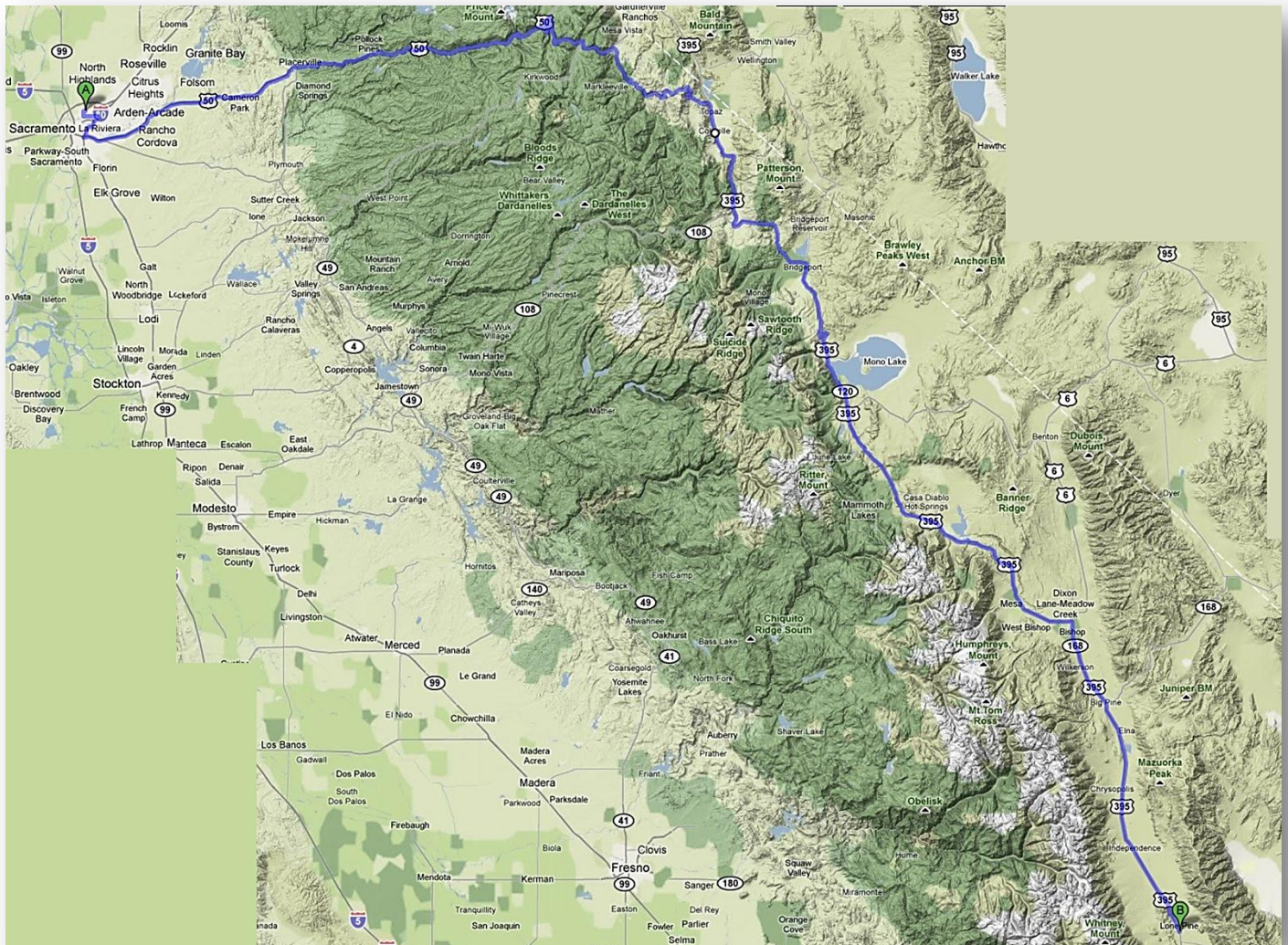
Die HD Sportster 883 sei nichts für solche Strecken; habt immer genügend Wasser dabei; Speed Control passt auf in Utah – die kriegen alle; vergesst nicht euch mit Sonnenschutzcreme regelmäßig einzucremen; etc....

Um 21:00h waren wir wieder zurück in der Tenaya Ave. Noch ein Bier in der Garage bei den „Bikes“ bevor wir uns gegen 22:00h zum Schlafen legten. Langsam wurde ich kribblig – noch wenige Stunden und dann geht's wirklich los. Falls das Wetter trocken bleibt wollte Steve uns die ersten Meilen begleiten. Um 8:00h wollen wir uns zur Abfahrt treffen. Mal sehen ob Steve so früh aus dem Bett kommt.



Craig's Domizil

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Part 2 Die Reise**Sacramento, CA → Lone Pine, CA****HD = 332 Meilen (534km)**

Die Nacht vor unserer großen Fahrt hatte ich im Wohnzimmer auf der Couch geschlafen. Es war diesmal wesentlich angenehmer als mit einer halbgefüllten, undichten Luftmatratze wie die Nacht zuvor. Der Schlaf war trotzdem etwas unruhig. Nicht nur, weil ich rechtzeitig wach sein wollte, da ich um die erste Etappenlänge wusste (341M → 560km), die lt. Google Maps mit über 9:00h Fahrzeit angegeben wurde, sondern auch weil beim Nachbarn zwischen 01:00h und 03:00h offensichtlich Harley-Motoren-Tests durchgeführt wurden. Steffi und Brad bestätigen meine Vermutung und meinten, dass er spint und trotz

*Ein letzter Kaffee mit Brad und Steve*

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

mehrfacher Hinweise und Beschwerden sein Verhalten bisher nicht änderte.

6:59h ein Blick auf die Uhr. Jetzt wird ernst! Aufstehen, ins. Bad und dann Klaus wecken.

Brad, der „*Early Bird*“, hatte um 7:00h schon den Kaffee gebrüht. Da ich ihn vorher nicht gehört hatte, muss ich final doch noch recht tief geschlafen haben. Klaus musste ich auch nicht wecken, er war bereits aufgestanden als ich noch im Bad werkelte. Draußen war es mit ca. 10°C noch recht frisch, aber sonnig mit wenigen Wolken.

Steve tauchte pünktlich um 8:00h auf. Die letzten Vorbereitungen waren schnell erledigt, da wir ja schon am Vortag alles gepackt hatten.

Nach einem zweiten Pot Kaffee und letzten Checks waren wir für das Abschiedsfoto bereit. Gegen 8:40h ging's dann wirklich los.

Ohne dass wir uns abgesprochen hätten, haben Klaus und ich die übliche Reihenfolge eingenommen. Ich vorne und Klaus hinter mir. Steve fuhr hinter uns her, da er den Weg von der Tenya Ave. zum US Highway 50 nicht genau wusste. Natürlich kenne ich mich in Sacramento durch meine häufigen Besuche besser aus als Klaus, aber diese Ordnung haben wir im Prinzip die gesamte Tour eingehalten. Schon auf unserer Griechenlandtour haben wir das so gehalten. Damals hatte es einen pragmatischeren Hintergrund. Klaus fuhr eine Triumph BDG (Bj. 53) die als Zweitakter nicht sonderlich gut roch – so war es besser, dass er hinter meiner BMW R24 herfuhr, als umgekehrt.



8:34h: Auf die Plätze; Fertig; ...

Am *Northgate Blvd.*, bogen wir links ab. 2km später gab es schon den ersten Konflikt mit meinen TOMTOM Anweisungen. Das Navi schickte mich schon 100m vor dem *Garden Highway* nach links mitten in die Siedlung hinein. Ich glaubte aber meinem Navi nicht, da ich den mir bekannten Abzweig schon vor mir sah und verwirrte so meine Hintermänner mit Blinken und dann doch nicht abbiegen.

Kurze Zeit später bogen wir auf die Stadtautobahn *I-5 South* ein. Der Verkehr um diese Tageszeit ist ätzend. Bis zu 6 Spuren in eine Richtung. LKW und PKW konkurrieren bei Geschwindigkeiten um die 60M/h (90 – 100km/h). Ständige Spurenwechsel, da alle 2km bis 3km eine Ausfahrt bzw. Einfahrt gibt. Ich, mit einem Auge permanent im Rückspiegel, versuche Klaus und Steve nicht zu verlieren, und trotzdem mit dem Verkehrsfluss mitzuhalten.

Nach den ersten 6 km bogen wir auf den *US-Hwy-50 North* der uns nun Richtung *El Dorado, CA* leitete. Der Verkehr beruhigte sich etwas, auch wenn sich der Verkehrsfluss auf ca. 5M/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erhöht hatte. So verließen wir Sacramento City mit offiziellen 70M/h uns strebten dem *Lake Tahoe* entgegen. Bei *Placerville, CA* hörte die 4 spurige Autobahn auf und die Straße schlängelte sich in langen angenehmen Kurven in die nun beginnenden Berge, der *Sierra Nevada*.

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)



9:35h bei Placerville
Steve verabschiedet sich

10 Minuten später, nach ca. 50 Meilen, winkte uns Steve von dem *US Hwy-50* herunter und stoppte an der Tankstelle bei *Pollock Pines, CA*. Da wir nun Höhe gewannen und die Temperatur auf einstellige Werte gesunken war, begann er jetzt etwas zu frieren. Seine Bekleidung, Jeans & Halbschuhe, waren dafür nicht geeignet.

Wir bedankten uns nochmals bei Steve für seine Hilfe und die Begleitung. Nach 15 Minuten sind Klaus und ich nun alleine unterwegs in Richtung *South Lake Tahoe*, wo wir nach ca. 110M zum ersten Mal Tanken wollen. Dieser Stopp war für uns wichtig, damit wir den Verbrauch und die Distanzen für zukünftige Etappen berechnen konnten.

Der Aufstieg auf dem *US-Hwy-50* war äußerst angenehm. Der Verkehr gering, die Kurven moderat und die Landschaft traumhaft. Ich bin die Straße schon mehrfach mit dem Auto gefahren und wusste daher schon was mich erwartet. Mit dem Motorrad machte es aber noch wesentlich mehr Spaß und gab mir die Gelegenheit das Fahrzeug besser kennenzulernen.

2h nach dem Start überquerten wir den ersten Pass und hielten in einer Parkbucht um einen Blick auf den *Lake Tahoe* und die umliegende Berge zu werfen.

Kaum dass wir abgestiegen waren, hielt ein Auto mit einem älteren Herr und zwei jüngeren Frauen. „*Where are you from? Where are you going? How long will you stay?*“ Fragen die wir in den nächsten drei Wochen noch öfters zu hören bekamen. „*Oh from Germany! My guest is from Germany, as well*“, dabei stellte er uns eine der beiden jungen Frauen vor. Sie war Au-pair und schon seit mehr als einem halben Jahr in den USA. Natürlich kam auch noch das Angebot eines Fotos von Klaus und mir.



Im Hintergrund „*South Lake Tahoe*“ & Meyers

Ein paar Meilen später tankten wir zum ersten Mal in *Meyers, CA*. Ergebnis: 110M → 2,0 Galonen für die Harley und 2,4 Galonen für die Honda.

Bei dem Verbrauch und einem 4.2 Galonen Tank reicht es ja locker für Strecken von 200 Meilen. Prima, das beruhigte mich für unsere geplanten Etappen, speziell für die durch das *Death Valley*. Auf der *CA-89* ging es dann über *Marklee, CA* auf dem *Monitor Pass* zum *US-Hwy-395*. Der Verkehr war weiterhin so gut wie Null. Auf dem ersten Abschnitt der *CA-89* war eine ca. 5km lange Baustelle, durch die wir mit einem Begleitfahrzeug geleitet wurden. D.h. erst einmal 10 Minuten warten. Dann dem Pickup mit dem, „*Follow Me*“ Schild am Heck im Schritt-Tempo folgen. Final fragte man sich dann, wozu man die Straße sperrte, da es nur einen kurzen 50m Abschnitt gab an dem etwas gebaggert wurde. „*Andere Länder, andere Sitten*“.

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Monitor Pass

Aus Wikipedia, freie Enzyklopädie

Monitor-Pass (Passhöhe 8,314 ft. / 2.534 m) ist ein Gebirgspass in Kalifornien, in der Sierra Nevada, südöstlich von Lake Tahoe. Es verbindet die Einzugsgebieten von der West Walker River und Carson River und wird von der State Route CA-89 überquert, die zum U.S. Highway 395 bei Topaz führt



Monitor Pass

Die Straße über den Pass wurde in den frühen 1950er Jahren gebaut und ist damit eines der jüngsten asphaltierten Pass-Straße welche in der Sierra Nevada geöffnet wurden. Die State Route CA-89 über den Monitor-Pass ist im Winter aufgrund des Schnees nicht befahrbar. Die Dauer der Schließung variieren je nach Wetterlage, aber in der Regel ist der Monitor Pass für Fahrzeugverkehr zwischen Ende November und Anfang April geschlossen.

Ein kurzer Stopp auf dem Pass bei ca. 7°C ermöglichte uns einen großartigen Blick auf die südliche Sierra Nevada mit den Mineral Mountains im Hintergrund. Von nun an ging's bergab ins Owens Valley. Die Straße verlief talwärts in lang gezogenen Serpentinafängen vorbei an pittoresken abgestorbenen Bäumen. Mit jedem Meter tiefer stieg die Temperatur. Im breiten Owens Valley angekommen hatte wir schon wieder ca. 13°C aber auch einen relativ starken Gegenwind. Da der Wind von Süden kam, bedeutete dies warmer Wind.

Die nächsten 300 km bis Lone Pine, CA ging es nun auf der breiten US-395 das Owens Valley hinab immer nach Süden. Die Straße war breit, die Kurven lang gezogen, so dass es bis auf die Baustellen, immer möglich war mit, oder knapp über, erlaubter Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

Eine weitere kurze Fotopause machten wir oberhalb des Lake Mono. Inzwischen war es kurz nach 14:00h schon wieder 16°C warm. Der Wind blies weiterhin ziemlich stark von Südwesten. Kaum dass wir die ersten Fotos von dem verlandenden See gemacht hatten, hielt ein weiteres Auto. Eine Frau, geschätzte 60+X stieg aus und stellt uns zuerst die üblichen Fragen.

„Where are you from? Where are you going? How long will you stay?“ Doch dann kam die Überraschung: „What's the consumption of your machines?“ Ich musste erst überlegen und kalkulieren, da man in den USA den Verbrauch in Miles/Galonen angibt. Mit meiner Berechnung von 55 M/gal war sie sehr zufrieden, bedankte sich und stieg wieder in ihren Wagen. Die schöne, einzigartige Aussicht würdigte sie mit keinem Blick.

„Where are you from? Where are you going? How long will you stay?“ Doch dann kam die Überraschung: „What's the consumption of your machines?“ Ich musste erst überlegen und kalkulieren, da man in den USA den Verbrauch in Miles/Galonen angibt. Mit meiner Berechnung von 55 M/gal war sie sehr zufrieden, bedankte sich und stieg wieder in ihren Wagen. Die schöne, einzigartige Aussicht würdigte sie mit keinem Blick.



Lake Mono bei Lee Vining, CA

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Mono Lake

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Mono Lake** ist ein alkalischer Salzsee in Mono County im zentral-östlichen Teil von Kalifornien. Er liegt in einem abflusslosen Becken am Westrand des Großen Beckens unter der Ostflanke der Sierra Nevada. Im Südosten liegen die kalifornischen White Mountains. Im See und an dem Ufer stehen zahlreiche Kalktuff-Formationen. Die kleine Siedlung Lee Vining liegt am westlichen Ufer des Sees. Der See ist Lebensraum für viele Vogelarten und ist eines der produktivsten Ökosysteme in Nordamerika.



Kalk-Tuff Türme – Lake Mono

Das Mono-Becken ist eine der westlichsten Strukturen der Basin and Range-Region, die durch eine Krustendehnung entstand. Dabei entstanden überwiegend parallele Horst-und-Graben-Strukturen oder einzelne Becken wie am Mono Lake. Am Ende der letzten Eiszeit (in Nordamerika als Wisconsin glaciation bezeichnet) füllte sich das Becken vollständig und lief sogar nach Osten über. Der damalige Lake Russell hatte eine Fläche von knapp 900 km² und eine Tiefe von rund 100 m. Er trocknete in der Folge durch das Abschmelzen der ihn speisenden Gletscher und einen Klimawandel mit stark reduzierten Niederschlägen weitgehend aus. Die prähistorische Uferlinie kann an den Hängen im Westen als Terrassen-Struktur gefunden werden.

Das heutige Erscheinungsbild des Mono Lakes wird stark durch Vulkanismus geprägt. Die dunkle Negit-Insel im See ist vulkanisch und knapp 2.000 Jahre alt. Die Pahoa-Insel ist eine größere, hellere Insel im See. Sie wurde durch aufsteigendes Magma geschaffen. Black Point am Nordwestufer ist das Überbleibsel

eines basaltischen Schlackenkegelvulkans, der vor etwa 13.300 Jahren unter Wasser ausbrach. Die Mono-Krater südlich des Sees sind rhyolithische Lavadome und mit einem Alter von 2000–600 Jahren die jüngste Hügelkette Nordamerikas.

Die charakteristischen Kalktuff-Gebilde an den Seeufnern entstehen unter Wasser, die heute sichtbaren wurden erst durch die Absenkung des Wasserspiegels freigelegt. Quellen transportieren Wasser mit gelöstem Calciumcarbonat aus den umliegenden Bergen und traten im See aus. Der See ist durch eine Vielzahl an gelösten Mineralien leicht alkalisch und durch die unterschiedlichen Säurewerte kommt es zur Ausfällung der Carbonate als Kalktuff.[1]

Ein weiteres Mineral am Mono Lake ist Hazenit, das biogene Phosphat wird in Algen des Sees gebildet, die an den Kalktuff-Säulen wachsen. Es wurde 2007 erstmals beschrieben und bisher an keinem anderen Ort gefunden

Gegen 15:30h, wenige Meilen vor Bishop, CA winkte Klaus mich auf einen Parkplatz raus. Sein Blinker machte mal wieder Malheur und er wollte nun die Ursache genauer erforschen. Der Ausblick auf die Sierra Nevada und ihre schneebedeckten Gipfel war gigantisch. Wird lernten aber auch auf den letzten 200km, dass die Pässe in des Yosemite NP noch Wintersperre genossen. Das wird doch hoffentlich in 20 Tagen anders sein, denn da wollen wir über den Tioga Pass in den Park einfahren. Während Klaus sein Werkzeug auspackte genoss ich die Landschaft, wünschte mir aber etwas weniger Wind. Seit wir im Owens Valley nach Süden fahren, hatte der kräftigen Gegenwind stetig zugenommen.



Blinker - Reparatur

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Die Sicht nach Westen in Richtung Berge war klar. Aber nach Osten waren tiefliegender Dunst, oder bessergesagt gelb-rötliche Wolken zu sehen. Als wir ca. 1h später der Wolke näher kamen, entpuppte sie sich als aufgewirbelter Staub.

Klaus bastelte derweil in seinem „Pseudo-Tank“ herum. Bei der Goldwing befindet sich nämlich kein Benzinbehälter unter der Tankverkleidung, sondern Sicherungen, Blinker-Relais und andere Verteiler und elektrische Anschlüsse. Mit dem Multimeter prüfte er Sicherungen und checkte Leitungen. Aber finden konnte er nichts. Nach Zusammenbau gelöster Verbindungen und Kabel funktioniert der Blinker plötzlich wieder.

In *Bishop, CA* hatten wir unseren Benzinvorrat wieder aufgefüllt. Nach 172 Meilen seit dem letzten Tankstopp ein wichtiger Zeitpunkt um den Verbrauch meiner Harley zu bestätigen. 3,4 Galonen passten diesmal in den Tank. Na da waren ja immer noch 0.8 Galonen im Tank, das sollte im Notfall für weitere 50 Meilen gut sein. Dann stimmte meine Rechnung vom ersten Tanken. 200 Meilen pro Füllung sollten locker drin sein. Die Honda verbrauchte zwar etwas mehr als die Sportster, aber ihr Tankinhalt ist mit über 5 Galonen auch etwas größer.

Wir verschoben uns geplante Pause auf *Lone Pine, CA* unserem geplanten Endziel für diesen Tag.

Kurz nach 18:00h fuhren wir in *Lone Pine, CA* ein. Gleich beim ersten Motel auf unserer Straßenseite, dem „*Mount Whitney Motel*“ hielten wir an fragten nach einem Zimmer. Das Zimmer zu 73.-\$ war uns nach dem langen Tag mit seinen 550km sehr willkommen. Eine Stunde später waren wir eingerichtet und erfrischt.



Sierra Nevada mit Mount Whitney & Lone Pine Peak

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Bei einem Spaziergang zum südlichen Ortsende informierten wir uns über mögliche Restaurants fürs Abendessen. Hier gab es früher Uran-Abbau, der anfänglich hauptsächlich als Heilmittel gegen Rheuma und andere Zipperlein eingesetzt. Ob's geholfen hat ist leider nicht überliefert. Der Ort ist eher ein Dorf als eine Kleinstadt. Daher waren wir auch schon nach ca. 10 Minuten am anderen Stadtrand. Auf dem Rückweg fiel uns dann die Wahl nicht schwer und wir landeten im „Totem Cafe“. Klaus kannte es bereits von seinem Besuch 2006.

Ich freute mich schon auf den nächsten Tag. „Death Valley“ für mich eine große Unbekannte. Aber mit dem großen Tank sehe ich nun keine Probleme mehr.



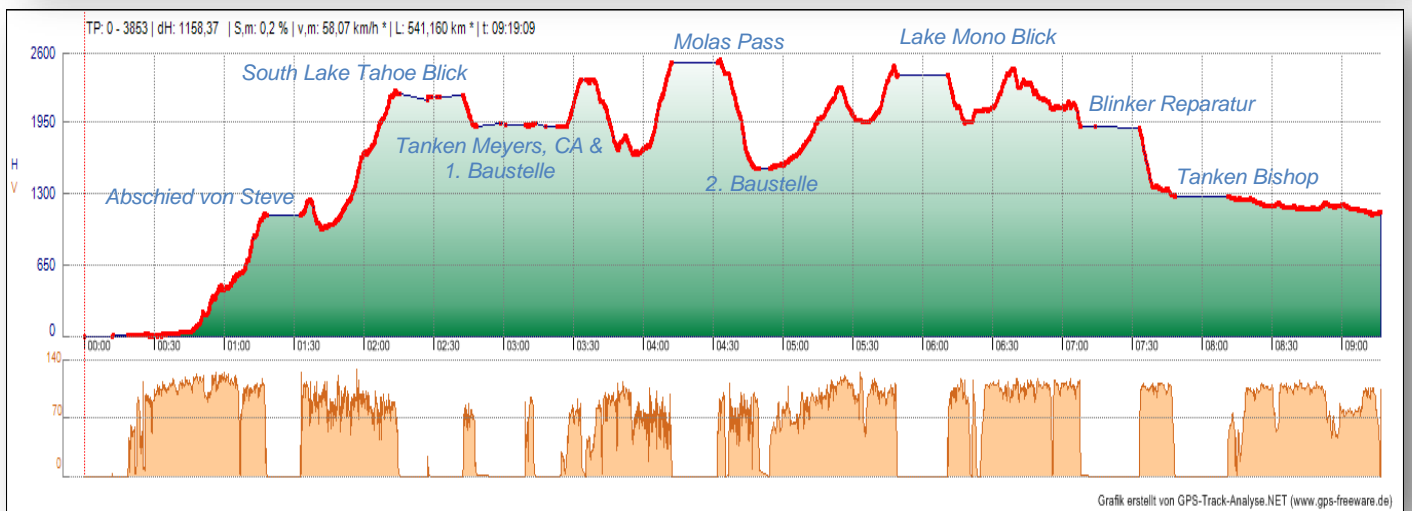
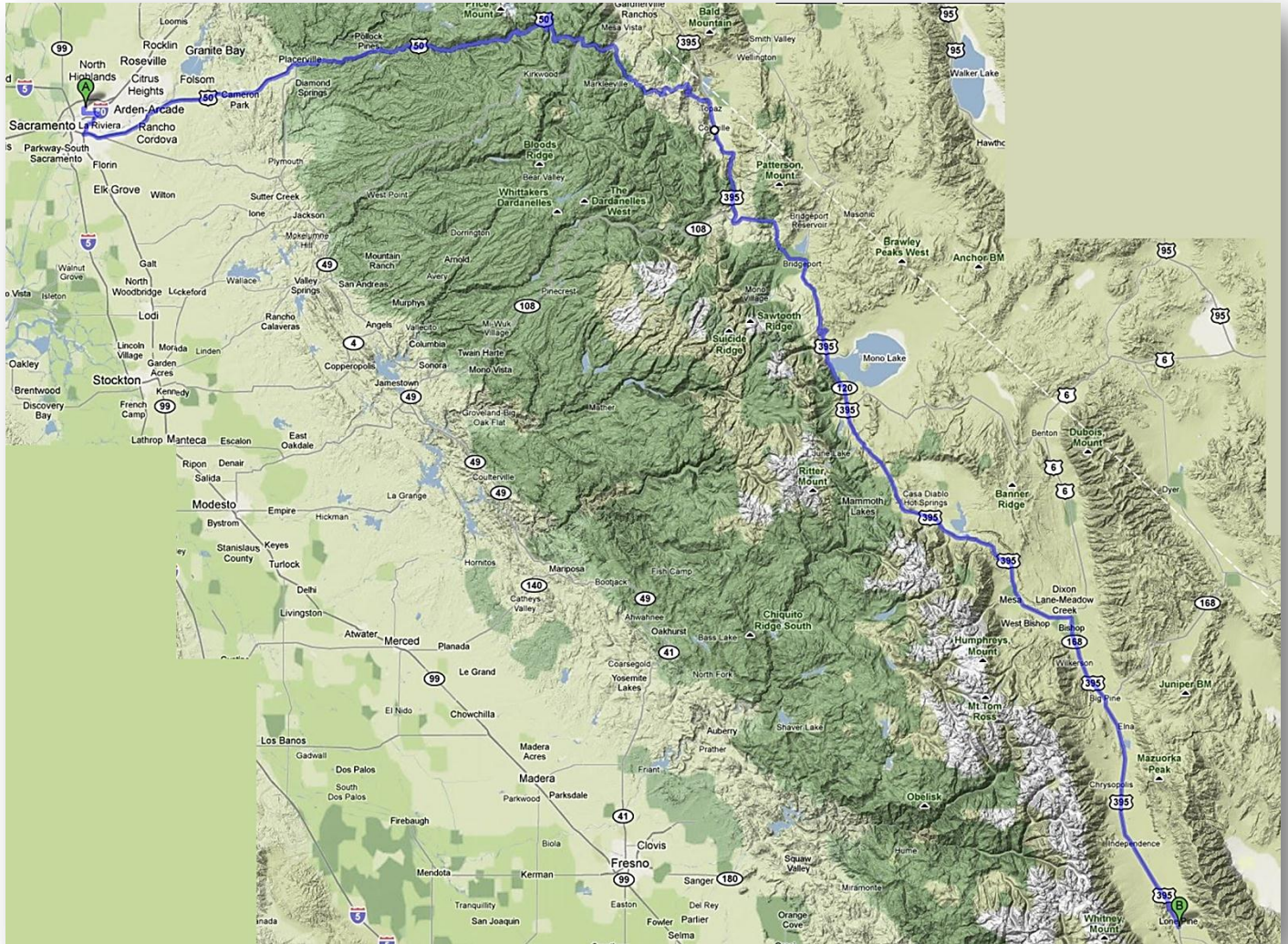
Unsere Unterkunft im "Mount Whitney" Motel



Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Statistik Garmin Navi: Sacramento, CA → Lone Pine, CA

540km





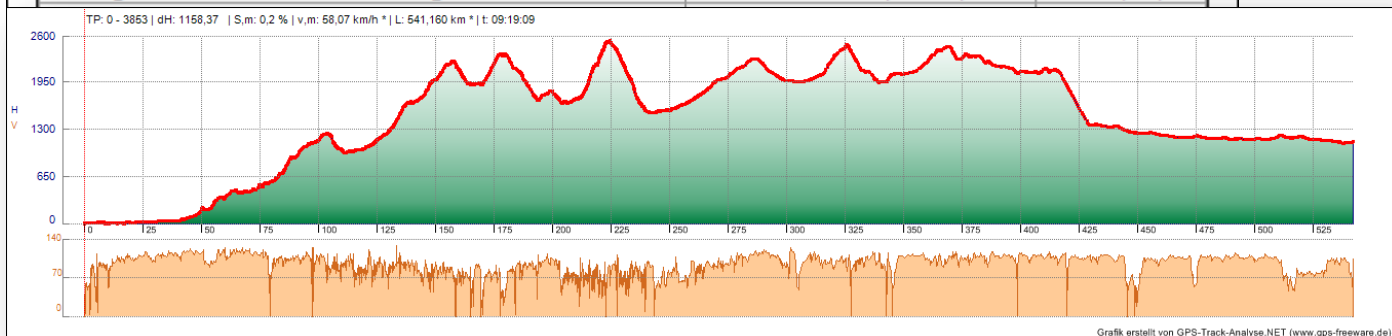
Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Start	08:19h	Sacramento, CA
Ende	17:39h	Lone Pine, CA
Fahrtzeit (ohne Pause)	06:38h	
Pause (> 5 min)	02:41h	
Streckenlänge	540,7 km	
Mittlere Geschwindigkeit	81,5 km/h	
Tiefster Punkt	8 m	Sacramento, CA
Höchster Punkt	2539 m	Monitor Pass

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100525_all.gtabin, Track vom: 25 MAI 2010 09:19

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	25.05.2010 08:19:46	-
Länge der Aufzeichnung	09:19:09	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	25.05.2010 17:38:55	-
Anzahl der Trackpoints	3849	-
Strahlänge gesamt	540,691	km
Maximale Geschwindigkeit	125,81	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	0,44	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	2	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	11,86	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	33,92	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	51,79	%
Reine Fahrzeit	06:37:49	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	81,55	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	02:41:20	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	58,02	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	13205,46	m
Minimale Höhe	-19,09	m
Maximale Höhe	2539,43	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	1492,42	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 283,884 km	7181,90	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	5636,4	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 3,84 h	1468,4 (407,9)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 234,496 km	-6023,53	m
Theor. gewonnene mechanische Leistung in 3,44 h	-1373,3 (-381,5)	kJ/h (W)



Part 2 Die Reise



Um 6:30h wurden ich (Klaus hat ja einen Schlaf wie ein Bär im Winter) von einem speziellen Wecker aufgeschreckt. Unsere beiden Zimmer-Nachbarn ließen ihre super-teuren-hightech Harleys warm laufen. Das ging natürlich nur mit Zwischengas, damit die modernen 1,4l Motoren nicht absterben. 6:40h fuhren sie endlich vom Hof, aber nun war ich natürlich glockenhell wach.

Heute sollte es quer durchs *Death Valley NP* nach *Las Vegas, NV* gehen. Die nächste Tankstelle gab es lt. Internet in ca. 130 Meilen. Da ich aber erst vor 50 Meilen getankt hatte, sollte es nach meinen Berechnungen locker reichen. Die letzte Etappe war 179 Meilen bei einem Verbrauch von nur 3,4 Gal. D.h. mit meinen 4,2 Galonen Tank komme ich dann locker bis zur nächsten Tankstelle.

Kurz vor 8:00h gingen wir nebenan zum *SubWay* Frühstück. Leider gab es nur Papp- und Styropor-Becher. Da graust es mir davor und so verzichtete ich auf meinen Kaffee und trank nur ein Wasser. Ich durfte nicht vergessen mir eine richtige Keramiktasse zu besorgen! Für Klaus gab es ein „*Cheese & Egg Sandwich*“ mit einem Cookie als Nachspeise. Die Sonne schien, die Temperatur war schon bei angenehmen 16°C, aber der Wind hatte leider kaum nachgelassen.



Stopp am „Owens Lake“

Um 8:45h verließen wir bestens gelaunt *Lone Pine* und bogen am Ortsende links in Richtung *Death Valley NP* ab.

Rechterhand lag der „*Owens Lake*“,

eine große weiße Fläche. Er war für mich eher eine Salz-Lake als ein „Lake“. Naja, vielleicht hatte er mal mehr Wasser. Anhand der fabrikartigen Gebäude nahm ich an, dass hier immer noch Mineralien abgebaut werden.

Owen Lake

Spiegel Online 17.09.2011 Satelitenbild der Woche

Einst war der Owens Lake ein fruchtbares Biotop. Der ostkalifornische See bot zahlreichen Vögeln eine Heimat und diente ihren ziehenden Artgenossen als Zwischenstopp. Über viele Jahrtausende bildete er sogar mit dem Searles und China Lake ein Seen-Trio.

Heute allerdings würden Enten beim Owens Lake zwischen der Sierra Nevada und den Inyo Mountains eher staubige Füße bekommen: Der Durst einer gut 260 Kilometer entfernten Metropole hat den See größtenteils trockengelegt. Seit den zwanziger Jahren speist der Owens River nicht mehr den See, da sein Wasser über ein Aquädukt nach [Los Angeles](#) fließt.

Nachdem der See ausgetrocknet war, wirbelten regelmäßig größere Mengen Staub vom ehemaligen Gewässergrund auf. Die Bewohner des an der Ostseite des Sees gelegenen Ortes Keeler bezeichneten die typisch werdenden Staubwinde als "Keeler Nebel". Heute ist die Ortschaft weitgehend verlassen. An einigen Stellen konnte sich im Becken des ehemaligen Sees Flüssigkeit halten, es stammt aus Grundwasservorkommen, Sickerwasser und kleineren Quellen. Zudem wird inzwischen, um die vom See aufgewirbelten Staubmassen zu reduzieren, wieder ein Teil des Wassers vom Owens River Richtung See geleitet.

Doch in dem Becken steht nicht mehr Süßwasser, die Flüssigkeit ist salzig. Von dieser Veränderung profitieren bestimmte Mikroorganismen: Die sogenannten Archaeen sind auf sehr salzhaltige Umgebungen spezialisiert. Die konzentrierten Vorkommen dieser urtümlichen Kleinstlebewesen sind sogar aus dem Erdorbit zu erkennen, da sie Bereiche des ausgetrockneten Sees tiefrot färben. Die grauen und weißen Bereiche daneben sind Salzkrusten und Sedimente.

Etwas entfernter vom Owens Lake befinden sich noch bewohnte Ort - Olancho und Lone Pine. Aus dem Weltraum stechen diese Siedlungen als grüne Flecken in der sonst so trockenen Region hervor.



Stopp am „Owens Lake“

Der Wind nahm nun wieder etwas zu und schien permanent von vorne zu kommen, egal in welche Richtung man fuhr. Die Straße wand sich in moderaten Kurven leichte Hügel hinauf, um ein paar Kilometer später mit noch schöneren Kurven in das große weite Panamint Valley hinunter zu führen. Auf der Gegenseite stieg die Straße für ca. 1km kerzen-gerade den Berg hinauf. Die Steigung plus Gegenwind waren nun so heftig, dass ich kurzfristig trotz der 59PS sogar in den dritten

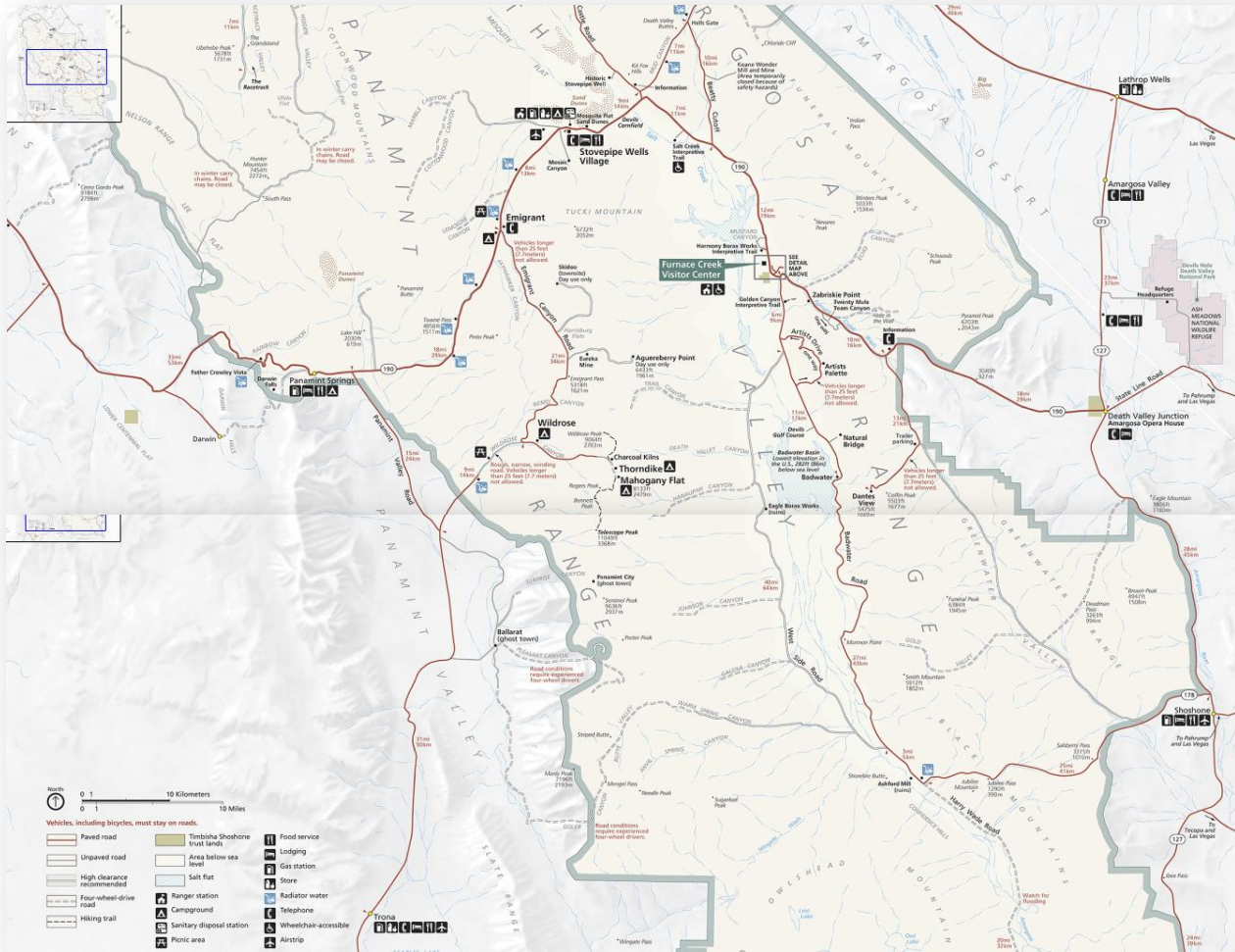
Gang herunterschalten musste.

Ich hatte keine Ahnung warum, aber der (Süd-)Wind kam uns nun permanent entgegen, obwohl wir auf dem Abschnitt überwiegen in nordöstlicher Richtung fahren.

Death Valley

Aus Wikipedia der freien Enzyklopädie

Der **Death-Valley-Nationalpark** (Tal des Todes) liegt in der Mojave-Wüste und ist der trockenste Nationalpark in den USA. Die Region ist ein Hitzepol. Der Nationalpark liegt östlich der Sierra Nevada, zum größten Teil auf dem Gebiet Kaliforniens und zu einem kleineren Teil in Nevada. Der tiefste Punkt des Tales liegt 85,95 Meter unter dem Meeresspiegel.



Das Tal ist von mehreren Gebirgen umschlossen, die höchste Gebirgskette bildet die Panamint Range mit dem 3366 m hohen Telescope Peak. 1933 wurde das Death Valley zum National Monument ernannt. 1994 wurde es, stark erweitert, zum Nationalpark aufgewertet.

Das Tal erhielt seinen Namen, nachdem 1849 zwei Gruppen von Reisenden mit insgesamt etwa 100 Wagen eine Abkürzung des Old Spanish Trail suchten und dabei in das Tal gerieten. Nachdem sie wochenlang keinen Ausweg aus dem Tal gefunden hatten und bereits gezwungen waren, mehrere ihrer Ochsen zu verspeisen (wobei sie das Holz ihrer Wagen als Brennholz verwendeten), ließen sie ihre restlichen Wagen zurück und verließen das Tal über den Wingate Pass. Dabei drehte sich eine der Frauen aus der Gruppe um und rief dem Tal ein „Goodbye, Death Valley“ hinterher.

Trotz einer weitverbreiteten Legende soll niemand aus der Gruppe bei der Taldurchquerung umgekommen sein, bis auf einen Greis namens Culverwell, der schon beim Betreten des Tales sterbensmatt gewesen war[1]. Als Teilnehmer der Reisegruppe beschrieb William Lewis Manly in seinem autobiographischen Werk *Death Valley in '49* die Begebenheiten



Erster Boden-Kontakt mit „Death Valley“

Um 10:30h hatten wir den offiziellen Eingang zum Nationalpark erreicht – „Stovepipe Wells Village“. Dass wir schon gute 45 km durch Parkgebiet gefahren waren sahen wir erst auf der Karte. Die Temperatur war weiter gestiegen und lag nun bei ca. 30°C. Für das *Death Valley* ist das noch ziemlich kühl. Wir hielten auf dem Parkplatz vor dem Ranger-Gebäude um unsere „Annual NP-Card“ zu kaufen. Es gab aber nur einen Automaten mit Tageskarten. So entschlossen wir uns die Jahres-Eintrittskarte in *Furnace Creek, CA* im Visitor Center zu besorgen. Bis dahin waren es noch ca. 35 Meilen. Es gab

zwar hier am Parkeingang überraschenderweise auch eine Tankstelle, aber nach 130 Meilen musste ich ja noch nicht tanken, oder? Die verbleibenden 36 Meilen zum Visitor Center sollten kein Problem sein.

Nun wurde die Straße flach. Wir stoppten nochmals kurz bei einer Sand-Düne mitten in der Steinwüste.



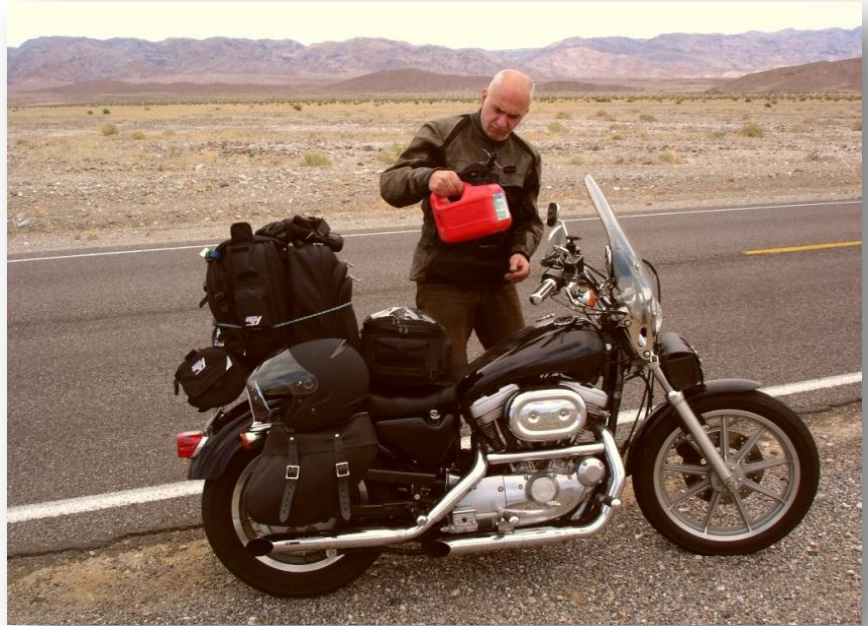
Mesquite Sand Dunes

Die 4 km² großen **Mesquite Sand Dunes** liegen im nördlichen Teil des Tales und wurden schon oft als Wüstenkulisse in Filmen, unter anderem in *Star Wars*, verwendet. Die größte Düne ist die *Star Dune*. Diese ist recht stabil, da der Wind den Sand vorzugsweise an genau dieser Stelle ablagert. Der Sand ist hier rund 50 Meter mächtig.

Lone Pine, CA → Las Vegas, NV

HD = 287 Meilen (462km)

Noch 7 Meilen bis *Furnace Creek* – da – jetzt war es tatsächlich so weit. Die Harley spitzte 2-3 Mal und ging dann aus. Wo war denn noch einmal der Benzinhahn?? - ich fand ihn, stellte auf Reserve – nichts passierte. So rollte ich auf den Seitenstreifen und wunderte mich, dass mir nun doch das Benzin ausgegangen war. Ich versuchte es noch ein paar Mal mit dem Elektrostarter, aber der Motor sprang nicht mehr an. Es waren doch erst 157 Meilen seit dem letzten Auffüllen?!! Ich denke wir hatten dem permanenten Gegenwind Tribut gezollt.



Benzinmangel im „Death Valley“

Mein „Alptraum“ der vergangenen Monate wurde Realität → Bei 31,9°C „Benzinmangel im *Death Valley*“, und das trotz des um 1,4 Galonen größeren Tanks. Wie gut, dass Klaus den gefüllten Ersatzkanister dabei hatte.

15 Minuten später waren wir an der Tankstelle. Da wunderte ich mich ein weiteres Mal. Es gingen nur 3,4 Galonen in den Tank (inkl. Reservekanister) d.h. 0,8gal, ca. 3,2l Benzin wurden gar nicht genutzt und verblieben in irgendwelchen Ecken und Winkeln im Tank liegen. Nun fiel mir auch auf, dass der der Benzinhahn nicht an der tiefsten Stelle angebracht war, sondern in der für den Zylinderkopf erhöhten Aussparung. So ein Schwachsinn!

Was einen aber nicht wunderte, war der Benzinpreis. Hier im Death Valley war das Benzin gute 20% teurer als sonst.

Im Visitor Center gab es dann aber eine positive Überraschung. Die Jahreskarte der „*Annual Pass*“ für alle US-National Parks war für zwei Personen gültig und kostete nur 80.-\$. Bei dem Menge an Nationalparks, die wir besuchen wollen, wird sich die Karte für uns schon mit dem vierten Park amortisiert haben. Der freundliche Ranger, der uns die Karte verkaufte erklärte uns, dass man aktuell darüber diskutiert zukünftig den *Annual Pass* nur noch personenbezogen zu verkaufen. Aber selbst dann wäre es allemal wert gewesen.

Wir hielten uns hier aber nicht länger auf und fuhren zu unserem ersten „*Pflichtziel*“: den *Zabriski Point*.

Aus Wikipedia freie Enzyklopädie

Zabriskie Point ist ein Gebiet im Death-Valley-Nationalpark, das für seine bizarren Erosionslandschaften bekannt ist. Es wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts nach Christian Brevoort Zabriskie aus Wyoming benannt. Zabriskie war der Vizepräsident und Geschäftsführer der Pacific Coast Borax Company, die mit dem Boraxabbau in dem Gebiet beauftragt war.

Die Gesteinsformationen sind die Sedimente des ehemaligen Lake Zabriskie, der vor neun Millionen Jahren ausgetrocknet ist. Durch die hohen Temperaturen, den Wind und ein nahe gelegenes Flussbett, das bei Gewittern im Sommer zu einem reißenden Wasserlauf anschwillt, sind die Formationen starker Erosion ausgesetzt.

Die Landschaft um den See wurde durch Michelangelo Antonionis Film *Zabriskie Point* (1970) bekannt. Auch wurde hier das Coverfoto der Platte "The Joshua Tree" der irischen Band U2 aufgenommen.

Der Aussichtspunkt lag zwar etwas Abseits unserer geplanten Route, aber der Abstecher sollte sich lohnen. Wir stellten unsere Motorräder nebeneinander auf den Parkplatz zwischen PKWs und Wohnmobilen. Der Wind wehte hier wieder sehr, sehr böig. Klaus und ich gingen zur Informationstafel ca. 50m unterhalb der Aussichtsplattform. Wir hatten gerade angefangen die Geschichte des *Zabriskipoints* zu lesen, als ein Mann uns aufgeregt mitteilte „Your bike tipped over, but it didn't hit my van“ Ich brauchte etwas um den Zusammenhang zu verstehen. Klaus rannte aber sofort los. Da hatte doch eine Bö tatsächlich die Honda vom Ständer geholt! Glücklicherweise war nichts kaputt gegangen und auch kein Benzin ausgelaufen. Wir hatten ja gerade mal vor 5 Meilen vollgetankt.



„Zabriski Point“



„Zabriski Point“

Der Sturzbügel hatte ein paar Kratzer abbekommen und der Spiegel war etwas verbogen, aber das war's dann schon. Nun hat Klaus aber den Hauptständer benutzt, damit es nicht nochmals passiert. Meine Harley besaß den Luxus eine Hauptständers gar nicht.

Von dem Aussichtshügel erstreckte sich eine bizarre Landschaft in allen möglichen Gelbtönen. Klaus erzählte mir die Story des Films, aus dem ihm der *Zabriski Point* bekannt war. Der Wind auf dem Hügel war noch stärker als unten auf dem Parkplatz.

Nach einer halben Stunde fuhren wir weiter. Es ging ca. 3 Meilen zurück und dann links in die *Badwater Road*. Nun wieder genau nach Süden fahrend, hatten wir einen noch stärkeren Gegenwind als zuvor. Es drückte und zerrte. Das Wind-Geräusch im Helm übertönte sogar mein Harley-Gebrummel. Klaus war der Meinung alles liegt nur an der Frontscheibe. Durch die ungünstige große Fläche entstehen sogenannte „Knallwirbel“ die dann am Kopf und Helm rütteln und den Lärm verursachen. Ich hatte es zwar hauptsächlich auf den Gegenwind zurückgeführt, konnte aber Klaus von meiner Theorie nicht überzeugen.

Artists Palette (Artist Drive) liegt an den Hängen der Black Mountains und ist berühmt für seine vielfarbigen Gesteinsformationen. Der Farbenreichtum wird durch Oxidation verschiedener Metalle verursacht, die in den Felsen vorkommen, zum Beispiel Eisen (rot bis dunkelrot) oder Kupfer (türkis bis grün).

Der Artist Drive ist eine Einbahnstraße, aber mit südlichem Eingang. d.h. wir müssten die ca. 10 Meilen Gegenwind auf der Badwater Road zweimal fahren. Daher fragte ich Klaus an der Abzweigung, ob wir uns das antun sollen. „Klar machen wir das, wenn wir nun schon mal da sind.“

Nicht nur, dass wir nun in nördlicher Richtung fahren und der Rückenwind uns nun schob, sondern auch die Straßenführung machte die kleine Runde zum Erlebnis. Wir fahren auf einer frisch geteerten Straße durch bunte Steinhäufen und Hügel. Farben von olivgrün über purpur-rot, bis hin zum kräftigen violetten blau und dunklen schwarzgrauen Fels, alles komprimiert auf ca. 10km mit einer kurvenreiche Strecke, engen Tälern und Kurven verpackt. Der Abschnitt hätte ruhig etwas länger ausfallen können.



„Artist Drive“

Unser nächster Stopp war bei *Badwater* geplant. Wir hätten vielleicht auch noch am „*Devils Golf Course*“ anhalten sollen, aber es war schon kurz vor 14:00h und wir wollten heute noch bis *Las Vegas, NV* fahren. Das bedeutete bei noch ca. 160 Meilen gute 3,5h Fahrzeit. Mit Steve, einem Geschäftspartner in *Las Vegas*, hatte ich mich so gegen 19.00h im *Luxor* unserem Hotel verabredet. Ich wollte nicht zu spät ankommen.

Badwater ist der tiefste Punkt der USA (85,5 Meter unter NN) (36° 13' 49" N, 116° 46' 3" W 36.230145-116.767496-85.5). Die sechseckigen Strukturen, die hier zu sehen sind, haben rund 2 bis 2,5 m Durchmesser und sind Teil einer weit größeren und ebenfalls sechseckigen Struktur, die vom rund 1.750 Meter höher gelegenen *Dante's View* aus beobachtet werden kann. Diese Strukturen entstehen durch das Trocknen und die damit verbundene Ausdehnung der hier vorkommenden Salzkristalle. In der Nähe der flachen Salzpfanne liegt eine Wetterstation, wo im Sommer regelmäßig Temperaturen von über 50 °C gemessen werden. Die Salzpfanne entstand durch das Austrocknen eines ehemals bis zu 200 m tiefen Sees vor 3000 Jahren



„Badwater“ & Weg zur Salzpfanne

Bei *Bad Water* machten wir die nächste Pause. Die Temperatur war nun schon auf knapp über 32°C gestiegen. Wir hatten einen guten Zeitpunkt erwischt,

Lone Pine, CA → Las Vegas, NV

HD = 287 Meilen (462km)

denn im Hochsommer kann es hier schon mal die 50°C erreichen, was auf dem Motorrad recht unangenehm werden kann. Vor allem weil die 50°C in 2m Höhe gemessen werden; d.h. m Boden ist es noch wesentlich heißer.

Das Wasser was hier aus dem Boden dringt ist eigentlich nicht schlecht, sondern nur sehr salzig, aber das konnten die ersten Siedler die hier durchkamen nicht wissen. Es war halt nicht trinkbar und somit wurde es „*Bad Water*“ genannt. Aber selbst in dieser hochsalzigen Lake leben kleine Krebse und anderes Getier. Beim Lesen der Infotafel hörte ich plötzlich ein Geräusch, das mich unvermittelt an einen herannahenden ICE erinnerte. Ich dreht mich um, sah aber nichts. Das Rauschen wurde lauter und zischte an mir vorbei, gerade eben wie ein Zug, der an einem vorbei fährt und es entfernte sich Tal aufwärts. Dabei verspürte ich aber keinen zusätzlichen Luftzug. Es war gespenstisch. Da auch weit und breit keine Pflanzen zusehen waren, also nichts was sich im Wind hätte bewegen können, war es umso seltsamer. Auf Grund der gestiegenen Temperatur und der fortgeschrittenen Zeit verzichteten wir auf den 20 Minuten Sparziergang raus zur eingetrockneten Salzpfanne.

Auf den nächsten 45 Meilen stieg die Temperatur noch auf 36,9°C. Bei *Ashford Mills* machte die Straße einen scharfen Knick nach links. Danach verlässt man das *Death Valley*. Mit einem Schlag war auch der heftige Gegenwind weg. Es wurde ruhig auf dem Motorrad und man hörte endlich wieder den Motor brummeln. Selbst die „*Knallwirbel*“ auf der Honda hatten sich gelegt.

In *Shoshone, CA* überlegten wir uns, ob wir eine Pause einlegen sollten, entschieden uns aber bis zum nächsten Tankstopp in *Pahrump, NV* zu warten.



CA-178 / NV-372 vor Pahrump, NV

Vor uns lagen wunderschöne hügelige Landschaften. Nach der Steinwüste ein richtige Augenweide. Straßen die meilenweit kerzengerade gebaut sind. Für mich kam nun das erste Mal das typische „*Easy Rider Feeling*“ auf, welches man so aus diversen Filmen kennt. Ich hatte bisher schon mehrmals meine Highway-Pegs ausprobiert, was aber immer wegen des starken Gegenwinds anstrengender war als erwartet. Nun konnte ich das Aus-strecken der Beine genießen.

Der Wechsel von Kalifornien nach Nevada wurde sofort anhand der vielen Werbeplakate für Casinos deutlich. In *Pahrump, NV* tankten wir und

füllten unseren Wasservorrat wieder auf. Nach einer kurzen Zigarettenpause begaben wir uns auf die letzte Etappe nach *Las Vegas*. Ich hatte bei meinem TOMTOM das *Luxor* eingegeben, bin aber im Vorort 10 Meilen vor dem Ziel zu früh abgebogen, weil ich den

Highway vermeiden wollte. Nun näherten wir uns unserem Hotel im Zickzack-Kurs zusammen mit dem Feierabendverkehr. War etwas ätzend, hatte aber final geklappt.



„Luxor“ – Las Vegas
unser Zimmer ca. zweites Licht von oben

Das Spezialglas verhindert trotz dieser Architekturform eine übermäßige Erwärmung der Zimmer, wobei in jedem Raum zusätzlich eine Klimaanlage für Abkühlung sorgt.

An der Spitze der Pyramide befindet sich ein senkrecht in den Himmel gerichteter Lichtstrahl. Er ist so stark, dass man ihn bei günstigen Witterungsverhältnissen vom gesamten Las Vegas Valley aus sehen kann. Im Frühjahr sieht man in dem Lichtstrahl Millionen von Motten tanzen. Der Strahl wird von 39 Xenon-Lampen erzeugt.

Das Interieur ist teilweise noch im ägyptischen Stil dekoriert, das ägyptische "Thema" des Hotels wird aber im Rahmen von Umbaumaßnahmen sukzessive entfernt.

Am LUXOR angekommen schickte man uns sofort zum Parkhaus, das hinterm dem Gebäudekomplex im nächsten Block stand. Da ich aber das Gepäck nicht „meilenweit“ schleppen mochte, parkten wir die Mopeds nebenan zwischen einigen Servicewagen in der Nähe vom Eingang und zwar so, dass wir niemand behinderten, oder den Platz wegnahmen.

Luxor, Las Vegas

Aus Wikipedia der freien Enzyklopädie

Das **Luxor** ist vor allem durch seine besondere Außen- und Innengestaltung, die aus der Feder des Architekten Veldon Simpson stammt, bekannt geworden. Die äußere Form gleicht einer schwarzen Glaspypamide.

Die Pyramide ist 107 Meter hoch und besteht, ebenso wie die Towers, aus 30 Stockwerken. Vor dem Hotel befindet sich eine verkleinerte Nachbildung der Großen Sphinx von Gizeh in ihrem unbeschädigten Urzustand im Maßstab 1:2, ebenso findet man nahe der Zufahrt vom Strip einen sandsteinfarbenen Obelisken, der die Namen des Hotels in beleuchteten Lettern trägt.

Insgesamt besitzt das Hotel 4.408 Zimmer inklusive 236 Jacuzzi-Suites. Es liegt somit auf Platz fünf der größten Hotels der Welt. Diese sind in der Pyramide durch insgesamt 16 schräg verlaufende Aufzüge, die so genannten Inclinators, erreichbar. Die Fensterfront der Hotelzimmer verläuft schräg (circa 35 Grad aus der Horizontalen), die Innenwände sind jedoch alle senkrecht.



Einfahrt Hotel Luxor

Gerade als wir alles abgepackt hatten kam ein weiterer Servicewagen an. Der Fahrer machte uns darauf aufmerksam, dass wir hier nicht parken durften. Wir versuchten zu erklären, dass wir nur einchecken und dann die Motorräder in die Garage fahren. Monoton, stereotyp, aber bestimmt wiederholte der Fahrer seinen Satz „*You cannot park here! It's forbidden. Take your bikes away. Otherwise I will call the police*“ Wir versuchten es mehrmals zu erklären, dass wir in wenigen Minuten die Mopeds wegfahren werden, bekamen aber immer dieselbe Antwort. Ich war bereit die Warnung in den Wind zu schreiben, aber Klaus drängte mich nun doch das Parkhaus aufzusuchen. Na gut, - also packten wir das Gepäck wieder auf unsere Fahrzeuge und macht uns auf die Suche nach dem Parkhaus. Im zweiten Anlauf, nach einem kurzen Intermezzo beim benachbarten Hotel, hatten wir es dann schließlich gefunden und schleppten unser Gepäck zwar keine Meile, aber dennoch gute 500m zur Rezeption. Das Innenleben der Pyramide war beeindruckend.



Innenleben einer Pyramide – Blick von der 17. Etage

Einarmige Banditen und Slot-Machines, sowie Roulette und Pokertische zu hunderten. Das Ganze eingerahmt von Restaurants, Bars und Cafes. Eine Geräuschkulisse von hunderten bimmelnden und klingenden Spielautomaten, obwohl nicht einmal $\frac{1}{4}$ davon besetzt war. Wie wird das erst werden, wenn es später am Abend richtig bevölkert sein wird.

Wir fuhren in die 17. Etage. Die Lifts, in jeder der vier Ecken der „Pyramide“ gab es davon zwei, waren in den Streben untergebracht und laufen daher natürlich in der

gleichen Schräge. Aber davon merkt man beim Transport nichts. Technisch eine tolle Lösung. Die Aussicht von der Balustrade in den Bauch der Pyramide war gigantisch. Aber auch der Blick aus unserem Zimmer mit Aussicht auf den Rücken der Sphinx und den Flughafen entbehrte nicht eines gewissen Reizes. Noch während wir uns für den Abend frisch machten bekam ich den Anruf von meinem Geschäftspartner Steve. Er hatte uns zum Abendessen eingeladen und wartete nun in der Lobby auf uns.

15 Minuten später trafen wir uns in der Lobby und entschieden, dass wir ein



Steak House „Tender“

echtes, amerikanisches Steak essen wollten. Das Steakhouse „Tender“ im *Luxor* hatte keinen schlechten Ruf, daher schlug Steve vor hier zu bleiben. Es gab reichlich, mundete hervorragend, es war einfach großartig.

Vielen Dank an Steve und seine Firma, die uns diesen Genuss ermöglichte. Ein Dinner für >100.-\$ pro Person passte nämlich nicht in unser Budget.



Das „Venetian“ mit Gondeliere

Wie wird es hier erst am Wochenende ausschauen, wenn zwei bis dreimal so viele Leute unterwegs sein werden. Ich war zuvor schon dreimal geschäftlich in Las Vegas und konnte daher Klaus ein bisschen von der Pseudowelt erzählen (vorwarnen).



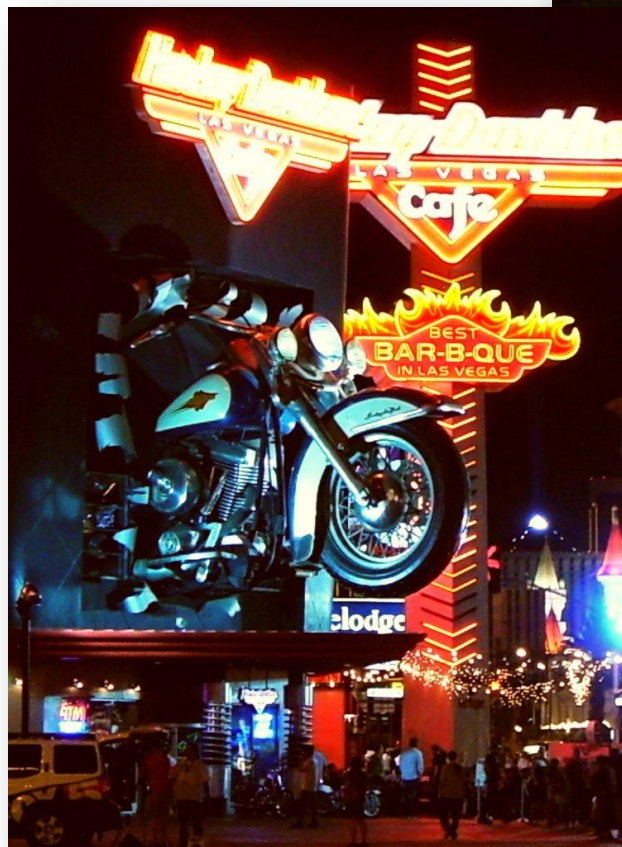
Las Vegas – The Strip

Las Vegas, NV

Aus Wikipedia der freien Enzyklopädie

Las Vegas ist die größte Stadt im US-Bundesstaat Nevada. Sie ist vor allem wegen ihrer großen Anzahl an Kasinos bekannt. Ihre Einwohnerzahl auf 340 Quadratkilometer beträgt 558.000 (2008), die Agglomeration breitet sich mittlerweile auf über 1.200 Quadratkilometer aus und hat insgesamt fast 2 Millionen Einwohner. Las Vegas ist Verwaltungssitz des Clark County. Der Name stammt aus dem Spanischen und bedeutet „Die Auen“ oder „Die Wiesen“. **Las Vegas** ist ein global bedeutendes Touristikzentrum, in das jährlich etwa 39 Millionen Touristen reisen. Derzeit wird noch etwa ein Viertel des Umsatzes in Kasinos erzielt, drei Viertel entfallen auf Eintrittskarten für Shows, Souvenirs und Luxusartikel. Neben den Kasinos prägen die Shows den öffentlichen Charakter der Stadt. Zu den in Las Vegas tätigen Künstlern zählten und zählen Musiker wie Elvis Presley, The Rat Pack mit Frank Sinatra, Sammy Davis Jr. und Dean Martin, Céline Dion, Johnny Cash, Elton John und Illusionisten wie Siegfried und Roy, David Copperfield oder der Cirque du Soleil. Bekannt ist die Stadt auch für ihre große Anzahl an Hochzeitskapellen („Wedding Chapels“), da Nevada außerordentlich unkomplizierte Eheschließungs- (und Scheidungs-) Gesetze hat.

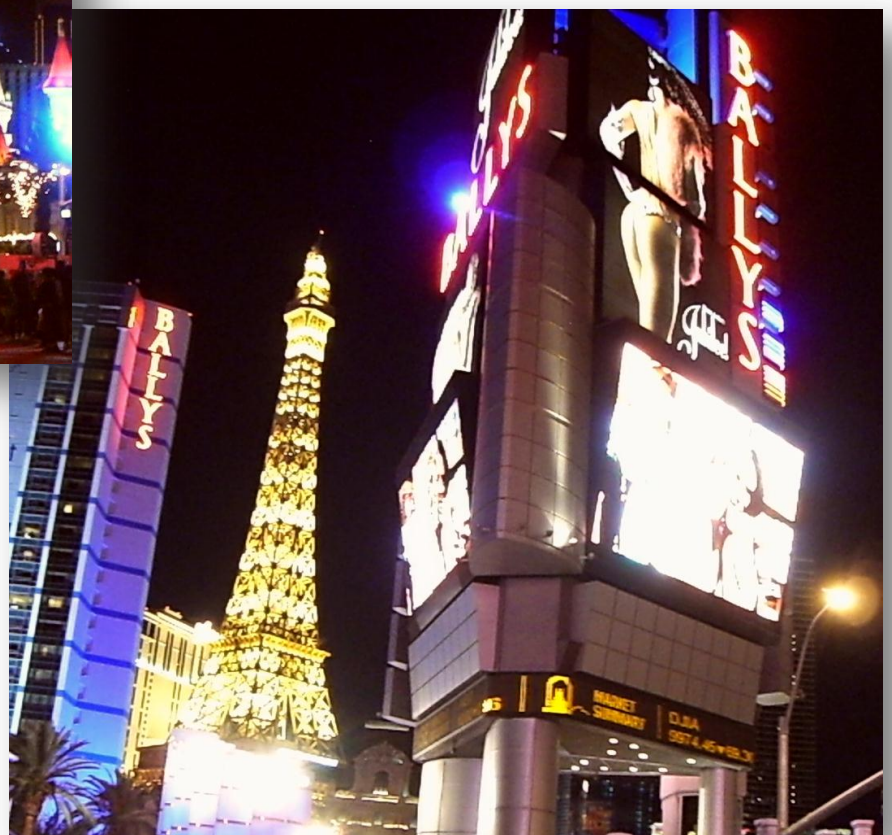
Gegen 23:00h waren wir wieder zurück am *Luxor* und freuten uns auf einen ruhigeren Tag. Nach diesem Auflauf an Menschen wurde es für uns nun wieder Zeit für die einsame Wüste.



Harley-Davidson Cafe



„New York – New York“ mit integrierter Achterbahn



Eifelturm in USA?

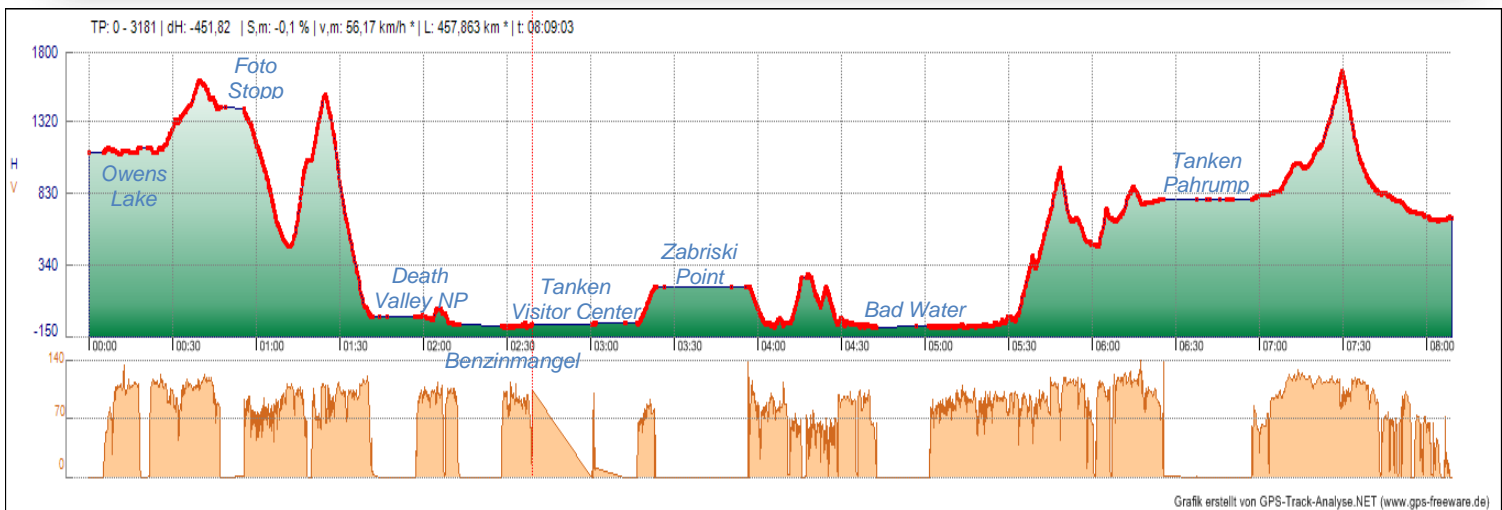
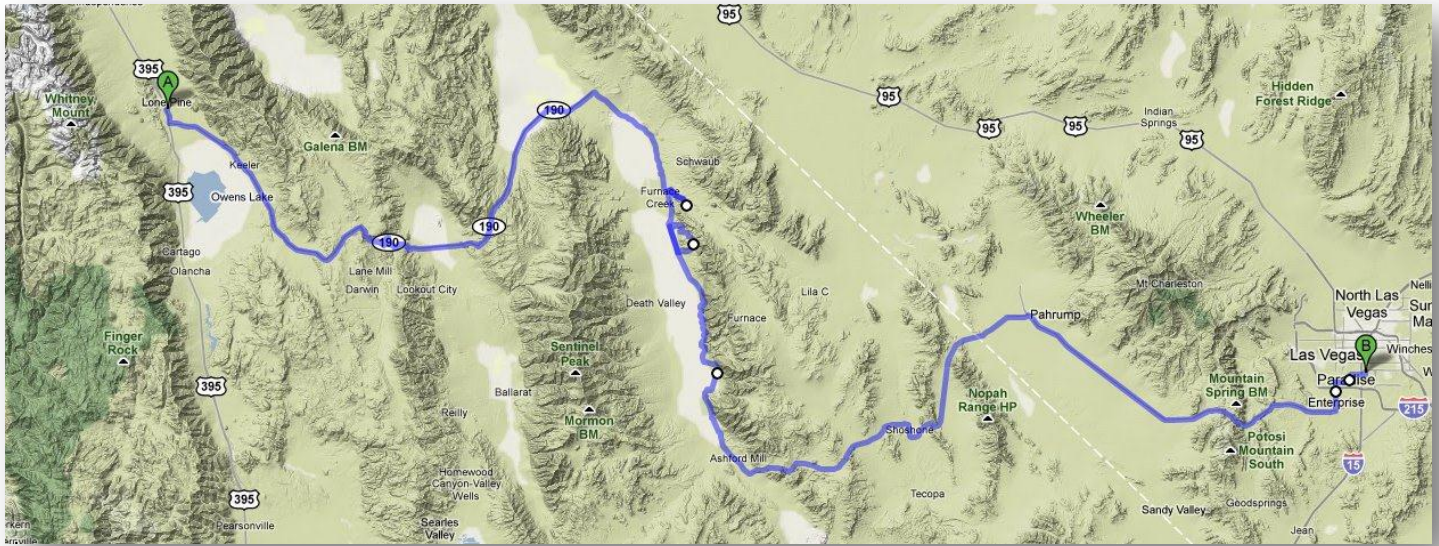


Lone Pine, CA → Las Vegas, NV

HD = 287 Meilen (462km)

Statistik Garmin Navi:
Lone Pine, CA → Las Vegas, NV

457,5km



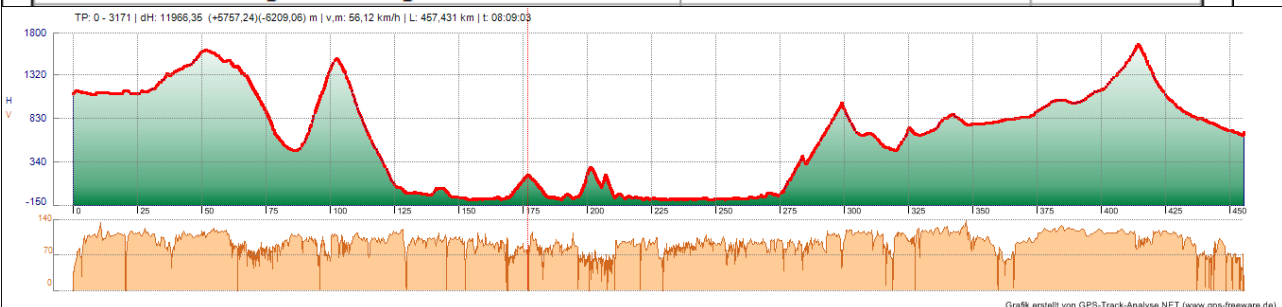


Start	08:50h	Lone Pine, CA
Ende	16:59h	Las Vegas, NV
Fahrtzeit (ohne Pause)	05:59h	
Pause (> 5 min)	02:10h	
Streckenlänge	457,5 km	
Mittlere Geschwindigkeit	76,5 km/h	
Tiefster Punkt	-86 m	Badwater
Höchster Punkt	1668 m	Mountain Spring Pass

Statistische Auswertung

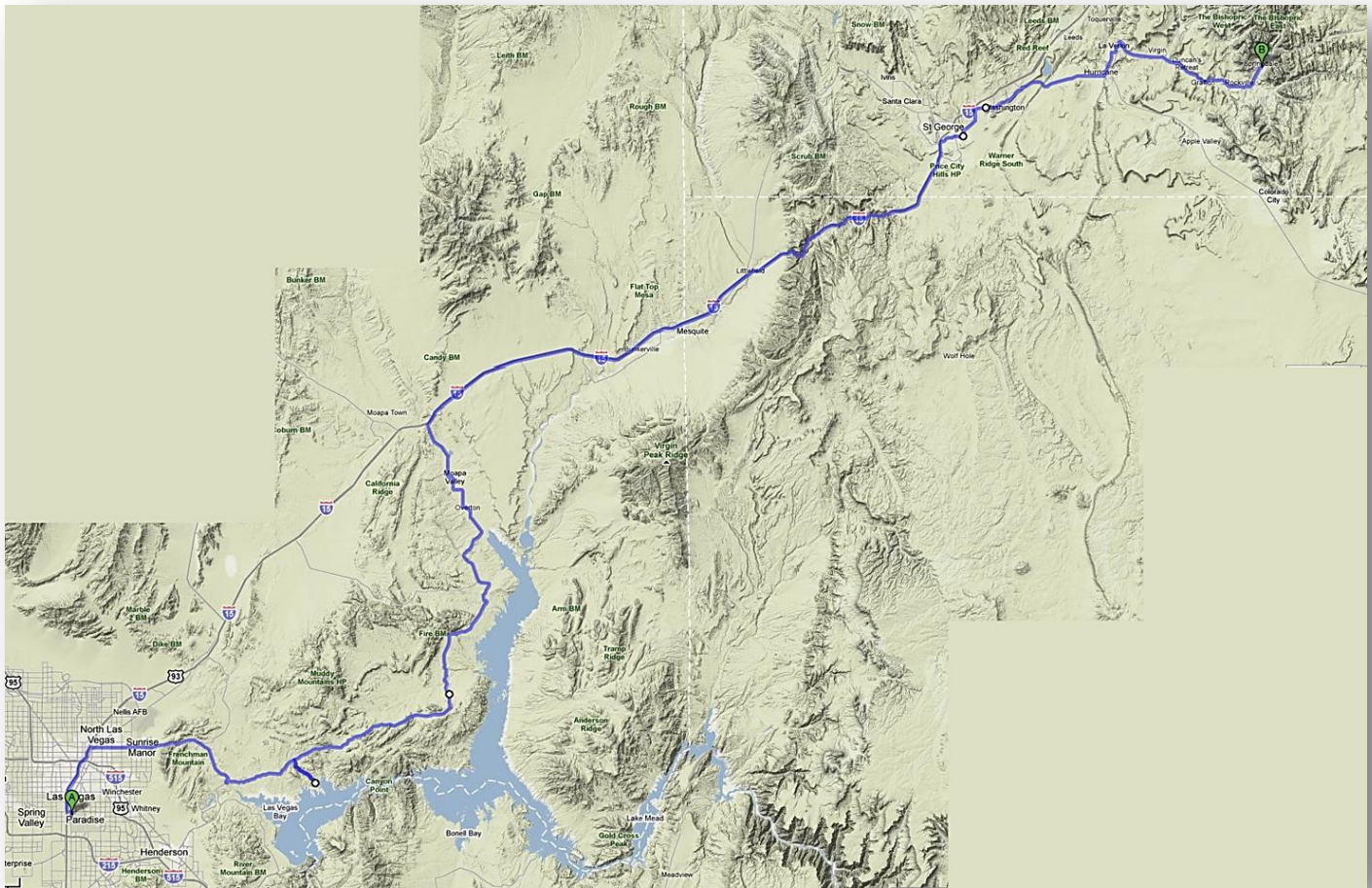
des Tracks: 20100526_all.gtabin, 27-MAI-10

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	26.05.2010 08:50:52	-
Länge der Aufzeichnung	08:09:03	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	26.05.2010 16:59:55	-
Anzahl der Trackpoints	3165	-
Strahlänge gesamt	457,372	km
Maximale Geschwindigkeit	141,02	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	0,56	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	1,93	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	11,85	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	38,9	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	46,56	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) > 130 km/h	0,22	%
Reine Fahrzeit	05:58:34	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	76,53	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	02:10:29	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	56,11	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	11966,35	m
Minimale Höhe	-86,39	m
Maximale Höhe	1668,48	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	622,75	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 217,107 km	5757,24	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	4518,3	kJ



Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Part 2 Die Reise



Ein neuer Morgen ein neues Glück. Die Aussichten waren auch heute wieder gut. Die Sonne schien und die Sphinx vor unserem Fenster erstrahlte in der Morgensonne.

Wir hatten kurzfristig unsere Route etwas geändert. Anstatt direkt auf der *I-15* nach Norden zu fahren, wollten wir nun auf der *UT-147* zum *Lake Mead*, an ihm entlang auf der *NV-169* über *Overton, NV* im *Moapa Valley* um weiter nördlich wieder auf die *I-15* stoßen.

Wir genehmigten uns ein spärliches Frühstück bei Starbucks (im Luxor). Zuerst besorgte ich mir eine Starbucks-Tasse für 4,95\$, um nicht immer aus dem Pappbecher trinken zu müssen.

Ansonsten gab's 1x Cafe Latte, 1x Capuccino und für Klaus einen „*Maple Oat Scone*“ Was immer das auch war, Klaus hatte es gemundet. Beim Frühstück besprachen wir nochmals Details der heutigen Etappe. Via *Lake Mead*, dem aufgestauten Colorado River, der *Las Vegas*, und Umgebung mit



Blick aus unserm Zimmer im Luxor

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Wasser versorgt, Overton, NV, St. George, UT und Hurrigan, UT nach Springdale, UT, dem Eingang zum Zion NP. Insgesamt etwa 200 Meilen, - das sollte leicht machbar sein.

Steve, unser Mechaniker in Sacramento, hatte uns bei der Abreise eindrücklich gewarnt, in Utah die Geschwindigkeit strikt einzuhalten, denn „they get them all!“ Tatsächlich sahen wir in den nächsten Tagen so viele Sheriff-Fahrzeuge am Straßenrand wie in keinem anderen Staat.

Wir hatten noch beim Verlassen von Las Vegas getankt. Doch zuvor waren wir nochmals den „Strip“ in Richtung Norden entlang promenierte, diesmal aber mit unseren Mopeds. Jetzt, bei Tageslicht betrachtet war der Zauber der vergangenen Nacht verfliegen. Ohne die bunten Neonlichter und Beleuchtungen der Hotels und deren Objekte, wie z.B der Eiffelturm-Nachbau, ist Las Vegas fast eine Stadt wie jede andere auch.

An der Tankstelle wurde die Kreditkarte von Klaus nicht anerkannt. Dies ist uns später auf der Reise mehrfach passiert. Dazu muss man wissen, dass man in den USA bei vielen Tankstellen nach dem „Zip Code“ gefragt wird, also nach der Postleitzahl. Hintergrund ist, dass viele Personen sich die Geheimnummer nicht merken können, aber natürlich Ihre Postleitzahl kennen. Warum manche Tankstellen die Postleitzahl von „Wiedergeltingen“ anerkannten und andere nicht, blieb ein Geheimnis. Das Verfahren war dann etwas kompliziert. Zuerst musste ich an der Kasse für 20.-\$ Kredit geben, da wir ja nicht genau wussten was das Auffüllen der beiden Tanks kosten wird.. Nach dem Tanken bekam ich dann den Differenzbetrag wieder gutgeschrieben. *Die Spinnen, die Amis!*

Gegen 10:15h, nur 18 Meilen vom Stadtzentrum entfernt, erreichten wir die „National Recreation Area – Lake Mead“ Zu meiner Überraschung kostete es hier 6.-\$/Pers. Eintritt, aber glücklicherweise war unser „Annual Pass“ auch hier gültig. Ich zeige unseren NP-Jahreskarte zusammen mit meinem Reisepass. Der Ranger wollte wissen ob die zweite Unterschrift von Klaus ist. Auf mein Bejahen bekam ich beide Dokumente zurück und dazu noch eine Infoschrift mit Landkarte. So, oder ähnlich ist es uns in jedem der 12 besuchten Parks gegangen. Nur ein einziges Mal hatte man auch den Ausweis von Klaus sehen wollen.

Lake Mead National Recreation Area

Aus Wikipedia die freie Enzyklopädie

Der **Lake Mead** liegt im Zentrum des Lake Mead National Recreation Area, einem Erholungs- und Naturschutzgebiet unter der Verwaltung der US-Bundesbehörde National Park Service.

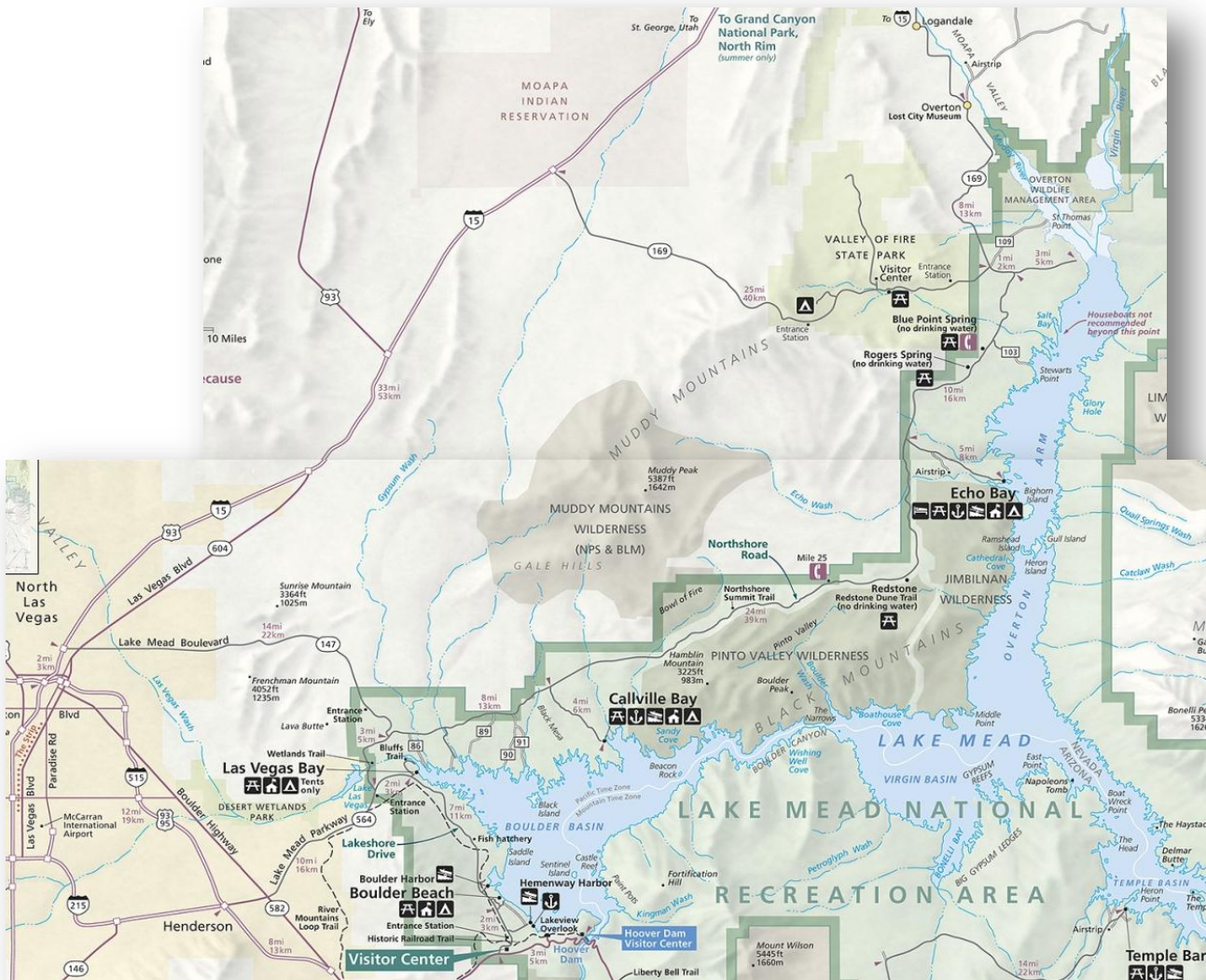
Das Schutzgebiet, dessen Schutzstatus nach IUCN-Definition etwa dem eines westdeutschen Naturparks entspricht, umfasst außer der Wasserfläche größere Teile der drei Wüsten Mojave-Wüste, Großes Becken und Sonora-Wüste, die rund um den Lake Mead ineinander übergehen.

Der **Lake Mead** ist sowohl Naherholungsgebiet für die Einwohner von Las Vegas als auch ein Ziel überregionaler Touristen und stand 2005 auf Platz 4 der Tagesbesucherzahlen in allen Schutzgebieten unter Bundesverwaltung.

Die wichtigste Nutzung des Lake Mead NRA besteht in Bootsausflügen von kommerziellen Anbietern, auf gemieteten Motorbooten für kurze Touren oder der Anmietung von Hausbooten mit Übernachtung auf dem Wasser. Daneben stehen Angeln und Baden, sowie Wanderungen in den umliegenden Wüsten.

Der Park ist überwiegend auf Tagesbesucher eingestellt, daher gibt es außer den Hausbooten und mehreren Campingplätzen keine Unterkünfte im Park selbst und nur sehr wenige in der unmittelbaren Umgebung.

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)



Der Lake Mead ist ein 1936 fertiggestellter Stausee des Colorado River flussabwärts des Grand Canyon im Black Canyon. Er liegt etwa 50 km südöstlich von Las Vegas, an der Grenze der US-Bundesstaaten Arizona und Nevada.

Mit einer Länge von ca. 170 km, einer Tiefe von bis zu 180 m, einer Fläche von 640 km² und einem Stauvolumen von maximal 34,9 Milliarden m³ ist er der größte künstlich geschaffene See der Vereinigten Staaten. Er wird durch den Hoover-Staudamm aufgestaut, wegen dessen Bau mehrere Gemeinden aufgegeben und evakuiert werden mussten, darunter auch der Ort St. Thomas in Nevada, dessen Ruinen bei niedrigem Wasserspiegel des Lake Mead noch zu sehen sind.

Damm und Stausee wurden als Trinkwasserspeicher für Süd-Kalifornien angelegt. Die Stromerzeugung aus Wasserkraft ermöglichte erst den Aufschwung von Las Vegas.

Benannt ist der Lake Mead nach Elwood Mead, der als Commissioner von 1924 bis 1936 im U.S. Bureau of Reclamation, einer Unterabteilung des Innenministeriums, tätig war und für das Boulder Canyon Project verantwortlich zeichnete, das zur Erbauung des Hoover-Staudamms führte.

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Auf dem Parkplatz hinter dem Ranger-Häuschen informierten wir uns erst einmal was wir machen werden. Der Wind machte uns schon wieder zu schaffen. Für das Studium konnten wir die Karte gar nicht richtig ausbreiten.

Auf der Strecke nach Norden gab es etwas abseits der Route einen Hafen, den *Callville Bay; Resort & Marina*, und war ein „Häuschen mit Fahne“ Symbol angezeigt. Das sollte unser erstes Ziel werden. Ein kalter Drink am Wasser – das waren doch schöne Aussichten. Also, ca. 3 Meilen weiter auf dem *Lake Mead Blv.* bis zum Abzweig auf die *NV-169*. Dort links abbiegen und nach etwa 8 Meilen rechts auf der *Callville Bay Road* ca. 4 Meilen bis zum Hafen fahren.



North Shore Road (UT-169)



Coyote „Carl“

Wir fuhren gemütlich die *Lake Mead North-Shore Road (NV-169)* nach Norden, da überquerte direkt vor uns „Coyote Carl“ die Straße. Er schien keineswegs irritiert von unseren Motorrädern, aber auch nicht besonders interessiert.

Die Stichstraße zum Hafen erwies sich als kurvenreich und wunderbar zu fahren. Am Hafen angekommen erstreckte sich eine fußballfeldgroße betonierete Fläche vor uns aus. Sie fiel relativ steil zum See ab und war grob geriffelt, damit die Wagen mit den Schiffstrailern nicht ins Rutschen kamen. Aber weit und breit kein Restaurant oder Kneipe in Sicht.

Ich versuchte eine Seitenstraße, aber auch die führte nur zu so einer Anlandungs-, bzw. Wasserungsfläche. Es

lagen zwar schon mehrere dutzend Yachten aller erdenklichen Preiskategorien im Wasser, aber ansonsten war hier „Tote Hose“. Das erhoffte Restaurant, bzw. Bar, oder gar Strandleben hatten wir nicht gefunden. So was wäre in unserer europäischen Freizeitkultur unvorstellbar. Wasser, Strand, Schiffe, aber keine Gelegenheit die Aussicht bei einem Kaffee, Bier, oder Wein zu genießen. Also entscheiden wir uns bis nach *Overton, UT* weiter zu fahren. Dort sollte es ja hoffentlich etwas geben.

Wieder auf der Hauptstraße angelangt cruisten wir mit gemütlichen 45 M/h dahin und genossen die karge Landschaft. Leider hatte man an keiner Stelle der *NV-169* direkte Sicht auf den Stausee, der vom berühmten „Hoover Dam“ gebildet wurde.

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Der Hoover-Staudamm

Aus Wikipedia der freien Enzyklopädie

Der **Hoover-Staudamm** (englisch: Hoover Dam, ursprünglich als Boulder-Staudamm oder englisch: Boulder Dam bezeichnet) befindet sich auf der Grenze zwischen den US-Bundesstaaten Nevada und Arizona, knapp 50 Kilometer südöstlich der Touristenhochburg Las Vegas im Black Canyon. Sein Absperrbauwerk ist fachlich gesehen kein Staudamm, sondern eine Staumauer. Sie staut den Colorado, der hier die Grenze zwischen Arizona und Nevada bildet, zum Lake Mead auf. Der aufgestaute See weist eine Fläche von 63.900 Hektar (andere Angabe: 69.000 Hektar), eine Länge von rund 170 km und eine maximale Tiefe von etwa 180 Metern auf. Mit seinem Speicherinhalt von rund 35 Milliarden Kubikmetern ist er der größte Stausee der USA.

Gebaut wurde die **Hoover-Staumauer** zwischen 1931 und 1935 als Bogengewichtsmauer mit einer Höhe von 221 Metern und einer oberen Dicke von etwa 14 Metern. Die untere Dicke beträgt 201 Meter. In der Staumauer wurden rund 2,6 Millionen Kubikmeter Beton verbaut. Außerdem wurden am Damm 43.500 Tonnen Stahl verbaut[1]. Die Staumauer wurde nicht in einem Stück gegossen, sondern aus vielen einzelnen, trapezförmigen, 1,50 Meter hohen Betonblöcken erstellt. In die Blöcke wurden ein Zoll dicke Wasserleitungen eingegossen, durch die gekühltes Wasser zirkulierte. So konnte die beim Abbinden des Betons entstehende Wärme wesentlich schneller abgeleitet werden. Wäre die Mauer als ein Block gegossen worden, sollten sonst alleine zum Trocknen rund 105 Jahre notwendig gewesen sein. Die Kühlanlagen waren in der Lage, jeden Tag 1000 Pfund (454 kg) Eis zu produzieren. Zur Verbesserung der Festigkeit wurde das damals noch sehr neue Verfahren der Glasfaserarmierung eingesetzt. Das Betonieren dauerte von Juni 1933 bis März 1935. Um die Baustelle trocken-zulegen, wurden auf jeder Flussseite jeweils zwei Tunnel durch die Felswände der Schlucht getrieben und der Colorado durch diese hindurchgeleitet. Der Durchmesser der Tunnel betrug 17 Meter, jeder Tunnel hatte eine Länge von 1.200 Meter, wobei während der Bauzeit dieser Tunnel etwa 14 Meter pro Tag abgegraben wurden.

Die Staumauer wurde nach Herbert C. Hoover benannt, dem 31. Präsidenten der USA. Sie war bis zum Bau der Álvaro-Obregón-Talsperre in Guanajuato, Mexiko, im Jahr 1946 die höchste Talsperre der Erde. Der Bau der Talsperre kostete 49 Millionen Dollar. In das Gesamtprojekt Boulder Canyon, zu dem neben dem Hoover-Staudamm noch Imperial Dam und American Canal zählen, flossen 165 Millionen Dollar.

Nachdem die Staumauer ursprünglich im „Boulder Canyon“ (etwa 16 km stromabwärts) gebaut werden sollte und aus bautechnischen Gründen schließlich im „Black Canyon“ errichtet wurde (der dortige Felsuntergrund erlaubte eine höhere Staumauer), begann das Projekt mit der Bezeichnung „Boulder Dam“-Projekt, die noch in der offiziellen Anweisung zum Start des Baus vom 7. Juli 1930 durch Ray Lyman Wilbur, den Innenminister Hoovers, verwendet wurde. Zu Beginn der offiziellen Bauphase sorgte Wilbur jedoch dafür, dass das Projekt in „Hoover Dam“ umbenannt wurde. Herbert C. Hoover stellte sich zu diesem Zeitpunkt zur Wiederwahl als Präsident; die Verbindung dieses Bauprojekts, das während der Weltwirtschaftskrise viele Tausende von Arbeitsplätzen schuf, mit dem Namen Hoovers sollte helfen, seine Chancen auf die Wiederwahl zu erhöhen.

Während der Erbauung des Staudamms starben 96 der am Bau tätigen etwa 5.000 Arbeiter infolge von Arbeitsunfällen, Hitzschlägen oder Erschöpfung. Insgesamt arbeiteten etwa 16.000 Leute an der Verwirklichung des Projektes.

Hoover gewann die Wahl jedoch nicht und am 8. Mai 1933 sorgte Harold L. Ickes, der Innenminister des neuen Präsidenten Franklin D. Roosevelt, dafür, dass das Projekt wieder den Namen „Boulder Dam“ trug. Erst unter Präsident Harry S. Truman wurde dieser Schritt wieder rückgängig gemacht. Am 30. April 1947 veranlasste Truman, dass die Staumauer wieder den Namen des Präsidenten trug, unter dessen Amtszeit das Bauprojekt gestartet wurde.



Hoover Dam

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Die elektrische Leistung der von den 17 Turbinen angetriebenen Generatoren beträgt etwa 2.080 MW. Ungefähr 56 Prozent der erzeugten Energie werden nach Süd-Kalifornien geliefert. Hochspannungsmasten mussten als schiefe Konstruktion am Rand der senkrecht abfallenden Schlucht gebaut werden. Jedoch wurden die 2.080 Megawatt Leistung erst nach einer Leistungssteigerung erreicht. Die ursprünglichen Turbinen erreichten nur eine Leistung von je 80 Megawatt; zwischen 1986 und 1993 wurden neue Turbinen mit einer Leistung von je 130 Megawatt eingebaut. Die heutige Leistung setzt sich zusammen aus 13 Turbinen mit je 130 MW, zwei 127 MW, einer 68,5 MW und einer 61,5 MW Turbine [3]. Jede dieser neuen Turbinen besteht aus 35 Tonnen Edelstahl, hat einen Durchmesser von 5 Metern und eine Höhe von 2 Metern. Die maximal 100 Kubikmeter Wasserdurchfluss pro Sekunde (m^3/s) sorgen für eine Drehzahl von 180 Umdrehungen pro Minute. Der Staudamm erzeugt jährlich ca. 4 Milliarden kWh Strom.

Die Stadt Las Vegas verdankt der Staumauer ihr heutiges Aussehen, denn nur durch das rund 50 km entfernte Bauprojekt, für das Tausende von Arbeiter benötigt wurden, wurde aus der 1905 gegründeten, kleinen Wüstensiedlung die heutige Spielermetropole. Im eigens für die Arbeiter und ihre Familien gebauten Boulder City waren Glücksspiel und Alkohol verboten, so dass es viele der Arbeiter in ihrer Freizeit in das nahe gelegene Las Vegas zog, das so innerhalb kurzer Zeit vor allem immer mehr Bars und Casinos zu bieten hatte. Die Grenze zwischen den Bundesstaaten Arizona und Nevada verläuft genau in der Mitte der Staumauer. Dies hat zur Folge, dass die östliche Hälfte des Hoover-Staudamms in die Zeitzone der Mountain Time (UTC-7 in Arizona) fällt, die westliche Hälfte in die Zone der Pacific Time (UTC-8 in Nevada). Der Zeitunterschied von einer Stunde lässt sich an zwei Uhren, die sich an den vorderen Entnahmetürmen befinden, ablesen - im Sommer sind die Zeiten allerdings gleich, da in Arizona keine Sommerzeit (Daylight Saving Time) gilt.

Ca. 8 Meilen nach der letzten Abzweigung sah ich linker Hand einen grau-schwarzen Berg, der blutrote, klaffende Wunden zu haben schien. Die „Mud Mountains“. Das war ein Fotomotiv, das wollte ich festhalten. Blinken, um Klaus zu warnen, runter schalten – upps ?? Wieso konnte ich den Schalthebel nicht mehr finden? Ein kurzer Blick nach unten – upps ??, wo ist mein Schalthebel geblieben? Besser gefragt, wo hatte ich den Ausleger meines Schalthebels verloren? Denn wir hatten auf



„Mud Mountain“



Fehlanzeige!

den letzten 14km nicht mehr schalten müssen! Sanfte Kurven, leichtes auf und ab, null Verkehr, konstante 45 M/h. Klaus, der mir wie gewohnt mir folgte, hatte auch nichts von meinem Verlust bemerkt. Nun wollte Klaus die Strecke bis zum letzten Stopp, der Callville Bay Road, absuchen. Ich gab ihm zu verstehen, dass ich die Chancen äußerst gering einschätzte, wünschte ihm aber natürlich viel Glück. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Vielleicht liegt das Teil ja auf dem Asphalt und glitzert in der Sonne. Wir hatten inzwischen 11:40h und gute 29,5°C. Schatten war hier Fehlanzeige. Außer 30cm hohen trockenen Gestrüpp wuchst hier nichts.

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Klaus fuhr nun aufrecht stehend die Strecke zurück, um nach dem Schaltteil Ausschau zu halten. Während Klaus unterwegs war machte ich zuerst mein geplantes Foto. Ich stellte mich auf eine längere Pause ein. Meine grauen Zellen ratterten und suchten schon mal nach einer möglichen Lösung. Mit Holz war hier nicht viel zu machen. Keine Bäume - nur niedriges Buschwerk. Nach fünf Minuten umherstreifen fand ich doch tatsächlich eine total verrostete Eisenstange zwischen dem Gestrüpp, welche Dimension fast passen könnte. Naja, mit ca. 20 cm etwas zu lang und mit ca. 15mm Durchmesser etwas zu dick, aber mit dem „Pseudo-Leatherman“ könnte man das irgendwie hin-feilen. Die Temperaturen stiegen inzwischen über 30°C und ich überlegte schon ob wir genug zu trinken dabei haben, da diese schweißtreibende Operation an der Eisenstange ja mindestens 1h in praller Sonne dauern würde.



Klaus kam nach ca. 25 Minuten mit versteinerner Miene zurück. Null Reaktion, kein freundliches Grinsen. So musste ich ihn fragen: „Na? Und? Was is? Hast Du's gefunden?“ Die lapidare Antwort: „Ja, ca. 3-4km zurück lag es am Straßenrand direkt vor einem Busch, der das wegrollen verhinderte. Das Glitzern vom Chrom hat es verraten“ Final entkam ihm nun doch noch ein stolzes Grinsen. Ich war überglücklich nicht schnitzen und feilen zu müssen und montierte das Teil nun bombenfest, so dass ich es nicht noch einmal verlieren konnte.

Dank Klaus - wieder komplett

Nach ca. 60 Minuten Zwangspause ging es nun weiter. Der blutrote Fels wurde auf den nächsten Kilometern sehr dominant. Bei den „Red Rock – Petrified Dunes“ gab es ein kleinen Parkplatz. Wir zogen es aber vor nun so schnell wie möglich nach Overton zu kommen um endlich einen Snack und ein kühles Getränk zu genießen.



Red Rock – Petrified Sand Dunes

Unsere Weiterfahrt wurde aber kurze Zeit später durch Straßenbauarbeiten etwas verzögert, da man in dem Bereich nur mit maximal 25 M/h fahren durfte. Viel war von den angeblichen Arbeiten nicht zu sehen und man fragte sich ob es wirklich notwendig ist die Geschwindigkeit auf 25 M/h zu limitieren.

Immerhin, nach weiteren 15 Minuten kamen wir zu einem Brückenneubau, den wir durch eine staubige Furt umfahren mussten. 500m später mussten wir sogar anhalten. Eine (Ampel-)Frau mit Stoppschild zeigte uns an dass wir warten müssen. Ich fragte sie wie lange es dauern wird. Sie meinte so ca. 15 bis 20 Minuten. Na super! Da stehst Du mitten in der Einöde bei nun über 30°C, null Verkehr und darfst nicht fahren.

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Es gibt bei den Amis offensichtlich generell keine Baustellenampeln. Zumindest habe ich auf der gesamten Reise keine einzige gesehen, und wir fuhren fast jeden Tag durch 1-2 Baustellen. Statt Ampeln, steht an jedem Ende der Baustelle jemand mit einem Schild auf dem STOP und SLOW steht. Bei kürzeren Baustellen war der Stoppschild.-Halter mittels eines Walkie-Talkies mit seinem Kollegen am anderen Ende verbunden um den Verkehr zu regeln. In unserem Fall war aber die Baustelle so lang (ich schätze ca. 10 km), dass man hier ein Fahrzeug mit „FOLLOW ME“ benutzte um die Verkehrsteilnehmer durch die Baustelle zu lotsen. Offensichtlich hatte der Baustellen-Guide unsere Position kurz vor unsere Ankunft gerade verlassen, so dass es nun etwas dauerte bis er wieder zurück erwartet wurde. Ich nutze die Wartezeit und unterhielt mich mit der Frau. Natürlich waren die Temperaturen und ihr Job unter diesen verschärften Bedingungen, der Einstieg für die Unterhaltung. Dabei erfuhr ich, dass es im Moment sehr angenehm war. Einem Monat später wird es 40°C und mehr haben. Außerdem hatte sie heute nur ca. 8h Dienst. In den vergangenen Tagen war sie 10h bzw. 12h auf ihrem Posten. Sie liebte den Job und konnte sich nicht vorstellen von einer Ampel ersetzt zu werden. Später erfahre ich, dass man für diese Aufgabe relativ gut bezahlt wird. Trotzdem – nichts für mich.

Nach 25 Minuten kam endlich der ersehnte Baustellen-Pilot-Wagen mit gerade mal drei Autos und einem LKW im Schlepptau. Unser Konvoi war inzwischen auf 2 Motorräder und 3 Autos angewachsen. Was für ein Verkehr! Mit 5 bis 10 Meilen pro Stunde folgten wir dem Fahrzeug durch die Baustelle. Große Strecken waren nicht Asphaltiert, aber man hätte locker auch 25 M/h fahren können. Aktiv gebaut wurde nur auf 1km der Strecke, da fu-



Ampel-Ersatz

hren wir dann im Schritt-Tempo. Manchmal war es so langsam, dass ich die Füße vom Fußraster nehmen musste um nicht umzufallen. Zum Glück war das Ende der Baustelle nun schon in Sichtweite. Nun ging es wieder mit normaler Geschwindigkeit weiter. Wir passierten noch ein paar landschaftlich reizvolle Abschnitte, hielten aber nicht an. Das „Valley of Fire“ wäre bestimmt einen Stopp Wert gewesen, aber der Durst trieb uns nun zum nächsten erreichbaren Ort, nach Overton, NV.



Valley of Fire (leider verpasst)

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Ohne lange zu suchen fuhren wir beim ersten *McDonald's* raus. Es war nun 14:50h und die Quecksilbersäule war inzwischen auf 34,7°C gestiegen. 14:50h bedeutete, dass wir für die letzten 35km statt 0:25h, wegen der Baustelle nun 1:10h benötigt haben.

Wir wurden von einem glatzköpfigen Herrn, der vor dem Schnellimbiss mit Schreibblock und Stift an einem Tisch saß, eingeladen uns zu ihm zu setzen. Er war eine „*Plaudertasche*“ Es wurden wieder die üblichen Fragen gestellt: Wo kommt ihr her, wo wollt ihr hin, wie lange seit ihr unterwegs, etc...

Wir erfuhren, dass er in seinem Leben schon viele Jobs hatte, aber dass er nun gerade dabei ist das große Geld zu machen. Wir wurden eingeladen daran mitzuverdienen, da er daran dachte sein Geschäft nach Europa auszudehnen.

Sein Geschäftsprinzip war denkbar einfach. Man brauchte nur ein Block und eine Stift. Er notiert sich die Nummernschilder aller Fahrzeuge die auf den Parkplatz fahren. Diese Information verkauft er an interessierte Firmen. Interessiert sind angeblich nicht nur Staat und Statistiker die anhand der Nummernschilder Reisedaten verarbeiten, sondern auch Geschäftsketten und Versicherungen. Die einen wegen dem Bedarf an weiteren Schnellimbiss Restaurants, die anderen wegen möglich gestohlener Fahrzeuge.



Klaus mit Baldy-Man in Overton, NV

Er hatte angeblich schon eine größer Gruppe zusammen, die ihm zuarbeitet. Jedem zahlt er 10 Cent pro Schild und verkauft dann die Info für 50 Cent weiter an die Endabnehmer. Er wollte nun sein Imperium vergrößern. Meine Begeisterung für seine Geschäftsidee hielt sich in Grenzen, während Klaus weiterhin interessiert zuhörte und ihm sogar eine Email-Kontaktadresse gab.

Bevor wir weiterfuhren fragte ich Klaus, ob er nun ernsthaft da einsteigen wollte. „*Nein, natürlich nicht. Die Emailadresse ist eh' nicht aktuell*“. Da war ich jetzt aber wieder beruhigt.

Nun ging es durch das flache *Moapa Valley* zurück auf den Highway *I-15 North*. Unser nächstes Ziel war das ca. 100km entfernte St. George, UT, da wir dort unsere Tanks wieder füllen mussten. Bei Fahrt auf dem Highway hatten wir mal wieder Gegenwind. Diesmal aber in abgeschwächter Form. Wir durchqueren einen Zipfel von *Arizona* um dann die ersten Stufe



Virgin River & Mount Bangs

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

des *Colorado-Plateaus* zu erklimmen. Die Autobahn schlängelte sich hier den „*Virgin River Gorge*“ hoch. Eine Straßenführung fast wie in den italienischen Alpen. Hohe Felswände links und rechts. Das war ein sehr eindrucksvoller Abschnitt, speziell nach einer guten Stunde Autobahnfahrt über relativ ebenen und ausgedörrten Flächen.

Die erste Ausfahrt in *St. George, UT* versprach Sprit und Getränke. Wir deckten uns nun wieder mit Wasser und Limo ein. Klaus kaufte sich noch einen *Double Cheeseburger* und uns jeweils einen großen Becher *Iced Tea*. Die erste Flasche und das Sandwich wurden gleich vor dem Laden vernichtet. Ein 4WD-Fahrer kletterte nach offensichtlich erfolgreichen Einkauf in seinen amerikanischen Allrad-Monsterwagen (wozu brauchen die Amis Känguru-Fänger an der Stoßstange?), stieg aber gleich danach nochmals aus und kam direkt zu uns rüber. Er musste seine Frage dreimal wiederholen, bevor ich verstand was er von uns wollte: „*Do you want a real Harley leather jacket?*“ Wir verneinten und er zog schulterzuckend wieder davon.



Hurrican Mesa

Nun quälten wir uns etwas durch den Feierabendverkehr von *St. Georg*, auch wenn wir nur durch Vororte fahren. Das Ganze wurde erst wieder nach ca. 40km bei *Hurrican, UT* etwas lockerer. Wir hatten inzwischen schon nach 18:00h. Das Thermometer zeigte immer noch 31,8°C an. Nun ließ sich schon erahnen was uns die nächsten Tage und Wochen erwartete. Die Berge wurden höher und bunter, die Landschaft zerklüfteter, die Straßen wieder kurvenreicher. Traumhaft! Wir fahren in Serpentinauf die nächste, die zweite Plateaustufe. Inzwischen waren auch wieder mehr Motorradfahrer zu sehen, als an den Tagen zuvor, an denen wir nur relativ wenigen begegnet waren. Überwiegend waren es große aufgemotzte Harley-Davidsons bzw. moderne, mit Schnickschnack



Ampel-Ersatz

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

überfrachtete Honda-Goldwings, die da durch die Landschaft gondelten. Ich mit meiner kleinen schwarzen, bis obenhin bepakte 883 Sportster und Klaus mit seiner 1983er Honda Goldwing, fielen auf wie Paradiesvögel.

Ich wollte noch vor 19:00h in *Springdale, UT* sein, damit wir noch die Chance auf eine günstige Unterkunft hätten. Daher machten wir nur noch zwei kürzere Foto-Stops. Sehr eindrucksvoll war der immense Berg „*Altar of Sacrifice*“



„*Altar of Sacrifice*“

Die ersten Hotels die wir zu Gesicht bekamen schauten nach höherer Preiskategorie aus, deshalb fuhren wir in den Ort rein. Die Straße schlängelte sich alleinartig an dem *North Fork Virgine River* entlang. Auffallend war der rote Straßenbelag, der ausschaute wie roter Waschbeton mit viel Kies. Ich testete die Haftung mit meiner Schuhsohle – fühlte sich an wie ein nasser Belag. Da heißt es. beim Bremsen aufpassen!

Im Ort fragten wir in einem Motel nach, welches nach dem äußeren Erscheinungsbild in unser Budget passte. Leider hatten sie vor wenigen Minuten das letzte Zimmer schon vermietet. 65.-\$ wäre unser Preis gewesen. Wir sollten es aber nebenan beim „*Bumbleberry Inn*“ versuchen. Die hatten noch Zimmer zu 109.-\$.

Kurzer Blickkontakt mit Klaus – es ist spät – besser wird's nicht – okay! Die nette Dame an der Rezeption telefonierte mit der Kollegin vom *Bumbleberry Inn* und kündigte uns an.

Wir konnten die Motorräder direkt vor unserem Zimmer parken. Die Sonne war gerade beim Untergehen und tauchte den Fels vor unserem Fenster in allen erdenklichen Rot- und Gelbtönen.



Ausblick vom *Bumbleberry Inn* – „*The Watchman*“

Nach einem kräftigen Essen im *Bumbleberry Restaurant*, beobachtet von Geiern, Road-Runner und Coyote Carl, machten wir noch einen kurzen Sparziengang ans andere Ortsende. Als der Gehweg aufhörte und es stockfinster wurde, weil nun auch die Straßenbeleuchtung schon seit einigen 100m nicht mehr existierte, überrede ich Klaus umzukehren, da nun nur noch Wildnis folgen würde. Ein zum Cafe und Eisdiele umgebaute Tankstelle versprach uns noch ein Gute-Nacht-Drink, machet aber gerade Dicht als wir ankamen. So besorgen wir uns im „*Bumbleberry Store*“ noch ein paar Bier um den verbleibenden Abend auf unserer Terras-

Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

se bei angenehmen 18°C, und das um 23:00h, ausklingen zu lassen. Kaum saßen wir auf unsrer Terrasse, ging direkt vor uns, hinter der vor wenige Stunden leuchtenden Felswand, der Mond auf. Ein faszinierender Vorgang. Unsere Zimmernachbarn, sowie auch andere Motel-Bewohner bauten ihre Tripods auf und fotografieren die nächste halbe Stunde das Schauspiel. Wir versuchten es natürlich auch und verschossen bestimmt mehr als 30 Bilder. Zwei Bier später stand der Mond bereits als volle silberne Scheibe am Himmel und für uns war es nun Zeit fürs Bett.

Für den nächsten Tag war in der Früh der Besuch des *Zion, NP* geplant. Am Nachmittag sollte es dann ca. 140km weiter zum *Brice Canyon, NP* gehen.

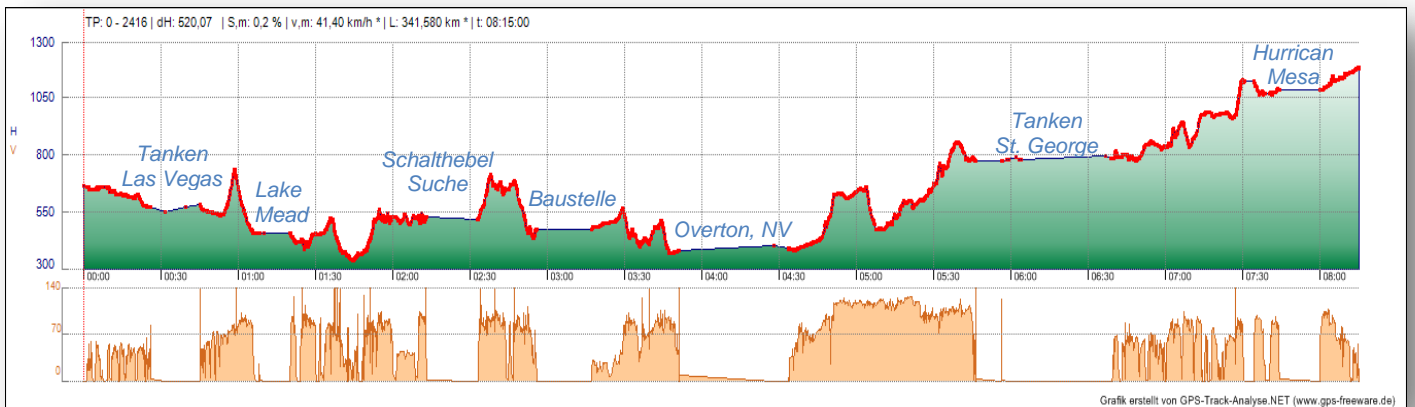
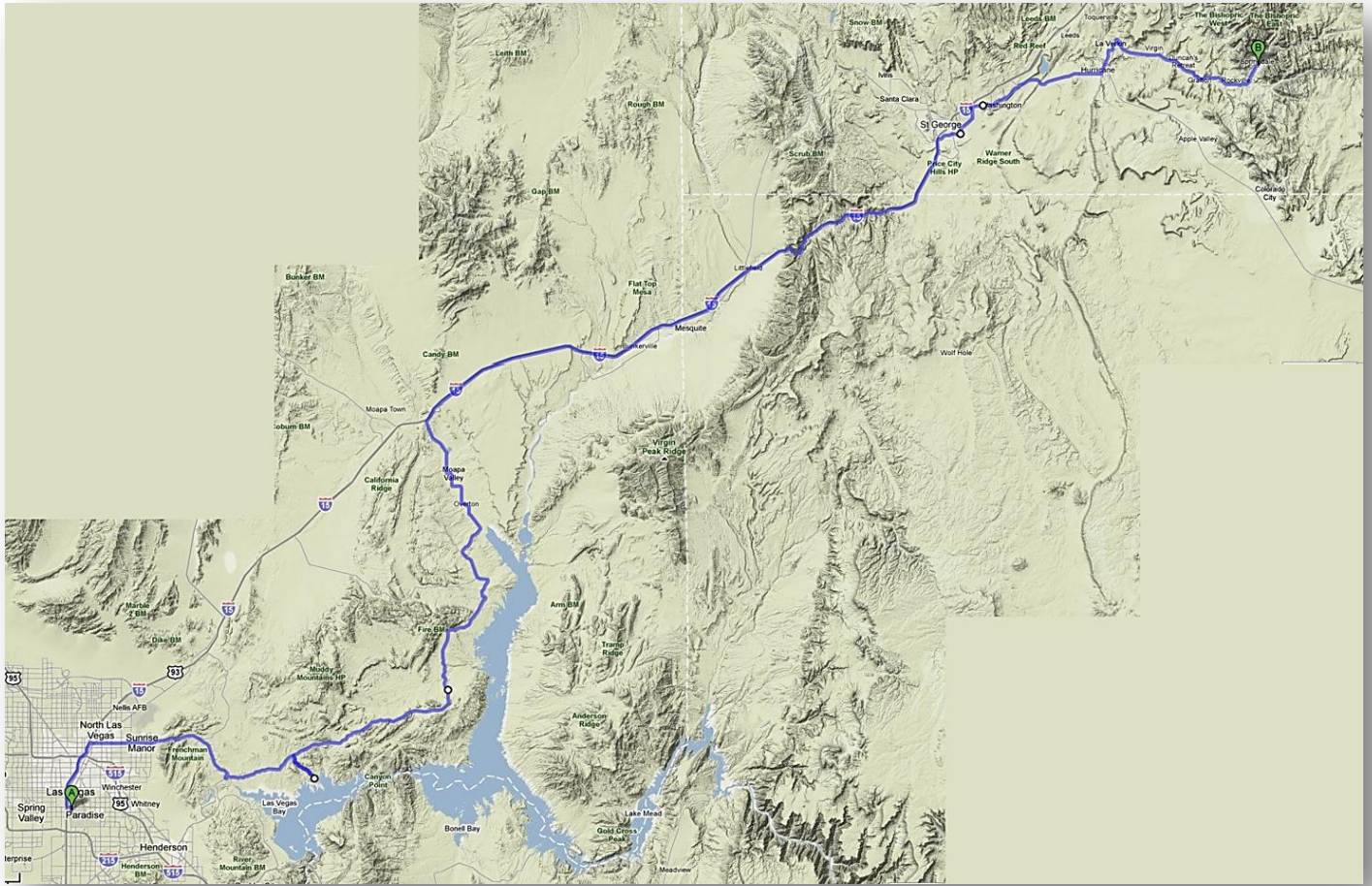


Mondaufgang hinter dem „Johnson Mountain“



Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Statistik Garmin Navi: Las Vegas, NV → Springdale, UT 342km



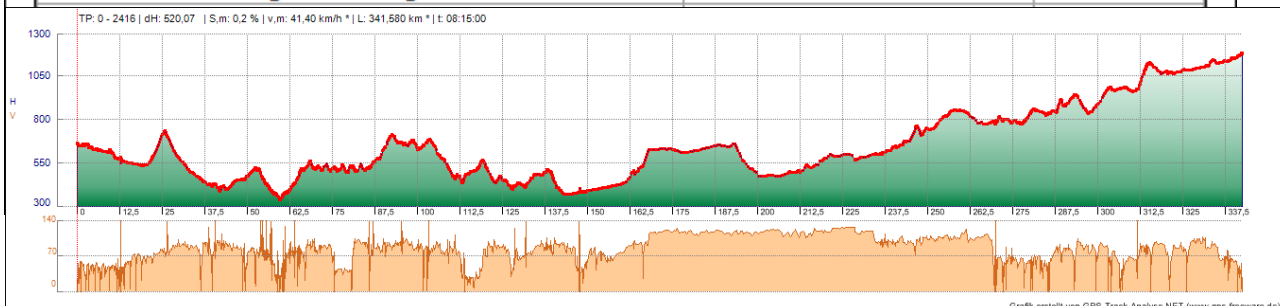
Las Vegas, NV → Springdale, UT → HD=197 Meilen (328km)

Start	09:38h	Las Vegas, NV
Ende	19:15h	Springdale, UT
Fahrtzeit (ohne Pause)	05:25h	
Pause (> 5 min)	02:50h	
Streckenlänge	341,5 km	
Mittlere Geschwindigkeit	63,0 km/h	
Tiefster Punkt	339 m	Calville Bay Village
Höchster Punkt	1188 m	Mountain Spring Pass

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100527_all.gtabin, 27-MAI-10

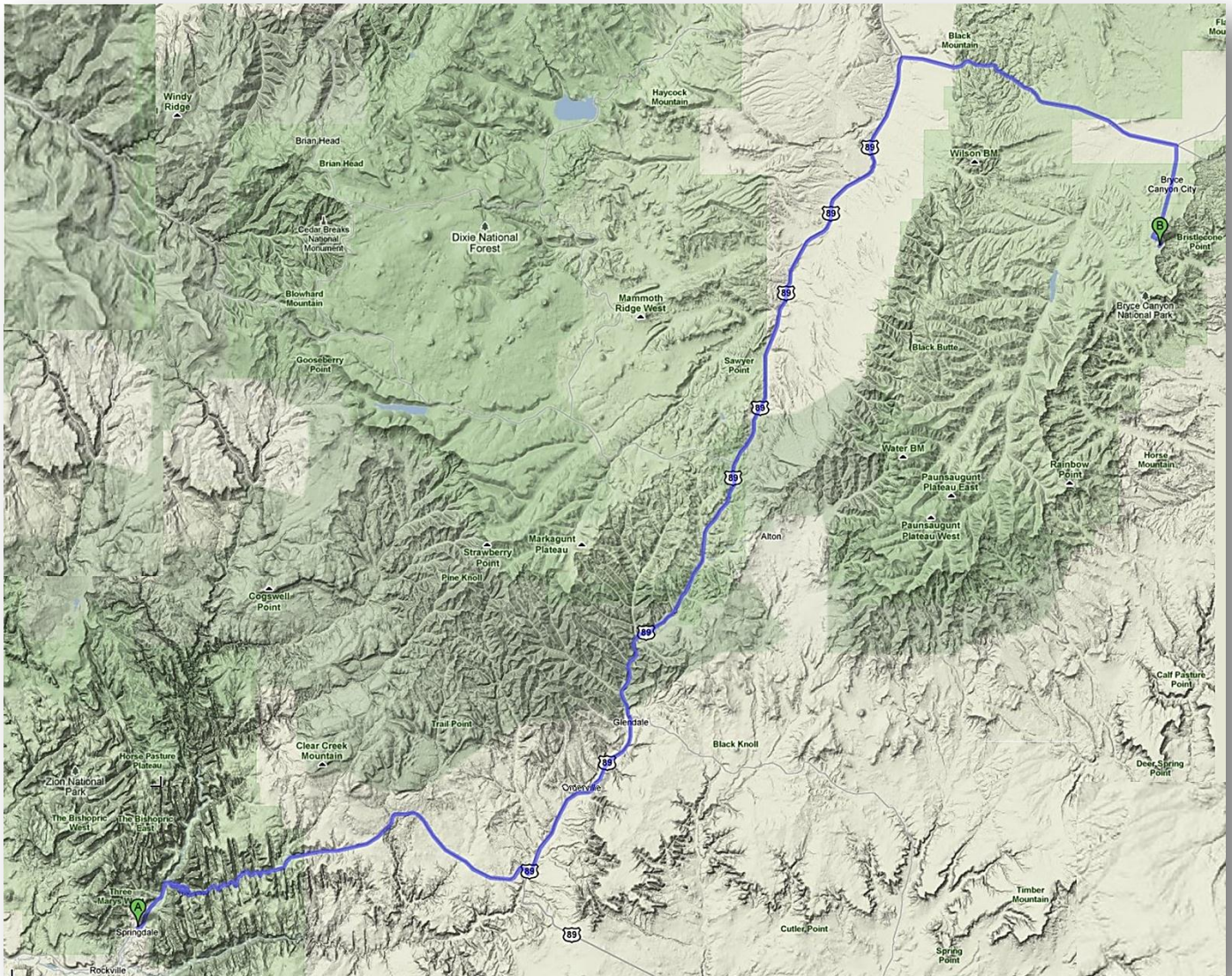
Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	27.05.2010 18:38:01	-
Länge der Aufzeichnung	08:15:00	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	28.05.2010 02:53:01	-
Anzahl der Trackpoints	2392	-
Strahlänge gesamt	341,068	km
Maximale Geschwindigkeit	139,78	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	1,8	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	8,79	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	19,18	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	40,9	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	29,28	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) > 130 km/h	0,05	%
Reine Fahrzeit	05:24:57	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	62,98	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	02:50:03	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	41,34	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	6706,28	m
Minimale Höhe	338,51	m
Maximale Höhe	1188,79	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	648,73	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 183,907 km	3613,18	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	2835,6	kJ



Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Part 2 Die Reise
Springdale, UT → Bryce Canyon, NP

HD = 87 Meilen (140 km)



Heute waren wir schon vor 8:00h unterwegs. Aber bevor wir mit dem Shuttlebus zum Parkeingang führen, waren noch Frühstück und Daten-sicherung angesagt.

Ich hatte nämlich schon ca. 1/3 meines Fotospeichers mit all den großartigen Eindrücken der ersten drei Tage belegt. Entweder ich werde mich zukünftig drastisch einschränken müssen, oder ich versuche die Daten auf meinen Memo-Stick zu verschieben.

In dem von uns auserkorenen Frühstücks Café gab es glücklicherweise ei-



Frühstück im Internet Cafe in der „Pioneer Lodge“

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

nen PC mit Internetzugang für die Gäste. Naja, mit dem Glück ist das so 'ne Sache, das Schild vor dem Cafe hatte schon deutlich auf den Internetzugang hingewiesen. So konnten wir eine kurze Nachricht nach Hause schreiben und nebenbei noch meine Bilder vom Fotoapparat auf den Speicherstick kopieren. Wohl wissend, dass wir uns in den nächsten Tagen mehr in der Wildnis als in der Zivilisation herumtreiben werden, hatten wir in den Mails eine mögliche Sendepause von mehreren Tagen angekündigt.



Altar of Sacrifice

Da man den *Zion Canyon* während der Saison (Mai – Oktober) nicht mit dem Fahrzeug bereisen kann, packten wir unser Gepäck gleich nach dem Aufstehen auf die Motorräder und ließen sie mit Erlaubnis des Motels auf dem Parkplatz hinterm Haus stehen. Leicht bekleidet, ein T-Shirt, kurze Hosen und Wanderschuhe sollten reichen, nahmen wir nun

den Shuttlebus in den Park. In *Springdale, UT*, das wahrscheinlich nur von dem Sommer-Park-Tourismus lebt, hat man einen Shuttlebusverkehr eingerichtet der zwischen 6:30h und 22:00h die Leute von den Unterkünften abholt zum Parkeingang kutschert und später wieder zurück bringt. Am Parkeingang wird dann umgestiegen in den Bus der uns durch den Park chauffierte. Nachdem mich 2 Tage zuvor, ein Frau in Las Vegas wegen meines Huts angesprochen hatte, war es diesmal ein Ranger im Vistor Center: „*I like your hat.*“

Zion NP

Wikipedia freie Enzyklopädie

Der **Zion-Nationalpark** befindet sich im Südwesten Utahs an der Grenze zu Arizona. Er hat eine Fläche von 579 km² und liegt zwischen 1128 m (Coalpits Wash) und 2660 m Höhe (Horse Ranch Mountain). 1909 wurde das Gebiet des Canyons zum Mukuntuweap National Monument ernannt, seit 1919 besitzt es den Status eines Nationalparks. Der Park wurde 1937 um den Kolob Canyon erweitert.

Zion ist ein altes hebräisches Wort und bedeutet so viel wie Zufluchtsort oder Heiligtum, welches oft von den mormonischen Siedlern in Utah benutzt wurde. Innerhalb des Parks befindet sich eine schluchtenreiche Landschaft mit zahlreichen Canyons, von denen der Zion Canyon und der Kolob Canyon die bekanntesten sind. Die Canyons sind aus 170 Millionen Jahre altem braunen bis orangeroten Sandstein der Navajo-Formation entstanden. Der Park liegt an der Grenze zwischen dem Colorado-Plateau, dem Great Basin und der Mojave-Wüste. Durch seine besondere geografische Lage existieren im Park eine Vielzahl an unterschiedlichen Lebensräumen mit vielen verschiedenen Pflanzen und Tieren.

Einige der wichtigsten Sehenswürdigkeiten sind:

- Virgin River Narrows
- Emerald Pools
- Angel's Landing
- The Great White Throne
- The Three Patriarchs
- Kolob Arch
- Weeping Rock

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)



Geografie

Der **Zion-Nationalpark** liegt im Südwesten von Utah in den Counties Washington, Iron und Kane. Geomorphologisch betrachtet, besteht der Park aus dem Markagunt Plateau und dem Kolob Plateau im Schnittpunkt des Colorado Plateaus, des Great Basins und der Mojave-Wüste. Der nördliche Teil des Parks wird als Kolob Canyons bezeichnet und ist von der Interstate 15 über die Ausfahrt 40 erreichbar. Im Süden verläuft die Utah State Route 9, der bei Mt. Carmel Junction in den zum Bryce-Canyon-Nationalpark führenden U.S. Highway 89 mündet.

Der 2660 Meter hohe Gipfel des Horse Ranch Mountain ist der höchste Punkt im Park, der niedrigste mit 1117 Meter Coal Pits Wash, womit sich ein Relief von 1500 Meter Höhenunterschied ergibt.

Flüsse im Park folgen rechtwinkligen Klüften im Felsen. Der Virgin River entspringt nahe dem Park auf rund 2700 Meter Höhe und mündet 320 Kilometer weiter südöstlich in den Colorado River, heute im Stausee Lake Mead, nachdem er ein Gefälle von nahezu 2400 Metern durchlaufen hat. Dies macht ihn zu dem Fluss mit dem höchsten Gefällsgradienten in Nordamerika.

Frühgeschichte

Diverse Funde belegen, dass sich bereits seit 6000 v. Chr. Menschen in diesem Gebiet angesiedelt haben, um hier Pflanzen und Samen zu sammeln und Tiere zu jagen. Um Christi Geburt herum entstanden die ersten Maisanpflanzungen. Reste von Pueblos weisen auf eine Besiedlung bis um das Jahr 500 nach Christus hin. Aus dieser Zeit stammen einige Funde von Körben, Seilen und Sandalen aus Yucca-Palmfasern. Auch wurden Messerklingen und Pfeilspitzen gefunden. Die Pfeile wurden jedoch nicht mittels eines Bogens benutzt, sondern mit einem Wurfgerät namens Atlatl. Einige Gruppen wurden im Gebiet des heutigen Parks mehr und mehr sesshaft und entwickelten sich zu den Anasazi, die auch Korbmacher genannt werden. Dies geschah um 300. Sie legten Vorräte an und bauten teilweise unterirdische Behausungen, waren aber noch immer Jäger und Sammler, die ihre Nahrung mittels Ackerbau erweiterten.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Frühe indianische Besiedlungen

Über zwei Jahrhunderte hinweg wurden die Anasazi mehr und mehr sesshaft. Ab 500 waren sie vom Ackerbau so abhängig, dass sie puebloähnliche Anlagen entlang des Virgin Rivers errichteten. Diese beherbergten jedoch lediglich kleine Gruppen und wuchsen nie zu Pueblostädten heran, wie man sie von Mesa Verde her kennt. Die Anlagen befanden sich immer auf etwas oberhalb des Flusses gelegenen Terrassen, von denen man die Äcker am Ufer des Flusses jederzeit im Blick hatte. Die sesshaften Gruppen in diesem Zeitraum werden von den Archäologen Virgin Anasazi genannt. Zahlreiche Petroglyphen bezeugen das Aufkommen einer Kultur.

Zur gleichen Zeiten tauchten im Norden des Parks die Fremont People auf. Die Funde aus jener Zeit weisen charakteristische Unterschiede auf, so dass von zwei unterschiedlichen Kulturen ausgegangen werden muss. Nur in der Gegend des Kolob Canyons findet man eine Vermischung der Funde. Man nimmt an, dass die beiden Völker hier Handel miteinander trieben, ansonsten aber strikt getrennt lebten.

Beide Kulturen bauten hauptsächlich Mais und Kürbis an. Es wurden zahlreiche zur Vorratshaltung benutzte keramische Gegenstände gefunden. Sowohl die Anasazi als auch die Fremont People verließen das Gebiet aus unbekanntem Gründen um 1300. Große Dürren, gefolgt von kurzen, aber heftigen Überschwemmungen, könnten eine Ursache dafür gewesen sein. Aber auch das Eindringen von Ute und Paiute um 1100 und damit ein Konkurrenzkampf wäre ein möglicher Grund für das Verschwinden.

Späte indianische Besiedlung

Die Paiute-Indianer drangen bis zum Virgin River vor. Im Gegensatz zu den verdrängten Anasazi wanderten sie jedoch, jahreszeitlich bedingt, längs des Virgin Rivers hin und her, da sie ihre Nahrung hauptsächlich durch das Sammeln von Samen und Nüssen deckten und Landwirtschaft ebenso wie die Jagd nur zur Ergänzung betrieben. Die Paiute hatten einen starken religiösen Bezug insbesondere zu den Felsen, Flüssen und Quellen im Zion Canyon und glaubten, dass sie für diese Gegend verantwortlich seien. Noch heute kommen Paiute-Indianer aus religiösen Gründen in den Park, aber auch, um seltene Pflanzen zu sammeln.

Entdeckung und Erforschung durch Weiße

Im späten 18. Jahrhundert wurde Utah von den Weißen für die Besiedelung erkundet. Die erste geschichtlich notierte Erforschung wurde von zwei spanischen Franziskaner-Patres, Francisco Antanasio Domínguez und Silvestre Vélez de Escalante, im Jahre 1776 durchgeführt. 1826 führte der Trapper und Fellhändler Jedediah Smith eine Expedition in das Gebiet mit dem Ziel, einen Weg nach Kalifornien zu finden. Weitere Expeditionen aus Richtung New Mexico bahnten schließlich den Old Spanish Trail, der sich größtenteils am Virgin River orientierte. Der Offizier John C. Fremont schrieb 1844 seine Eindrücke aus der Gegend nieder, worauf weitere Trails etabliert wurden.

Um 1850 drangen erste mormonische Farmer und Baumwollpflanzer aus Salt Lake City in die Region rund um den Virgin River ein und begannen sich dort nieder zu lassen. 1851 wurde die Stadt Cedar City gegründet, die Gegend des heutigen Kolob Canyons diente dabei als natürliche Ressource für Holz, aber auch als Weidegrund für Kühe, Schafe und Pferde. Zum Schürfen von Mineralien wurden einige Flüsse umgelenkt, aber deren Ergiebigkeit war nur sehr gering. Mormonen gaben der Gegend den Namen Kolob – für die Mormonen der Stern, der dem Aufenthaltsort Gottes am nächsten liegt.

1858 drangen die Siedler bis zum 120 Kilometer entfernten Zion Canyon vor, der bis zu diesem Datum von Weißen nicht entdeckt war. Paiute-Indianer führten Nephi Johnson in den Zion Canyon. Dieser schrieb einen Bericht und ließ sich von den spärlichen Anpflanzungen der Indianer blenden und lobte die landwirtschaftlichen Möglichkeiten des Canyons. 1861 erbaute Joseph Black die erste Farm im Canyon, aber erst nach der Gründung von Springdale im Jahre 1862 rückte der Canyon in das Interesse der Farmer. Bis 1863 besiedelten zahlreiche Farmer den Canyon, unter anderem Isaac Behunin, der dem Canyon seinen heutigen Namen gab. Hauptsächlich wurden Zuckerrohr und Tabak angepflanzt, aber auch Früchte. Doch eine starke Flut und die überschätzten Möglichkeiten des Canyons drückten stark auf die Erträge, und so ebte das Interesse an dem Canyon für die landwirtschaftliche Nutzung sehr schnell wieder ab. Bis zur Besiedlung lebten die Paiute-Indianer weiterhin im Canyon, waren aber zu diesem Zeitpunkt durch bisher für sie unbekannt Krankheiten und Sklaverei bereits stark dezimiert. Durch die intensive Bewirtschaftung schrumpfte ihr Lebensraum sehr schnell und schließlich wanderten sie gänzlich aus. Sie besiedelten den Canyon auch nicht wieder, als bereits kurze Zeit später viele Farmer die Gegend wieder verließen, bis 1909 niemand mehr das Land bewirtschaftete.

1869 erforschte John Wesley Powell aus Richtung Grand Canyon kommend die gesamte Region. Zusammen mit dem Geologen Grove Karl Gilbert erforschten und kartografierten sie den Zion Canyon und gaben ihm den Namen Mukuntuweap, da sie dachten, dies wäre der Paiuteausdruck für diesen Canyon.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Entstehung des Zion National Parks

Zahlreiche veröffentlichte Expeditionsberichte, Zeichnungen und Fotografien und nicht zuletzt ein Zeitungsbericht im Scribner's Magazine führten dazu, dass der damalige Präsident William Howard Taft am 31. Juli 1909 die Region rund um den Zion Canyon als Mukuntuweap National Monument ausrief. 1918 wurde der Park vom National Park Service in Zion National Park umbenannt. Am 19. November 1919 wurde der Park vergrößert und in einen Nationalpark umgewandelt. 1937 wurde der Park um den Kolob Canyon vergrößert, 1956 fand eine abermalige Vergrößerung rund um den Kolob Canyon statt.

Tourismus fand anfänglich aufgrund fehlender Infrastruktur nur sehr spärlich statt. Lediglich der nicht mehr genutzte Teil des Old Spanish Trails von Springdale entlang des Virgin Rivers führte in den Park.

Um 1900 baute der Farmer einen nicht mehr genutzten Trail innerhalb des Long Valleys aus, welcher von der Parkverwaltung ausgebaut wurde und heute als East Rim Trail bekannt ist.

Die im gleichen Jahr wie die Proklamation als National Monument gegründete Utah State Road Commission plante noch im Jahr ihrer Gründung eine Straße im Süden des Parks, den heutigen Highway 9. Die erste befestigte Straße von Cedar City nach Springdale wurde 1913 fertiggestellt.



Reisebusse vor Canyon Lodge (1929)

1920 begann man mit dem Bau des Hotels Zion Canyon Lodge in direkter Nähe zum Wylie Camp, welches 1927 fertiggestellt wurde. Zion Lodge wurde vom Architekten Gilbert Stanley Underwood geplant und unter



Zion Valley mit Southfork Virgin River

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

seiner Leitung gebaut, finanziert wurde das Hotel von der Utah Parks Company. Das Hotel brannte kurze Zeit später nieder, wurde aber unmittelbar wieder neu errichtet. Lediglich die zum Hotel gehörenden Blockhütten fielen den Flammen nicht zum Opfer. Sie sind heute im National Register of Historic Places verzeichnet.

Feuer im Park

Brände sind ein fester Bestandteil des Gebietes. In den Anfängen der Verwaltung wurden die zahlreichen Feuer und Brände als zerstörerisch eingestuft und ausnahmslos bekämpft und gelöscht. Dies änderte das Ökosystem des Parks, insbesondere der Pinienwälder, ganz erheblich. Seit 1991 werden die Brände, welche im wesentlichen durch Blitzschlag entstehen, als natürlicher Bestandteil des Ökosystems angesehen und lediglich beobachtet. Teilweise werden die Brände von den Rangern auch gelegt, um zu verhindern, dass sich größere Mengen an brennbarem Material anhäufen und so letztlich zu einem Großbrand führen können. Kleinere Brände dagegen werden von den gesunden Pflanzen Großteils schadlos überstanden. Diese Praxis hat gezeigt, dass die Brände ein wesentlicher und natürlicher Bestandteil des Parks sind.

Das Klima im Frühling ist unvorhersehbar, mit stürmischen, niederschlagsreichen Tagen, welche sich mit warmen, sonnigen Tagen abwechseln. Die Niederschlagsmenge erreicht im März ihr Maximum. Regentage sind gewöhnlich klar und mild, die Nächte können noch empfindlich kalt werden.

Im Sommer steigen die Temperaturen bis zu 43 °C, welche sich über Nacht wieder bis zu 21 °C abkühlen. Nachmittags sind insbesondere von Mitte Juli bis Mitte September Gewitter nichts Ungewöhnliches. Diese Gewitter lassen an steilen Abhängen kurzfristig neue Wasserfälle entstehen, Flüsse können mit Springfluten über die Ufer treten.

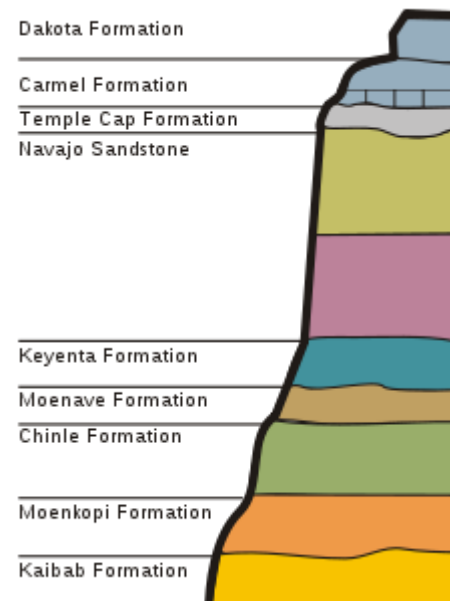
Die Verfärbung des Laubes im Herbst beginnt bereits im September in den höher gelegenen Lagen und erreicht seinen Höhepunkt Mitte Oktober.

Die Winter im Zion-Nationalpark sind in der Regel mild. Winterstürme bringen sehr viel Regen und nur wenig Schnee in den Canyon, nur in höheren Lagen fällt viel Schnee. An klaren Tagen kann die Temperatur tagsüber bis zu 16 °C steigen, die Nächte fallen selten unter -7 °C. Die Winterstürme können mehrere Tage andauern. Von November bis März sollte man den Park nur mit winterauglichen Automobilen durchfahren.

Abfolge der Gesteinsschichten

Die neun sichtbaren Gesteinsschichten im Park sind Teil einer sehr großen Gesteinsformation, welche The Grand Staircase genannt wird. Sie erstreckt sich vom Bryce Canyon bis zum Grand Canyon. Dabei stellt die im Zion-Nationalpark oberste und damit auch jüngste Gesteinsschicht die unterste und älteste Schicht im Bryce Canyon dar, während die unterste und älteste Schicht im Park mit der obersten und jüngsten Schicht im Grand Canyon identisch ist. Diese Gesteinsschichten spiegeln mehr als 150 Millionen Jahre Erdgeschichte wieder, wobei sich die meisten Sedimentationen im Mesozoikum abspielen. Vier sehr unterschiedliche Umwelteinflüsse bildeten die unterschiedlichen Schichten: ein flaches, warmes Meer, welches sich öfters zurückzog bildete die Kaibab und Moenkopi Schichten; Bäche, Teiche und Seen sind für die Chinle, Moenave' und Kayenta Schicht verantwortlich; ausgedehnte Wüsten formten die Navajo- und die Temple Cap-Schicht; trockene Küstenlandschaften führten zur Carmel- und Dakota-Schicht.




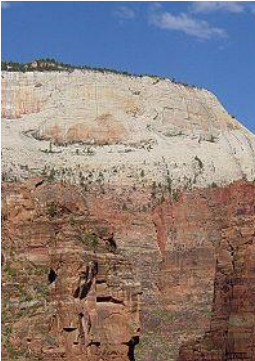
Als sich die gesamte Gegend zum Colorado Plateau anhob, befanden sich die Schichten letztendlich mehr als 3000 Meter über ihrer ursprünglichen Bildungsstätte. Die Vorläufer des Virgin Rivers und anderer Flüsse bekamen dadurch einen enormen Gefällegradienten und hohe Fließgeschwindigkeiten. Durch die Hebung entstandene Risse und Klüfte wurden im Känozoikum durch diese Flüsse steile Schluchten. Der Zion Canyon wurde auf diese Weise vom Virgin River geformt, wobei er bis zu 3 Millionen Tonnen Gestein pro Jahr abtrug. Die Nebenflüsse, die sich später bildeten, hatten einen wesentlich geringeren Abtrag, so dass sich zahlreiche Wasserfälle und hängende Gärten bildeten.








Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

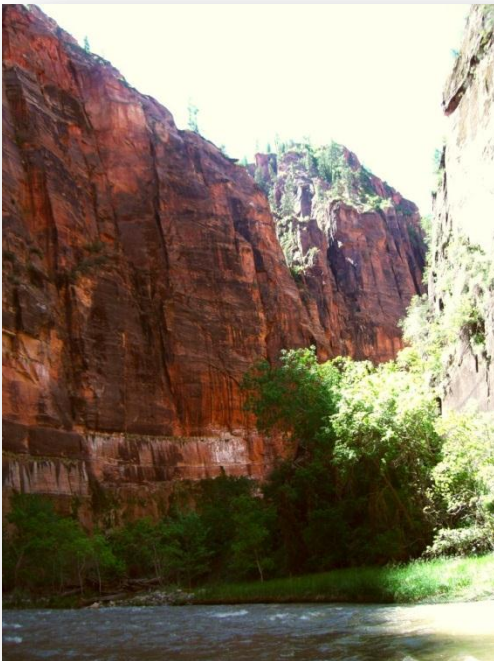
Ein Abstecher in die „Colorado – Plateau – Gesteinskunde“ für unsere Geologen:

Die folgenden Angaben treffen auf das gesamte Colorado Plateau zu

<p style="text-align: center;">Dakota-Schicht</p> 	<p>Die Dakota-Schicht ist die jüngste im Park sichtbare Sedimentschicht, sie entstand in der Kreidezeit. Der mit basaltischem Material durchsetzte Sandstein findet sich nur an der Spitze des 2672 m hohen Horse Ranch Mountains. Die Schicht ist fossilienreich und wird schnell von Wind und Wetter erodiert.</p>
<p style="text-align: center;">Carmel-Schicht</p> 	<p>Ein warmes und flaches Meer bildete sich vor 150 Millionen Jahren, wodurch zahllose Sanddünen abgetragen wurden. Kalkhaltiger Schlamm sedimentierte zusammen mit dem Sand in einer heutzutage 30 bis 120 cm dicken Gesteinsschicht, in welcher sich Fossilien aus der Trias finden. Geringe Mengen des kalkhaltigen Schlammes drangen unter die Sandschicht der abgetragenen Dünen und vermischten sich dort mit der Navajo-Schicht. Die verbleibende Schlammschicht versteinerte letztendlich und bildet zusammen mit den Sandsedimenten die heutige Carmel-Schicht, welche eine Dicke von 60 bis 90 Metern aufweist. Diese Schicht ist nur in den Kolob Canyons und nahe der Mt. Carmel Kreuzung sichtbar.</p> <p>In der Schichtabfolge finden sich nach der Carmel-Schicht Hinweise auf eine weitere, vermutlich bis zu 850 Meter dicke Schicht, welche aber durch Erosion vollständig abgetragen wurde.</p>
<p style="text-align: center;">Temple-Cap-Schicht</p> 	<p>In der frühen Jurazeit fluteten stark Eisenoxidhaltige Wasserströme die Gegend, der sedimentierte Eisenoxidschlamm bildet die heutige Temple-Cap-Schicht. Schlick- und Lehmschichten bilden das Ende der Sedimente als sich die Gegend kurzfristig wüstenartig veränderte. Die Temple-Cap-Schicht lässt sich am besten am East Temple und am West Temple im Zion Canyon beobachten. Durch Regen heraus gewaschenes Eisenoxid bildet die charakteristischen roten Streifen dieser Schicht, was man am Alter of Scrifce besonders gut sehen kann. Eingedrungenes Eisenoxid färbt auch den unteren Teil der Navajo-Schicht orange bis rot.</p>
<p style="text-align: center;">Navajo-Schicht</p> 	<p>Die Navajo-Schicht ist die bedeutendste und allgegenwärtig. Sie erstreckt sich dabei von Wyoming bis in den Südwesten von Kalifornien. Wo immer sie der Erosion ausgesetzt ist, bilden die Naturkräfte rasch Canyons. Im Zion Canyon am Temple of Sinawa besitzt diese Schicht ihre größte Dicke von über 700 Metern und wird von Geologen als die weltweit dickste Sedimentschicht angesehen. Der Virgin River hat sich bis zur Kayenta-Schicht hineingegraben. Der Sandstein ist extrem porös und kann große Mengen Wasser aufnehmen, welches im Stein hinabläuft. An der Grenze zur wasserundurchlässigen Kayenta-Schicht, der so genannten Quellenlinie, treten dann zahlreiche Quellen zu Tage. Diese zahlreichen Quellen sind die Ursache für die vielen hängenden Gärten im Park und formen durch Herauslösen der bindenden Bestandteile des Sandsteins noch heute Klippen, Bögen und Überhänge.</p>

<p>Kayenta-Schicht</p> 	<p>Die 60 bis 180 Meter dicke Kayenta-Schicht entstand aus Sand und Schlack im frühen Jura mittels langsam fließenden Gewässern in einer halbtrockenen bis tropischen Umgebung. In dieser Schicht fanden sich Fußabdrücke einiger Saurier in der Nähe von Left Fork of North Creek. Die Kayenta Schicht ist rot bis violett und besteht aus Sandstein, Schluffstein und Schiefer. Sie ist nahezu im ganzen Park sichtbar.</p>
<p>Moenave-Schicht</p> 	<p>Zu Anfang der Jurazeit wurde durch Hebung der Gegend die Moenave-Schicht freigelegt. Sie besteht hauptsächlich aus rötlichem Schluffstein welcher mit Ton und Sandstein durchsetzt ist. Diese 40 bis 120 Meter dicke Schicht entstand durch Flüsse, Teiche und größere Seen, weswegen man zahlreiche Fossilien von Fischen vorfindet.</p> <p>Oberhalb dieser roten Schicht findet sich eine weitere, braune Schicht, welche ebenfalls zur Moenaveformation gerechnet wird. Sie ist 20 bis 50 Meter dick und besteht vornehmlich aus Sandstein. Sie wurde hauptsächlich aus größeren Flüssen mit reichlich Wasser abgelagert, was sich aus den hauptsächlich gefundenen Fossilien von Süßwasserfischen z. B. des Störs ablesen lässt.</p>
<p>Chinle-Schicht</p> 	<p>Die mineralreiche, stark von vulkanischer Asche durchsetzte Chinle-Schicht ist stark durchsetzt von versteinertem Holz und zahlreichen amphibischen Fossilien, welches auf eine Sumpflandschaft hinweist, aus deren Sedimenten sich letztlich diese Schicht bildete. Das Farbspektrum dieser Schicht reicht von violett, rosa, blau, weiß, gelb bis hin zu rot, welches durch die vielen unterschiedlichen eingelagerten Minerale hervorgerufen wird. Die Grundsubstanz dieser Schicht besteht aus Schiefer, Gips, Kalkstein und Quarz. Die am häufigsten vorkommenden Minerale sind Eisen-, Mangan- und Kupferminerale.</p> <p>Die zur Versteinierung notwendige Kieselsäure kam vermutlich aus der vulkanischen Asche, aber auch im Grundwasser gelöste Kieselsäure ist für die Versteinierungen verantwortlich. Es ist die gleiche Schicht, welche auch im Petrified Forest National Park die dort zahlreich vorkommenden Versteinierungen gebildet und konserviert hat.</p>
<p>Moenkopi-Schicht</p> 	<p>In der frühen Trias bildeten sich Sedimente aus einer flachen Lagune welche aus Gips, Ton, Sandstein, Kalkstein und Schiefer besteht, welche in tausenden sehr dünnen Schichten abgelagert wurden. In der Gesamtheit ergibt sich eine Dicke der Moenkopi Schicht von bis zu 550 Meter. Die Küstenlinie der Lagune muss sich bei der Sedimentation mehrfach zurückgezogen haben, da charakteristische Schlammablagerungen einer Flussmündung zu erkennen sind.</p>
<p>Kaibab-Schicht</p> 	<p>Im Perm (Geologie) befand sich an der Stelle des heutigen Parks ein warmer Ozean. Gelblich grauer Kalkstein sedimentierte vor über 260 Millionen Jahren als fossilienreicher Schlamm. Aus den gefundenen Fossilien lässt sich ein zu dieser Zeit vorherrschendes tropisches Klima schließen. Schwämme wucherten während dieser Zeit. In ihren Körpern enthaltenes silikathaltiger Mineralien bildete in dieser Schicht unter dem hohen Druck Kieselerde und Feuerstein. Die Kaibab-Schicht ist im Park nur an den Hurricane Cliffs oberhalb des Besucherzentrums des Kolob Canyons zu sehen.</p>

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)



Temple of Sinawava

Im Visitor Center informierten wir uns erst einmal über den Ablauf des Transports und mögliche Attraktionen. Von meinem Freund John, der schon vor Jahren den Nationalpark durchstreift hatte, bekam ich einen wertvollen Tip: „*The Narrows are a must*“ Also fuhren wir mit dem *Visitor-Bus-Shuttle* 8 Stationen bis zur Endhaltestelle – „*Temple of Sinawava*“.

Auf einem rollstuhlgeeigneten Weg ging es ca. 1,5km entlang des gut wasserführenden *North Fork Virgin Rivers* entlang. Alle paar 100m gab es Infotafeln mit Hinweisen über Geologie, Flora, Fauna und Kultur des Parks. Ranger informierten die Gäste zusätzlich.



Einstieg zu den „Narrows“

Am Ende des Pfades sollten wir, lt. Johns Hinweis, dem Flussbett noch ca. 2-3 Meilen weiter folgen. Nach einigen 100m sollten die Felswände so eng zusammen kommen, dass man mit ausgetreckten Armen beide Seiten berühren kann. Die Enttäuschung war natürlich groß, als wir das eindeutige Schild sahen. „*No Access to the Narrows due to high water. DANGER!*“ Aber eigentlich hätte es keiner Warnung bedurft. Freiwillig wäre eh kein Vernünftiger Mensch in den reißenden, kalten Fluss gestiegen. So begnügten wir uns mit einem Bild in die Richtung in die es hätte gehen sollen und machten uns auf zum nächsten Aktionspunkt „*The Grotto*“



Das wär's gewesen → *The Narrows*
(Quelle Internet)

The Narrows befindet sich am Ende des Zion Canyons. Von der letzten Haltestation des Shuttles *Temple of Sinawa* führt ein Fußweg zu dieser Engstelle des *Virgin Rivers*. Man durchwandert hier den Fluss selbst, da die steilen Wände an dieser Stelle kein Ufer zulassen. Das Wasser ist stellenweise mehr als hüftief, so dass streckenweise geschwommen werden muss. Das Ende der Enge ist die *Chamberlain Ranch*. Für die Durchwanderung sollten ein bis zwei Tage eingeplant werden. Der 25 km lange Weg durch den Fluss ist sehr ermüdend, da er meistens im Fluss selbst liegt. Die Durchwanderung muss im *Backcountry Desk* angemeldet werden. Im Frühjahr wird wegen der Schneeschmelze und des damit verbundenen Wasserstandes keine Erlaubnis erteilt. Selbst im Sommer können durch heftige

Gewitter Sturzfluten auftreten. Dabei müssen die Gewitter noch nicht einmal im Park selbst niedergehen.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)



Colorado Columbine

Angel's Landing ist eine 1763 m hohe Felsenformation, die über einen anstrengenden und teilweise ausgesetzten 8 km langen Weg mit 450 Höhenmetern zu erreichen ist. Der Pfad ist teilweise äußerst schmal und beidseitig mit tiefen Absprüngen flankiert. Der Aufstieg wird aber mit verankerten Ketten unterstützt und der Ausblick belohnt den Aufstieg.



Squirrel

Von der Haltestelle „The Grotto“ gehen mehrere Wanderwege ab. Der „Angels Landing Trail“ sah sehr interessant aus. Die Aussicht von dort oben musste fantastisch sein. Leider fehlte uns die Zeit für den Aufstieg. Daher entschieden wir uns für die kürzere Route zu den „Emerald Pools“ mit dem Endpunkt „Zion Lodge“



Angels Landing – Blick vom Lower Emerald Pool

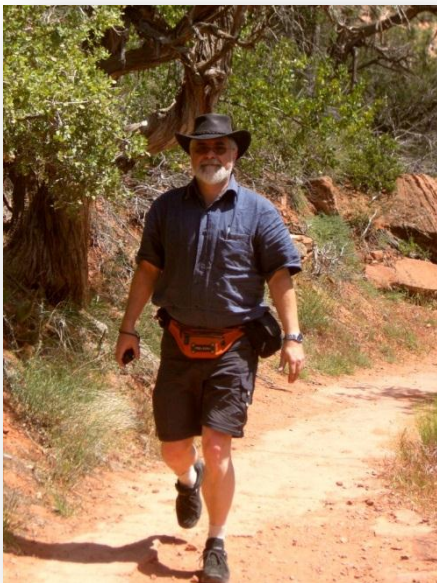


Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Die **Emerald Pools** sind über den dazugehörigen Emerald Pools-Trail zu erreichen. Dieser Wanderweg, der durch dichte Wälder führt, ist eine beliebte Tageswanderung für Besucher im Park. Da die Strecke jedoch ständig leicht bergauf geht, ist der Weg im Sommer nicht allzu empfehlenswert. Die Emerald Pools entstehen durch temporär fließende Flüsse, deren Wasser im porösen Navajosandstein, der überall im Park zu finden ist, versickert, sich irgendwo wieder zu kleinen Strömen sammelt und dann aus der Felswand austritt. Im Fall der Emerald Pools geschieht dies in Form kleiner Wasserfälle. Ihr Wasser fließt hinunter in einige fast kreisrunde Felsenbecken, den Emerald Pools. Ihren Namen erhielten sie aufgrund ihrer Farbe (Emerald = Smaragd).



Prickly Pear Cactus



Emerald Pool Trail

Bei dem Aufstieg zum „Lower Emerald Pool“ war der Pfad mit blühenden Blumen und blühenden Kakteen gesäumt. Eidechsen sonnten sich auf den Felsen. Die Sonne schien bei ca. 27°C vom strahlend blauen Himmel mit bayrisch weißen Wolken. Einfach traumhaft! Der Ausblick ins Tal wurde mit jedem Höhenmeter eindrucksvoller. Nach ca. 2km kamen wir zum „Lower Emerald Pool“ bei dem das Wasser über die Felskante ca. 30m nach unten stürzte. „Pool“ ist wohl etwas übertrieben. Das Wasser das von „Upper Emerald Pool“ gespeist wird, fließt über eine flache Felsenplatte und bildet dabei einige kleinere Lachen und sammelt sich unterhalb des Falls in einer ca. 5 x 5m großen Lache.



Lower Emerald Falls



Upper Emerald Falls

Wir stiegen weiter auf zum oberen Teich. Der schmale Weg war tief sandig mit größeren Steinen durchsetzt, Man zwängte sich durch mannshohe Büschen. Genau nach meinem Geschmack. Erstaunlich wenn einem auf diesem Weg Park-Besucher mit Slippers und Riemen-Sandalen entgegenkommen.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)



Upper Emerald Pool

Am „Upper Emerald Pool“ angekommen erwartete uns ein großartiger Wasserfall, der sein Wasser in einem kleinen See ablud. Wir zogen unsere Schuhe aus und kühlten die Füße in dem angenehm erfrischenden Wasser.

Obwohl wir beim Aufstieg recht wenigen Leuten begegneten, waren es hier oben doch mindestens 25 bis 30 Besucher die den wunderbaren Ort genossen. Nach einer ½ h Pause machten wir uns auf den Rückweg runter zur Zion Lodge. Ich war etwa 30m vor Klaus und sprang von Stein zu Stein den Pfad hinunter. Plötzlich knickte ich mit meinem linken Fuß um und hatte Mühe mich wieder zu fangen und abzubremsen. Es gab einen spitzen Stich in den Knöchel, aber der Schmerz ließ sofort wieder nach. Ich wusste, nun muss ich aufpassen, dass es nicht nochmal passiert. Schon nach wenigen Minuten spürte ich von dem Vorfall nichts mehr.

Wieder am unteren Wasserfall angekommen, sahen wir das Wasser, das über die Felskante nach unten verschwand, wieder zurückkommen. Es war so viel Aufwind, dass das Wasser wieder zurück gedrückt wurde.

Zunächst verlief der Pfad relative eben Richtung Süden. Die Ausblick Tal ab- und aufwärts waren gigantisch. „Angels Landing“ im Norden, Springdale im Süden und gigantische Felswände im Osten, von denen eine erst vor wenigen Jahren abgebrochen und ins Tal gestürzt war. Da es außerhalb der Saison passierte, wurden glücklicherweise niemand verletzt.



Lower Emerald Fall

Die letzten 1,5km hatten starkes Gefälle. Der Weg war nun auch grob betonierte, wohl um nicht ausgewaschen zu werden und den Touristen besseren Halt zu gewähren. Ich fing nun an im „Enten-Watschel-Gang“ mit starker Rückenlage die steile Passage zu bewältigen. Die Füße nach außen gespreizt sollte ein erneutes Umknicken verhindern. Klaus fragte mich warum ich so komisch laufe. Ich erklärte es ihm, dass ich mich so sicherer fühle und hoffte, dass ich nicht nochmals umknicke. Sein Hinweis, dass es aber besser sei die Füße parallel zu stellen, damit man sich so einen Watschel-Gang nicht angewöhne, fand ich logisch. So folgte ich seinem Rat. Es waren keine 500m mehr zur Talsohle und der Zion Lodge, da knickte ich ein erneutes Mal mit dem linken Fuß um. Diesmal war es aber so heftig, dass ich es zwei Mal laut Krachen hörte. Einmal beim umknicken und dann noch einmal beim Abstützen mit dem rechten Fuß. Der Stich in den linken Knöchel war

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

höllisch. Es trieb mir sofort Tränen in die Augen. Ich hüpfte einbeinig zum nächsten größeren Stein und setzte mich erst einmal hin. Der Knöchel pochte aufs Heftigste. Das laute Krachen beim Umknicken machte mir ernsthaft Sorgen. Der stechende Schmerz ließ aber wieder relativ schnell nach. Nach 2-3- Minuten war nur noch ein dumpfes, pochendes Gefühl konstant da. Seitliche Drehbewegungen schmerzten allerdings noch mehr als deutlich. Während ich den ersten Tipp von Klaus bezüglich meiner Fußstellung hätte ignorieren sollen, so wäre es nun besser gewesen seinen jetzigen Rat zu befolgen. Klaus schlug vor meine Füße in dem *Southfork Virgin River* zu kühlen um die mögliche Schwellung zu vermindern. Ich humpelte die letzten 100 Meter runter zur Brücke, die über den Fluss zur *Lodge* führte. Nun konnte ich schon wieder fast normal laufen. Daher sind wir zur *Zion Lodge* gegangen und haben dort die Mittagspause eingelegt. Klaus gönnte sich einen Reissalat, während ich mir auf den Schreck ein „*Miller Light*“ antat. Meine Gedanken drehten sich permanent um meine linken Knöchel. Ich wollte doch im *Grand Canyon North Rim* eine Wanderung auf dem *Kaibab Trail* ins Tal machen. Dafür sah ich momentan schwarz. Mit dem lädierten Fuß wird das wohl nicht mehr klappen.



Zion Canyon – Blick auf „Angels Landing“

An eine weitere Erkundung des Parks war nun nicht mehr zu denken. Es war zwar erst 12:30h aber mich drängte es irgendwie zurück zum Motorrad, da ich heute unbedingt noch bis zum *Bryce Canyon* fahren wollte. Doch bevor wir zu unseren Fahrzeugen gingen, musste Klaus noch die interessanten Windspiele vor einem Art-Shop in *Springdale* foto-

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

grafieren. Der Laden vermittelte den Eindruck, dass die Kunst hier vor Ort von einheimischen Künstlern hergestellt wurde. Da war es für mich schon eine Enttäuschung, als ich 14 Tage und ca. 3000km später identische Objekte zum Verkauf angeboten sah. Also doch wieder eine Industrie. Aber wie dem auch sei, Interessant waren die Windräder allemal.

Gegen 14:30h waren wir umgezogen und abfahrtbereit. Wie erwartet bereitete mir das Anziehen der Stiefel einige Schwierigkeiten. Der Fuß war nun schon etwas geschwollen. Ich versuchte aber es mir nicht anmerken zu lassen. Einmal im Stiefel füllte ich mich wieder wohler. Der Lederenschaft stützte meine geschwächten Bänder und wirkte hoffentlich wie ein Stützstrumpf. Ein kleines Problem bereitete mir das Schalten. Das Abwinkeln des Fußes beim Hochschalten, wollte mir nicht gelingen, also musst ich mit dem gesamten Bein arbeiten. Es sah zwar etwas seltsam aus wenn man das ganze Bein zum Schalten anhob, aber es funktionierte.



Windspiele in Springdale, UT

Auf der *UT-9* ging es nun durch den südlichen Teil des Parks. Am Parkeingang ein kurzer Check unseres Annual Pass, schon waren wir unterwegs zum östlichen Ausgang. Was hatte mir John noch empfohlen : „*You will pass a tunnel. Stop directly after it on the parking spot. The view will be marvelous!*“

Zuerst ging es in Serpentina den Berg hinauf. Vor uns ein offensichtlicher Flachländer-Tourist, der Probleme mit Steigungen und eng Kurven hatte. So schlichen wir den Berg hinauf, da an überholen nicht zu denken war. Da der Tunnel nur einspurig benutzt wurde, mussten wir einige Minuten warten bis wir einfahren durften. Nach anfänglichen Arkaden die noch etwas Licht einfallen ließen, wurde es bald stockfinster. Nahezu das gesamte Licht wurde geschluckt. Ich orientierte mich an den Rücklichter des Fahrzeuges vor mir. Die Situation erinnerte mich an unseren Ausflug 1982 nach



Auf der *UT-9* - Zion Mount Carmel Highway

Florenz, als wir einen ehemaligen Eisenbahntunnel befuhren, in den man ebenfalls nur wechselweise, einspurig einfahren durfte. Meine Harley-Davidson röhre peinlich laut. Der Schall aus meinen offenen Endrohren wurde von den Wänden sofort zurückgeworfen, hatte aber keine Gelegenheit sich in der Distanz zu verlieren. Eine weitere Parallele kam mir

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

in den Sinn. Diesmal zu „Jim Knopf & Lukas der Lokomotivführer“ als sie durch das „Tal der Dämmerung“ fuhren und dem (erfolgreich) versuchten dem Echo zu entkommen.

Ich versuchte es mit möglichst niedrigen Drehzahlen, aber in dem Tunnel war der Lärm meiner Harley trotzdem infernalisch. Mein unsicherer Vordermann wurde zudem immer langsamer und unsicherer. So war es für alle eine Erlösung als wir nach ca. 1,9km wieder aus dem Tunnel heraus waren. So, nun sollte ich mich nach dem besagten Parkplatz ausschauhalten. Mist, der war ja wirklich direkt am Ausgang, aber auf der linken Straßenseite. Davor standen die Fahrzeuge, die bergab auf die Einfahrt in den Tunnel warteten, daher konnte ich ihn nicht sofort entdecken. Zu spät, nun ich war schon vorbei und über die Brücke gefahren. Hier gab es leider keine Wendemöglichkeiten.



„Kuhfladen“ - Formation

Auf den nächsten 8 Meilen bis zum Ostausgang des Parks machten wir noch ein paar Mal halt um die vielfältigen Gesteinsformationen auf Bilder festzuhalten. Riesige Murmeln, bunte Farben, wie behauene glatte Wände, kuhfladenartige Gebilde und als Krönung das Damenbrettmuster der „Checkerboard Mesa“. Eine Häufung an unterschiedlichsten Formen und Farben, wie wir sie bis dahin noch nicht gesehen hatten.

Am Osteingang des Parks findet sich die **Checkerboard Mesa**, ein Tafelberg, gebildet aus Sandstein der Navajoschicht. Tiefe vertikale und horizontale Furchen durchziehen die Oberfläche dieses Bergs. Die horizontalen Furchen bildeten sich entlang der Schichtgrenzen durch Verwitterung und Abtragung längs unterschiedlicher Sedimentationsschichten. Die vertikalen Rillen sind nur an der Nordseite zu beobachten, da hier der Schnee langsamer abschmilzt und die durch herabrinnesendes Wasser gebildeten Furchen durch wiederholtes Auftauen und erneutes Gefrieren erweitert wurden.



Checkerboard Mesa

Etwa 15:10h verließen wir den Park in Richtung Osten zur „Mount Carmel Junction“ wo wir auf die US-89 North einbogen.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Schon auf den 18km bis zum Abzweig auf die US-89 stand mindestens ein Sheriff-Wagen am Straßenrand. Später auf der US-89 auf der wir nun 70km nach Norden fahren kamen noch sechs bis sieben weitere dazu. Normalerweise standen die weißen Police-Cars mit (ausgeschaltetem) Blaulicht auf dem Dach, unbetieilt am Straßenrand. So konnte man auch schon von weitem sehen was da parkt.



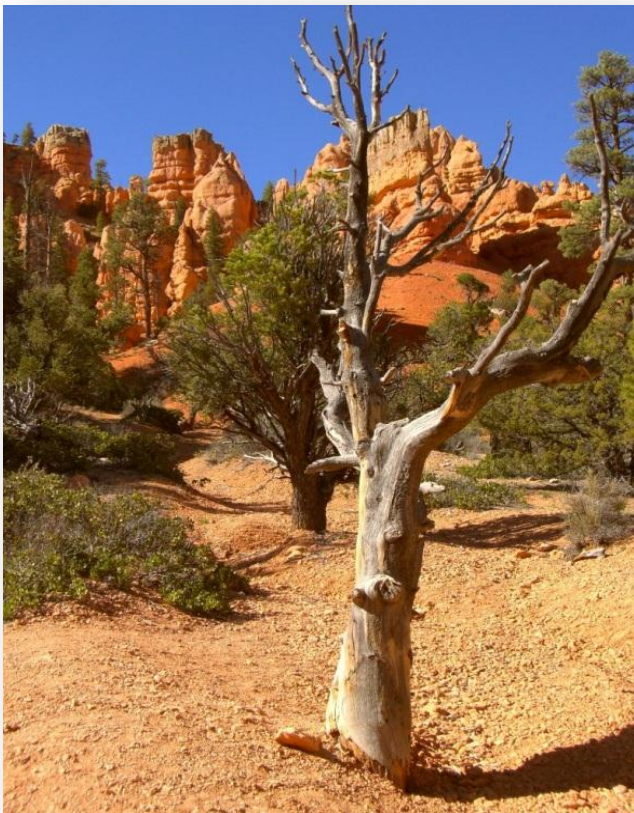
dahinter liegt der Bryce Canyon NP

Aber hier in Utah, sahen wir auch einige Fahrzeuge auf Beobachtungsposten am Straßenrand, ohne den auffälligen Aufbau, sondern nur mit dem Hoheitswappen auf den Seitentüren. Zwei davon waren mit Fahrzeugkontrollen beschäftigt.

Während Klaus peinlichst auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen achtete, ließ ich schon mal 55M/h auch etwas >60M/h sein. Ich versuchte zwar die +5 Meilen-grenze nicht zu überschreiten, was mir aber nicht immer gelang, da meine Augen mehr die Umgebung genossen, als meine Tachometernadel.

Klaus machte mich wie schon mehrfach zuvor darauf aufmerksam, dass ich nicht nur zu schnell in Ortschaften unterwegs bin, sondern nun auch noch auf der Bundesstraße, die sich zeitweise auch vier-spurig nach Norden schlängelte.

Ein Vergleich mit meinem TOMTOM - Navi brachte es nun ans Licht! Der Harley Tacho zeigte ca. 5% zu wenig an. Bei 60 M/h auf der Tachoanzeige waren es tatsächliche 64 M/h die ich fuhr. Ich bezweifelte, dass diese Ausrede bei einer Kontrolle irgendwie geholfen hätte.



„Red Canyon, State Park“

UT bogen wir rechts auf die UR-12 ab. Bryce Canyon NP konnte nun nicht mehr allzu weit sein. Werbetafeln am Straßenrand für Feuerholzverkauf wiesen deutlich darauf hin. Steffi und Brad hatte uns vor der Abfahrt schon geraten das Feuerholz außerhalb der Parks zu kaufen, da man ansonsten ein Vermögen für ein paar Holzscheite ausgeben könnte.

Es ging relative moderat, aber stetig bergauf. Wenige Meilen vor Panguitch,

Während wir auf der US-89 ein Tal nach Norden hinauf gefahren waren führte uns die UT-12 direkt nach Westen auf die nächste höhere Plateau-Ebene.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

An dem Einstieg zum Aufstieg gab es einen kleinen Parkplatz mit der Bezeichnung „Red Canyon, State Park“. Wir hielten an um uns die seltsamen Felsgebilde näher anzuschauen. Überall Felstürme die von der Ferne wie Fantasie-Figuren aussahen. Inzwischen war es 16:30h und nur noch 20km bis zum ersehnten Ziel.

Bei mir klappte es leider mit dem Anschauen aus der Nähe nicht wie gewünscht. Das Laufen machte mir nun doch ernsthaft Schwierigkeiten. Mit dem Fahren und Schalten hatte ich mich arrangiert und Methoden gefunden, aber Laufen – nee, das ging inzwischen schlechter als noch vor 2h.



„Red Canyon“



„Red Canyon“ warten auf Klaus

Klaus hatte einen kleinen Abstecher zu den Felsen gemacht, kam nach wenigen Minuten freudestrahlende wieder zurück. Es war ein Vorgeschmack auf den Bryce Canyon. Ich hoffte nur, dass sich die Sache mit meinem Knöchel nicht zu einem noch größeren Problem ausweiten würde.

Die Straße auf das Plateau hinauf war wieder herrlich. Sanften Kurven durch bizarre Landschaft und einem Verkehr gleich Null. Etwas zum Genießen. Man spürte aber, dass die Temperaturen im Vergleich zu Springdale

niedriger lagen. Wir waren ja auch inzwischen einige Meter höher. Aber die ca. 21°C waren immer noch sehr angenehm.

Da wir vorhaben im Bryce zu Zelten fuhren wir an dem Restaurant und Laden „Ruby's Inn“ 2km vor dem Parkeingang vorbei. Wir wollten nicht riskieren keinen Platz mehr zu bekommen. Ich fragte den Ranger im Kontrollhäuschen, ob noch Campingplätze frei wären. Er schätzte ja, da er noch keine gegenteilige Information bekommen hatte. Aber wir könnten ja im Visitor Center nachfragen. So bogen wir kurz nach der Einfahrt ab und begaben uns in das Besucherzentrum. Dort war noch ein rechter Betrieb. Bevor wir bei der Information an die Reihe kamen, wurde noch ein ca. 12 Jähriger auf Eignung zum „Junior Ranger“ geprüft. Er musste einige Fragen zu Tieren, Pflanzen und Waldbrand beantworten, was mit etwas Unterstützung seiner Mutter mehr schlecht als recht gelang. Daraufhin bekam er eine Art Ranger-Hut und ein Abzeichen. Dann musste er Schwören, dass er sich Lebens-

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

lang für Umwelt und Natur einsetzt und Sie schützt und verteidigt. Mit stolz geschwellter Brust verließen sowohl Sohn, als auch Mutter die Zeremonie.

Nun erfuhren wir, dass wir uns einfach mal auf dem „Sunset“ Campingplatz, in ca. 1 Meile rechts, nach einer freien Stelle Ausschau halten sollen. Danach sollen wir die Reservierung und Bezahlung vor Ort vornehmen. So ganz hatte ich das mit der Reservierung nicht kapiert, aber es wird sich schon noch klären.

Campingplätze in den Nationalparks sind etwas anders aufgebaut als wir sie kannten. Im Wald versteckt war um jedes Zelt mindestens 20m Abstand bis zum nächsten Nachbarn. Jede Parzelle hatte eine eigene Nummer, einen Parkplatz, eine Bank-Tisch-Einheit und einen betonierten Grillplatz.

An der Einfahrt zum Sunset-Campinggebiet, gab es eine Infotafel die den Vorgang nun auch für mich verständlich erklärte. Da gab es Anmeldeformulare, auf denen man Name; Nummernschild des Fahrzeugs, Nummer des Zeltplatzes Ankunftsdatum und Zeitdauer des Aufenthalts Angeben musste. Es gab eine Anmelde Nummer zum Abreißen die man an den Nummernpfosten seines Platzes heftete. Die Anmeldung kam dann in einen Umschlag zusammen mit dem Beitrag für zwei Tage. Wir steckten die benötigten 30.-\$ in den Umschlag und warfen ihn in einen



Sunset Camping

Briefkasten neben der Infotafel.

Am nächsten Morgen haben dann Ranger den Platz abgefahren und die ausgehängten Nummern an den einzelnen Zeltplätzen mit denen der Anmeldungen verglichen.

Verstreut gab es WCs, Waschgelegenheiten und Duschen. In unserer Sektion war das Sanitärhäuschen allerdings erst im Aufbau und so mussten wir uns mit einem Dixie-Klo begnügen. Zum Waschen mussten wir die etwas entferntere Gelegenheit nutzen.

Bis um 19:h war das Zelt aufgebaut und unser Gepäck verstaut. Ich sah nun auch zum ersten Mal meinen lädierten Fuß etwas genauer an. Die Schwellung war nun mehr als deutlich. Auch die Schmerzen beim Auftreten ließen Schlimmes befürchten. Ich wickelte meine Fuß mit einer elastischen Binde ein und hoffte, dass diese Aktion etwas helfen wird.



„Verbundenheit“

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Der Aussichtspunkt „Sunset Point“ war zwar keine 2km von unserem Zelt entfernt, aber ich traute mich im jetzigen Zustand nicht dort hinzulaufen.

Klaus nahm mich auf seiner Honda zum Aussichtspunkt „*Sunset Point*“ mit, damit wir den Sonnenuntergang genießen konnten. Der Anblick war atemberaubend, einfach unbeschreiblich. Überall standen riesige, bizarre, rote Felssäulen in großen und kleinen Gruppen. Leider hielt sich das Abendrot etwas zurück. Die Felsen lagen schon im Schatten, als es sich etwas roter Abendhimmel einstellte. Auf einer Infotafel wurden die sternenklaren Nächte gepriesen. Da es in der näheren und weiteren Umgebung keine größeren Städte



Abendstimmung vom „Sunset Point“

gab, wurde die Aussicht auch nicht von fremdem Licht gestört. Wir entschlossen uns später wiederzukommen, um das zu prüfen.

Nun fuhren wir zu *Ruby's Inn & Store* außerhalb des Parks zum Abendessen. Auch wollten wir uns mit Getränke und Nahrungsmittel für den nächsten Tag einzudecken. Die Geschichte des *Farmers Ruby* las sich interessant, während wir auf einen freien Tisch warteten. Er hatte 1890 das Land für Viehwirtschaft gekauft, ohne von den damals noch verborgenen Schätzen der Natur zu wissen. Mr. Ruby & Familie kamen mit Ihren Ochsenwagen das gleiche Tal herauf, das wir heute genommen hatten. Nur benötigten sie 2 Tage für die 20km, da man dem Flussbett folgte und man sich den Weg erst bahnen musste. Bezüglich den wunderbaren Felsformationen des Bryce Canyons, sagt man ihm nur, das da hinten einige große Löcher gab mit viel wertlosen Geröll gäbe.

Als er auf der Suche nach einigen Rindern an den Rand des Canyon kam war er von dem Blick überwältigt und begann ziemlich schnell Freunde und Bekannte einzuladen und an die Attraktion zu zeigen. Im Laufe der Jahre entwickelt sich daraus das Ruby's Inn weil man die Besucher auch logieren und versorgen musste. Heute ist es ein Großbetrieb mit Hotel, Restaurant, Kaufladen, Tankstelle und Campingplatz. Es werden geführte Touren zu Pferd und zu Fuß angeboten.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Ich war gerade mit *Ruby's* Geschichte durch, als wir aufgerufen wurden. Das Essen war nicht erwähnenswerte Massenware, aber im Großen und Ganzen okay. Beim Bezahlen gab's noch etwas Ärger, weil man mal wieder ohne zu informieren 15% Trinkgeld auf die Rechnung gesetzt hatte, aber auf der Abrechnung immer noch die Zeile „Tip“ stand. Mir ist es schon einmal passiert, dass ich in so einem Fall ausversehen zweimal Trinkgeld gelöhnt hatte, was final dann ca. 40% des Preises ausmacht. In den USA addiert man Trinkgeld zur Rechnung normalerweise nur bei Gruppen >6 Personen. Darunter ist es ein freiwilliger, wenn auch erwarteter Beitrag. Der *Cashier* hatte sich nach meinem Hinweis brav entschuldigt und bot an den automatischen Tip wieder zu löschen. Da der Aufschlag eh geringer war, als das was ich vorhatte draufzulegen, zahlte ich unsere Rechnung wie ausgestellt.

Im angrenzenden Laden, fanden wir was wir noch brauchten einen Gute Nacht Trunk (*Amber Bock*), Fettstift für die Lippen und ganz wichtig eine „*Pain Killer*“ Creme für meinen Knöchel. Es war *Acetyl-Salicylsäure* in Pastenform.



Nachtstimmung am „Sunst Point“

Auf der Fahrt zurück zum Zelt stoppten wir nochmals am „*Sunset Point*“ Inzwischen war es 21:30h und es hatte gerade mal noch 5°C. Kein Wunder, es war Ende Mai und wir befanden uns auf ca. 2700m Höhe.

Mit der groß angekündigten Sternennacht, war es leider nichts. Inzwischen waren Wolken aufgezogen, hinter denen der Mond aufgegangen war. Trotz fröstelnder Temperatur genossen wir die Stimmung.

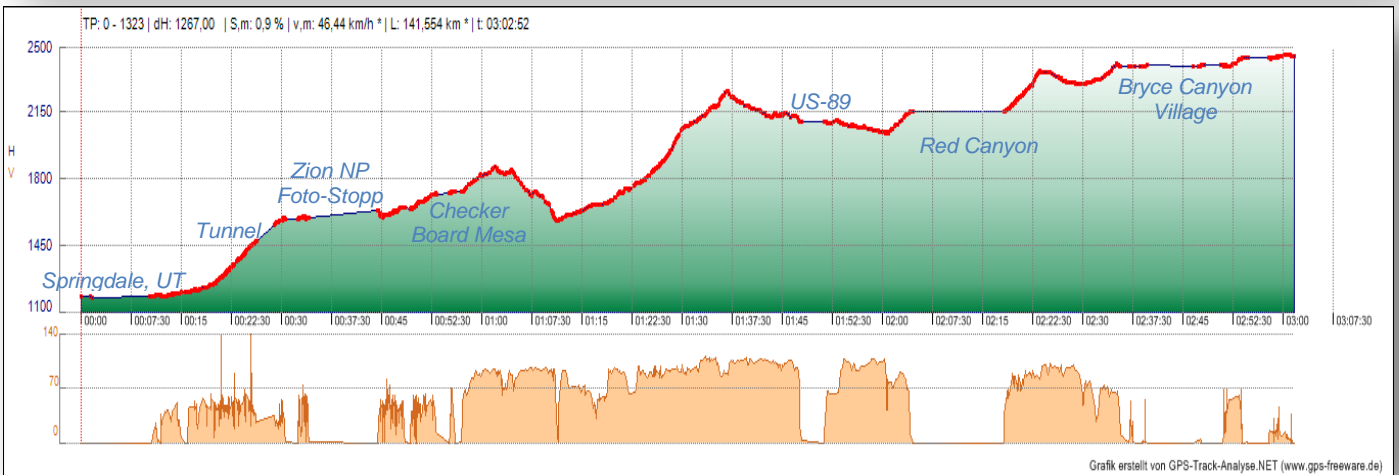
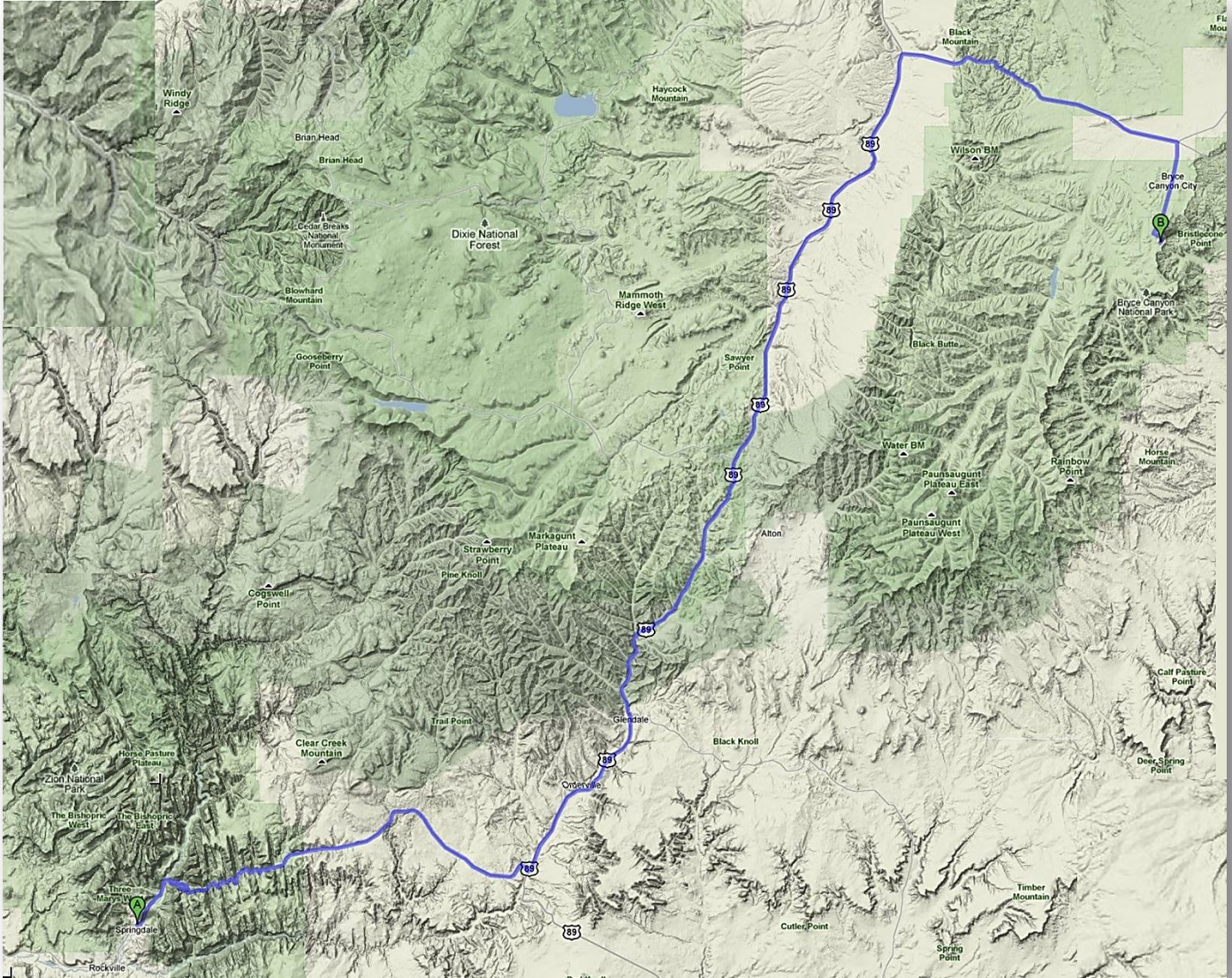
Aber nach 10 Minuten wurde es doch zu frisch. Wir fuhren zum Zelt und verkrochen uns in die Schlafsäcke. Ich cremte mein Fuß mit dem *Pain Killer* ein und erneuerte den Verband. Leider fehlten meiner niegel-nagel-neuen Luma, ca. 3h nach dem Aufpumpen, schon 50% der Luft. So wurde es eine relativ unruhige Nacht. Knöchel pochte und zupfte, speziell bei Bewegungen des Fußes und der Waldboden war bald deutlich zu spüren. Da musste ich am nächsten Tag unbedingt etwas dagegen tun. Ein so großes Leck müsste sich doch leicht finden lassen.

Morgen sollte es ein etwas ruhigerer Tag werden, da wir keine größere Strecke geplant haben. Bis zum Süzipfel des Parks sind es etwa 30km. Klaus wird mich chauffieren, damit ich meinen Fuß schonen konnte.

Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Statistik Garmin Navi: Springdale, UT → Brice Canyon, NP

141,5km



Springdale, UT → Bryce Canyon, NP → HD = 87 Meilen (140 km)

Start	14:15h	Springdale, UT
Ende	17:18h	Brice Canyon, NP
Fahrtzeit (ohne Pause)	02:23h	
Pause (> 5 min)	00:39	+3,5h Zion, NP
Streckenlänge	141,5 km	
Mittlere Geschwindigkeit	59,3 km/h	
Tiefster Punkt	1180 m	Springdale, UT
Höchster Punkt	2464 m	Brice Canyon, NP

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100528_all.gtabin, 28-MAI-10

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	28.05.2010 14:15:03	-
Länge der Aufzeichnung	03:02:52	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	28.05.2010 17:17:55	-
Anzahl der Trackpoints	1320	-
Strahlänge gesamt	141,446	km
Maximale Geschwindigkeit	111,64	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	1,43	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	9,92	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	19	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	47,12	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	22,53	%
Reine Fahrzeit	02:23:15	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	59,24	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	00:39:37	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	46,41	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	3115,50	m
Minimale Höhe	1180,62	m
Maximale Höhe	2464,45	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	1957,23	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 82,634 km	2191,25	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	1719,7	kJ

