Tourenbericht zur Rundfahrt der Braveheart Biker durch Schottland.

Am 19. Mai um 12 Uhr treffen schwer beladene Motorräder vor dem Haupttor des Chemieparkes in Marl ein, deren in Leder und Kevlar gekleidete Fahrer der typische Ausdruck einer nervösen Vorfreude ins Gesicht geschrieben steht.
Diese aus 6 Fahrern und 1 Fahrerin bestehende Gruppe postiert sich vor dem Hintergrund der Blöcke 4 und 5 des Kohlekraftwerkes I, um sich noch ein letztes Mal vor der Tour ablichten zu lassen.

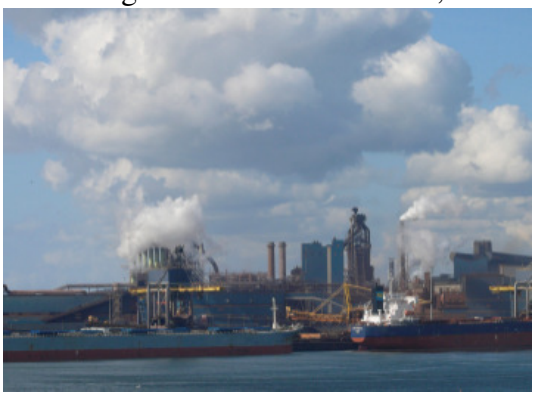
Gegen 12:15h werden die Anlasser gedrückt und die beiden HONDA NTV´s schnappen nach Luft und hecheln, die 2 BMWs tröten sich an, die Ducati schnattert laut los, die Yamaha bellt kurz auf und die Triumph röhrt aus den 3-Zylindern.
Wie an einer Perlenschnur aufgereiht bewegt sich diese Gruppe südlich und dann westlich am CPM entlang zur B 58, die für die nächsten Minuten ihre Heimat sein wird.
Die Sonne steht Spalier und der Verkehr hält sich ehrfürchtig zurück und wenn sich ein fahrendes Hindernis traut den Weg zu versperren, dann wird es von dem Kopf der Gruppe dezent zur Seite gedrückt und die anderen folgen unbeirrbar ihrem Pathfinder.
Nur wenige Kilometer vor der Auffahrt auf die Autobahn 3, tanken die mit großen Tank-Fassungsvermögen ausgerüsteten Boliden zum letzten Mal vor der Fähre, da die restlichen 196 km bis zur Fähre nach Newcastle u.T. immer noch genug Kraftstoff für ein geplantes Tanken hinter der Großstadt zurück läßt.
Die mit einem kleinen Magen versehenen Maschinen gehen auf Nummer sicher und tanken kurz vor der holländischen Grenze in Emmerich nur normal teuren deutschen Treibstoff.
Vereint geht es nun über die holländischen Asphalte der A12 immer geradeaus bis nach Utrecht. Ein kurzzeitiger Ausfall des Navi´s des Pathfinders läßt die Gruppe in einem Rutsch ins Abseits fahren und statt der Richtung Amsterdam landet man auf der Piste nach Rotterdam welche nun wirklich nicht das Ziel der Biker ist; man erkennt jedoch sofort den Fehler und korrigiert ihn professionell an der nächsten Abfahrt, deren gegenüberliegende Auffahrt der Beginn der Nordtour zum Fährhafen Ijmuiden wird.
Gemächlich zuckelt man an unübersichtliche Baustellen und Fahrbahnverengungen unbeirrt zum Ziel der Wünsche, läßt den Riesenflughafen Schiphol links liegen und nähert sich unaufhaltsam der Nordseeküste.
In einem Blechpulk drängelnder mißmutiger Autofahrer gelangt man nun abseits der Autobahn auf dem mit Starenkasten gesäumten Zubringer zum Hafen. Ijmuiden liegt nun ausgestreckt vor uns.

Pier, Schleusen und Häfen am Nord- und Südufer des Nordseekanals charakterisieren IJmuiden als Hafenstadt. IJmuiden ist der Seehafen von Amsterdam und der wichtigste niederländische Einfuhrhafen für Seefisch und Stahl. In den vergangenen 20 Jahren wurden die Häfen von IJmuiden und Velsen-Noord ausgebaut und dienen jetzt auch als Basis für Aktitivitäten im Bereich Versorgung (Offshore Supply), Cold Storage, Short Sea-Linien.

Leistung und Kraft erfordern Energie und da diese nicht unendlich ist, begeben sich die Erschöpften zu einem Snack in eine hafennahe holländische Frittenschmiede. Die Wache der Bikes, verstärkt durch Rückkehrer aus der Pommes-Bude, wird derweil von einheimischen Krähen und Dohlen umkreist, wie ihre sächsischen Brüder das Barbarossa Denkmal auf dem Kaufhäuser umkreisen. Nach diesem Zwischenstopp muß man feststellen, dass die Petrol Stations im Fährhafen kein Bier in ihrer Auslage führen! Egal, man checkt ein und bekommt die Plätze in den Innereien des Fährschiffes zugewiesen.
Schlüpfrige Rampen und hervorstehende Bodenscharniere passierend werden die Stahlrösser auf Deck 4 in einem schmalen Gang abgestellt. Ärgerliche, fluchende, schwitzende und vor sich her grummelnde Biker verdrecken sich die Hände beim Versuch, die Kräder in nützlicher Weise mittels Spannbänder zu sichern. Assistiert von der Angst, das Krad in Newcastle auf den Stahlboden wiederzufinden, wendet ein jeder seine bevorzugte Technik an, so dass die bunten Spanbänder wie Spinnennetze im Gang wirken. Unglücklicherweise haben diese, für Bikerhosen eigentlich völlig untaugliche Körperübungen in Hockstellung schädlichen Einfluss auf die Ledernähte und so verabschiedet sich eine Mittelnaht am Hosenboden mit einem Plopp und erzeugt auf diesem Weg eine klaffende natürliche Druckentlastung für folgende Entgasungsvorgänge aus der Körperendöffnung.

Die Koje der 4-er Gruppe liegt auf Deck 2, die Kräder stehen auf Deck 4, wer aber denkt, man könnte die Treppe runter hat sich verdacht! Nein, hier geht alles ein wenig komplizierter. Der Trupp läuft treppauf bis zum Deck 7, kurzer fragender Halt an der Rezeption, dann weiter ein Deck treppab und Richtung Bug, an den Innenkabinen der Mittelklasse vorbei. Helm, Rucksäcke und Taschen polieren dabei die rechts und links am Gang liegenden Kabinentüren. Die 4er Bande erreicht schließlich schweißüberströmt die Destination, klappt die Etagenbetten runter und schiebt sich langsam aus ihrer Sicherheitskleidung. Ein kurzer Gang zur Toilette, einige handvoll Wasser ins Gesicht und ausgerüstet mit den Tour-Shirts geht es neugierig zu den Freiluft-Decks. Dort trifft sich die Gruppe, in der Sonne stehend, den kalten Wind trotzend, an der Sunshine Bar. Die Luxus-Preise können das obligatorische Guinness oder Grolsch nicht verhindern und während die dänische Hymne rostig aus den Deck Lautsprecher scheppert und dunkle Wolken aus den Schlot der Fähre den Himmel verdunkeln, prostet man sich zu, witzelnd untereinander und fotografiert alle denkbaren Motive.
Die King of Scandinavia wurde ursprünglich unter den Namen Nils Holgerson in den späten 80zigern in Bremen gebaut und befuhr die TT Linie (Travemünde-Trelleburg). 21 Knoten schnell ist dieser Klotz aus Stahl.

Dieser Klotz schiebt sich vorsichtig an Schlammbaggern, an „idyllischen“ Strandhäusern und Schleppern vorbei Richtung Hafenausfahrt .umrahmt von Leuchttürmen, schwitzenden und qualmenden Stahlwerken, rauchenden Kraftwerken und dampfenden Löschtürmen der Kokerei.
Jetzt hinter der Hafeneinfahrt schieben sich die Wellenkämme etwas höher die Bordwand empor und die Fähre beginnt einen ganz leichten Tanz auf den Wellen.
Die Bordshops locken, die Angebote werden studiert und für gut befunden. Die gut gelaunte Truppe verlegt ihren Aufenthalt nach steuerbord, in Reichweite eines Rauchertisches bequem in Sessel gebettet mit Aussicht auf die Wellenkämme.
Und während die ersten Bohrinseln, Glasplattformen und Containerschiffe hinter der Doppelverglasung der Bullaugen auftauchen, erreicht die erste Palette Gerstensaft den Tisch! Heinecken Pils aus Holland zählt nicht zur Elite der Hopfensäfte jedoch trägt die gute Stimmung und der Durst dazu bei, dass auch dieses Bier lecker den Hals herunter läuft.



Die Sonne versinkt im Meer, dass heißt, man hat den Anschein, dass die Wolken die Sonne ins Wasser drücken und die Wellen sie nach unten ziehen. Einige Minuten noch, dann ist es vorbei. Hollands Jugend zieht schwer angeschlagen Richtung Kojen und auch die Schottlandfahrer werden müde und ziehen in Reihe zu ihren Schlafmöglichkeiten. Dass wir einen Motorschaden hatten, ist schon wieder vergessen. Die Augenlider werden schwer, die 4er Belegschaft imitiert nun die Geräusche des Schiffsdiesels durch ihre Nasen.

Derweil die Gruppe schläft, werde ich die Mitglieder vorstellen.
Vorweg der sorgenvolle Guide, der Roadkäptn , Martin mit seiner Triumph Trident 94er Baujahr in british racing green.
Immer gefolgt vom „Verbindungsmann“ nach Hinten, Holger auf seinem Oldtimer, eine Yamaha XJ 900.aus dem Jahr 1990.
Auf Platz 3 vorgekämpft hat sich Britta, die mit der fabrikneuen BMW R1200R den PS-stärksten Boliden fährt.
Platz 4 für den Rekordfotografen Markus, der seine mintgrüne Honda NTV 650 aus 94 sicher über die Asphaltpisten führt.
Die folgenden Plätze wechseln je nach Gusto der Fahrer. Wir haben den
Georg, mit seinem Motorrad aus 2004, eine rassige Dame aus Italien die sich Ducati GT 1000 nennt. Unseren 2. NTV Fahrer, der Uli2, dessen Honda NTV 650 aus 96 das schlechteste „Schuhwerk“ an hatte und last not least der gute Mann am Ende der Kolonne, Uli, auf der 1-Zylinder BMWF650 CS von 2004, der darüber hinaus auch mit seinem gelblichen Scheinwerfer einen optischen Glanzpunkt in den Seitenspiegeln setzte.

Wieder zurück auf der KING of SCANDINAVIA. Der Lautsprecher schnarrt in aller Frühe plötzlich los und ruft zum Frühstück. Einige wollen, andere nicht. Jedenfalls bewegen sich nach weiteren 60 Minuten die voll beladenen Biker die Gangway entlang, treppauf, treppab zum Motorraddeck 4. Dort angekommen, löst man die kunstvoll verspannten Bänder, stöhnt und flucht kräftig über ölige Hände und verstaut liebevoll die Gepäckstücke auf den

Stahlrössern. Einige haben die Ruhe weg und schlendern erst zum Bike, als alle anderen schon den Helm aufhaben. Jetzt müßte man nur noch den sorgfältig verschlossenen Benzinhahn wieder öffnen, stimmt´s Uli 2?
Nicht mehr lange und die Seitenrampe fährt herunter; das Schiff spuckt die Biker aufs Land. Schon steht ein uniformierter Immigrant Officer und will den Ausweis sehen. Soll er doch! Jetzt geht es links über die Strassen. Man sammelt sich am 1. der folgenden 1000 Kreisverkehre und wartet auf die Klüngelgarde.
Newcastle empfängt die Biker mit sonnigem Lächeln und starken Innenstadtverkehr. Zusammen bleiben Jungs! Wer verloren geht muss sich allein bis zur Forth-Bridge in Edinburgh durchkämpfen.
Und die Coast Road hat es in sich! Unübersichtliche Kreuzungen, Kreisverkehre und dann auch noch Ampeln aber die Fahrer erreichen nach einigen Minuten Bangen dann doch die Außenbezirke und können nun aufatmen.
Kleine, kunstvoll und aufwendig errichtete Steinwälle rahmen die Landstrassen ein, grüne Hecken bilden die Kanten riesiger Quadrate auf den schafbestückten Wiesenhügeln, die mit kleinen gelber Ginsterbüschen geschmückt sind. Alte knorrige Bäume siedeln sich zusammen mit dornigem Buschwerk an den Straßenrändern und in Senken an.
Mittlerweile klappt auch „Linksfahren“ und routiniert passiert man nun die Kreisverkehre und Ortschaften mit ihren bunt beschilderten historischen Pubs. Bis zur Fähre in Ijmuiden hat die Gruppe 228km hinter sich gebracht. Da die mit kleinen Tanks ausgerüsteten Biker der Gruppe noch in Emmerich getankt haben, könnte man jetzt bis zur englisch schottischen Grenze aushalten.
So genießt man jetzt die Tour durch die fruchtbare Felderlandschaft.
Endlich, kurz bevor sich die Landschaft in die kahlen Hügel des Northumbria National Parks verwandelt (The Cheviot Hills), erreichen die vorwärts treibenden Fahrer eine geeignete Tankstelle, wo sie sich neben Sprit auch mit Schokoriegel versorgen können. „Attention, your friend ist going to make a mistake“, noch soeben kann die Zapfpistole der Dieselsäule aus dem Tank der Ducati gezogen werden, dank der aufmerksamen Landlady! Das kostet dem geschockten Schorsch die erste Runde Bier in Pitlochry.
Nun hat man die Hügel erreicht. Ringsum sind die Manöverfelder der Royal British Army mit den roten Fahnen, die abseits der Strasse vor nicht explodierten Sprengstoff im Manövergebiet warnen. Hier passieren wir auch Otterburn. Mit dem historischen Schlachtfeld.
Die Schlacht fand in der Nähe von Otterburn (Northumberland) statt, zwischen einem englischen Heer, das von Henry Percy (»Hotspur«), dem Erben des 1. Earl of Northumberland, angeführt wurde, und einem schottischen Stoßtrupp unter der Führung von James, dem 2. Earl of Douglas, sowie der Earls of March und Moray. 1388 schickten die Schotten zwei Stoßtrupps nach England, der größere griff Cumberland an, der kleinere drang unter dem Earl of Douglas in Northumberland bis nach Newcastle upon Tyne vor. Henry Percy versuchte, dieser kleineren Truppe den Rückzug abzuschneiden. Die Engländer erlitten jedoch eine schwere Niederlage. Henry Percy wurde gefangengenommen, der Earl of Douglas getötet.
Nach ein paar schönen Kurven erreicht man die Grenze zwischen Schottland und England (579m). Hier ist ein großer Parkplatz und ganz stilecht bläst ein scottish Borderpiper die „Highland Cathedral“ auf seiner Sackpfeife. Die Dronen vibrieren und die Chanter, die Melodiepfeife, wird von flinken Fingern bedient.

Nachdem einige Atemzüge feine schottische Lowlandluft geatmet wurden, schmeißt man sich auf die Rösser und erreicht schon bald JEDBURGH, wo man sich die tolle Abtei anschaut oder besser ihre majestätischen Reste.
Die Abtei wurde im Jahre 1138 von König David I. gegründet und beherbergte zunächst ein Augustinerkloster. In ihr wurden daneben die Krönungszeremonie und Hochzeiten der schottischen Könige abgehalten. Heute ist von dem roten Sandsteinbau nur noch eine Ruine übrig - auch Zeugnis der über viele Jahrhunderte hinweg gewaltsamen Auseinandersetzung zwischen Engländern und Schotten bzw. Katholiken und Protestanten.
Die nächste Abtei auf unserer Liste ist die MELROSE ABBEY, die wir in Melrose durch einen Gitterzaun fotografieren.
Das Kloster Melrose wurde um 1136 auf Bitte des schottischen Königs David I. von Zisterziensermönchen errichtet. Das Ostende wurde im Jahre 1146 fertiggestellt - andere Gebäude in dem Komplex wurden innerhalb der nächsten 50 Jahre hinzugefügt. Die Abtei wurde in Form eines St. Johns Kreuzes gebaut (eine Bauweise der gotischen Architektur). Große Teile des Klosters sind heutzutage nur noch als Ruine erhalten, doch ein Gebäude aus dem Jahr 1590 ist als Museum für die Öffentlichkeit zugänglich.
Alexander II. von Schottland und andere schottische Könige und Adelige sind hier beerdigt. Das einbalsamierte Herz von Robert the Bruce soll angeblich auch auf dem Klostergelände begraben worden sein, nachdem man es von einem Kreuzzug zurückgebracht hatte.
Es ist viel los in diesem Städtchen, deshalb ist der Halt auch nur von kurzer Dauer.

Pitlochry ruft und wir ziehen vorwärts, vorbei an gelben Stechginstern. Das Kohlenrevier südlich Edinburgh (Dalkeith) grüßt freundlich durch eine Museums-Zeche am Straßenrand.
Diese Lady Victoria Colliery wurde 1890 als die bisher modernste Zeche ihrer Zeit vorgeführt. Die Kohle (Mächtigkeit 1,5m) kam aus 500m; 2000 Miner schufteten hier bis zur Stillegung im Jahr 1981
Wir erreichen den äußeren Ring um Edinburgh und schaffen es auf Anhieb, die richtige Fahrbahn zu entern. Man legt sich ungern mit den wilden 10 Tonnern an, hält eisern die Reihe dicht und gleitet durch den Schnellverkehr.

Der Belag ist neu, die Schnellstrasse ist frisch errichtet aber dem Roadkäptn nicht bekannt. Die Forth Road Bridge ist jedoch gut ausgeschildert und schon bald kann man ihren mächtigen Nachbarn, die Eisenbahnbrücke (Firth of Forth Train Bridge) sehen.
Diese Auslegerbrücke wurde 1890 von Fowler und Baker fertiggestellt und ist bis heute eine der mächtigsten Auslegerbrücken der Welt. Sie sollte eigentlich als Hängebrücke gebaut werden, jedoch das Unglück der Tay-Brücke (nicht richtig berechnete Windlasten) ließ einige Jahre zuvor einen vollbesetzten Zug in den River Tay stürzen und somit stürzte auch das Vertrauen in Hängekonstruktionen.
Unsere Road Bridge wurde 1964 errichtet ist 2,5km lang und steht unter Denkmalschutz. An ihrem nördlichen Ende können wir links unter uns die Anlegestelle der Super Fast Ferry von Zeebrügge nach Rosyth erkennen.
Jetzt kann wieder am Gashahn gespielt werden. Die gut ausgebaute M90 dringt 2-spurig Richtung Grampian Mountains vor. Wir sehen allmählich im Hintergrund die sich aus dem Boden schiebenden Höhen nordöstlich von PERTH, die Sidlaw Hills und die westlichen Ochil Hills und ehe man sich versieht, hat man die Ausfahrt verpaßt und ist jetzt Richtung Dundee unterwegs. OK, nächste Ausfahrt raus und den Plan lesen. Geht doch, man einigt sich über die Route durch Perth und nach einigen Zigarettenminuten geht es Richtung erste Tay-Bridge. Pustekuchen, der Ring um Perth ist eine Einbahnstrasse und so muss man improvisieren und links rum auf den Ring und dann weiter bis man die Auffahrt auf die A9 gefunden hat und sich vom Verkehr Richtung Norden schieben läßt.
Immer wieder zeigt sich der gelbe Stechginster links und rechts am Wegrand, begleitet von süßlich schweren Duftnebel und gelbe Pollen, die bis in die hinterste Ecke des Integralhelmes kriechen.
Bald sind von 300km Wegstrecke von Fährausleger Newcastle schon 270km gefahren, da kommen die ersten hektischen Handzeichen von den Spritfressern und bitten b.z.w. fordern zum Tanken auf.
OK, hier ist DUNKELD und hier ist auch eine Tankstelle! Wir tanken unsere Motorräder auf und schieben die gesättigten Maschinen zurück auf die A9. PITLOCHRY zeigt sich rechts von der A9 nur ansatzweise als eine Anreihung aus Häuserspitzen. Die auf den Dächern „wuchernden" Kaminschlote stehen Spalier. Bei der Einfahrt passieren wir die Blair Atholl Distillery, die jedoch schon geschlossen hat und so fahren wir durch das wunderschöne Städtchen am Fuße der Highlands, um unser Quartier zu suchen.
Seit den Start in Marl hat die Truppe bis WINDSORGARDEN das B&B in Pitlochry, schon 530km zurückgelegt.
Sie werden mit wehender Fahne empfangen und freundlich von der Dame des Hauses in die Zimmer eingewiesen.
Vom toll gelegenen Balkon können wir das Tal des Tays an den Südhängen der Grampian Mountains überblicken und ein wenig die Seele baumeln lassen. Der Termin in der Edradour Distillery wird in Gedanken einen Tag weiter geschoben und man versammelt sich, um ein richtiges schottisches Mahl zu sich zu nehmen.
Was bietet sich mehr an, als eine Kombination selbstgebrautes Bier mit fremd erlegtem Wild? Pitlochry ist Ausgangspunkt der Deer Stalker, die entweder mit Flinte oder mit Fotoapparat bewaffnet den Hirschen nachstellen und so wollte ich natürlich auch mal von dieser „lokalen" Köstlichkeit probieren.
Zu Fuss in 15 Minuten, länger dauerte es nicht bis zum „Best Scottish Inn of the Year 2006" in der „Kleinststadt" Moulin, die aus einer alten, außer Betrieb genommenen Kirche, besagten Inn mit Hotel und so ca. 9 ½ Häusern besteht.

Glücklicherweise ist der Pub nur mittelstark besetzt, so dass das Team einen Tisch für sich alleine erobern kann. Da hier am Tisch keine Bestellung aufgenommen wird, kann man vom Ober ungestört die Speise seiner Wahl aussuchen, derweil ein Auserwählter mit guten Englischkenntnissen die erste Runde bestellen geht.
Das Braveheart Ale für die Braveheart Biker! Es wächst zusammen was zusammen gehört! Dieses rotbraune Bier hat 4% Alkohol und schmeckt nach Altbier; die Schotten sagen : Light and smooth.
Die Truppe teilt sich nun in 3 Untergruppen.

1. Die Fischesser
2. Die Fleischesser
3. Die - „Wat der Bur nich kennt frisst er nicht“-Gruppe

Nach einer halben Stunde liegen Lachs, Haddock, Pilzomlette und Hühnerbrust mit diversen Gemüsesorten auf den Tellern. Natürlich rundet man die Speisefolge mit einem nachgeschobenen Single Malt der Edradour Distillery ab. Und noch ein paar Bierchen dazu. Der Tag ist noch jung, aber man will ja früh an der Destille sein, so geht es noch von 22:00h zurück zur Unterkunft. „Leider“ muss man zum Zimmer den tollen Balkon passieren und somit erliegt man der Versuchung, den Sonnenuntergang mit einem herrlichen Dram Glen Garioch zu genießen, den die Qualm-Süchtel unter den Bikern mit einer selbstgedrehten Fluppe kombinieren.
Endlich ist Frühstück! Es wird ein ausgiebiges „full scottish breakfast“ serviert! Für die „Weicheier“ und „Süßen Zähne“ der Truppe gibt es natürlich auch Toast mit Marmelade.
Die Stahlrösser werden gesattelt, man verabschiedet sich von Dorothy und David und gleitet geschmeidig das Tal entlang Richtung Distillery.

Ein kleines Tal, ein romantischer Bach, weiß getünchte Gebäude mit roten Toren und Türen und leichte Dampfschwaden mit unverwechselbarem Aroma! Edradour grüßt uns mit froh gelaunten Mitarbeitern und der Familie Symington !
Seine guten Geschäftsbeziehungen zu den Destillerien, sein Charisma sowie sein Talent, gute Tropfen von weniger guten unterscheiden zu können, haben Andrew Symington zu dem gemacht, was er heute ist, nämlich zum zweitgrößten unabhängigen Abfüller Schottlands. Zudem wurde er 2002 Jahr zum Abfüller des Jahres gekürt. Das Jahr 2002 war für Andrew Symington zusätzlich ein entscheidendes Jahr: Er ist Eigentümer der kleinsten schottischen Destillerie Edradour.
Von drei Angestellten werden nur 8–12 Fässer mit 2.000 Litern Roh-Whisky pro Woche hergestellt, das ergibt ca. 90.000 Liter bzw ca. 250.000 Flaschen pro Jahr – große Brennereien produzieren diese Menge in einer Woche. Jährlich kommen jedoch bis zu 100.000 Besucher zu dieser Destillerie, so dass zusätzlich fast 20 Fremdenführer beschäftigt werden müssen
Die Destillerie produziert seit 1826 seinen kräftigen Malt.

Eine ur-schottische Guidess aus Rüdesheim nimmt uns an die Hand und führt uns zum Kaminzimmer, wo wir zur Einstimmung einen kleinen Filmtrailer sehen und den Standard Malt serviert bekommen. Es wird die ganze Runde durch die Destillerie gemacht, vorbei an der Worm Tube, dem Plattenkondensator für die Wort, den Wash Backs aus Oregon Pine und den beiden Stills. Es endet mit dem Kauf einiger Flaschen und den wehmütigen Vorbeischauen an die Bar, wo die leckeren Abfüllungen vergeblich zum Trinken verführen wollen. Wir begrüßen die Familie Symington und lassen uns die Label signieren. Andrew lädt uns ein, die neue Flaschenabfüllanlage aus Italien zu besichtigen. Wir sind zu Sechst, als wir in den Spirit receiver voll von rauchigen Laphi den Kopf rein halten dürfen! Und wir sind zu Sechst, als Andrew ein Butt BOWMORE aus 1972 „entkorkt“ und eine „Geschmacksprobe abfüllt. *(Anmerkung vom Autor: Ich war kurz vor der Ohnmacht, als ich den herrlichen alten Bowmore probieren durfte, unerschwinglich für mich, wenn er in der Flasche abgefüllt wird, hatte ich ihn nun als raw-cask auf der Zunge!)*
Mit diesem herrlichen Erlebnis in den Gepäcktaschen geht der Ritt durch die Highlands los. Wir verlassen Pitlochry Richtung KIRMICHAEL, 145km liegen vor uns bis wir DUFFTOWN erreichen werden.
Schon nach einigen Kilometern erreicht man die „Zwergstrauchheiden- und Hochmoorstufe“. Hier verschwinden die Eichen- und Birkenwälder plötzlich und unerwartet hinter einer Kurve und eine scheckige Fläche voller Heidebüsche bedeckt die Bergflanken. Eine neue Herausforderung wartet nun: Hidden Dips, nicht einsehbare Senken und Hügel im Straßenverlauf, garniert mit einer stattlichen Anzahl Schafe rechts und links und manchmal auch mitten auf der Fahrbahn. Rötliche Flächen auf dem Asphalt zeugen von historischen Tragödien, die so mancher Schaffamilie ein Familienmitglied nahm.
Hoch türmen sich Wolkenkolosse über mächtige „Bens (Gälisch für Berg), deren Flanken teilweise mit Schneeflächen getüncht sind, auf und man kann schon die ersten Regentropfen riechen. Es bleibt bei der Drohgebärde des Wettergotts. Trocken erreichen die Biker die A93 und biegen links ab, Richtung Glenshee und Braemar.

War es die letzten 20 Kilometer mehr oder weniger ein Hochplateau so fährt man jetzt durch ein weites Tal, ab und zu von einem kleinen Rinnsal durchflossen und mit vereinzelt stehenden Hausruinen geschmückt. Selbst die obligatorischen „Straßenschafe“ verschwinden aus dem Landschaftsbild.
Es geht bergauf, immer näher kommen die schneebedeckten Flanken der 1000m Kolosse und plötzlich erreicht man einen Pass, der auch durchaus in den Alpenhochland angesiedelt sein könnte.
Glenshee, dieses größte Skigebiet in Scotland mit annähernd 40 Abfahrten öffnet seine Arme und empfängt seine Besucher mit einem herzhaften Hauch kühler Luft.
Sessellifte streben aus dem Hauptgebäude rechts und links zu den Höhen der Bens wie riesige Arterien und versorgen den Gipfel in der Saison mit frischen Touristen und Skifahrern, die über den Venen, den Abfahrten, wieder Richtung Tal (Glen) streben.
Der Kiosk ist leider „out of order“ und somit bleibt der Wunsch nach heißem Kaffee unerfüllt und ein selbstgedrehter „Cancer Stick“ muss herhalten.

Wieder geht es weiter und diesmal bergab, bis man die Hauptstadt der Highlandgames BRAEMAR erreicht. Die Hungerhaken der Truppe halten beim „Hungry Highlander“ und füllen ihre leeren Mägen mit frisch zubereiteten hervorragenden Haddock und knusprigen Chips. Die anderen Biker machen derweil eine kleine Sightseeing Tour und bestaunen den herrlichen Gebirgsfluss und das historischen Braemar Hotel.
Gesättigt geht es weiter durch das wunderschöne Tal, dessen Bach und Straße von mächtigen Bäumen umrandet ist. Wo der Fluss die Strasse küsst, kann man die kräuselnden Stromschnellen gut erkennen. Man erkennt auch die Fliegenfischer, die in ihren Wathosen im Fluss stehen und mit weit ausholenden Würfen ihre Fliegen in den Gumpen platzieren. Hier ist das Jagdrevier von Prinz Charles.
Rechts sieht man dann auch schon die Spitzen von Balmoral Castle.
Doch nicht die Queen ist das Ziel, sondern Dufftown und somit biegt man kurz vor dem Castle an der Bridge of Gairn nordwärts Richtung TOMINTOUL ab.
Es gibt wieder nur eine Fahrbahn mit passing points und es geht auch wieder bergauf. Die Höhenstrasse wird erreicht und man sieht wieder die buntgefleckten Hügel mit ihren Granitgipfeln. Die Strasse zieht sich lang auf dem Höhenrücken dahin und ab und zu tauchen steinerne Pyramiden am Straßenrand auf. Ob dort ein im Kampf verwundeter Highlander begraben liegt? Oder ist das eine Sammelstelle für Hausbau-taugliche Steine?
Langsam aber sicher erreicht man tiefere Regionen, es tauchen die ersten Wiederaufforstungen auf, allesamt Fichten. Die alten schottischen Kiefern sieht man nur vereinzelt oder in kleinen Gruppen stehen.
Hinter einer Kurve taucht Tomintoul auf und man riecht förmlich die grünen Täler der Speyside. Das Wetter wird immer besser. Links liegt ein Abbaugebiet für Torf, welches von den Whiskybegeisterten der Biker laut gefeiert wird. Die Tomintoul Distillery wird mit diesem Brennstoff geheizt. Und für ihren Single Malt OLD BALLANTRUAN benutzt man Malz, welches mit Rauch aus diesem Torf getrocknet wird.

Als LKW Fahrer hat man es hier nicht leicht! Die Brücken besitzen Spitzbögen, wie man sie bisher nur in Fenster gothischer Kathedralen gesehen hat. Wunderschön prickelnd ist es auch, wenn direkt hinter der Brücke eine scharfe Kurve kommt, die von vorne nicht einsehbar ist. Die Steigerung so erzeugter Qualen ist dann ein alter Bedford Lorry, der entgegenkommend die Kurve schneidet. Aber man fällt ja weich …. auf eines der an der Strasse herum vagabundierenden Schafe!
Es geht Schlag auf Schlag. Glen Livet Distillery am Horizont, Tamnavulin Destillery am Straßenrand, Allt á Bhainne Distillery links am Hügel; die Destillen geben sich ein Stelldichein und begleiten uns mit ihren Kilns bis zur Ortseinfahrt von DUFFTOWN.

DAVAAR heißt unser B&B, und ist durch die schön grün umrandete Fassade gut zu erkennen.
Der Hausherr stellt seinen Hinterhof für die Boliden zur Verfügung und weist die Biker in die Zimmer ein. Schnell noch einige wesentliche Informationen über lokale Attraktionen und Restaurants und dann los Richtung Glenfiddich Distillery.
Überraschender Weise bietet diese größte unabhängige Brennerei schon früh am Nachmittag keine Besucherrundgänge mehr an. Da ein Rolltor vom Stillhouse geöffnet ist, kann man die stattliche Anzahl der Wash und Spirit Stills sehen. Es grummelt und zischt an allen Ecken und man hat das Gefühl, in einer Turbinenhalle zu sein.
Riesig die Anzahl der Warehouses, die tief ins nördliche Tal hineinreichen. Rechts lockt eine alte Steinfassade. Es ist das Balvenie Castle. Die Sonne scheint, es duftet nach Stechginster und Alkohol, da kann man schnell in Versuchung geraten, die enorme Summe von 5 Pfund für einen Eintritt in die Burgruine zu bezahlen. Die Gruppe ist jedoch standhaft und spart das Geld für die flüssigen Gaben dieser Region.

Es geht den Berg rauf, ein Foto von der alten Parkmore Distillery rechts im Tal, ein Foto von einem echten Highland Cattle und man erreicht hinter einen kleinen Wald wieder den Ortsrand von Dufftown.
Eine nette alte Dame hat wahrscheinlich 30 Jahre darauf gewartet, verirrten Wanderern den Weg zu weisen. Jetzt hat sie uns gefunden und freundlich deutet sie in Richtung Stadtmitte.

Auf dem Weg zum B&B passieren wir den Pub ROYAL OAK… eigentlich passieren wir ihn nicht direkt, wir finden eine Tür und gehen auf ein kühles Blondes hinein.
Gemütlichkeit in Vollendung!
Mancher ausgebaute Partyraum ist größer, ein kleiner Hund sitzt auf der Theke, es stehen ca. 8 Hocker um 2 kleine Tische, in einem Kamin verbrennen kleine Stücke schottischer Eiche. Die Gäste räumen freundlich eine kleine Ecke für uns und nun können wir uns ein knalliges McEWAN´S Export bestellen. Herrlicher dunkler Gerstensaft, etwas rauchig aber ungemein Süffig und vor allem… kühl! Nach der kleinen Wanderung ein erfrischendes Geschenk.
Nach der kleinen Pause geht es zum Glenfiddich Restaurant. Zwischendurch noch einen Malt (Old Ballantruan) im Whiskyladen gekauft und schon hat man das schöne, geflaggte, mit gelber Fassade versehene Restaurant erreicht.
Eine ansehnliche Menge an Whiskyflaschen grüßt uns freundlich vom Hochregal der Bar und lädt zum Kosten ein. Aber erstmal was Festes. Hirschburger werden bestellt und der obligatorische Haddock (Schellfisch = Dorsch). Die Hirschburger-Besteller haben vor allem wegen des Namens VENION BURGER den Burger bestellt. Ich warte bis er serviert wird und kläre dann auf! Ungläubiges Staunen und zaghafte Bissen folgen; egal schmeckt ganz gut, hinein damit.
Guinness und McEwans heißen die gepriesenen Meister irischer und schottischer Braukunst, Strathisla und Aberlour sind die Könige der scottish Single Malt Gemeinde und damit auch die Ranghöchsten des Abends. Der Landlord ist ein eingefleischter ABERLOUR Fan und bietet uns „sein“ Fass an, dessen Malt fantastisch nach dem Sherry Finish schmeckt.

Die Welt ist klein, Ulli 2 trifft einen australischen Neuseeländer mit seiner deutschen Frau aus Burg (Solingen),seiner Heimatregion, der den beiden bekannten Bürgermeister aus Solingen in Dufftown getroffen hat. Und das in Dufftown, dass so viele Einwohner hat , wie eine Grundschule in Lichtenstein und wo man sagt, dass wenn der Herr McSowieso am Abend einen Tritt in den Allerwertesten bekommt, am nächsten Morgen die ganze Stadt sich die Hüfte hält. Die Jungs mit Wurzel im Bergischen verabreden sich zur Sommerkirmes in Wermelskirchen.
Der Landlord ist so erfreut über den Geschäftsverlauf des Abends, dass er zum Abschied noch Schlüsselanhänger von der Hauptstadt des Single Malt Whiskys verteilt.
Wir nehmen den obligatorischen „gute Nacht Dram“ in der Davaar Lounge ein und verschwinden ins Bett, da morgen die längste Tour auf uns wartet.

Schon ist man wieder wach! Die Gruppe hält sich an die Terminvorgaben ihres Käptn´s und zur frühen Morgenstunde werden die Rösser aufgerödelt und startklar gemacht.
Der Landlord begleitet uns nach draußen.
Der gute Mann ist ein eingefleischter Biker. Er kennt alle Starenkästen von hier bis zum Loch Ness. Natürlich kennt er auch die unscheinbaren Combis mit ihren Radaranlagen und warnt

mich vor den Stellplätzen dieser modernen Raubritter. „Attention, the parking place 2 miles after ELGIN, be aware of a blue Ford“
Mit vollem Magen geht es dann ins Tal an der Glenfiddich Distillery vorbei bis CRAIGELLACHIE, dann über den schönen River Spey mit weinendem Auge vorbei an den Distillen GLENROTHES, COLEBURN, LONGMORN, GLEN LOSSIE, BENRIACH, GLEN ELGIN bis hin zur Stadt ELGIN, wo auf der rechten Ortsseite die riesige LINKWOOD Distillery vor sich her dampft.
Der Motorradtrupp dampft jetzt Richtung INVERNESS; die Strassen sind breit ausgebaut und nur ab und zu blockieren rasende LKW´s die Kolonne auf ihren Weg zum Fähranleger in CLAONAIG/KINTYRE. Dank der morgendlichen Informationen über Radarfallen, wird der weite Weg gebührenfrei befahren.
In NAIRN kann man wieder das Meer sehen und nicht lange darauf, die Inverness Bridge über den Beauly Firth. Links liegt jetzt eine Petrol Station, an der man den verfahrenen Sprit der zurückliegenden 60 Miles (97 km) wieder auffüllt.
INVERNESS zu durchfahren ist aufregend. Diese Stadt ist die Hauptstadt des schottischen Verwaltungsbezirks Highlands und besitzt seit Dezember 2000 als einzige Stadt des Bezirks den Status einer "City". Die Stadt liegt an der Mündung des Flusses Ness in den Moray Firth. Da eine allgemein gültige Festsetzung der Stadtgrenzen nicht existiert, schwanken die Angaben zur Bevölkerungszahl zwischen gut 40.000 und über 65.000 Einwohnern.
Auf der Brücke über den Fluss halten wir Ausschau nach „Nessie“, doch nichts ist zu sehen. Auf den Weg durch die Stadt kommt man an zahlreiche Wegweiser zu dem Battlefield von CULLODEN vorbei, wo Schottland 1746 seine Unabhängigkeit verlor.
Das Wetter war gut und wird nun immer besser. Die A82 ist erreicht, jetzt geht es immer westlich vom River Ness bis zum Loch Ness an den Bergflanken entlang. Der See liegt stumm und starr da und nur ab und zu durchbricht ein kleines Segelboot die glatte Oberfläche und malt kleine Kreise darauf. Leider versperren uns Bäume zwischen Strasse und Ufer die Sicht auf den schmalen See. Erst als es einen Schwenk zur Ortschaft DRUMNADROCHIT gibt, erkennt man die satten, grünen Weiden und Hügel der Gegend. Kurz vor dem See liegt das berühmte Urquhart Castle (gebaut 1230, verlassen 1692) , welches sich malerisch vor Loch Ness ausbreitet, geschmückt mit allerlei Belagerungsgeräte und bevölkert mit Touristen aus aller Welt.

Loch Ness ist 37 km lang, 1,5 km breit (55 km²) und mit 226 Metern (nach anderen Quellen 300 oder sogar 325 Metern) ungewöhnlich tief.
Man treibt noch ein Weilchen über die A82 vorbei an Baustellen bis man in Fort Augustus wieder Häuser sieht. Hier kann man auch den Kaledonischen Kanal erkennen, den wir über einen Schwenkbrücke passieren.
Das nächste Loch in diesem Great Glen taucht östlich von der Truppe auf. Es ist das Loch Oich, gefolgt von dem Loch Lochy. Man nähert sich der Westküste und schon reckt der 1346m hohe Ben Nevis sein weißmeliertes Haupt aus der Berglandschaft empor.

65 Miles (104km) wurde von INVERNESS nach FORT WILLAM Sprit verbrannt, jetzt wird nachgefüllt. Vis a vis mit der alten BEN NEVIS Distillery versorgt sich die Truppe mit Sprit, Cola und Muffins.
160 km liegen noch vor uns. Es ist Donnerstag, der 22. Mai und es ist Mittagszeit. Unsere Fähre soll um 16:20h ablegen, dass heißt, wir müssen uns sputen. Fort William entpuppt sich als Mega-Baustelle und so kommt die Truppe nur zögerlich voran. Der Loch Linnhe verrät seine Herkunft mit gelblichem Seegras an der Uferzone. Das Loch hat ca. 2 bis 3% Salzwasser.
Bei North BALLACHULISH verfährt sich der Roadkäptn und gleitet ein wenig ins wunderschöne Glen Coe. Wenden auf der Stelle, „wir haben doch keine Zeit“ und vorbei an weißen Segelbooten und malerische Buchten des Loch Leven.
Hinter uns liegt der berühmte Glen Coe, wo in einer feigen mörderischen Attacke des vom Campbell befehligten Argyll Regiments der Clan McDonald ausgelöscht werden sollte.

Es beginnt eine wunderschöne Fahrt entlang der zerklüfteten Linie der Westküste, vorbei an Glens and Bens, an Inseln und Buchten. Ab und zu lockert ein Steinhaus die Landschaft ein wenig auf, hier und da ein Highlandcattle oder eine Schafherde und die schnurrgeraden Steinwälle begleiten uns seitlich mal nah am Rand, mal weit im Land.
Die A 828 verläßt bei PORTNACROISH die Küste und kurz vor dem Schwenk wächst förmlich das fantastische Stalker Castle aus dem Wasser, seine Grundfläche nicht wesentlich kleiner als die Insel, auf der es steht.

Hier erholte sich Robert the Bruce nach der Schlacht von Bannockburn.
Kurz vor OBAN stoßen wir auf die A85, die bis zur Stadt unsere Straße ist.
Herrliches OBAN! Ein kleiner Küstenort mit bunten Häuserzeilen und nicht zu übersehenden Tourismus. Die gleichnamige Distillery konnte nicht entdeckt werden.
Hinter OBAN wird die Strasse schmaler und führt als A 816 als sogenannte Argyll Coastal bis LOCHGILPHEAD.

Das hügelige Argyll ist eine berühmte Grafschaft mit Wurzeln ins 7. Jahrhundert. An einem Aussichtspunkt wird eine Selbstgedrehte geraucht. Die anschließende kurvige Talfahrt entpuppt sich als Rennfläche für voll beladene 7,5 Tonner, die nur mit Mühe auf einsehbaren Geraden überholt werden können. Die Kurven indessen, stellen sich als Adrenalin-Bomben heraus; nicht einsehbar und eng belasten sie die Nerven der Biker und reißen den Blutdruck in dem Moment hoch, als einer der verrückten 7,5 To.-Racer im Gegenverkehr aus dem Nichts auftaucht.
Es folgt eine gemütliche Küstenfahrt von LOCHGILPHEAD bis nach TARBERT, der wichtige Fährhafen für die Verbindungen nach Jura und Islay.
Bei KENNACRAIG müssen wir von der West- zur Ostküste der Kintyre Halbinsel. Vom südlichen Ende dieser Halbinsel könnte man Nordirland erkennen. Die Entfernung zur irischen Insel beträgt hier nur 21 km, aber „wir haben doch keine Zeit“!
Überraschend führt der Weg nach CLAONAIG durch einen Bauernhof, jedenfalls hat es den Anschein, als ich ein Gatter passiere und sich die Straße auf gefühlten 2,5m verjüngt. Ich spüre die fragenden Blicke der Gruppe in meinem Rücken vertraue aber voll auf meine Straßenkarte und starte die Ralley ins Niemandsland. Diese Einzelfahrbahn führt durch ein Farn-Sumpfland mit „hidden Dips“ und rücksichtslos entgegenkommenden Fahrzeugen im Minutentakt. Alles deutet auf Arran-Flüchtlinge hin, die gerade mit der Fähre angekommen sind. Und die Schnellsten sind die Rücksichtslosesten!
Man muss wissen, dass eine Strasse in Schottland nur die Fahrbahndecke ist. Rechts und links sind entweder Steinmauer oder Graben; Seitenstreifen, nein Danke!
Ich drehe den Gashahn eine viertel Umdrehung weiter auf, Myriaden Fliegen zerplatzen an meinem Helm und Brust .. glücklich sind die, die eine Halbschale haben… und da erscheinen aus dem Nichts heraus plötzlich die 3 Häuser, die die Stadt CLAONAIG bilden, hinter einer Kurve. Davor das Meer und links im Hintergrund der kleine Fähranlieger mit wartender Fähre. Der Fährmann winkt aufgeregt ich spurte auf das kleine Schiff, die anderen hinterher. In Time erreicht der letzte Motorradfahrer (der Ulli 2 hat die Ruhe weg!) die Fähre und noch beim Einrollen bewegt sich das Schiff merklich hinaus aufs Wasser. Jetzt erst erkennt man die mächtigen Berge der Insel ARRAN im Hintergrund

Mächtig erscheinen auch die Kosten der Passage, es gibt aber den guten Hopscotch Tarif und so ist man mit 32 Pfund für Hin und Rück recht günstig dabei.

Nachdem wir in unseren Gedanken und Träumen seit Dezember 2007 in Arran waren erreichen wir in LOCHRANZA nun auch körperlich die Insel.
Arran wird oft als Miniaturausgabe Schottlands bezeichnet, da die Insel im Norden und Süden unterschiedliche Landschaften zeigt. Vom Golfstrom begünstigt hat sie ein mildes Klima, das sogar Palmen gedeihen lässt. Das Innere der 32 mal 16 Kilometer großen Insel (430 km²) ist insbesondere im stark zerklüfteten bergig moorigen Nordteil nicht durch Straßen erschlossen und ein beliebtes Wander- und Geologengebiet. Hier liegt der 874 Meter hohe

Goatfell, der höchste Berg der Insel. Auf der Insel leben 5.000 Menschen, davon 1.000 in der Hafenstadt BRODICK.
Es drängt zum B&B und man fährt etwas unkonzentriert am Goatfell vorbei durch die wunderschöne Berglandschaft.
BRODICK liegt in einer kleinen Bucht und das B&B direkt an der Anlegestelle der Fähre nach Ardrossan. Ein wenig noch bergauf, dann ist Strathwillan erreicht und Dorothy Hirschfield begrüßt die Biker.
Die Getränkefirma STENDEL in Dortmund ist Generalvertreter der Arran Erzeugnisse in Deutschland. Der Geschäftsführer Olli Mühlmann ist gut mit der Gruppe befreundet und hat eine Menge Kontaktadressen hinterlassen. Wir bekommen den Geheimtipp „Brodick Bar“. Und genau diese wird am späten Nachmittag aufgesucht, um alle körperlichen und psychischen Mängel zu beseitigen.
Mitte im Zentrum der Hafenstadt liegt der Geheimtipp, versteckt durch eine vorgelagerte Häuserzeile.
Wir können zwischen Restauranteingang und Bareingang wählen. Der Hunger führt uns zum Restaurant. Wir treten ein und erkennen, dass Restaurant und Bar eigentlich Eins sind. Die Speisekarte ist mit Kreide auf einer riesigen Schiefertafel am südlichen Ende des Restaurants geschrieben. Wir stehen nun davor und versuchen das eine oder andere bekannte Wort …und damit auch die Speisenart… zu erkennen. Wir wählen die Speise und widmen uns weiteren einheimischen Erzeugnissen, in diesem Fall dem BIER. Zum Essen gibt es Haddock, Miesmuscheln groß wie Kinderhände und Pizzas. Gesättigt wechseln wir den Tisch und dürfen uns endlich an einem Thesen in dem Barbereich stellen. Die Whiskyauswahl ist übersichtlich und gut, so dass die Wahl nicht schwer fällt. Glenfarclas 18 y.o. und Longrow CV werden gewählt. Der Barkeeper holt zum Einschänken ein Eichgefäß (1 Dram = 28ml) heraus und wir erschrecken, weil es so klein ist! Diese Aktion stellt sich aber als Scherz heraus. Man benutzt den Fingerhut nur um den Whisky geräuschvoll im Dram zu platzieren. Die Maßeinheit ist hier das Augenmaß und das ist zur Freude des Konsumenten nicht geeicht.

Der kleine Spazierweg von der Bar zurück zum B&B erfolgt unter leichten Nieselregen, der einzige Niederschlag meteorologischer, physischer oder psychischer Art, den die Gruppe während der Reise erleben durfte.
Die Jauchegrube im B&B wurde auch geleert und kann nun wieder ausgiebig gefüllt werden.
Der Nieselregen hat am Morgen Nässe auf den Strassen hinterlassen. Nach dem Frühstück teilt sich die Gruppe. Die Biker mit den wunden Hinterteil brechen zu einem Center Walk zur Käserei auf, die „Hattn“ starten zur Inselrundfahrt.
Es erfolgt der Bericht zur Inselrundfahrt:
Von BRODICK geht es Richtung Südspitze der Insel. Aus einem Wald herauskommend erreichen wir LAMLASH an der Ostküste der Insel. Hier erkennen wir, dass keine Gefahr weiterer Regenfälle droht und somit können wir unsere Regenoveralls teilweise ausziehen. In Lamlash hat man einen wunderschönen Blick auf die Insel Holy Island, die eigentlich nur aus einem großen Berg besteht und von einem Heiligen (Nomen est Omen) bewohnt war. Wir

fahren die Bucht entlang und gelangen an einer kleinen Walddurchfahrt, in der Haarnadelkurven mit 20% Gefälle den Spaßfaktor bilden. Nicht jedoch für Ulli II, dessen Reifen nicht den nötigen Grip aufweisen und der durch die Kurven tanzt. Die Südseite der Insel wird auf einem Hochplateau durchquert, von dem man eine schöne Sicht auf die der Küste vorgelagerte Insel mit Leuchtturm hat.
Die Westküste beginnt als Klippe und endet bei BLACKWATERFOOD in einer Bucht. Die weiße Strasse dahin ist wunderschön, immer mit Blick auf das türkisfarbene Meer, welches mit saftig grünen Hängen flankiert ist, auf die gelbe Büsche einen farbigen Akzent setzen. Von BLACKWATERFOOD geht es Richtung Hochmoor. Immer auf der Suche nach Dolmen und Steinkreisen durchkreuzen wir das Hochmoor und finden uns nach einigen Kilometern in BRODICK wieder. So ist das halt auf einer kleinen Insel. Kaum gestartet ist man wieder angekommen.

Wie verabredet trifft man sich pünktlich am Fähranleger, um mit dem Bus zur Distillery zu fahren.
Was keinen ahnen konnte, ist, dass wir in Wirklichkeit eine 3/4tel Sunde Achterbahn vor uns haben. Die Bodenwellen schleudern uns im hinteren Teil des Busses förmlich durch die Luft. Das Rückgrad wird aufs Äußerste strapaziert und ein mancher empfindet die Stöße wie Fußtritte übergroßer Titanen. Man erreicht die Distillery ohne weitere Gesundheitsschäden und versammelt sich vor dem Eingang.
Wir treten nun als „Friends of the German Distributer STENDEL“ auf und eine weißhaarige Lady führt uns in den liebevoll geschmückten Videoraum, wo wir einen Trailer über die Herstellung von Whisky und die Gründung der Distillery sehen. Im Moment wird kein neuer Whisky gebrannt, die Wash ist noch nicht soweit, so dass wir im Stillhouse fotografieren dürfen. Wir erriechen die Wort (Malzwasser) und die gärende Wash (Bier) und kosten das Malz. Draußen begrüßt uns Wolfgang, das kleine Distilleryschaf, das zum Personal gehört. Die Fässer werden in Augenschein genommen und endlich erreicht man die Probierstube! Welch eine Freude, hier kann man alle gängigen Malts des Destillery kosten und so werden die Tokaijer Finishs, die Cognac Finishs, die Weißwein und Sherry Finishes ausgiebig verkostet. Die Biker-Dame labt sich an der Highland Cream. Nachdem man die Geschmacksnerven befriedigt hat, geht es ins Adlernest, ein kleines Distillery-Restaurant mit Panoramafenster, wo wir für wenig Geld einen Kranz Sandwiches mit dicker Cheddar-Wurst-Krabben-Füllung bekommen, welche super zu der dicken Gemüsesuppe passen.

Mit einem Sack voller Eindrücke wandert die Truppe Richtung Bushaltestelle „Fähranleger“ in Lochranza. Vorbei an halb verfallenden Steinhäusern, Lochranza Castle mit Dixie Toiletten, auf dem Trockenen liegende Jollen und den fantastisch grünen Büschen, Gräsern und Weiden wird die einsame Bank an der Haltestelle in Besitz genommen. Die Bank mit Denkmal der britischen Kriegsmarine erinnert an einer Tragödie aus dem Jahr 1943, als das U-Boot VANDEL auf Jungfernfahrt mit 36 Mann Besatzung nord-westlich der Bucht gesunken ist.

Der Bus kommt, die Truppe steigt ein. Diesmal jedoch nicht am Ende, sondern mittig. Ein weiser Entschluss, da die Mägen durch den Maltkonsum leicht gereizt auf die Busachterbahn reagieren würden. Die anderen Fahrgäste waren auch in der Distille, was man gut an den Schafskürtelresten an ihren Schuhen erkennt.
Der Bus spuckt seine Gäste in Zentrum von BRODICK aus. Wie von einem Magneten angezogen, bewegt man sich Richtung Brodick Bar. Die Miesmuscheln warten!! Gestärkt trottet man weiter zum B&B und genießt den schönen Sonnenuntergang an der sehr gepflegten Brodick Bay. Die Discounter haben bis 22:00h auf, es wird noch als Gute-Nacht-Trunk das berühmte McEvans gekauft, welchen dann auch auf der Bank vor unserem B&B konsumiert wird.

Frühstück gibt es heute nur als „Light“-Version, da unserer Landlord zu dieser frühen Zeit (07:00h) keine Pfanne heiß bekommt. Zum Fähranleger sind es 300m, wir verlassen um 08:20h diese wunderschöne Insel. Die Überfahrt nach ARDROSSAN ist ruhig und dauert 55 Minuten. Kalt ist es auf dem Achterdeck!

In ARDROSSAN durchfährt man das Industriegebiet südlich von Glasgow und kommt auch am Flughafen PRESTWICK vorbei. Die Landschaft erinnert an Oberhausen und ist nicht wirklich schön. Unterwegs rettet Ulli II die Straßenkarten vom Roadkäptn, die vom Tank geweht wurden. Well done, Ulli!

Es geht weiter durch die Lowlands. In SANQUHAR rottet sich eine große Menge blau-weißer Fussballfans auf der Strasse zusammen. Sie wollen zum Pokalendspiel der schottischen Fußballliga, wo heute die Rangers gegen die Queen of the South (Dumfries) spielen (Endstand: 3 : 2 für die Rangers). Von Dumfries geht es Richtung Osten. Vorsorglich umfährt man CARLISLE und findet in GRETNA GREEN ein Einkaufszentrum, wo man trefflich Lasagne mit Pommes, Fleischpastete mit Pommes, Nudeln mit Pommes und Obstkuchen mit Pommes essen kann.

Eine Schnellstrasse führt nach Newcastle. Der Zeitplan ist großzügig und so biegt man in HALTWHISTLE Richtung Hadrian´s Wall ab. An einer alten Schiefergrube kann man den Wall besichtigen. 2 Recklinghäuser staunen über die Motorräder mit RE-Kennzeichen. Sehnsüchtig schauen sie zu erst auf ihre Schuhe, dann auf die Maschinen und machen sich dann seufzend wieder auf dem Marsch. Heute ist ihr letzter Tag!

Dieser Spaß ist der Größte!! Schnurrgerade Strasse mit mächtig tiefen Senken und Hügeln, schön eng beieinander, der Magen kitzelt bei jeder Gipfel-Überfahrt. Warnschilder weisen auf wandernde Mitmenschen hin, die halten sich aber wohlweislich abseits der Strasse auf den Weiden auf.
Man erreicht New York, einen Vorort von Newcastle, und versorgt sich im Supermarkt mit kleinen Speisen für die Überfahrt.
Die Fähre wird „in Time“ erreicht. Auf dem Weg vom Hafen zum Meer passieren wir eine Bohrinsel, die gerade saniert wird.
Eine Runde Heinecken wird spendiert und dann geht es in die Falle! Natürlich stellt sich wieder der obligatorische Motorschaden bei dem King of Scandinavia ein und dadurch erreicht man Ijmuiden 1,5h später.

In Holland ist Nieselregen angesagt, der sich jedoch Richtung Westen auflöst, so dass jeder der Brave Heart Bikers unbeschadet und trocken seine Heimat erreicht.

Etappen:

1. **Etappe 19. Mai, Abfahrt 12:15h <u>Chemiepark Marl – Ijmuiden</u> (Fähranleger DFDS)**
   228 Kilometer, Autobahn und Landstrasse
   CPM > Wulfen > B58 > A3 > A12 (NL) > Utrecht > A2 > Amstelveen > A9 > Ijmuiden
2. **<u>Etappe 20. Mai, Abfahrt 10:00h North Shields (Newcastle) – Pitlochry</u>**
   302 Kilometer, Landstrasse
   Newcastle > Otterburn > Jedburgh > Melrose > Edinburgh > Perth > Pitlochry
3. **Etappe 21. Mai, Abfahrt 09:30h, <u>Pitlochry - Dufftown</u>**
   145 Kilometer, Landstrasse, Nebenstrasse
   Pitlochry > Braemar > Tomintoul > Dufftown
4. **Etappe 22. Mai, Abfahrt 08:30h, <u>Dufftown – Brodick</u> (Isle of Arran)**
   385 Kilometer, Landstrasse, Nebenstrasse
   Dufftown > Elgin > Inverness > Fort William > Oban > Lochgilphead > Claonaig > Fährverbindung Lochranza (Arran) > Brodick

5. Etappe 23. Mai, 10:00h <u>Isle of Arran</u>
55 Kilometer, Rundfahrt
Brodick > Whiting Bay > Blackwaterfood > Brodick
<u>6.</u> Etappe 24. Mai, <u>Brodick (Arran) – North Shields (Newcastle)</u>
293 Kilometer, Landstrasse, Nebenstrasse
Brodick > Fährverbindung Ardrossan > Dumfries > Brampton > Haltwhistle > North Shields (Newcastle)
<u>7.</u> Etappe 25. Mai, <u>Ijmuiden – Chemiepark Marl</u>
228 Kilometer, Autobahn und Landstrasse