

„On any Sunday“: ein typischer Sonntagmorgen in der kalifornischen Mojave-Wüste mit einer bunt gemischten Truppe von Dirt-Bikern auf der Suche nach neuen Herausforderungen



Grandiose Ausblicke in einer faszinierenden Landschaft: Für uns passionierte Offroadler waren die kalifornischen Wüsten das Paradies auf Erden



Serienproduktion: Praktikant Nennowitz bei der Montage einer ATK 604

Grenzenlose Freiheit

Text: Dirk Nennowitz
Fotos: Nennowitz, Regine Rohmund (2), ATK (1)

Aufgewachsen im Zonenrandgebiet hatte Klaus Nennowitz stets den Eisernen Vorhang vor Augen. Aus einer Bierlaune heraus verschlug es ihn vor 30 Jahren nach Kalifornien, wo er ein Jahr lang bei ATK Motorcycles arbeitete. Am Lenker des Viertakt-Offroaders 604 erlebte er in den Weiten der Wüste die grenzenlose Freiheit – während die Sehnsucht danach in der DDR die Mauer zu Fall brachte.

Es ist Sonntag, der 12. November 1989. High Noon in La Paz. Noch leicht verkatert stolpere ich über den heißen Sand im Zentrum der Stadt am Südzipfel der Baja California in Mexiko. Wie in einer Filmkulisse rollt ein Steppenläufer-Gebüsch durch die staubigen Straßen. Fehlt nur noch die Filmmusik von Ennio Morricone, und das Klischee wäre perfekt.

Ich bin im Zielort der Baja 1000 gelandet, jenem legendären Offroad-Rennen durch die mexikanische Wüste zwischen dem Pazifik und der Sea of Cortez. Das gibt es seit 1967, es ist das älteste Wüsten-

Langstreckenrennen der Welt: 1000 Meilen Raserei an einem Stück, bei Tag und in der Nacht mit mehreren Fahrern, die sich auf der Maschine abwechseln. Die Strecke führt traditionell von Ensenada im Norden an der Grenze zu Kalifornien nach La Paz im Süden der Halbinsel.

In unserem ATK-Werksteam hatte sich an jenem Tag Enttäuschung breitgemacht. Fast hätten wir gewonnen, nach über 18 Stunden Vollgas-Hatz lagen wir – knapp geschlagen – gerade mal 20 Minuten hinter den Kawasaki- und KTM-Werksteams. Und das nach wochenlanger akribischer Vorbereitung der zwölf ATK-Werksma-

schinen in der Firma in Los Angeles. Bei mir hielt die Ernüchterung nicht allzu lang an, denn schon die zwei Wochen mit Testfahrten und Vorbereitungen in einer der schönsten Wüsten der Welt hatten mich regelrecht verzaubert.

In einer alten Bretterbude sehe ich die „Los Angeles Times“ vom 10. November, schon etwas abgehangen: „East Germany opens border. Wall has no more meaning.“ Was? Ich reiße die Zeitung vom Kiosk, halte sie in die Höhe und laufe jubelnd durch die Straßen. Doch das interessiert hier keinen Menschen, ich bleibe allein mit dieser weltgeschichtlichen Randno-



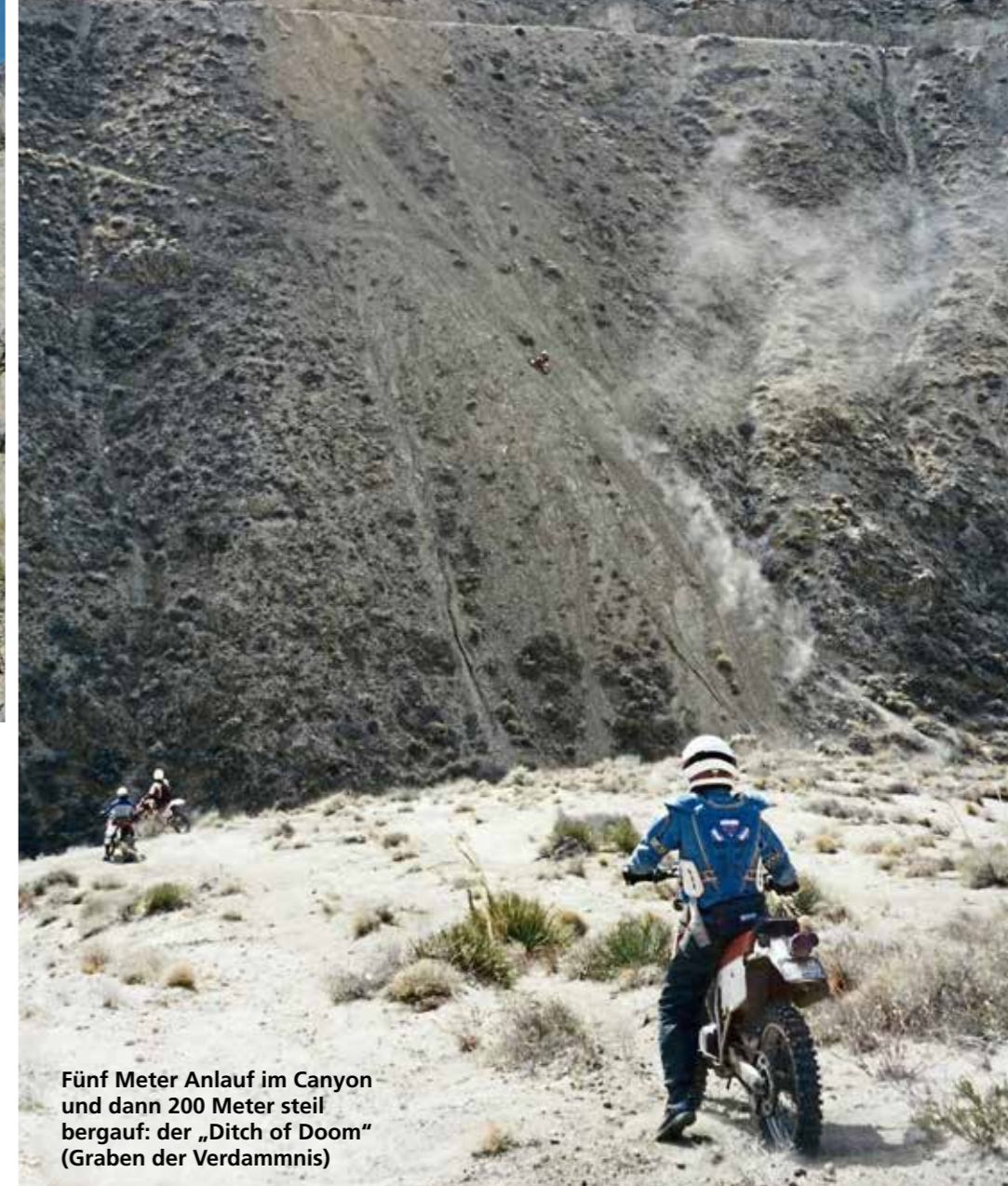
Schweißtreibend: Schrauben bei 40 Grad im ATK-Werk bei Los Angeles



Legal: Auf markierten Singletrails durch die Mojave-Wüste nördlich von Los Angeles kann die ATK 604 ihre Motorleistung und das spurstabile Fahrwerk ausspielen



Geht auch: der Autor mit der ATK 604 in einem anspruchsvollen Felsentrail



Fünf Meter Anlauf im Canyon und dann 200 Meter steil bergauf: der „Ditch of Doom“ (Graben der Verdammnis)

tiz! Auch in den nächsten zwei Tagen, auf der Rückreise nach Los Angeles mit dem riesigen Geländewagen und dem Anhänger mit den Rennmaschinen im Schlepptau, kann ich meine Gefühle mit niemandem teilen, nur Carlos Santana begleitet mich mit einer einzigen Musikkassette durch die Wüste. In Europa wird gerade die Welt umgekrempelt – und ich bin nicht dabei!

Bereits im März 1989 hatte es mich nämlich nach Kalifornien gezogen, wo ich als Studienpraktikant bei „ATK Motorcycles“ in Los Angeles anheuerte. Ein Projekt, das aus einer Bierlaune heraus im Münchner Studentenwohnheim geboren wurde, um nicht als angehende Maschinenbauer bei einem langweiligen Praktikum in der deutschen Automobil- oder Zuliefererindustrie zu landen.

Für mich als passioniertem Offroader galt Amerika, und ganz besonders Kalifornien, in den 1980er-Jahren als der Nabel der Motocross-Welt. Die besten Fahrer kamen von der Westküste, außerdem unterhielten alle japanischen Motorradfirmen Entwicklungsabteilungen im Großraum von Los Angeles. Durch das weltweit führende amerikanische Magazin „Motocross Action“, das wir von einem gut vernetzten Freund bekamen und in der Schule wie ein Heiligtum unterm Tisch weitergaben, wusste ich Bescheid über die Szene in Kalifornien. Dort, wo Motocross von den Amis zur absoluten Perfektion gebracht wurde, wo immer die Sonne scheint, da musste ich einfach hin. Davon

träumte ich jedes Mal, wenn ich wieder mit meiner 100er-Zündapp zwischen den Kühen im kalten Schlamm der Geländesport-Hochburg Eschwege im Zonenrandgebiet meine Runden drehte. Auf meine Jobanfrage hatte Horst Leitner, Gründer und Chef der Firma ATK Motorcycles, geantwortet, dass ich gerne kommen könne, sofern ich im Besitz eines Arbeitsvisums sei.

Unbedarft und ziemlich naiv stand ich dann im März 1989 mit holprigem Schulenglisch und 400 Mark in der Tasche vor dem neuen Geschäftsführer Ken Wilkes, der mich ungläubig anstarrte und fragte, was ich denn hier wolle. Zu meiner Überraschung war Horst Leitner gerade aus der Firma ausgestiegen und hatte keinem von unseren Vereinbarungen erzählt. Und jetzt? „Show me what you can do!“

Ich bekam die Chance zu zeigen, was ich draufhabe, und fing ganz unten an, auf einer Stufe mit den mexikanischen und vietnamesischen Kollegen, die als austauschbare Hilfsarbeiter in der Rangordnung ganz unten standen. Es war eine Knochenarbeit, Reifen montieren, Teile für die Produktion vormontieren – und das zum Mindestlohn von fünf Dollar die Stunde. Für mich hieß es durchbeißen, ohne Sicherheitsnetz, knallhart auf die amerikanische Art. Nur gut, dass ich hartes und zielgerichtetes Arbeiten gewohnt war ...

Willie aus der Steiermark war seit den frühen 80er-Jahren dabei, er hatte die ATK-Maschinen maßgeblich mitent-

wickelt. Willie war zuständig für die Produktion und Montage der Viertakt-604 und holte mich als Verstärkung in sein Team. Zu meinem Erstaunen muss in Amerika ein Mechaniker seine eigenen Werkzeuge mitbringen. Kein Wunder, dass die kleiderschrankgroße „Snap-on“-Werkzeugkiste das Heiligtum meines Mentors war. Bloß nicht vergessen, ein Werkzeug wieder an den richtigen Ort zu legen! Nach und nach suchte ich mir ein paar Schlüssel zusammen und war bald selbst stolzer Besitzer meiner eigenen, kleinen „Snap-on“-Box. Viel Werkzeug brauchte es aber nicht, die ATK-Maschinen waren genial einfach aufgebaut, Hightech-Materialien gab es nicht – ich war fast ein bisschen enttäuscht.

Obwohl nicht immer alles perfekt zusammenpasste und mitunter nachgefeilt werden musste, um ein Bauteil anzupassen, empfand ich den Qualitätsstandard bei ATK für solch eine kleine Manufaktur als beachtlich hoch. Den Doppelschleifen-Rahmen aus Chrom-Molybdänstahl mit integriertem Öltank und die leichte Hinterradschwinge aus Stahl fertigte der kalifornische Fahrwerks-guru C&J.

Besonderes Kennzeichen einer ATK sind die beiden Umlenkrollen ober- und unterhalb der Schwingenachse. Die gewährleisten, dass die Kette parallel zur Schwinge geführt wird, wodurch sich die Kettenzugkräfte auf die Hinterradfederung verringern. Ungewöhnlich ist ebenso die Position der Hinterradbremse: Die Bremsscheibe befindet sich nicht am Rad,

sondern am Getriebeausgang. Sie ist über eine Distanzhülse mit dem Ritzel verschraubt. Zudem ist der Fußbremshebel vorne angelenkt, so kann er nicht einfädeln oder in Anliegern verbiegen. Wie die Upside-down-Gabel stammte auch das auf der linken Seite direkt angelenkte Federbein von White Power, während der luftgekühlte Vierventil-Single bei Rotax in Österreich gebaut wurde. Aus Horst Leitners Heimat bezog ATK außerdem die Räder und einige Anbauteile – von KTM! Zwischenzeitlich lieferten aber auch lokale Hersteller die Kunststoffteile sowie kleinere Komponenten, andere Kleinteile stammten sogar aus den Ersatzteilregalen japanischer Hersteller.

Die Montage der großen Viertakter erfolgte in Zweier-Teams, je nach Verfügbarkeit der Teile montierten wir zu zweit drei bis fünf Maschinen pro Woche. Nach dem Weggang von Horst Leitner war die Stimmung bei ATK gereizt. Willie hatte das komplette technische Know-how, wurde aber von den neuen Eigentümern und den amerikanischen Kollegen, die sich mit der Produktion der 250er- und 406er-Zweitaktmaschinen befassten, argwöhnisch beäugt. Ich stand mittendrin. Und fühlte mich bisweilen wie in einem Minenfeld – vor allem, wenn ich spät-abends Teile bei den fertig produzierten Zweitakttern abbauen musste, damit wir am nächsten Morgen die Produktionsziele für unsere Viertakter schaffen ...

Mit Fleiß, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gelang mir so etwas wie eine

amerikanische „Tellerwäscherkarriere“. Erst gab es Schulterklopfen, dann Lohn-erhöhungen, man konnte es auch ohne Diplom zu etwas bringen! Bei ATK arbeiteten 1989 rund 20 Leute, davon etwa die Hälfte in der Produktion, die anderen in der Verwaltung. Große Entwicklungen liefen in jenem Jahr keine, die Fertigung der neuen 604 mit Elektrostarter und der beiden Zweitaktmodelle war gerade angelaufen. Jahresziel: 1000 Maschinen.

Nach einem Mountainbike-Crash in den Bergen warf eine schwere Schulterverletzung meine Pläne zum Motorradfahren in der Wüste um Monate zurück. Die Nacht in der Notaufnahme im staatlichen Krankenhaus in Downtown Los Angeles war das reinste Horrorerlebnis, die Operation im kleinen Hospital von Oceanside ein finanzielles Fiasko, sie kostete mich 6000 US Dollar! Krankengeld?

Fehlanzeige! Fünf Tage nach der Operation begann ich meinen neuen Job, stand bei ATK sechs Wochen einarmig am Empfang. Unfassbar, so viele Chancen!

Boris Becker und Steffi Graf schrieben am 9. Juli 1989 Geschichte, sie gewannen am selben Tag ihre Finals in Wimbledon, als ich die ATK 604 endlich das erste Mal in den Bergen der kalifornischen Sierra Nevada, rund 300 Kilometer nördlich von Los Angeles, ausführen konnte. Über meinen Chef Willie kam ich in eine Clique von Dirt-Bikern, die sich regelmäßig bei „Kennedy Meadows“ trafen, dem Campingplatz für Geländefahrer hoch oben in den Bergen. Das Naturerlebnis empfand ich als geradezu überwältigend und einzigartig: Direkt vom Campingplatz starteten unzählige Singletrails über mehr als 300 Kilometer, die extra für Offroader angelegt und ausgewiesen waren!

Drei Jahrzehnte später zieren die ATK 604 von 1989 der kleine Moto-cross-Tank und die Patina vergangener Wüstenabenteurer



Ungewöhnlich: die beiden Umlenkrollen der „Anti-Tension-Kettenführung“ (ATK) an der Schwinge und die auf dem Ritzel angebrachte Scheibe der Hinterradbremse



Clever: Der Fuß-Bremshebel ist zum besseren Schutz vorne angelenkt



„Luftgekühlter Würfel“: Rotax-Single mit Zahnriemen-Cover auf der linken Seite



Vernickelt: der Rahmen mit integriertem Öltank und die simple Füllstandsanzeige



Leichtbau: Alu-Schwinge der ersten Modelle, keine Bremse direkt am Hinterrad

Genauso umwerfend war das Fahrerlebnis mit dem Viertakt-Offroad. Auf den „Wanderwegen“ ließ sich die ATK mit dem bärenstarken Motor und dem perfekt ausbalancierten, handlichen und spurstabilen Fahrwerk kinderleicht fahren. Sowohl enge, technische Trails als auch Vollgaspässagen auf breiten Schotterwegen bewältigte die 604 mit Bravour. Dabei passt die Ergonomie trotz des großen, fast 18 Liter fassenden Benzintanks sehr gut. Angesichts der Bärensuren beim Stopp in der Sierra Nevada war der Elektrostarter zudem eine echte Lebensversicherung. Dazu gehörte vermutlich auch der kernige Sound des Supertrapp-Auspuffs, über den der dank Ausgleichswelle vibrationsarme Rotax-Vierventiler ausatmet.

Rasch freundete ich mich mit zwei „Gringos“ an, zwei europäische Einwanderer wie ich. Zu dritt machten wir die

DATEN

ATK 604 (Modell 1989)

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit Ausgleichswelle von Rotax, Trockensumpfschmierung, vier Ventile, über eine obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb und Kipphebel betätigt, Kick- und Elektrostarter, Bohrung 94 mm, Hub 81 mm, Hubraum 562 cm³, Leistung 43 PS bei 8500/min (mit Racing-Nockenwelle 48 PS bei 8500/min oder 51 PS bei 9500/min), Mikuni-Flachschiebervergaser, Ø 38 mm, kontaktlose CDI-Zündung, Zwölf-Volt-Batterie

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Kettenantrieb

Fahrwerk: Zweischleifen-Stahlrohrrahmen aus Chrom-Molybdänstahl mit integriertem Öltank, Upside-down-Gabel von White Power, Federweg 300 mm, Zweiarmschwinge mit einem linksseitig direkt angelenkten White-Power-Federbein, Federweg 330 mm, Drahtspeichenräder mit Aluminiumfelgen, Reifen vorn 3.00 x 21, hinten 5.10 x 18, hydraulische Scheibenbremse vorn (Brembo), Ø 240 mm, hydraulische Scheibenbremse hinten (Grimeca), direkt auf Getriebeausgangswelle, Ø 130 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1473 mm, Bodenfreiheit 343 mm, Sitzhöhe 950 mm, Kunststoff-Benzintank 18/8 Liter (Cross Country/Moto Cross), Öltank 2,1 Liter, Trockengewicht 120 kg

Kontakt: Reinhard Hallat (ehemals ATK-Importeur für Deutschland): www.rotax-deutschland.de

Wüste unsicher, traten mit unseren ATK 604 bei den Hillclimbs in der Mojave-Wüste an, wo wir es oftmals weiter schafften als die Zweitaktfraktion auf Honda CR 500 und KTM 550. Keine Maschine brüllte in den Steilauffahrten ein schöneres Fortissimo in den stahlblauen Wüstenhimmel als die Viertakt-ATK unter Volllast.

Dabei ging es immer nur um das eine: Wer kommt bei der Kletterei an den Steilhängen über Felsen und Sand am höchsten? Hier spielt das genial einfache Konzept der ATK mit Luftkühlung und der Hinterradbremse auf dem Kettenritzel seine Stärken voll aus. Der Motor hat selbst bei anhaltender Vollgasfahrt in der steilen Wand noch Reserven. Muss ein Kletterversuch abgebrochen werden, legt man die Maschine einfach auf die Seite und richtet sie wieder für die Abfahrt aus, ohne dass dabei ein Wasserkühler oder

die geschützt am Motor positionierte Hinterradbremse kaputtgehen könnten.

Die Feder des hinteren Stoßdämpfers, ohne progressive Umlenkung direkt an der Schwinge angelenkt, ist stärker vorgespannt als bei anderen Maschinen, um das Eintauchen des Fahrwerks mit dem Anti-Tension-Kettensystem auch beim starken Beschleunigen aus der Kurve heraus zu unterbinden. Dieses harte Setup ist beim Fahren über technisch schwieriges und steinigtes Terrain zwar nicht der beste Kompromiss, entfaltet aber seine Wirkung bei schnellen Passagen über endlose Waschbrettsektionen.

Dort arbeitet die kettenzugfreie Hinterradfederung in Verbindung mit der geringeren ungedeferten Masse optimal. So erreicht der „schwere“ Offroad-Viertakter beachtliche Geschwindigkeiten. Apropos Gewicht: Die Motocross-ATK wiegt mit

Elektrostarter und Batterie leer 120 Kilogramm, mithin rund zehn bis 15 Kilogramm weniger als die damalige Viertakt-Konkurrenz, die ohne Elektrostarter auskommen musste.

Ein weiterer Vorteil der ATK ist ihre Wartungsarmut. Wir haben sie Sonntagabend in die Garage gestellt und Freitagnachmittag wieder rauf auf den Hänger, ohne dazwischen viel zu schrauben – sie ist ein echtes Arbeitstier, das damals ohne Hochdruckreiniger auskam, weil es in der kalifornischen Wüste kaum regnet. Unsere Maschinen sahen nach dem wochenlangen harten Einsatz in der Wüste deshalb auch etwas „gerupft“ aus und gewannen bestimmt keinen Schönheitswettbewerb mehr, technisch waren sie jedoch robust und immer einsatzbereit.

Einziger Nachteil des Anti-Tension-Kettensystems: Die Umlenkrollen kosten



Standardausrüstung amerikanischer Dirt-Biker-Familien fürs Wochenende



„The Good, the Bad and the Ugly“: Training zur Baja 500 in Mexiko 1989



Werbeprospekt 1990: ATK 604 „so außergewöhnlich wie die Mondlandung“

etwas Leistung und sind im Nassen problematisch, da sich der Bereich komplett mit Schlamm zusetzt. Im trockenen Wüstensand Kaliforniens hielten die Lager und Ritzel jedoch locker die Lebensdauer eines Sekundäransatzes aus.

Etwas kritisch hinsichtlich Dosierung und Wärmebeständigkeit ist die Hinterradbremse auf dem Ritzel. Im Vergleich zu herkömmlichen Bremsscheiben dreht sich jene der ATK nämlich mit dreifacher Drehzahl und bekommt, direkt am Motor und in der Nähe der Auspuffanlage angebracht, bei niedrigem Tempo nicht ausreichend Kühlluft. Gewöhnungsbedürftig

war für mich anfänglich auch der Kickstarter auf der linken Seite, über den sich der Rotax-Single aber tadellos starten lässt, wenn man sich mit der eigenwilligen Ergonomie angefreundet hat.

Ab dem Herbst 1989 kannte ich die ATK 604 dann in- und auswendig, überholte im Werk inzwischen sogar Motoren und bereitete mit Kollege Willie die Rennmaschinen für die Baja 1000 und für den Wüstenklassiker „Barstow to Vegas“ vor.

So viel zur Vorgeschichte dieses für mich so ganz speziellen und unvergesslichen Sonntags in La Paz, die mir auf meiner einsamen Rückfahrt nach Los Angeles

immer wieder durch den Kopf ging. Dort angekommen, spürte ich, wie der Fall der Mauer sogar Amerika auf den Kopf stellte. So etwas wie Aufbruchstimmung schwappte über den Großen Teich bis ins lebensfrohe und spaßorientierte Kalifornien: Tschernobyl und Smog waren für einen Moment vergessen, man freute sich mit mir über die Veränderungen in meiner Heimat – obwohl ich glaube, dass die wenigsten verstanden, worum es wirklich ging. Für mich war ab da jeder Gang zum Kiosk eine Entdeckungsreise in eine andere Welt, denn in Europa wurde gerade alles umgekrempelt. Hier, an der West-

DIE GESCHICHTE VON ATK MOTORCYCLES



Blick auf die Zweitakt-Montagelinie bei ATK zu Beginn der 1990er-Jahre

Anfang der 1980er-Jahre wanderte der österreichische Ingenieur **Horst Leitner** (Jahrgang 1941) aus seinem Heimatort Aflenz in der Steiermark mit seiner Familie nach Kalifornien aus. Aus dem Motorhome heraus entwickelte und perfektionierte er Fahrwerkskits für Motorräder (Gabelbrücken und Federkits) sowie das **Kettenumlenksystem ATK (Anti-Tension-Kettenführung)**, bei dem ober- und unterhalb des Schwingendrehpunkts verschraubte Ritzel die Kette parallel zum Schwingarm führen und dadurch lastbedingte Reaktionen auf die Hinterradfederung verringern oder eliminieren. Über die Entwicklung von Motocross-Rahmen für Viertaktmotorräder entstand schließlich die erste ATK-560-Cross-Maschine. Die zündete mit einem für Viertakter nie da gewesenen Leistungsgewicht sofort in der Szene und errang erste Achtungserfolge bei Wüstenrennen. So etwa 1984 beim Klassiker „Barstow to Vegas“ mit Chris Crendall am Lenker. Anfänglich wurden die Maschinen in Tustin im südlichen Großraum von Los Angeles gebaut, dann folgte der Umzug in den noblen und hippen Ferienort Laguna Beach mit einer Belegschaft von zehn Personen. Viele Komponenten bezog ATK zu Beginn aus Europa: Die Rotax-Motoren kamen aus Österreich, die Rahmen von Benelli aus Italien, Feder-elemente von White Power aus Holland, Räder, Bremsen und Kleinteile von KTM. Weitere Teile stammten aus den Ersatzteilregalen japanischer Hersteller.

Ein Entwicklungsauftrag der kanadischen Firma Can Am für neue Zweitakt-Motocross-Maschinen spielte Leitner 1987 **das fertige Motorrad mit-samt Lieferkette und Rotax-Motoren in die Hände**, da Bombardier die Motorradproduktion unversehens einstellte. Vorbestellungen und Anzahl-

lungen von Kunden ermöglichten Leitner die Erweiterung der Produktion, zudem konnte ATK auf das Händlernetz von Can Am zurückgreifen. Die starken und teuren 560er-Viertakter hatten sich mit ihrer Robustheit und hervorragenden Fahrwerken etabliert, besaßen in den USA den Ruf als „Rolls-Royce“ unter den Dirt-Bikes. Mit den steigenden Produktionszahlen kamen neue Teilhaber ins Boot. Die Firma zog 1988 nach East Los Angeles in die Hallen von Ken Wilkes, der mit extrudierten Plastikfolien für steriles medizinisches Verpackungsmaterial Millionen machte. Als 1989 die neu entwickelte **ATK 604, die erste Motocross-Maschine mit Elektrostarter**, auf den Markt kam, zog Horst Leitner die Konsequenzen aus dem angespannten Verhältnis mit den neuen Eigentümern und verließ die Firma. Die ATK 604 kostete damals mit knapp 7000 US-Dollar zwar rund 2000 mehr als eine Honda CR 500, setzte aber neue Standards für Wüstenrenner. Während Rotax nach wie vor den Motor beisteuerte, kamen die meisten Bauteile inzwischen von lokalen Zulieferern. Die Geschäfte liefen 1989 prächtig: ATK baute rund 1000 Maschinen,

zudem gewann das Werksteam die (inoffizielle, aber in den USA sehr beachtete) Viertakt-Motocross-Weltmeisterschaft, bestehend aus einem Rennen. Die großen Erfolge bei den Wüstenklassikern „Baja 1000“ und „Barstow to Vegas“ gingen 1989 an die Werksteams von Kawasaki und KTM, die ATK-Viertakter schafften es jedoch beide Male aufs Podium. Nach seinem Rückzug von ATK entwickelte Leitner zunächst einige Offroad-Prototypen, unter anderem für KTM. Später machte er sich einen Namen mit AMP (American Made Products) und der Fertigung von **exklusiven Mountainbikes, bei denen er mit dem „Horst-Link“** einmal mehr die Kettenzugkräfte von der Hinterradfederung entkoppelte. ATK präsentierte 1990 die erste 350er-Viertaktmaschine, im Jahr darauf das erste GS-Motorrad mit elektronischer Benzineinspritzung. Im Februar 1993 verkaufte der branchenfremde und genervte Ken Wilkes die unprofitable Firma an die Familie White nach Utah, die ihrerseits kaum Erfahrung in der Fahrzeugindustrie hatte. **Fernab der kalifornischen Offroad-Szene verblasste der Mythos der ATK-Viertakter rasch.** Eine unglückliche Modellpolitik mit Quads und gebrandeten Maschinen verschiedener Hersteller verwässerte die Markenidentität zunehmend. Kein Glück hatte man zudem mit dem Kauf der Konkursmasse von Cannondale, nachdem der erfolgreiche Fahrradhersteller mit einem 400er-Motocross-Projekt pleitegegangen war. Nach über 15 000 gebauten Maschinen fertigt ATK, einstmals **neben Harley-Davidson der einzige amerikanische Motorradhersteller mit dem stolzen Slogan „Made in USA“**, heute nur noch Ersatzteile für die alten Modelle aus den glorreichen Zeiten.

küste der USA, fühlte ich mich jedoch in einem ganz anderen Film.

Und der handelte von grenzenloser Freiheit, von Entdeckungen, Freundschaften am Lagerfeuer, unendlichem Ehrgeiz beim Verschieben der eigenen Grenzen mit meinen beiden Freunden und unseren drei ATK in den Weiten der Wüste. Aber auch von Geradlinigkeit und Loyalität, wie bei der pionierhaften Eroberung des Wilden Westens vor Jahrhunderten. Das totale Klischee? Ja! Allerdings hat es sich nie besser angefühlt als damals und dort!

Ende 1989 wurde für mich die Zeit in Kalifornien langsam knapp. Ich kostete je-

des Wochenende bis auf die letzte Minute aus und nahm auch noch den letzten Hillclimb in der Mojave-Wüste mit. Mitte Februar hieß es dann Abschied nehmen von Kalifornien, der ATK-Truppe, den Freunden und natürlich von der Wüste, die mich so verzaubert hatte. Meine ATK nahm ich mit nach Hause und erkundete mit ihr das nahe Eichsfeld und Thüringen – nach der Grenzöffnung waren das für einige Jahre die totalen Enduroparadiese.

Heute, 30 Jahre nach dem Fall der Mauer, sind nicht überall blühende Landschaften entstanden und noch nicht alle Themen aufgearbeitet. Mir ging es da bes-

ser, ich brauchte „nur“ zehn Jahre, um meine Zeit in Kalifornien zu verarbeiten.

Denn dieses eine Jahr war ein Traum von totaler Freiheit in der Wüste, am Lenker der besten Viertakt-Geländemaschine jener Zeit, zusammen mit echten Freunden. Die Eagles hatten es in ihrem Song „Hotel California“ schon richtig getroffen: „... you can check out any time you like, but you can never leave...“ Auch ich verließ damals Kalifornien, bin aber nie mehr davon losgekommen. Was mir blieb, ist jedoch die ATK 604 von einst. Und die Erinnerung an diesen unglaublichen 12. November 1989 in La Paz. □