



Kuba Libre

Harley-Fahrer sind eine verschworene Gemeinschaft, erst recht auf der sozialistischen Insel

Scheinbar endlos winden sich die Landstraßen durch die karibische Vegetation. Der satte Sound ist typisch, die schwammige Lenkung gewöhnungsbedürftig – die meisten Maschinen sind ural.

Fotos: Fuge

Ernesto Guevara, der Sohn des Che, hat ein echtes Problem: verschlissene Laufbuchsen.

Eine ruhige Seitenstraße irgendwo in Havanna: Ein alter Lada steht am Straßenrand, daneben hocken ein paar alte Männer um einen Tisch und spielen Domino. Die Sonne brennt, das Thermometer zeigt 30 Grad. Dem 46-jährigen Ernesto Guevara rinnt Schweiß übers Gesicht. Er fummelt mit einem langen Schraubendreher an seinem antiken Motorrad herum. „Das geht jeden Tag so“, sagt er, „das raubt einem die Nerven.“ Seine Harley-Davidson Panhead, Baujahr 1949, liefert keine Kompression mehr und verliert Öl. Was in Deutschland problemlos in einer Fachwerkstatt repariert würde, gerät auf der Karibikinsel schnell zur unlösbaren Riesenaufgabe. Nicht, weil das technische Können nicht vorhanden wäre. Es sind die Ersatzteile, die fehlen. Schuld daran hat auch Ernestos Vater.

Als 1962 die siegreichen Revolutionäre um Fidel und Raul Castro sowie Che Guevara die amerikanischen Wirtschaftsunternehmen auf der Insel verstaatlichten, verhängten die derart gedemütigten USA ein Wirtschafts-, Handels- und Finanzembargo. Nichts gelangte mehr hinaus aus Kuba, nichts kam mehr herein – zumindest nicht auf direktem Weg. Seit 50 Jahren ist das so. Auch Ernesto Guevara muss sich dem täglichen Kampf um Geld, Lebensmittel und etwas Komfort stellen. Wobei er es als Sohn einer Ikone etwas leichter haben dürfte als der durchschnittliche Kubaner, der mit etwa zwölf Euro Monatseinkommen auskommen muss. Der Sohn des Che ist Rechtsanwalt. „Wir kommen zurecht“, sagt er nur. Über seinen Vater will er überhaupt nicht sprechen. So können wir auch nicht über den Widerspruch diskutieren, den der Besitz einer Harley in Kuba hervorruft, und wie es zusammenpasst, dass ausgerechnet ein Sohn der Revolution das Erbe des Klassenfeindes pflegt.

Über die Maschinen redet er gerne. Er sagt, er liebe es, mit der Panhead in die Berge der Sierra de San Carlos zu fahren,

von wo aus man das Meer sehen kann. Er hat die Augen seines Vaters, die gleichen Lachfältchen. Mit seinem leichten Bauchansatz ist er eine stattliche Erscheinung. Er trägt ein Hemd mit blauem Karomuster, neue Jeans und abgewetzte Bikerstiefel. Seine kurz geschorenen Haare sind leicht angegraut. Er lächelt viel, wirkt ausgeglichen, ein wenig in sich gekehrt. Dann klickt er die altersschwache Panhead an. Zwei, drei Tritte genügen, dann lässt die Harley den so typisch tiefen, saten Sound vernehmen. Man kann die einzelnen Stöße der Zylinder hören, so langsam dreht der Motor. Der Sohn des Che schwingt sich auf den breiten Sattel, klappt den Ständer hoch und donnert die

Ausgerechnet der Sohn des Revolutionärs Che Guevara fährt auch ein Motorrad des Klassenfeinds



Straße hinunter. Für einen kurzen Moment sieht er aus wie sein Vater im Film „Die Reise des jungen Che“, der auf einer 500er Norton durch Südamerika braust.

Wer auf Kuba eine Harley besitzt, hat feste Grundsätze. Der vornehmste ist, den Schatz nach Kräften zu hegen und zu pflegen. Die meisten „Harlistas“, wie sie sich nennen, würden ihre US-Babys niemals verkaufen. Sie geben ihnen Namen, putzen täglich ihre Chromteile und parken sie im Wohnzimmer. „Sie sind für uns wie Familienmitglieder“, sagt Luis Enrique, Präsident der Vereinigung Motor Classics, die sich dem Erhalt der alten Modelle widmet. Er ist so etwas wie der Guru der kubanischen Harley-Szene, einer ihrer wichtigsten Schrauber und derjenige, der uns zu Ernesto Guevara ge-

führt hat. In Luis' 57er Buick erkunden wir die Insel. Angetrieben wird der Oldtimer von einem Schiffsdiesel. Sämtliche Verkleidungen sind entfernt, im Inneren des Wagens ist überall das blanke Metall zu sehen. Die Scheiben klappern, Drähte schlängeln sich durchs Wageninnere.

Enriques Haus im klassischen Kolonialstil steht in Havannas Zentrum. Es erinnert an jene Ära, die mit der Revolution beseitigt wurde. Säulenarchitektur, Terrazzo-Fußboden und die mondänen Schaukelstühle auf der Terrasse suggerieren Wohlstand. Die Enriques gehören zweifellos zu den Betuchteren in Kuba, aber leicht haben auch sie es nicht. Die Baustoffe der Villa sind marode, die Fami-

lie ist groß und das Geld ist knapp. Der Familie hilft, dass sie über Kubas Zweitwährung Peso convertible (CUC) verfügt, die Enrique von ausländischen Harley-Freunden bekommt, die er bei Touren über die Insel begleitet.

Für den konvertiblen Peso kann man alles kaufen, was es in den staatlichen Läden nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang gibt: Kühlschränke, Handys, Lebensmittel. Staatschef Raul Castro, dem mehr ökonomischer Sachverstand als seinem Bruder Fidel nachgesagt wird, hat die Wirtschaft notgedrungen für private Eigeninitiative geöffnet. In den vergangenen vier Jahren sind Cafés, Pizzastände und private Restaurants entstanden. Viele Familien vermieten eine private Unterkunft, eine Casa particular. Taxifahrer,

Fremdenführer, Friseure, Tauchlehrer – der Privatsektor boomt. Luis Enrique, ein schlanker Mann Anfang 40, arbeitet schon lange auf eigene Rechnung, lebt von der Reparatur der Harleys. Dabei muss er erfinderisch sein. Alte Lada-Kolben, Ventile russischer Trucks und Transformator-Teile sind die Bastelgrundlage. „Die Ketten für den Antrieb unserer Motorräder haben wir aus verrosteten Maschinen einer aufgegebenen Coca-Cola-Fabrik gebaut“, erklärt Enrique stolz. Weil es keine passenden Reifen auf ganz Kuba gab, wurden einfach die Felgen auf die verfügbare Größe umgebaut.

Harlistas wie Enrique sind keine Umstürzler oder Dissidenten. Sie haben Spaß an der Gemeinschaft, an der Technik, an ihrem Status. Denn nach einer Harley drehen sich auch in Kuba die Leute um. Typisch kubanisch – mit Zigarre und einem Glas Rum in der Hand – präsentieren sie ihre aufgemotzten Schmuckstücke jeden Samstagmorgen am alten Grand Hotel Nacional de Cuba an der Uferpromenade Malecon. „Gringas“ nennen sie ihre zweifelhafte Freundinnen aus den USA. So zeigen sie öffentlich das kleine bisschen Unangepasstheit, das ihnen zugestanden wird.

Der Hauch Rebellentum, der die Biker der Karibikinsel umweht, resultiert aus der Abneigung des Staates gegen alle Einflüsse des ungeliebten Klassenfeindes. Doch die Harlistas sind optimistisch: „Eines Tages werden die Behörden akzeptieren, dass unsere Lebensart sich nicht gegen den Staat richtet“, sagt einer, der seinen Namen nicht nennen will. Die Aversion der Behörden ging sogar so weit, dass 1967 die gesamte Harley-Flotte von Polizei und Armee verschrottet und vergraben wurde. Die Frage, wo die Wracks ruhen, befeuert seit Langem die Phantasien der Harley-Gemeinde. Die Antwort ist eines der größten Geheimnisse Kubas.

Jahrelang wurden die Treffen der Harley-Enthusiasten misstrauisch beobachtet. Kein Wunder, nimmt man hier doch kein Blatt vor den Mund. Unverblümt wird über Korruption, die miserable Versorgungslage, die ewigen Engpässe, die

Armut diskutiert. Auch wenn einer der Männer bekennt, er sei ein kubanischer Revolutionär, der alle Phasen der Entwicklung im Land „mit Enthusiasmus begleitet“ habe, sind seine Ansichten ebenfalls kritisch. So diskutieren sie die Regeln des sozialistischen Systems, ohne es gänzlich infrage zu stellen. „Hier passiert nichts Radikales, aber die Dinge ändern sich langsam. Die Leute glauben nicht mehr alles, was man ihnen erzählt“, sagt Carlos, ein schmaler Mann mit Kopftuch und US-Flagge am Ärmel seiner Motorradjacke. Für die Jungs vom Malecon ist die Harley-Davidson das Vehikel, sich auszudrücken – auch ohne Worte. „Damit zeigen wir unsere Einstellung“, sagt Carlos, „und die heißt: Wir gehen unseren eigenen Weg.“ Nicht ohne Erfolg: „Früher haben die Polizisten uns als Freunde des Kapitalismus verfolgt, wenn sie uns auf den Harleys gesehen haben. Heute winken sie uns zu“, erzählt Carlos, während er an seiner roten 1946er Flathead lehnt und sich bereitwillig von Touristen fotografieren lässt.

Am nächsten Tag beginnt ein Road-Trip über die Insel. Wir dürfen mit den Oldtimern fahren, müssen uns an die starren Rahmen und die schwammigen Lenkbewegungen gewöhnen. Mit dem satten Harley-Sound knattern wir durch die belebten Straßen Havannas, dann am Malecon entlang, spüren die leichte Brise, die aus Richtung Florida herüberweht.

Gemächlich tuckern wir über sich scheinbar endlos windende Landstraßen und durch die üppige tropische Vegetation, überholen Eselskarren, Reiter auf Pferden, Radfahrer auf der Autobahn. Am Straßenrand verkaufen Händler frisches Obst, gebackenes Huhn oder frisch gepressten Zuckerrohrsaft. An einer Tankstelle müssen wir warten, ein rostiger Tankwagen russischer Bauart liefert gerade Nachschub. Trotz hoher Spritpreise, die in CUC zahlbar sind, ist der Andrang groß. Etwa 1,20 Euro kostet der Liter bleifreies Normalbenzin – für einen Kubaner ein Vermögen. Das Tankstellennetz ist ordentlich ausgebaut, nur in dünn besiedelten Gegenden

sollte man lieber jede Gelegenheit zum Nachtanken nutzen.

Später essen wir in Trinidad. Das private Restaurant hat erst vor einem Jahr eröffnet und liegt in einem einfachen Wohnviertel, in das sich kaum Touristen verirren. Der Fisch wird von dem 63-jährigen Mario geliefert. Jeden Morgen steht er um vier Uhr am Hafen und feilscht mit den Fischern, ehe er Barrakuda, Dickkopf-Makrele, Tarpun und Thunfisch zu den Köchen transportiert, auf einer Harley. Der US-Oldtimer als Grundlage für freies Unternehmertum – schließt sich da der Kreis? Mario sieht es rein pragmatisch. Die alte Maschine eigne sich eben für viele Zwecke, sagt er. Obwohl, auf einer MZ oder Jawa wäre es nicht das Gleiche. Wo bliebe da das Besondere, das typisch Kubanische? Denn ein bisschen revolutionär seien sie ja immer noch, die Kubaner, sagt Mario. Und die Harlistas noch ein wenig mehr. JENS FUGE

Informationen



Reisearrangement: geführte Kuba-Tour Anfang Dezember 2012 mit Verschiffung eigener Motorräder, zehn Tage ab 2150 Euro pro Person im DZ zuzüglich Flug (ab ca. 800 Euro) und Biketransport (hin und zurück ca. 1200 Euro); „Classic-Ride“-Tour auf alten Harleys mit einheimischen Harlistas im Januar 2013. Buchung über den Veranstalter East Ride Tours, Löscherstr. 28, 01309 Dresden, Tel.: 0351/311 07 25, www.east-ride.de

**GANZ SCHÖN FAMILIÄR:
ZWEI KINDER BIS 12 JAHRE IM
HOTELZIMMER DER ELTERN GRATIS
UND BERGBAHNEN INKLUSIVE.**

ENGADIN
St. Moritz

Bei über 20 Hotels in allen Kategorien sind zwei Kinder bis 12 Jahre im Hotelzimmer der Eltern mit der zweiten Übernachtung gratis. Zudem sind die Bergbahnen und zum Teil die öffentlichen Verkehrsmittel im Oberengadin inbegriffen. Buchen Sie jetzt z.B. 5 Nächte ab *EUR 992,- im Standardzimmer mit Halbpension für zwei Erwachsene und 1-2 Kinder im 3-Sterne Hotel Ihrer Wahl. Engadin St. Moritz freut sich auf Sie!
T +41 81 830 00 01 / www.engadin.stmoritz.ch

* Für Zahlungen in Euro gilt der Tageskurs.