

INSPIRATIONEN FÜR UNSERE KUNDEN



TOURATECH



Travel Time

WETTBEWERB
»MOTORRADREISEN IST ...«
TEXTEN UND
GEWINNEN

AUSRÜSTUNG/TECHNIK

NEU: COMPAÑERO BOREAL

FEDERBEINE IM EXTREMTTEST
BLUETOOTH-HEADSETS

INSIDER-STORY

SO FERTIGT TOURATECH

TOURATECH SUSPENSION
SERVICE-STÜTZPUNKTE
WELTWEIT



REISEN

ISLAND

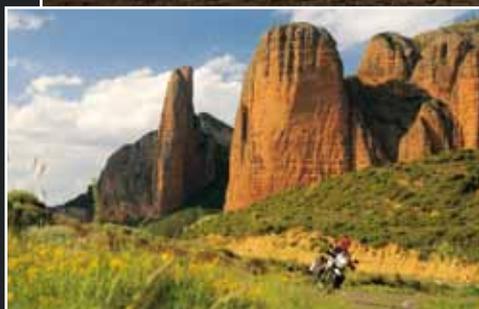
ENDURO VOM FEINSTEN

MYANMAR

UNBEKANNTES ASIEN

PRAXIS-SPEZIAL
DIE PERFEKTE
REISEAUSRÜSTUNG

WWW.TOURATECH.COM



PYRENÄEN

COAST TO COAST



BELEUCHTUNG

DIE BESTEN ZUSATZSCHEINWERFER

GPS-WORKSHOP
JETZT KLAPPT DIE
ROUTENPLANUNG



RUND UM DIE ERDE MOTORRAD EXPEDITION

EDELWEISS BIKE TRAVEL, WELTWEIT DIE NUMMER 1 IN GEFÜHRTEN MOTORRADTOUREN

ETAPPE ASIEN
MOSKAU NACH BANGKOK
TOURTERMIN: 10 Aug, 2014 - 11 Okt, 2014



ETAPPE ZENTRALAMERIKA
PANAMA CITY NACH LOS ANGELES
TOURTERMIN: 15 Mär, 2015 - 26 Apr, 2015



ETAPPE AUSTRALIEN
PERTH NACH SYDNEY
TOURTERMIN: 12 Okt, 2014 - 19 Nov, 2014



ETAPPE USA
LOS ANGELES NACH NEW YORK
TOURTERMIN: 26 Apr, 2015 - 24 Mai, 2015



ETAPPE SÜDAMERIKA #1
SANTIAGO DE CHILE NACH BUENOS AIRES
TOURTERMIN: 19 Nov, 2014 - 28 Dez, 2014



ETAPPE AFRIKA
KAPSTADT NACH NAIROBI
TOURTERMIN: 25 Mai, 2015 - 11 Jul, 2015



ETAPPE SÜDAMERIKA #2
BUENOS AIRES NACH BOGOTA
TOURTERMIN: 28 Dez, 2014 - 15 Mär, 2015



ETAPPE EUROPA
MÜNCHEN NACH MOSKAU
TOURTERMIN: 12 Jul, 2015 - 11 Aug, 2015



FOLGE UNS
facebook.com/edelweissbike



BEI FRAGEN ODER FÜR MEHR
INFORMATIONEN KONTAKTIERE UNS EINFACH
UNTER expedition@edelweissbike.com
ODER TELEFONISCH UNTER +43.5264.5690



DIE SEITE DREI



HERBERT SCHWARZ



JOCHEN SCHANZ

DIE GESCHÄFTSFÜHRER/
VORSTÄNDE DER
TOURATECH AG

TEAM

Travel Time

Titelbild: Andreas Hülsmann, Island

EDITORIAL

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

»Wir erleben hier so viele spannende Sachen, dass die Reise noch viele Jahre dauern soll«, bringt es Yaron, der jüngere unserer beiden Söhne auf den Punkt. Diesen Wunsch können wir ihm leider nicht erfüllen. Doch auch »nur« drei Monate als Familie mit Gespann und Motorrad kreuz und quer in Neuseeland unterwegs zu sein, ist ein Abenteuer der Extraklasse.

Im September dieses Jahres kommen unsere beiden Jungs in die Schule. Da wollten meine Frau Ramona und ich unseren Traum, als Familie gemeinsam einmal so richtig lange zu reisen, nicht nur träumen, sondern realisieren.

Mit Kindern zu reisen bedeutet, nicht nur anspruchsvolle Strecken zu befahren und tolle Landschaften zu sehen, sondern auch Zeit zum intensiven Erleben vor Ort zu haben. Weihnachten haben wir schneefrei am Strand gefeiert, am Hot Water Beach unseren eigenen Pool gegraben und im heißen Wasser gebadet, in Martinborough haben wir hautnah ein Erdbeben der Stärke 6,5 (zum Glück unbeschadet) miterlebt, und die beeindruckenden Orka-Wale konnten wir aus nächster Nähe beobachten.

Auch wenn diese Reise eine echte Familienunternehmung ist, haben wir natürlich ein kritisches Auge auf unsere Ausrüstung und das an den Motorrädern verbauter Zubehör. Sicher werden auch von dieser Tour viele Eindrücke in die Weiterentwicklung der Produkte und in die Gestaltung unseres Sortiments einfließen.

Zwei Telefonkonferenzen pro Woche halten mich über die aktuellen Entwicklungen bei Touratech auf dem Laufenden. Die Reise kann ich in der beruhigenden Gewissheit genießen, dass ein sehr gutes Team in Niedereschach die Stellung hält.

Rechtzeitig vor dem Start der Motorradsaison werden wir wieder zurück in Deutschland sein. Auf der Messe IMOT, vom 14. bis 16. Februar 2014 in München, werde ich selbstverständlich anwesend sein und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, gerne auch persönlich die jüngsten Produkte von Touratech erläutern – oder einfach ein wenig über unser Familienabenteuer plaudern.

Denn wie Yaron schon sagte: »Wir erleben so viele spannende Sachen...«

Bis zu einem Wiedersehen wünsche ich Ihnen viel Spaß mit der aktuellen Ausgabe von Travel Time und jede Menge Inspirationen für Ihre eigenen Motorradreisen.

Ihr

Andreas Hülsmann



Neuseeland



WORKSHOP 52



56



86

REISE

- ▶ **12 Island:** Abenteuer pur auf den Pisten der urwüchsigen Insel im Nordatlantik.
- 40 Myanmar:** Im Rahmen ihrer Weltreise besuchten zwei Travel Time-Leser das bis vor kurzem abgeschottete Land in Asien.
- 86 Pyrenäen:** Vom Mittelmeer bis an den Atlantik durchstriefte Jo Deleker das einzigartige Gebirge auf einsamen Pfaden.

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- ▶ **28 BMW Adventure:** Rückblick auf drei Generationen der großen Abenteuer-Enduro.
- 32 Zusatzscheinwerfer:** Perfekte Sicht unter allen Witterungsbedingungen dank modernster Lichttechnik.

- 36 KTM 1190 vs. 990 Adventure:** Was kann die Neue besser? Vergleichstest im harten Pisteneinsatz.
- 38 Super Ténéré ZE:** Was das elektronische Fahrwerk bringt und wie man das Standardmodell umrüstet.
- ▶ **72 Touratech Rallye:** Konzeption und Entwicklung eines Extrembikes auf Basis der R 1200 GS.
- 76 Touratech Suspension:** Neue Service-Stützpunkte weltweit | Das aktuelle Lieferprogramm | Federbeine im Härte-test.

AUSRÜSTUNG UND PRAXIS

- ▶ **52 GPS-Navigation:** Großes Spezial mit Workshop, Praxistipps und aktuellen Angeboten.



12

INHALT



76



72

- ▶ **56 Der neue Compañero Boreal:** Was kann der innovative Laminatanzug? Alle Features im Überblick.
- 60 Textilbekleidung pflegen:** Das hält den Anzug fit.
- 62 Die perfekte Reise-Ausrüstung:** Die Packliste für große Touren und Abenteuerreisen.
- 65 Bluetooth-Headsets:** Neuheiten im Kurzcheck.
- 66 Leisure Wear:** Die lässige Dakar Kollektion.

GEWINNSPIEL

- ▶ **71 Texten und gewinnen:** »Motorradreisen ist...« Persönlichen Slogan einschicken und an der Verlosung wertvoller Preise teilnehmen.

MAGAZIN

- ▶ **24 Sam Manicom:** Der Geschichtenerzähler.
- 46 Leser unterwegs:** Die schönsten Reisen.
- 48 Die große Reise, Teil 1:**
Martin Leonhardt in Südamerika.

NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial**
- 6 Aktuell**
- 51 Leserbrief**
- 68 Touratech weltweit**
- 96 Ein Bild und seine Geschichte**
- 98 Impressum**

MOTORRADFAHRER-UNTERKUNFT IN STAUFEN

ZENTRALE LAGE MIT VIER STERNEN

Badische Weinstraße, Markgräfler Land, Münstertal – kurz die geschwungene Schönheit des Südschwarzwald und gleich nebenan das Elsass und die Vogesen. Ein wunderschönes Gebiet zum Motorradfahren. Mittendrin liegt das kleine Städtchen Staufen, ein idealer Ausgangspunkt für Touren, wo Martina und Volker Schimkat eine motorradfahrerfreundliche Übernachtung anbieten. Ihr Haus liegt mitten in der Stadt. Trotz der zentralen Lage ist es ruhig, und fast jeder Blick aus den drei Romantik-Appartements bleibt an den Rebhängen des Schlossbergs hängen. Für die Aftertour-Erholung steht den Gäs-

ten eine große Obstbaumwiese zur Verfügung. Wenn es mal klemmt am Motorrad, kann die Werkstatt genutzt werden. Die Romantik Appartements Staufen sind ideal für Pärchen oder kleine Gruppen bis zu vier Personen. Weitere Informationen über die 4-Sterne-Unterkunft gibt es unter www.romantikappartements-staufen.de



REIFENPANNENSET MOTOKIT

Nothelfer

Das Terra-S Reifenpannenset ermöglicht die schnelle Reparatur von Schäden sowohl an Schlauch- als auch Schlauchlosreifen. Die neuartige Reifenmilch dichtet besser als die üblichen Reifenpannensprays und ist dank einer neuen Zusammensetzung deutlich besser von der Felge zu lösen als herkömmliche Produkte. Drei mitgelieferte CO₂-Kartuschen reichen zum Wiederbefüllen des reparierten Reifens leicht aus.

Preis: 24,90 Euro.

Mehr Info unter:

<http://touratech.ch/motokit>



TREFFEN UND TERMINE 2014

**Sammel-
punkte**

Motorradfahrer sind ein geselliges Volk, wie sonst lässt sich die große Anzahl an Treffen und Messen erklären? Ob Travel Event, Tesch Treff, MRT oder InterMot – im Jahr 2014 gibt es jede Menge Anlaufpunkte, an denen man sich vortrefflich mit Informationen und Geschichten versorgen kann. Ein Treffen der Superlative wird in diesem Jahr sicherlich wieder das **Touratech Travel Event in Niedereschach**, das vom 13. bis 15. Juni 2014 stattfindet. Aber auch am Ursprungsort des Travel Events, im südfranzösischen Orange, plant der französische Importeur Yvon Bodelot in diesem Jahr vom 23. bis 25. Mai eine ganz besondere Veranstaltung.

06. – 09. März	Motorräder 2014, Dortmund
06. – 09. März	Motocycl, Prag / Tschechische Republik
08. – 09. März	Wheelies-Messe, Hohenlohe Ilshofen
13. – 16. März	Motorcykel, Bratislava / Slowakei
15. – 16. März	Moto, Kassel
15. – 16. März	SÜMA, Villingen-Schwenningen
22. – 23. März	Adventure Days Portugal
28. – 30. März	Travel Event Spanien
04. – 06. April	Travel Event Australien
05. – 06. April	Travel Event Brasilien
05. April	Saisonstart Touratech Mitte, Mömlingem
05. April	Saisonstart Touratech Ost, Dresden
05. April	Saisonstart Touratech, Kassel
11. – 13. April	Messe Bike Austria, Linz
11. – 13. April	Moto Madrid / Spanien
12. April	Saisonstart Touratech, Niedereschach
12. April	Saisonstart Touratech, München
26. April	Open Day Touratech Schweiz, Kaltenbach
02. – 04. Mai	Tesch Travel Treffen, Malmedy / Belgien
03. – 05. Mai	Travel Event UK

17. – 18. Mai	Travel Event Peru
23. – 25. Mai	Travel Event France
29. Mai – 01. Juni	Horizons Unlimited Treffen, Ober-Liebersbach / Hessen
12. – 15. Juni	Touratech Adventure Days Sweden
13. – 15. Juni	Touratech Travel Event, Niedereschach
18. – 22. Juni	Schwarzwald Biker Weekend, Wolfach
19. – 22. Juni	HUBB UK, Donington, Großbritannien
21. – 24. Juni	Travel Event Venezuela
26. – 29. Juni	Touratech Adventure Rally / USA
04. – 06. Juli	BMW Motorrad Days, Garmisch
09. – 13. Juli	Stella Alpina, Bardonecchia / Italien
24. – 27. Juli	BMW MOA Rally / USA
05. – 07. Sept.	Travel Event Belgien
05. – 07. Sept.	Travel Event Portugal
05. – 07. Sept.	Motorrad Reise Treffen, Gieboldehausen
05. – 07. Sept.	Glemseck 101
12. – 14. Sept.	Travel Event Polen
12. – 14. Sept.	Travel Event Österreich
01. – 05. Okt.	INTERMOT, Köln

LEISTUNGSTARKER SCHAUMSTOFF-LUFTFILTER

Frischlufft

Beim Einsatz in staubiger Umgebung, vor allem auf Fernreisen oder bei Rallyes, kann Staub durch den Originalluftfilter in den Ansaugtrakt gelangen. Die Lösung des Problems kommt vom anderen Ende der Welt, von Unifilter Australia. Das Touratech Research & Development Team hat die Unifilter bei allen Renneinsätzen in der Saison 2006 verwendet und konnte keinerlei Staubreste in Luftfilterkasten oder Motor finden. Ein weiterer Vorteil der aus »High-Tech Foam« hergestellten Filter ist die lange Lebensdauer. Der Filter wird nicht entsorgt, wenn er verschmutzt ist, sondern ausgewaschen und neu eingeölt. Die leistungsfähigen Filter sind nun auch für zahlreiche Reiseenduros wie die BMW R 1200 GS/GSA LC, Yamaha XT 1200 Z, KTM 990 und 1190 Adventure oder die Tiger 800 XC erhältlich. Preis ab 59,90 Euro. Mehr Info unter <http://touratech.ch/unifilter>



KOMFORTSITZBANK KTM 1190

Durchatmen

Die bewährte Komfortsitzbank für die KTM 1190 Adventure gibt es auch in einer atmungsaktiven Ausführung. Das weltweit einzigartige, von Touratech patentierte Prinzip beruht auf einem speziellen Aufbau, bei dem auf einem offenporigen Schaumkern im Sitzbereich ein Abstandsgewebe aufgebracht wird. Der Sitzbankbezug ist wasserdicht aber atmungsaktiv. Selbst bei hohen Außentemperaturen und extremer Luftfeuchtigkeit ist hierdurch ein Luftaustausch und Feuchtigkeitsabtransport im hoch belasteten Gesäßbereich gewährleistet. Das Resultat ist ein bislang nicht gekannter Sitzkomfort selbst auf längsten Strecken. Erhältlich für Fahrer und Beifahrer.

Mehr Info unter <http://touratech.ch/1190seat>



**Helm von SHOEI
Kommunikation von Cardo**



cardo
SHO-1™



DVD GRIECHENLAND

Familienausflug

Über **Griechenland** gab es im letzten Jahr in den Medien nicht viel Positives zu lesen. Finanzkrise, Anti-EU-Proteste und die Troika beherrschten die Schlagzeilen. **Wie schön dieses Land ist** und was es gerade Motorradfahrern zu bieten hat, geriet völlig in den Hintergrund. Aber gerade die mediterrane Natur und die gastfreundlichen Menschen machen den Reiz von Griechenland aus. Zusammen mit den Kindern reisten Ramona und Herbert Schwarz mit Motorrad und Gespann Richtung Südeuropa, etwas skeptisch waren sie, was sie in diesem von der Krise gebeutelten Land erwarten wird. Was sie erlebten,

hatte jedoch gar nichts mit der Berichterstattung in den heimischen Medien zu tun. In ihrer DVD »Willkommen in Griechenland« erzählen sie von dieser Reise, von liebevollen Menschen, historischen Orten und einer phantastischen Landschaft, die Onwie Offroad-Freunden unendliche Möglichkeiten zum Motorradfahren bietet. Immer mit dabei die Kinder im Gespann. Die DVD zeigt aber nicht nur Sehenswürdigkeiten, grandiose Landschaften und die griechische Gastfreundschaft, sie ist auch ein Beweis dafür, dass sich in diesem Land Motorrad- und Familienurlaub optimal miteinander verbinden lassen.

DVD »Willkommen in Griechenland«, Laufzeit ca. 45 min, Art.-Nr.: 092-0226, Preis: 20,00 Euro



ONLINE KATALOG

Mehr im Netz

Ab sofort gibt es den **Touratech Katalog auch online**. Die Netzvariante verfügt über eine neue Suchfunktion, die das Finden von Produkten wesentlich vereinfacht und komfortabler macht. Durch multimediale Inhalte sind mehr Informationen zu den einzelnen Produkten verfügbar. Der Online-Katalog, den es in fünf Sprachen gibt, ist für Android, iOS sowie für Mac und PC verfügbar. Weiterhin steht auch eine PDF-Version zur Verfügung.

Link: www.touratech.de/katalog-2014.html

TOURATECH WEBTV

FERNWEH PROGRAMM

Touratech ist auf zahlreichen Frühjahrmessen vertreten und berichtet im WebTV über die aktuellen Trends und Modelle. Natürlich werden in diesen Filmen auch die neuesten Produkte von Touratech vorgestellt.

Appetit auf Reisen werden sicherlich die Trailer der beiden neuen Touratech Filme über Griechenland und Simbabwe machen. Ramona und Herbert Schwarz waren 2013 intensiv unterwegs. Der »Familienausflug« in den Süden Europas und die abenteuerliche Reise auf dem Schwarzen Kontinent sind ab sofort auch als DVD zu haben. Die bei-

den Trailer liefern einen exquisiten Vorgeschmack auf die Filme.

Ab Februar berichtet das Internet-Fernsehen über die neuesten Abenteuer von Open Explorers. Der Filmemacher Daniel Rintz begibt sich nach seinem 210-Abenteuer (2 Wheels – 1 World – 0 Limits), das ihn von Deutschland nach Australien geführt hat, nun auf seine zweite große Reise von Feuerland bis nach Alaska. Einmal pro Monat wird Daniel im WebTV von seinen Abenteuern und Erlebnissen berichten.



www.touratech-video.de

Travel Time

HELD SOMMERHANDSCHUH

ALLES IM GRIFF

Den notwendigen Schutz der Hände und eine effiziente Belüftung vereint der Handschuh »Summertime« von Held. Die Unterhand ist aus hochabriebfestem Känguruleder gefertigt, der Handballenschutz ist zusätzlich mit Keprotec unterlegt. Die Oberhand besteht aus luftigem Netzgewebe. Lederstretch an den Fingern sorgt für einen bequemen, eng anliegenden Sitz. Auf dem Handrücken kommt ein Besatz aus Rindleder zum Einsatz. Perforationen sorgen für effiziente Wärmeabfuhr. Ein Klettverschluss an der Stulpe garantiert sicheren Sitz.

Erhältlich in den Größen 7-12. Preis 59,90 Euro.

Mehr Info unter <http://tourate.ch/held-summertime>



GELDBEUTEL MIT RFID-SCHUTZ

Spionageabwehr

Dieser Umhänge-Geldbeutel von Eagle Creek verhindert durch die neu entwickelte **RFID-Schutz-Funktion** ein unerlaubtes Auslesen von elektronischen Reisepässen oder Kreditkarten. Ein Rundumreißverschluss sorgt für Schutz gegen unerlaubten Zugriff auf herkömmlichem Wege. Durch seine Größe und Funktionalität ist dieser Geldbeutel ein echter Allrounder. Er besitzt fünf Kreditkartenfächer, ein Geldscheinfach, ein größeres Fach für z. B. ein Mobiltelefon und ein Innenfach, das durch einen zusätzlichen Reißverschluss gesichert ist.

Preis: 39,90 Euro.

Mehr Info unter <http://tourate.ch/rfid-safe>



WEEKEND 2014

18. Schwarzwald Biker-Weekend

14.-22. Juni



www.wolfach.info

Programm ab Samstag, den 14. Juni:

- > Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße
- > Motorrad-Tanzkurs „Der mit dem Bike tanzt“
- > Segwaytouren
- > **Neu:** Tourguide-Seminar
- > **Neu:** Schnaps- und Wetterwanderung
- > **Neu:** Mozzarella-Kurs

Programm ab Mittwoch, den 18. Juni:

- > Begrüßungsabend mit Buffet

Programm, Do. 19. Juni bis So. 22. Juni

- > Täglich bis zu 15 verschiedene geführte Touren
Schwarzwald - Bodensee - Kaiserstuhl - Donautal -
Schwäbische Alb - Elsass - Vogesen - Pfalz
- > Hock, Grillabend
- > Rock live



Infos / Anmeldung:

Tourist-Information Wolfach,
Hauptstraße 41, 77709 Wolfach
Tel. 07834 835353, Fax 07834 835359
wolfach@wolfach.de



SOURCE TRINKSYSTEM IVIS FIREFLY NEON

ANGENEHM & NÜTZLICH

Der Trinkrucksack **iVis Firefly von Source** bietet Platz für kleine Reiseutensilien, vor allem aber nimmt er zwei Liter Flüssigkeit auf. Das Fach für die Trinkblase ist isoliert, so dass Getränke länger kühl bleiben. Dank der speziellen Beschichtung des Vorratsbehälters wird Kunststoffgeschmack vermieden und eine perfekte Reinigung ermöglicht. Das Helix-Bissventil mit Einzugsmechanismus verhindert das Auslaufen von Flüssigkeit. Es lässt sich auch während der Fahrt einfach und sicher bedienen. Dank Schnellverbindung kann der

Schlauch ohne Kleckern vom Behälter getrennt werden. Der Rucksack ist aus robustem Kunstfasergewebe in neongelber Farbe gefertigt. Reflexstreifen erhöhen die Sichtbarkeit zusätzlich.

Preis 79,90 Euro, Mehr Info unter: <http://tourate.ch/firefly-neon>



BREMSSATTELABDECKUNG FÜR BMW R 1200 GS

Rotkäppchen

Während noch bis vor wenigen Jahren eine Bremssattelabdeckung zur Serienausstattung der meisten Motorräder gehörte, verzichtete BMW bei der flüssigkeitsgekühlten R 1200 GS auf dieses Bauteil. Touratech hat nun eine **aus Polyurethan gefertigte Kappe** entwickelt, die nicht nur unter ästhetischen Gesichtspunkten überzeugt, sondern den Bremssattel auch vor Schmutz und Steinchen schützt. Das leuchtende Rot setzt zudem einen besonderen Akzent am Vorderrad. Die einfach zu montierenden Abdeckungen werden im Set geliefert.

Preis 49,90 Euro. <http://tourate.ch/rotkaepple>



MOTOREX QUICK CLEANER

DURCHBLICK

Verschmutzungen auf dem Visier oder der Crossbrille können die Sicht gravierend beeinträchtigen. Ebenso leidet die Lichtausbeute des Scheinwerfers bei verdreckter Scheibe beträchtlich. Ein **leistungsfähiges Reinigungsspray für unterwegs** ist also alles andere als ein Luxus-Accessoire. Der Motorex Quick Cleaner sorgt neben schneller Reinigung für einen schmutzabweisenden Ab-

perleffekt und wirkt anti-statisch. Der Reiniger ist für Kunststoffe, Glas, Lacke, Metalle und Windschilder gleichsam gut geeignet. Die kleine 60-Milliliter-Sprayflasche ist der ideale Begleiter für unterwegs. Für die heimische Werkstatt gibt es ein besonders preisgünstiges Gebinde mit 500 Milliliter Inhalt.

Preis ab 6,90 Euro. Mehr Info unter <http://tourate.ch/quick-cleaner>



NEUE ZELTSERIE MSR HUBBA NX

Fliegengewicht

MSR hat die erfolgreiche Hubba-Serie nochmals verbessert. Die jüngste Ausführung bekam nicht nur ein Farbupdate in frischem Grau/Rot, sondern auch Technik und Funktionalität wurden weiterentwickelt. Die Zelte sind nun noch leichter, strapazierfähiger und komfortabler als zuvor. In der Ein-Personen-Ausführung wiegt das MSR Hubba weniger als 1,2 Kilogramm und hat ein winziges Packmaß. Dennoch ist das Zelt robust genug, um auch bei langdauernden Abenteuerreisen eingesetzt zu werden. Die Zelte der Hubba-Serie gibt es für ein, zwei oder drei Personen. Preis ab 350 Euro.

Mehr Info unter <http://tourate.ch/hubba-nx>



STIRNLAMPE PRINCETON TEC VIZZ

Head-Light

Eine neue Elektronik und eine **Max-bright LED** verleihen der Stirnlampe Tec Vizz von Princeton ein weitreichendes, 150 Lumen starkes Spotlicht. Zusätzlich stehen noch zwei weiße und zwei rote Ultrabright LEDs als Breitstrahler zur Verfügung. Mit dem verriegelbaren Multifunktionsschalter, der auch als Batterieanzeige dient, kann einfach zwischen den verschiedenen Betriebsmodi gewechselt werden. Auch eine stufenlose Dimmung ist möglich. Die Vizz kann mit Alkaline- und Lithium-Batterien aber auch mit Akkus betrieben werden. Wie alle Stirnlampen der Princeton Tec Professional Series ist die Vizz nach IPX7-Standard wasserdicht (1 Meter Tauchtiefe für 30 Minuten).

Preis 69,90 Euro.

Mehr Info unter <http://tourate.ch/princeton-vizz>

COCOON SOMMERSCHLAFSACK

KOKON

Cocoon Tropic Travelers sind besonders leichte, kompakte Sommerschlafsäcke. Sie überzeugen durch hochwertige Materialien, Atmungsaktivität sowie Feuchtigkeitsunempfindlichkeit und sind daher ideale Reisebegleiter in gemäßigttem bis tropisch feuchtem Klima. Als Außenstoff dient eine strapazierfähige Nylon-Mikrofaser mit Ripstop-Effekt, die Füllung besteht aus Ecopet Performance PE, eine haufreundliche Faser bildet das Innenfutter. Mit den Maßen 200 x 80 Zentimeter sind die Schlafsäcke ausreichend groß, wiegen aber nur 970 Gramm und lassen sich auf kompakte 34 x 17 Zentimeter zusammenrollen. Die Komforttemperatur für den Tropic Traveler wird mit plus 14 Grad Celsius angegeben.



Preis 89,90 Euro. Mehr Info unter: <http://tourate.ch/tropic-traveler>

LADEGERÄT UND ERSATZAKKU

Powerpack

Nutzer von elektronischen Geräten kennen das Problem: immer wenn gerade **kein Ladegerät oder keine Steckdose verfügbar** ist, geben die praktischen Reisebegleiter den Geist auf. Abhilfe schafft das Mobile Power Pack Levolta iX11. Die integrierten Akkus mit einer Kapazität von 11.000 mAh können beispielsweise ein aktuelles iPhone bis zu dreimal aufladen. Ebenso können Mobiltelefone über die mitgelieferten Adapterkabel direkt mit Strom versorgt werden. Das Powerpack selbst kann in etwa fünf Stunden an der Steckdose wieder vollgetankt werden.



Preis 79,90 Euro. Mehr Info unter <http://tourate.ch/levolta>



DESTINY & FAITH

- optimale Anpassung an Wetterverhältnisse
- kein Vollsaugen des Obermaterials
- keine Gewichtszunahme
- sehr schnelles Trocknen



entwickelt in
Deutschland

europäische
Produktion

hochwertigste
Materialien

www.stadler-bekleidung.de

STADLER GmbH • Am Gewerbepark 7 • 94501 Aidenbach
Tel.: +49 (0)8543 9620-0 • Fax: +49 (0)8543 9620-50
e-mail: info@stadler-bekleidung.de

ZWISCHEN FEUER



UND EIS

Es gibt nicht viele Plätze auf der Welt, wo die Erde so unter Dampf steht. Feuer und Eis sind auf Island dicht beieinander. Vulkane, Geysire, heiße Quellen und Gletscher, die Natur auf der Insel im Nordatlantik ist rau und faszinierend. Eine Tour mit dem Motorrad durch das Hochland ist bis heute ein Wagnis.

Von Claudia (Fotos) und Andreas Hülsmann (Text und Fotos)





*Teepause am Jökulsárlón.
Bei guter Wetterlage gibt es dafür kaum
einen schöneren Platz auf der Insel.*





Sie steht unter ständiger Beobachtung und das schon seit Jahren. In ihr stecken Dutzende von Sensoren, die sie permanent abtasten und denen keine Regung entgeht. Die Krafla ist ein Ausbruchskandidat, ein ganz heißer Aspirant und das schon seit Jahren. Aber Vulkane lassen sich nicht in die Karten schauen. Schon in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts haben die Vulkanologen sie nicht aus den Augen gelassen und die Bewohner des kleinen Ortes Reykjalið saßen mehr als einmal auf gepackten Koffern. Aber passiert ist nichts.

MITTE DER SIEBZIGER JAHRE ERWACHTE DIE KRAFLA FÜR EIN JAHRZEHT ZUM LEBEN

Der Vulkan Krafla liegt in der Mývatn Region, einem der tektonisch aktivsten Gebiete weltweit. Das 250-Seelen-Nest Reykjalið ist der zentrale Ort in der Region. Eine verschlafene Ecke auf Island, wie es sie viele auf der Insel gibt.

Nur in den Sommermonaten wird Reykjalið überrannt, dann werden mehr als 200.000 Menschen durch das Dorf geschleust. Der Mývatn, der größte See Islands, ist heiß, und das macht ihn so anziehend für Touristen. An allen Ecken brodeln, dampfen und zischen es. Das Areal strahlt geradezu vor Energie, und das weckt Begierden. Die Gegend rund um den See wird geothermal ausgebeutet. Wie Injektionen dringen die Bohrungen ins Erdreich, bis zu 2000 Meter tief. Die Menschen in dieser Region halten es für keine gute Idee, im Erdreich herumzustochern. Wissenschaftler haben immer wieder davor gewarnt, in einer so aktiven Zone Kraftwerke zu errichten. Sie hatten schon einmal Recht. Mitte der neunzehnjährigen Jahre, zu Beginn der ersten Bohrungen, erwachte die Krafla und war fast ein Jahrzehnt aktiv.

Seit fast einer Woche sind Claudia und ich zusammen mit Birgit und Jo auf der Insel. Zwei Tage hat die Überfahrt von Dänemark aus durch den Nordatlantik gedauert. Eine entspannte Schiffsreise, dank einer ruhigen See. Bisher waren wir ein paar Tage in den Ostfjorden unterwegs und auch der erste Kontakt mit dem Hochland liegt hinter uns. Das erste angepeilte Offroad-Ziel war der Snæfell, ein 1.833 Me-

Der Eyjabakkajökull war an diesem Morgen unerreichbar. Kurz nach dem Schild hatte sich ein Gletscherfluss der Piste bemächtigt (o. l.).

Die Piste vom Snæfell Richtung Norden zum Myvatn ist eine staubige Angelegenheit (o. r.).

Am Myvatn lässt die Erde ordentlich Dampf ab (o. Mitte).

In der Hochsaison bringt die Norröna einmal pro Woche bis zu 1.400 Passagiere nach Island. (m. Mitte).

Mal Sand, mal Wasser, mal Schotter, auf den Hochlandpisten (u. Mitte).



ter hoher Vulkan, der seit mehr als 10.000 Jahren regungslos schlummert.

Der direkte Weg vom Snæfell zum Mývatn führt durch das Hochland. Durch das Innere der Insel führen die »F«-Pisten. Das F steht für Fjallvegur, grob übersetzt Pass oder Off-road-Strecke, meist ungepflegte, raue Routen. Mag Island geografisch zu Europa gehören, vom Lenker eines Motorrades aus betrachtet hat das mit der Infrastruktur dieses Kontinentes nichts zu tun. Sand, Steine und Wasser verlangen viel Aufmerksamkeit beim Fahren. Ein Mix aus Herausforderung und Spaß.

Nur wenig nördlich des Mývatn lässt die Natur wieder ihre Muskeln spielen. Nicht geothermal, dort ist es die Kraft des Wassers, die beeindruckt. Der Dettifoss ist der mächtigste Wasserfall Europas. Mit 200 Kubikmetern pro Sekunde jagt die nasse Masse mit ohrenbetäubendem Getöse in die Tiefe.

Noch am Abend erreichen wir Húsavík. Die kleine Stadt im Norden hat sich zu einem Anziehungspunkt entwickelt. Whale-Watching gehört auf jede touristische To-do-Liste. Der



Ort liegt am Ostufer des Skjálfandi, einer riesigen Bucht, in der sich gerne Wale tummeln. Das Angebot, auf Tuchfühlung mit den Tieren zu gehen, ist üppig. Von morgens bis abends fahren die Boote raus und machen sich auf die Suche. Die Erfolgsquote ist hoch, sie liegt bei 90 Prozent. Auch wir wollen die Meeressäuger sehen und begeben uns auf eines der Schiffe. Für die Begegnung mit den Tieren ist Courage erforderlich. Der Seegang da draußen ist nicht ohne. Die Schaukelei auf den Wellen erfordert einen starken Magen. Die Plätze in der Nähe der Reling sind begehrt.

Doch die ganze Pein mit der Seekrankheit ist schnell vergessen, wenn ein Wal auftaucht. Ganz plötzlich ist er da, planscht ein paar Minuten längsseits und verschwindet dann wieder. Mit etwas Glück gibt es beim Abtauchen großes Kino und der Wal streckt seine Fluke in die Luft, eine Geste, auf die jeder an Bord wartet. Dann kreisen Oooohs und Aaaahs über das Deck, als Ausdruck warmherziger Begeisterung.

Die Bewohner der Nordatlantik-Insel sind aber nicht immer auf Kuschel-Kurs mit diesen Meeresbewohnern. Island ist eine Walfang-Nation. Im Hafen von Reykjavik liegen die

Fangschiffe an der Pier, bereit zum Auslaufen. Die Walfang-globby ist einflussreich. 2012 allerdings blieben die Schiffe im Hafen. Nicht aus Gründen des Artenschutzes oder Einsicht, es mangelte schlicht an Kundschaft. Der einzige Abnehmer von Walfleisch, Japan, orderte im letzten Jahr nicht.

Bisher half keine internationale Intervention, diesem Schlachten ein Ende zu machen. Die Isländer beharren auf ihrer wissenschaftlichen Forschung, denn das Töten der Riesen aus kommerziellen Gründen ist weltweit seit 1986 verbo-

DIE ISLÄNDER SIND NICHT IMMER AUF KUSCHEL-KURS MIT DEN MEERESBEWOHNERN

ten. Nur wirtschaftliche Sanktionen zwangen kurzfristig zur Einsicht. Die USA verbannten isländische Produkte aus ihrem Land, und europäische Touristikunternehmen strichen die Insel aus Feuer und Eis aus ihrem Angebot. Aber Embargos haben nur eine geringe Halbwertszeit, da solche Nachrichten



Vor allem im Hochland gibt es wunderschöne Plätze zum Zelten, das Öldufell ist einer davon (o.l.).

Die Schönheit des Svartifoss zieht zahlreiche Touristen an (o. Mitte).

Rettungsteams patroullieren während der Saison durch das Hochland (m. M.)

Die Eislagune Jökulsárlón im Süden zählt zu Islands schönsten Punkten (u. M.).

Auch wenn die Kjölur mittlerweile als »normale« Straße klassifiziert ist, hält die Piste durch das Hochland noch einige feuchte Überraschungen bereit (unten).



schnell wieder aus den Köpfen der Menschen verschwinden. Nach Aufhebung der Sanktionen einige Jahre später machte Island wieder Jagd auf die Wale.

Die Westfjorde sind der entlegenste Teil der Vulkaninsel. Dieser Landstrich kämpft seit Generationen gegen die Vereinsamung. Die »61« sollte die Region an den Rest der Insel anschließen. Bis Mitte der neunzehnhundertsiebziger Jahre wurde in dieser Gegend die Entfernung nicht in Kilometern bestimmt, es galt die Anzahl der Fjorde als Maßeinheit, die den Raum zwischen zwei Punkten beschreibt. Aber diese Straße hat bis heute ihr Ziel verfehlt. Der Asphalt ist nicht nur ein Anreiz zum Bleiben, er erleichtert auch das Entkommen vor der Einsamkeit. Geändert hat sich mit dieser Straße nicht viel. Den Westfjorden droht weiterhin die humanitäre Verödung.

Bei Brú treffen sich Ringstraße und die »61«. Der Weg in die Einsamkeit ist in top Zustand und liegt landschaftlich in

einer top Lage, die unendlich viele attraktive Ausblicke bietet. Bei Hólmavik verlassen wir die Hauptstraße und folgen der 643 Richtung Atlantikküste, es wird schottrig. Diese kleine Piste führt nach Krossnes – »Islands einsamstem Schwimmbad« – so ist es in einer touristischen Broschüre versprochen. Wie skurril, die Einsamkeit in den Westfjorden befällt nicht nur die Menschen, auch Schwimmbäder leiden darunter.

Da die 643 eine Sackgasse ist, müssen wir auf dem gleichen Weg zurück und kommen wieder an Djupavik vorbei. Die alte Heringsfabrik hat den Weg zur Ruine fast geschafft. Die Menschen, die hier noch wohnen, kämpfen dagegen mit erstaunlichem Erfolg. An manchen Ecken funkelt Restauriertes. Ein Museum soll helfen, die Kosten für die Helfer erträglicher zu machen. Die alte Fabrik ist mit Geschichte durchtränkt. Die Halle war für lange Zeit das größte aus Beton gegossene Gebäude des Landes. Zur Blütezeit des Heringfangs legten Trawler im Minutentakt an, um ihre Ladung zu löschen. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts war der Fisch das Gold dieser Region. Weiterverarbeitet zu Fischmehl und Fischöl wurde er von den Westfjorden in die ganze Welt verschickt. Es war ein kurzer Rauschzustand, der ge-



*Wenn in den Westfjorden im Sommer die Sonne scheint, dann gibt die Farbe Blau den Ton an (o. l.).
Eine Durchquerung der »Missetäterwüste« ist nicht immer einfach (o. r.).
Die Wikinger haben die Pferde nach Island gebracht (o. M.).
Ein Höhepunkt in Sachen Übernachtung: Der Zeltplatz an der Eislagune (m. M.).
Die heiße Wassersäule, die der »Strokkur« in die Luft schießt, ist bis zu 25 Meter hoch (u. M.).*



rade einmal zwei Jahrzehnte dauerte, dann gab es keinen Hering mehr, die Fanggründe im Nordatlantik waren leergeräubert.

In Isafjörður, der größten Stadt in den Westfjorden, genügt ein kurzer Stopp, um die Vorräte aufzufüllen. Uns zieht es nach Látrabjarg. Der westlichste Zipfel Islands beherbergt eine der größten Vogelkolonien auf der nördlichen Halbkugel. Tausende Tordalken, Lummern, Dreizehen-Möwen und Papageientaucher rangeln in den bis zu 450 Meter hohen Klippen um die besten Plätze. Uns haben es vor allem die Papageientaucher angetan. Zwei Tage bleiben wir im Nord-Westen, uns zieht es immer wieder zu den Klippen, denn so nah wie in Látrabjarg kommt man nur selten an die Seevögel heran.

Nach dem Abstecher in die Einsamkeit gönnen wir uns etwas Trubel. Reykjavik ist dafür genau der richtige Ort. Zwei von drei Isländern leben in oder rund um die Hauptstadt. Verglichen mit Paris, London oder Berlin kommt Reykjavik über einen dörflichen Charakter nicht hinaus. Diese Stadt kennt keine Hektik, Enge oder Stress. Sie hat mehr von einem idyllischen Ort, aber hier im Norden ist sie eine Metropole.





Die Finanzkrise 2008 beutelte die Insel ordentlich, und bis heute ist das Land mit 15.000 Euro pro Kopf verschuldet. Von dem wirtschaftlichen Dilemma spürt der Besucher nichts. Trotz der Schulden, die Stadt brummt. Es wird anständig geschoppt, und an diesem schönen Tag sind die Cafés vollgepackt mit sonnenhungrigen Wikingern.

Nach zwei Tagen ist es genug des Trubels, und die Sehnsucht nach Abgeschiedenheit gewinnt wieder die Oberhand. Nirgendwo lässt sich Ruhe besser finden als im Hochland.

Auf dem Weg dorthin geht es vorbei am Geysir. Zwar schläft der große Geysir, doch sein kleiner Bruder Strokkur, pustet nur wenige Meter daneben alle paar Minuten eine bis zu 30 Meter hohe Wassersäule in die Luft. Aber was haben sie nur aus diesem Naturwunder gemacht? Vor 30 Jahren reichte an den Springquellen eine Tankstelle als Anlaufstelle für die Touristen. Neben Benzin verkauften zwei ältere Damen Würstchen, Kuchen und Kaffee. Heute werden in der Saison Tausende Schaulustige pro Tag durch das Hochtemperaturgebiet bugsiert, das Besucherzentrum – im Vergleich zu damals – gigantisch.

Am nächsten Tag stehen wir am Eingang zur F 225, dem Landmannaleið. Vor uns eine Tafel mit Warn- und Sicherheitsregeln, die zu befolgen einem wärmstens ans Herz gelegt wird. Dahinter erhebt sich die Hekla – der aktivste Ausbruchskandidat. Diesen Vulkan fürchten selbst Isländer. Vier Eruptionen gab es seit 1970 und immer waren die Vorwarnzeiten extrem kurz.

Der Landmannaleið ist Wellblech, gegerbt und wasserreich. Die meisten Furten sind unproblematisch, doch einige Flüsse verlangen nach einer ausführlichen Inspizierung.

EINIGE FLÜSSE VERLANGEN NACH EINER AUSFÜHRLICHEN INSPIZIERUNG

Aber die Lavastrecke zeigt sich gnädig, verwickelt uns kaum in Schwierigkeiten. Nur kurz vor Landmannalaugar trifft es Claudia mit ihrer G 650. Der Einzylinder hat zu wenig Schwung und bleibt im Nass stecken. Auch wenn die Fur-



ten kurz vor dem geothermalen Naturbad etwas aufregender sind, Landmannalaugar muss sein. Das von Bergen umsäumte Tal ist ein Highlight – und die Krönung: eine warme Wanne. Der Pool, gespeist von einer heißen Quelle, wartet mit Temperaturen zwischen 25 und 40° Celsius auf. Landmannalaugar ist nur einer von mehr als hundert Gründen, warum bei einer Islandreise die Badehose im Gepäck auf gar keinen Fall fehlen sollte.

Das Hochland ist unbehaglich, rau und karg. Die Farbe Grün hat nur selten die Chance, sich zu entfalten. Kein Halm

WIND, KÄLTE ODER LAVA MÄHEN JEDEN ANSATZ VON WACHSTUM SOFORT NIEDER

wächst hier. Wind, Kälte oder Lava mähen jeden Ansatz von Wachstum sofort nieder, nur die widerstandsfähigsten Moose und Flechten halten das aus.

Kurz darauf sind wir in Skaftafell. Zwar bietet der älteste Nationalpark Islands kaum etwas zum Motorradfahren, aber jede Menge zum Wandern. Auch wer darauf keine Lust hat,

sollte sich den Svartifoss ansehen. Der Wasserfall bietet kein imposantes Schauspiel. Er beeindruckt durch Schönheit, Basaltsäulen umrahmen die Kaskade wie Orgelpfeifen.

Gleich um die Ecke liegt der Jökulsárlón. Schon auf der gesamten Tour haben wir von einer Nacht direkt am Ufer des Eissees geträumt, wie ich sie 1996 erlebt habe. Das Zelt direkt vor den Eisbergen aufbauen, für mich bis heute einer der schönsten Zeltplätze weltweit. Diese Vorstellung zerplatzt. Zelten am Ufer ist nicht mehr erwünscht – sogar verboten. Landungsboote fahren im 30-Minuten-Takt Touristen hinaus auf das eisige Naturschauspiel. Ich bin wieder einmal fasziniert von der Schönheit, dann wieder erschreckt von der Ausbeutung, die der Jökulsárlón erdulden muss. Nur meine Vorstellung vom Zelt am See aufgeben, das will ich nicht. Wir suchen und werden fündig in der Nachbarschaft. Der Breiðárlón, ebenfalls eisträchtigt, bietet noch ein Refugium für die Träumer.

Am Rande des Vatnajökull, unter dessen weißer Masse sich Korsika verstecken könnte, verbringen wir zwei Nächte. Der größte Gletscher Europas ist eine gute Kulisse für den Abschluss der Reise. In wenigen Tagen müssen wir wieder an Bord der Norröna sein, die uns zurückbringt, aber in diesem Moment ist die Fähre noch endlos weit entfernt. 



Reiseinfos:

Anreise/Fähre: Wer seine Islandreise mit dem eigenen Fahrzeug erleben möchte, für den empfiehlt sich die Fähre der Smyril Line. Zwei Tage braucht die Norröna vom dänischen Hirtshals bis nach Sedisfjörður auf Island. Die »neue« Norröna, die 2003 in Dienst gestellt wurde, kann mit einem Schwung mehr als 1400 Passagiere und bis zu 800 Fahrzeuge transportieren. Der zweieinhalbtägige Zwischenstopp für die Passagiere auf den Färöer-Inseln wurde 2009 ersatzlos gestrichen. Die Norröna legt nur noch für ca. vier Stunden in Tórshavn an. Die Fähre fährt in der Hauptsaison (Mitte Juni bis Mitte August) jeden Dienstag (11:30 Uhr) in Hirtshals ab und erreicht Sedisfjörður am Donnerstag (9:30 Uhr). Der kostengünstigste Tarif für eine Peron und Motorrad beträgt 383 Euro zzgl. Liege 58 Euro (Stand 2013). Weitere Infos unter www.smyrilline.de

Reisezeit/Wetter: Die beste Reisezeit für Island sind die Monate Juni, Juli und August. Im Sommer bewegen sich die Temperaturen im Durchschnitt zwischen 12° und 18° Celsius, an sonnigen Tage kann

durchaus auch die 20-Grad-Marke geknackt werden. Allerdings ist es auch möglich, dass es im Hochland auch im Sommer schneit, und die Temperaturen unter den Gefrierpunkt sinken.

Unterkünfte: Island hat in den letzten Jahren einen regelrechten Tourismusboom erlebt. Inzwischen kommen in den Sommermonaten mehr als eine Million Besucher auf die Insel im Nordatlantik – fast viermal mehr als Island Einwohner hat. In dieser Zeit sind die meisten Unterkünfte ausgebucht. Ohne Reservierung geht oft nichts. Wer ein Zelt dabei hat, ist auf Island in Sachen Übernachtung immer auf der sicheren Seite. Campingplätze gibt es in vielen Orten, und der Preis für eine Nacht im Zelt liegt zwischen 8 und 12 Euro. Auch auf Island gilt das »Jedermannsrecht«. Für eine Nacht darf man überall sein Zelt aufschlagen. Außer auf Privat-Grundstücken, in Nationalparks und Naturschutzgebieten. Im Hochland ist das Zelt oft die einzige Möglichkeit zum Übernachten.

Fahrten durch das Hochland: Im isländischen Hochland gibt es keine befestigten Straßen. Einige Pisten verlangen schon ein wenig fahrerisches Geschick, darum sollte man sich langsam an die Offroad-Routen herantasten und zunächst einfachere Strecken, wie beispielsweise die »Kjölur«, wählen. Die

se Strecke ist neben der Sprengisandur eine der zwei Hauptpisten, die durch das Hochland führen. Wer sich in den isländischen Offroad-Bereich wagt, der sollte sich zuvor über den Zustand der Piste informieren. Es kann nicht schaden, sich auch über die Wetterlage der kommenden Tage einen Überblick zu verschaffen. Einen guten Eindruck in die klimatischen Verhältnisse bietet die Seite www.vedur.is (auch in englischer Sprache). Über Straßen- und Pistenbedingungen informiert die Seite der Icelandic Road Administration: www.vegagerdin.is/english/road-conditions-and-weather

Wer auf den Schotterstrecken im Hochland unterwegs ist, der wird früher oder später durchs Wasser müssen. Beim Furten ist grundsätzlich Vorsicht angebracht. Denn das Wasser kann in den Durchfahrten durchaus Knetiefe erreichen. Es empfiehlt sich, die Durchfahrt vorher gründlich in Augenschein zu nehmen. Wer sich nicht sicher fühlt, sollte auf andere »Verkehrsteilnehmer« warten, die im Notfall helfen können. Gerät man dennoch im Hochland in Schwierigkeiten, sollte man die Nummer 112 parat haben. Seit einigen Jahren patrouillieren »gelbe Engel« auf den Pisten. Die Teams aus Freiwilligen sind während der Sommersaison ständig im Hochland unterwegs.

Karten und Bücher: Jens Willhardt und Christine Sadler: Island. Michael Müller Verlag, 6. A. 2012, ISBN 978-3899536898, 24,90 Euro.
Jörg-Thomas Titz: Island und Färöer Inseln. Reise Know-How, 6. A. 2010, ISBN 978-3831719037, 23,90 Euro.
GEO Special Island, Gruner & Jahr, 2012, ISBN 978-3652000987, 8,50 Euro.
Peter Gebhard: Island – Feuer und Eis, Verlag Frederick & Thaler, ISBN 978-3894059279, 39,90 Euro.
World Mapping Project: Island. Maßstab 1:425.000, 2012, ISBN 978-3831771301, 8,90 Euro.
Iceland Road Atlas, Verlan Iðnu Bokautgafa, Maßstab 1:200.000, 2012, ISBN 9979672099, ca. 28 Euro, (ist auch vor Ort erhältlich).

Vom Autor ist der Tourenfahrer-Reisefilm »Magisches Island – Eine Motorradreise am Rande der Arktis« auf DVD erschienen: Erhältlich im Touratech Web-Shop. Art.-Nr.: 091-0219, Preis: 12,80 Euro.





**DER
GESCHICHTEN-
ERZÄHL**

Sam Manicom hat seine Leidenschaft zum Beruf gemacht. Er gehört heute zu den bekanntesten Reise-Autoren Großbritanniens und verfasst Geschichten für zahlreiche Motorrad-Magazine. Sam ist nicht nur ein begnadeter Autor, sondern auch ein brillanter Geschichtenerzähler.

Text: Andreas Hülsmann Fotos: Sam Manicom

Er wirkt unscheinbar, ein leiser zurückhaltender Mensch. Aber wenn Sam Manicom anfängt zu erzählen, hören ihm die Leute zu. Sie lauschen gespannt seiner ruhigen und warmen Stimme. Im Saal ist es mucksmäuschenstill, die einzige akustische Konkurrenz, die Sam fürchten muss, ist das leise Summen des Beamer. Sam Manicom gehört zu den bekanntesten Motorrad-Abenteurern Großbritanniens, sein Buch »Into Africa« ist ein Bestseller.

Was Sam am Reisen so liebt, ist das Ungewisse, nicht zu ahnen, was auf ihn zukommt. Das war schon bei seiner ersten großen Tour so. »Eigentlich wollte ich mit dem Motorrad einige Monate durch Afrika reisen, daraus sind dann acht Jahre um die Welt geworden«, erinnert sich Sam mit einem Lächeln im Gesicht. Die BMW, die ihn damals rund um Erde getragen hat, ist bis heute in seinem Besitz. »Der Boxer fährt immer noch«, ist der Abenteurer begeistert. Die BMW R 80 G/S hat ihn auf seiner Reise 200.000 Meilen um den Globus getragen. Sam hat das Motorrad »Libby« getauft, abgeleitet von Liberty – Freiheit, denn das sei es, was ihm die BMW gebe. Inzwischen hat »Libby« 275.000

Meilen (440.000 km) zurückgelegt und sich von dieser Distanz kaum beeindruckt lassen. Lediglich zwei Sätze Kolbenringe und neue Ventile waren nötig, um die BMW einsatzbereit zu halten.

Der Start der großen Reise war 1992. Heute ist Sam Manicom 54 Jahre alt. Aber das sei nur eine Zahl, für ihn ist das Alter eher ein Gefühl und für ihn fühlen sich 54 Jahre noch ziemlich jung an. Und für das Reisen, da ist sich Sam sicher, spielt das Alter keine Rolle: »Ein Freund hat vor einigen Jahren seinen 75. Geburtstag gefeiert und hat sich kurz darauf aufgemacht, mit seinem Motorrad die Welt zu umrunden.«

Das sichere Leben eines »Nine-to-five-Jobs« hat Sam Manicom nie wirklich vermisst. Nicht dass er es nicht versucht hätte, wie zum Beispiel als Manager für eine britische Schuhfirma. Aber das sei überhaupt nicht sein Ding gewesen, denkt der Globetrotter an diese Zeit zurück. Auf Jersey hat er in einem Kaufhaus Schuhe und Sportartikel verkauft. Wer ihn fragt, warum er diesen Beruf aufgegeben hat, erhält eine erstaunliche Antwort: »Irgendwann habe ich gemerkt, dass ich diesen Job nicht mehr mag. Ich war es müde, den Leuten Dinge zu verkaufen, die sie eigentlich nicht brauchen.« Sam zog damals die Konsequenz und macht sich auf Richtung Afrika.

Sam verdient seinen Lebensunterhalt mit Vorträgen, schreibt Artikel und Geschichten für Zeitschriften, hat die Erlöse von seinen vier Büchern.



»Libby« – auch nach 11 Erdumrundungen noch topfit.



Unterwegs in Namibia – Afrika war Sams erstes Fernziel mit dem Motorrad.



Kolumbien – auch gefährliche Situationen hat Sam unterwegs schon erlebt.

ER

»Ich habe lange gesucht, aber kein Verlag war an meinen Geschichten interessiert, also habe ich die Sache selbst in die Hand genommen«, erklärt Sam die damalige Situation. Heute ist er froh darüber, dass es nie mit einem etablierten Verlag geklappt hat, denn Sam genießt es, dass ihm niemand reinreden kann. Sonst hätte er wohl nie die Idee, den Nutzwert seiner Bücher zu steigern, auch in die Tat umsetzen können. Kein Verleger hätte sich wohl darauf eingelassen, die Seiten in seinen Büchern so zu gestalten, dass sie notfalls auch als Toilettenpapier genutzt werden können, oder sich damit ein Feuer entfachen lässt. Die Erfahrungen, die der Autor mit seinem Eigenverlag gesammelt hat, gibt er als Mitglied der Ted Simon Foundation weiter, wo er als Berater neuen Reisebuchautoren mit Rat und Tat zur Seite steht.

Sam Manicom zog es schon immer in die Welt. Sein erstes Abenteuer war eine Fahrradtour von der Südküste Englands nach Amsterdam. 16 Jahre alt war er damals. Mit Anfang 20 trampelte er durch Europa. Ein Jahr sollte diese Tour dauern, drei Jahre sind daraus geworden. Bis nach Indien und Australien hat es ihn verschlagen.

Aber die Freiheit auf Reisen habe ihm erst Libby, seine BMW, gegeben. Der angehende Motorrad-Abenteurer brauchte aber zunächst den passenden Führerschein. »Auf den Tag genau drei Monate nach der Fahrprüfung stand ich mit der BMW am Rand der Sahara«, erinnert sich Sam noch genau an die Situation. Seine Freunde waren sich sicher, dass er spätestens an diesem Punkt umkehren würde. Ihm war es aber zu peinlich, einfach zurückzufahren und damit seinen Freunden recht zu geben. »Ich bin einfach weiter gefahren und von diesem Moment an habe ich nie wie-

der einen Gedanken daran verschwendet umzukehren, es gab einfach so viel zu sehen und zu entdecken unterwegs.«

Angekommen in Südafrika war die geplante Reise zu Ende, aber Sam dachte nicht ans Aufhören. Er packte sein Motorrad in eine Kiste und verschiffte es nach Australien. In Neuseeland lernte er Birgit aus Deutschland kennen, die mit einem Fahrrad am anderen Ende der Welt unterwegs war. Danach saß sie oft hinter ihm auf dem Sozius und begleitete Sam einige Monate durch Nepal, Indien und später durch Afrika, Nord- und Südamerika. Heute fährt Birgit selbst Motorrad, aber Sam ist sich sicher, dass seine Partnerin von den Vorzügen, die ein »Fahrrad mit Motor« bietet, nimmer noch nicht wirklich überzeugt ist.

Sam Manicom ist ein Traveller alter Schule. Er liebt es, mit simpler Technik unterwegs zu sein, wie sie seine BMW bietet. Auch mit neueren Orientierungsmitteln kann er sich nicht wirklich anfreunden. Auf Tour bevorzugt er bis heute eine Landkarte. »Natürlich benutze ich auch ein GPS, weil es in gewissen Situationen Vorteile bietet«, gesteht Sam. Aber eine Karte, das sei Kunst. Die Linien erzählen ihm Geschichten und die Namen auf dem Papier faszinieren ihn. Und er weiß um einen weiteren Vorteil, den eine Landkarte gegenüber einem GPS bietet: Ein großes Stück Papier ist einfach wesentlich übersichtlicher als ein kleines Display.

Der Abenteurer entscheidet gern spontan, langwierige Tour-Planungen findet er eher hinderlich. So etwas schüre die Angst und hält einen vom Reisen ab. Sam mag die Spontanität und lässt sich gern von der Situation leiten.

Der Brite weiß aber, dass das Unterwegssein auch Schattenseiten hat. Auf seiner Tour rund um den Globus wurde zweimal auf ihn geschossen, dreimal wurde er verhaftet und er ist einmal gerade so davon gekommen, in der Zelle vergewaltigt zu werden. Er hatte Malaria und in Libyen brach er sich bei einem Unfall in der Wüste 17 Knochen. »Gerettet wurde ich von einem deutschen Paar, sie packten mich in ihren Geländewagen und brachten mich ins Krankenhaus.«

So etwas gehört für Sam dazu, und trotz dieser negativen Erfahrungen würde er das Reisen nicht aufgeben, denn es bringt ihn mit interessanten Menschen zusammen, die er sonst nie in seinem Leben getroffen hätte. Er hat seine Erlebnisse, die guten und die schlechten, in seine Bücher gesteckt, die in England zu den meistverkauften Motorradreise-Büchern gehören. Am meisten freut er sich darüber, wenn seine Bücher andere Menschen inspirieren. Von einem Motorradfahrer hat Sam vor einigen Monaten eine Mail aus Namibia erhalten. Es waren nur wenige Worte, mit denen sich jemand für die Inspiration bedankte. Diese Mail endete mit dem Satz: »Es war das Beste, was ich in meinem Leben bisher gemacht habe.« 



Obwohl kein großer Verlag dahintersteckt, verkaufen sich die Bücher von Sam Manicom in Großbritannien prächtig. Sam freut sich, wenn seine Reiseberichte andere Menschen inspirieren, selbst auf große Tour zu gehen.

ACHTUNG!

- » Fahren Sie immer vorsichtig und halten Sie sich an die gültige Straßenverkehrsordnung!
- » Tragen Sie immer entsprechende Schutzkleidung und fahren Sie niemals ohne Helm!
- » Alle gezeigten Fahrscenen wurden von Profis auf abgesperrten Straßen durchgeführt!

» GEZEIGTE FAHRSCENEN NICHT NACHMACHEN!

READY TO RACE

» www.ktm.com

WEG WEISEND

Das ultimative Fahrerlebnis:

KTM 1190 ADVENTURE, die Travel-Enduro für das 21. Jahrhundert. Mit nur 230 kg (vollgetankt) und satten 110 kW (150 PS) ist sie die ultimative Reisemaschine mit modernster Technik, perfekter Ergonomie und State-of-the-Art-Sicherheitssystemen – jetzt mit einer WELTNEUHEIT: Der Bosch Motorcycle Stability Control*, dem ersten schräglagensensitiven Kurven-ABS der Welt. Ihre Einsatzgebiete – die Autobahn, die Landstraße, kurvige Bergstraßen und Schotterpisten. Mit ihrem umfangreichen Sicherheitspaket ist die KTM 1190 ADVENTURE die sicherste Travel-Enduro auf dem Markt – ein neuer Standard.

WELTNEUHEIT: KURVEN-ABS

UMFANGREICHES KTM POWERPARTS- UND POWERWEAR-ANGEBOT BEIM KTM-HÄNDLER.



WATCH THE
KTM 1190 ADVENTURE
ACTION VIDEO

*Motorcycle Stability Control (MSC). Verfügbar für alle KTM 1190 Adventure-Modelle.

DIE KTM 1190 ADVENTURE

- 110 KW (150 PS)
- 230 KG INKL. 23 LITER SPRIT
- WELTNEUHEIT: BOSCH MSC* MIT SCHRÄGLAGENSENSITIVEM KURVEN-ABS, OFFROAD-ABS UND TRAKTIONSKONTROLLE
- 15.000 KM INSPEKTIONSINTERVALL
- UMFANGREICHSTE TECHNIK- UND SICHERHEITSPAKETE
- ALLE FEATURES AUF WWW.KTM.COM



KTM

KTM POWERPARTS **KTM POWERWEAR** **KTM RACE ORANGE**

KTM FINANCE **KTM ORIGINAL SPARE PARTS**

24 MONTHS WARRANTY



[facebook.ktm.com](https://www.facebook.com/ktm)



GENERATION ABENTEUER

Schon das Outfit provoziert Emotionen. Es geht um nichts Geringeres als die Welt, die man beim Anblick der Adventure-Modelle von BMW sofort erkunden möchte. Seit 2002 bietet BMW diese speziell ausgestatteten GS-Varianten an und hat damit den Nerv vieler Motorradreisender getroffen.

Text: Andreas Hülsmann Fotos: Touratech

Diese Boxer sind fürs Grobe. Sie lieben Dreck, raue Pisten und sind schon von Haus aus mit einigen Dingen ausgestattet, die auf langen Reisen in entlegene Gebiete nützlich sein können. Die BMW Adventure-Modelle passen genau in das Touratech Konzept, schon serienmäßig verfügen sie über einen größeren Tank und mehr Federweg. Diese Basis ist bestens geeignet, um aus den Adventures Reiseenduros für noch extremere Touren zu machen.

Wie intensiv sich Touratech mit dem Thema Adventure auseinandersetzt, zeigt nicht zuletzt die Fahrzeugwahl für die letzte große Testtour. Mit Adventure-Modellen aller Generationen bereiste ein Team um Touratech CEO Herbert Schwarz

und seine Frau Ramona Simbabwe. Herbert, begeisterter GS- und Adventure-Fahrer, hat sich für dieses Fahrzeug-Line-Up entschieden, um die Entwicklung des Konzepts und der eingesetzten Technologien im direkten Generationen-Vergleich nachzuvollziehen. Wichtige Erkenntnisse konnten dabei gewonnen werden, wie sich Gewicht, Leistung oder Fahrwerkskomponenten auf die Performance im Reiseeinsatz auswirken.

Als BMW im Jahr 1980 die R 80 G/S in die Welt entließ, hatte niemand auch

BMW R 1150 GS Adventure

MOTOR: luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Boxer-Motor, 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung

HUBRAUM: 1130 cm³

LEISTUNG: 62 kW (84 PS) bei 6800 U/min

DREHMOMENT: 98 Nm bei 5300 U/min

KUPPLUNG: Einscheiben-Trockenkupplung

ANTRIEB: 6 Gang, Kardan

FEDERWEG: vorne 210 mm / hinten 220 mm

GEWICHT: 283 kg (vollgetankt)

REIFEN: vorne 110/80 ZR 19, hinten 150/70 ZR 17

ZULADUNG: 187 kg

TANKINHALT: 30 Liter (optional), normal 22 Liter

SITZHÖHE: 900 mm



nur eine Ahnung davon, was sich daraus entwickeln würde. Die G/S gilt heute, neben der XT 500 von Yamaha, als die Mutter aller Reiseenduros. Schon 1984 gab es mit dem Paris-Dakar-Modell der 800er die erste Langstreckenversion eines Boxers mit großem Tank. 1988 kam die nächste Generation. Mit der R 100 GS »Paris-Dakar« legte BMW auf der Internot nach. Diese »Dakar« war pures Fernweh auf zwei Rädern und unterschied sich massiv von der »Normalausführung«. 35-Liter-Tank, rahmenfeste Verkleidung mit Sturzbügeln, ein großer Windschild und die Kotflügelverbreiterung waren die auffälligsten Merkmale dieser Maschine.

1996 lief dieses Modell aus. Es wurde ruhig in der Erlebniswelt der Boxer. Das Abenteuer ging an der R 1100 GS komplett vorbei und wurde erst 2002 mit der 1150er wiederbelebt. Die Bezeichnung »Paris Dakar« wurde durch »Adventure« ersetzt. Damit war klar, es ging nicht mehr nur

um Rallye-Feeling, das Einsatzgebiet wurde um die ganze Welt erweitert. Die 1150er brachte schon einiges an serienmäßigen Abenteuer-Accessoires mit, um auf den

Pisten rund um den Globus bestehen zu können. Blickfang war, wie bei der Vorgängerin, der voluminöse Tank mit einem Fassungsvermögen von 30 Litern. Aber diesem Weltenbummler-Boxer hatten die Ingenieure noch weitere technische Feinheiten mit auf den Weg gegeben. Mittels Kodierstecker konnte die GS auf Benzin mit geringerem Oktangehalt umgestellt werden. Auf Wunsch gab es optional einen kürzer übersetzten ersten Gang. Das WAD-Federbein (wegabhängige Dämpfung) brachte den Fahrer in den Genuss von mehr Komfort. Ab 2003 kam das Integral-ABS mit Bremskraftverstärker dazu. Die neue Doppelzündung sorgte nicht nur für eine bessere Nutzung des Gemischs, sie machte die GS auch weniger anfällig gegen schlechten Sprit.

Ein Manko der 1150 Adventure war ihr Gewicht. Mehr als 280 Kilogramm vollgetankt brachte dieser weißblaue Riese auf die Waage, eine Respekt einflößende Masse, die wenig geeignet war, sich auf unbefestigtem Terrain zu bewegen.

Die Ablösung kam 2005. BMW verpasste der R 1200 GS ebenfalls ein abenteuerliches Outfit. Die Hauptmerkmale gegenüber der Normalversion waren der größere Tank sowie die um 20 Millimeter längeren Federwege. Im Vergleich mit der 1150er wurde das Gewicht um 20 Kilogramm reduziert und die Leistung um 20 PS gesteigert. Das

BMW R 1200 GS Adventure

MOTOR: luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Boxer-Motor, eine Ausgleichswelle, 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung

HUBRAUM: 1170 cm³

LEISTUNG: 77 kW (105 PS) bei 7500 U/min

DREHMOMENT: 115 Nm bei 5750 U/min

KUPPLUNG: hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung

ANTRIEB: 6 Gang, Kardan

FEDERWEG: vorne 210 mm / hinten 220 mm

GEWICHT: 274 kg (vollgetankt)

REIFEN: vorne 110/80 R 19, hinten 150/70 R 17

ZULADUNG: 201 kg

TANKINHALT: 33 Liter

SITZHÖHE: 900 mm



2005-2014

Gepäcksystem für die 1200er GS wurde von Touratech entwickelt und wird bis heute für alle Adventure-Boxer in Nidereschach gefertigt. Der Fahrkomfort wurde 2008 mit dem elektrohydraulischen ESA-Fahrwerk weiter angehoben. Und wie bei der Vorgängerin konnte die 1200er Adventure wahlweise mit einem kürzer übersetzten ersten Gang geordert werden. Auch insgesamt war das Getriebe der neuen Globetrotterin kürzer übersetzt, was sich besonders bei Sand- und Trail-Passagen als hilfreich erwies, da die Trockenkupplung in solch einem Terrain schnell an ihre Belastungsgrenzen stieß.

Acht Jahre später. 2014 kommt die neue Adventure Generation von BMW auf den Markt. Schon bei der Vorstellung auf der EICMA in Mailand erregte der neue Expeditions-Boxer viel Aufsehen. Der luft-/flüssigkeitsgekühlte Motor hat mit 125 PS gegenüber der Vorgängerin (105 PS) kräftemäßig noch einmal zugelegt.

Mit der neuen Adventure führt BMW das Konzept konsequent fort. Großer Tank, hohe Bodenfreiheit, längere Federwege, robuste Sturzbügel sind die Attribute, die aus der neuen 1200er ein Weltreise-Bike machen.

Nicht sofort sichtbar sind die weiteren Zutaten, die vor allem das Fahrwerk betreffen. Neben dem ABS verfügt die Adventure ebenfalls serienmäßig über die automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control). Der Fahrer

kann zwischen den Fahrmodi »Rain« und »Road« wählen. Die beiden Modi kommen mit den meisten Fahrbahnverhältnissen bestens zurecht.

Wer mehr will, der muss noch einmal in die Tasche greifen. Als Sonderausstattung gibt es den Fahrmodus »Pro«. Dazu gehört auch die Erweiterung »Enduro ABS« und »Enduro ASC«, die speziell für den Offroad-Einsatz ausgelegt sind. Mit den drei Fahrmodi »Dynamic«, »Enduro« und »Enduro Pro« können auch ABS und ASC direkt an das semiaktive Fahrwerk angepasst werden.

Wie ihre abenteuerlichen Vorgängerinnen hat Touratech natürlich auch die neue R 1200 GS Adventure ins Auge gefasst und ein umfangreiches Zubehörangebot entwickelt. Zu diesem Angebot gehören ein robuster Motorschutz, Sturzbügel, Komfortsitzbänke und viele andere nützliche Dinge.

Einen kompletten Überblick über die Zubehör-Kollektion für die neue BMW R 1200 GS Adventure bietet der Touratech Katalog 2014/2015 ab Seite 64 oder der Web-Shop unter <http://touratech.com/bmw-adventure>



neu ab 2013	
BMW R 1200 GS Adventure	
MOTOR:	luft-/flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Boxer-Motor, eine Ausgleichswelle, 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung
HUBRAUM:	1170 cm ³
LEISTUNG:	92 kW (125 PS) bei 7750 U/min
DREHMOMENT:	125 Nm bei 6500 U/min
KUPPLUNG:	Nasskupplung mit Anti-Hopping Funktion, hydraulisch betätigt
ANTRIEB:	6 Gang, Kardan
FEDERWEG:	vorne 210 mm / hinten 220 mm
GEWICHT:	260 kg (vollgetankt)
REIFEN:	vorne 120/70 R 19, hinten 170/60 R 17
ZULADUNG:	220 kg
TANKINHALT:	30 Liter
SITZHÖHE:	890 mm / 910 mm





Bei Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht gerät die Fahrt auch auf einem Motorrad mit zeitgemäßer Beleuchtungsanlage schnell zum Wagnis. Für verbesserte aktive und passive Sicherheit sorgen Zusatzscheinwerfer.

Text: Andreas Reimar

War das eine Erleuchtung! Nach einem Jahr Blindflug konnte ich mir mit meinem schmalen Schülerbudget endlich den auf unzähligen Nachtfahrten heiß ersehnten H4-Einsatz für meine XT leisten. Die Umrüstung von einer funzeligen Bilux-Birne auf einen aus heutiger Sicht so selbstverständlichen Halogenscheinwerfer war für XT-500-Piloten in den achtziger Jahren ein Quantensprung in Sachen Sicherheit. Fahrer noch älterer Baujahre nahmen gar die Mühe einer Umrüstung der Elektrik von sechs auf zwölf Volt auf sich, um ihre Maschine halbwegs sicher durch die Dunkelheit zu steuern.

An modernen Motorrädern ist die Beleuchtungsanlage erfreulicherweise eine Komponente, über die man sich nicht allzu viele Gedanken machen muss. Und dennoch gibt es zahlreiche Situationen, in denen mehr Licht mehr Sicherheit bedeutet. Es kommt zwar nicht so oft vor, dass man mit dem Motorrad in dichtem Nebel unterwegs ist, doch wenn die Suppe so richtig zu macht, auf einem Alpenpass etwa oder auf der Herbsttour in einem Flusstal, dann ist höchste Vorsicht geboten. Das Abblendlicht verliert sich irgendwo zwischen Milliarden kleiner Tröpfchen, das Fernlicht wird reflektiert und blendet damit mehr, als dass es zur Erhellung der Fahrsituation beitragen würde.

Unter diesen Bedingungen können Nebelscheinwerfer ihre Stärken ausspielen. Der Nahbereich vor dem Fahrzeug einschließlich der Straßenränder wird deutlich bes-

ser ausgeleuchtet, auch werden Kontraste durch die spezielle Streuung besser sichtbar.

Bei Nebel kommt zudem ein grundsätzliches Problem von Einspurfahrzeugen besonders zum Tragen: die schlechte eigene Sichtbarkeit. Jede zusätzliche Lichtquelle am Bike ist bei einer Fahrt durch dichte Schwaden wertvoll. Und nicht nur die pure Leuchtkraft unterstützt das Gesehenwerden. Gerade die typische Anordnung aus dem zentralen Hauptscheinwerfer und zwei jeweils seitlich tiefer montierten Zusatzscheinwerfern hat durch ihre Dreiecksform enorme Signalwirkung. Denn der Mensch ist erwiesenermaßen evolutionär auf das Dreieck als Symbol für Gefahren geeicht.

Während Nebelscheinwerfer ihre Stärken bei speziellen Witterungsverhältnissen ausspielen, sorgt ein zusätzliches Fernlicht bei jeder Nachtfahrt für eine optimale Ausleuchtung der Straße und ihrer Ränder. Und das sowohl im Nah- als auch im Fernbereich.

Seit mehr als einem Jahrzehnt erprobt ist das Touratech Bundle mit Halogen-Nebelscheinwerfer und Xenon-Fernlicht. Noch leistungsfähiger sind die neuen LED-Zusatzscheinwerfer, die für immer mehr Motorradmodelle verfügbar sind – als Fernlicht und Nebelscheinwerfer. Die extrem leistungsfähigen LEDs sind in kompakten Gehäusen verbaut und überzeugen mit maximaler Lichtausbeute, geringem Stromverbrauch und außergewöhnlicher Langlebigkeit.

Ob Xenon, LED oder Halogen – auch bei der Montage von Zusatzscheinwerfern hält die Straßenverkehrsziellassungsordnung eini-

► **Stichwort** **Stromverbrauch**

Auch wenn sich die Leuchtmittel in Touratech Zusatzscheinwerfern durch geringen Stromverbrauch auszeichnen, sollte man beim Dauerbetrieb in Verbindung mit anderen Verbrauchern die Leistung der Lichtmaschine im Auge behalten. Stromfresser sind Heizwesten oder beheizte Lenkergriffe. Also am besten eine Liste mit Zusatzverbrauchern anfertigen und die Leistungsaufnahme summieren. Zieht man das Ergebnis von der Lichtmaschinenleistung ab, sollte noch genügend Restleistung (modellspezifische Werte nennt die Fachwerkstatt) für Fahrlicht und Zündung übrigbleiben. Sonst entlädt sich die Batterie langsam aber sicher.



Erleuchtung für Ihr Bike

Touratech Zusatzscheinwerfer gibt es für zahlreiche Motorräder. Fast alle Reiseenduros können bestückt werden, aber auch ausgewählte Straßenmodelle. Eine komplette Übersicht gibt es im Webshop unter <http://touratech.ch/zusatzscheinwerfer>

keine Beschränkung gibt, darf nur ein zusätzliches Fernlicht am Motorrad betrieben werden. Aus diesem Grund bietet Touratech zwar Sets mit zwei Nebelscheinwerfern an, Fernlichtscheinwerfer jedoch nur einzeln oder im Set mit einem Nebelscheinwerfer. Auch sollte man wissen, dass die Nebelscheinwerfer unabhängig von der übrigen Fahrzeugbeleuchtung geschaltet sein dürfen, ein zusätzliches Fernlicht jedoch unbedingt an das Fernlicht des Hauptscheinwerfers gekop-

ge Vorschriften parat. So dürfen die Zusatz-Leuchten niemals höher als der Hauptscheinwerfer montiert sein. Während es für die Zahl der zulässigen Nebelscheinwerfer

pelt sein muss. Zwingend erforderlich ist auch, dass Zusatzscheinwerfer über das sogenannte E-Prüfzeichen verfügen und damit an einem Kfz betrieben werden dürfen.

Dieses Hintergrundwissen ist nützlich, Touratech Kunden müssen sich über rechtliche Fragen jedoch nicht den Kopf zerbrechen. Die modellspezifischen Zusatzscheinwerfer verfügen alle über das E-Prüfzeichen, dürfen also ohne TÜV-Abnahme betrieben werden. Zudem sind Halter und Montageteile so konstruiert, dass eine sichere und dauerhafte Befestigung an der jeweils optimalen Stelle des Fahrzeugs erfolgt. Die Verkabelung ist in einer ausführlichen Anleitung erklärt.

Dass auch ein modernes Motorrad noch viel Potenzial für Erleuchtungserlebnisse bietet, werden Nutzer der Touratech Zusatzscheinwerfer rasch merken – spätestens auf der ersten Fahrt bei trübem Wetter. ▲

Stichwort Xenon

Xenon-Birnen arbeiten nach dem Prinzip der Gasentladung. In einem Kolben aus Quarzglas entsteht zwischen zwei Elektroden ein Lichtbogen. Das Edelgas Xenon (Xe) wird durch den Lichtbogen zur Emission eines sehr hellen Lichts angeregt. Um den Lichtbogen durch das Überspringen der Spannung zwischen den Elektroden zu starten, wird zunächst eine sehr hohe Spannung erzeugt, die im Laufe des Betriebs heruntergeregelt und stabilisiert wird. Hierzu benötigen Xenon-Lampen, die wegen des Lichtbogens auch »Brenner« genannt werden, ein externes Steuergerät. Durch die höhere Farbtemperatur (extrem hohe Temperatur im Lichtbogen) wirkt Xenon-Licht weißer als Glühlicht und ist bei geringerer Leistungsaufnahme deutlich heller.



Die Xenon-Scheinwerfer für zusätzliches Fernlicht sind in robusten Gehäusen aus Aluminium untergebracht. Eine seitliche Blende schirmt das heiße Gehäuse gegen unbeabsichtigte Berührung ab.

Stichwort LED

LEDs – Light Emitting Diodes, also Leuchtdioden – sind ein noch junges Leuchtmittel im Automotive-Bereich. Ihr Licht entsteht bei Anlegen einer Spannung nicht durch das Glühen eines Drahtes, sondern durch einen physikalischen Effekt an der Grenzfläche im Inneren des Halbleiters. Hierdurch erreichen sie einen hohen Wirkungsgrad bei geringer Erwärmung. Nach anfänglichen Schwierigkeiten können die Halbleiterelemente ihre Vorteile wie geringe Stromaufnahme, Robustheit, Langlebigkeit und Kompaktheit nun auch bei der Fahrzeugbeleuchtung ausspielen. Das Licht der LEDs ähnelt in seiner Farbe dem Tageslicht, wodurch Kontraste sehr gut wahrgenommen werden können. Zudem ist die Streuung geringer als bei herkömmlichen Glühlampen. Da die Betriebsspannung unter den bei Kfz üblichen 12 Volt liegt, benötigen Dioden ein Vorschaltgerät, das entweder in der Leuchte integriert ist oder an geeigneter Stelle am Fahrzeug befestigt wird.



Nochmals kleiner und leichter sind die neuen Zusatzscheinwerfer mit LED-Technik. Trotz geringer Leistungsaufnahme liefern die Leuchtdioden ein extrem helles Licht, das in seiner Farbe dem Tageslicht ähnelt.



Offroad & Straßentouren

BMW-GS-Tour Tunesien

Wer Geschichte hautnah erleben will, findet hier zahlreiche Spuren der Punier, Phönizier und der Araber. Besonders beeindruckend sind aber auch die unterschiedlichen Landschaftsformen. Zerklüftete Steilküsten, romantische Sandbuchten und die dichtbewaldeten Kroumirberglandschaft. Tunesien, das Tor zu Afrika, ist eine wohl einzigartige Straßentour für den konditionierten und geübten Fahrer. Mit Führung und Betreuung, Begleitfahrzeug, teilweise Mittagspicknick, mehrgängiges Abendessen/Buffer.

ab 2.650,- €

Träume verwirklichen – Abenteuer erleben

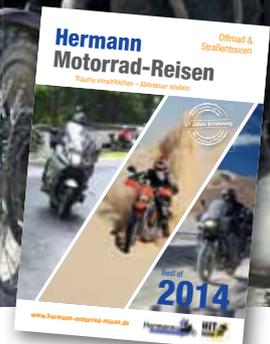
Offroadtour Fahrtraining

Eine äußerst reizvolle Kombination! Zunächst widmen wir uns mit unterschiedlichsten Übungen der Verbesserung der Fahrtechnik. Dann setzen wir das Gelernte in freier Wildbahn um. Und schließlich folgt eine Tour durch das herrliche Donautal.

ab 190,- €



Jetzt Katalog
anfordern!



Tel. +49 (0)8432 - 94 94 26 • info@hermann-motorrad-reisen.de

www.hermann-motorrad-reisen.de

Hermann
Motorrad-Reisen



DER TROPHY TRU

Paul Guillien und Iain Glynn von Touratech USA haben sich die brandneue KTM 1190 Adventure geschnappt und auf einer kernigen Tour durch die Wildnis rund um Seattle gegen das 990er Vorgängermodell antreten lassen. Im ständigen Wechsel zwischen den Bikes wollten sie herausfinden, ob die Neue wirklich besser ist.

Iain: Absolut überzeugend finde ich das Elektronik-Paket der 1190er. Das ist ein echter Fortschritt gegenüber der 990er. Durch die vielfältigen Wahlmöglichkeiten finden sich auch Settings, die das Bike gerade für Anfänger und Mittelklasse-Fahrer viel besser beherrschbar machen. Dabei ist der Zugang zu den Einstellungen denkbar einfach. Du hast 14 Bildschirme, durch die du mit den Knöpfchen am Lenker navigierst.

Es geht ganz schnell in Fleisch und Blut über: Du setzt dich auf die Maschine, drückst den Knopf, gehst in den »Drive Mode Selector« und entscheidest dich für den gerade angesagten Fahrmodus und

hast automatisch die richtige Motorleistung in Verbindung mit der passenden Wirkung der Antischlupfregelung zur Verfügung.

Paul: Das sehe ich ganz genau so. Zudem ist die Leistungsabgabe der 1190er trotz der 50 PS mehr nicht ganz so spitz wie bei der 990er. Unter dem Strich ist das Fahrzeug dank der Elektronik deutlich besser beherrschbar und damit sicherer.

Iain: Einen wirklich guten Job hat KTM beim Fahrwerk gemacht. Obwohl die 1190er einiges an Gewicht zugelegt hat, fährt sie sich deutlich entspannter. Beson-

ders komfortabel ist die getrennte Einstellung von Druckstufe (links) und Zugstufe (rechts) jeweils oben an der Gabel. Damit kannst du deinem Fahrwerk ein Feintuning verpassen, ohne aus dem Sattel zu steigen. Out on the tracks wirst du auch den größeren Lenkeinschlag zu schätzen wissen, der Wendemanöver nun auch in kniffligen Situationen erlaubt.

Paul: Vor allem offroad ist das Fahrwerk der KTM 1190 Adventure im Vergleich zu Reiseenduros anderer Hersteller konkurrenzlos. Lediglich die 990er – gerade die Ausführung »R« mit ihren langen Federwe-



PRODUKTE

Koffersystem

Die unverwüstlichen Zega-Pro-Boxen mit 31, 38 und 45 Litern plus Träger aus hochfestem 18x2-Edelstahlrohr. Ab 795 Euro

Tankrucksack

Maßgeschneiderter Tankrucksack aus wasserabweisendem Cordura mit variablem Hauptfach und seitlichen Taschen. Ab 119,99 Euro

Motorschutz

Protector aus vier Millimeter starkem Aluminiumblech für Pistentouren und ambitionierten Offroadbetrieb. 229 Euro

Works Fußrasten

Große Aufstandsfläche, griffige Zahnung, hohe Festigkeit – die rostfreien Fußrasten sorgen für optimalen Kontakt zum Bike. 119,90 Euro

Handprotector GD

Maximaler Schutz von Händen, Hebeln und Armaturen dank geschlossener Bauform. Ab 69,90 Euro

Kotflügelerhöhung

Der vergrößerte Abstand zum Reifen verhindert das Blockieren des Vorderrades auf schlammigem Untergrund. 29,90 Euro

Scheinwerferschutz

Fast unsichtbar aber umso effektiver ist der Scheinwerferschutz aus Polycarbonat. Mit Schnellverschluss. Ab 59,90 Euro

Das komplette Sortiment für die KTM 1190 Adventure findet sich im Web-Shop unter <http://tourate.ch/ktm1190>

Das Video zum Test gibt es online.

Einfach QR-Code mit Smartphone scannen.



CK



gen – kann hier noch einen draufsetzen. Auch wirkt das ganze Chassis des Vorgängermodells bei engagiertem Geländeeinsatz einen Tick stabiler.

Iain: Auf der Straße haben beide Adventures natürlich mit ihrem 21-Zoll-Vorderad zu kämpfen. Wer ein agileres Handling onroad wünscht, wird sicher auf die Standardversion mit dem 19-Zöller zurückgreifen.

Paul: Was auf der Straße so richtig zum Tragen kommt, ist die unerschöpfliche Power der 1190er. 148 PS für eine

Reiseenduro – das hat es noch nicht gegeben. Iain meinte, die KTM hört sich an wie ein Trophy Truck, diese monsterartigen Renn-Pick-Ups. Ich finde, das trifft die Charakteristik der neuen Adventure sehr gut. Besonders erfreulich ist die trotz höherer Leistung verbesserte Reichweite der Neuen. Auch bei dieser Vergleichsfahrt ging bei der 990er die Spritleuchte zuerst an. Gerade bei Leuten wie uns, die viel in der Wildnis un-

terwegs sind, bedeutet Reichweite auch immer Sicherheit.

FAZIT:

Paul: Mehr Power, großartiges Handling, phänomenale Bremsen, gute Gewichtsverteilung und Geländespaß ohne Ende – wer sich für dieses Bike entscheidet, wird nicht enttäuscht sein.

Iain: Ich wüsste auch nicht, was man an so einem Motorrad nicht mögen sollte! 

»E« **WIE** ELEKTRONISCH

Yamaha rüstet die Super Ténéré mit einem elektronisch einstellbaren Fahrwerk aus. In der Version ZE soll die große Reiseenduro noch komfortabler zu fahren sein.

Text : Andreas Reimar Fotos: Yamaha, Touratech

Was bringen zahlreiche und subtile Einstellmöglichkeiten an den Federelementen, wenn man sie aus Bequemlichkeit nicht benutzt? Gar nichts. Und die Neigung der Motorradfahrer, sich mit einem Schraubendreher oder Hakenschlüssel die Finger zu verbiegen, wird bei immer stärker verkleideten Maschinen nicht gerade größer.

Aus diesem Grund gehen immer mehr Hersteller dazu über, ihre Fahrzeuge mit elektronisch einstellbaren Fahrwerken auszustatten. Vorreiter auf diesem Feld war wie so oft BMW mit dem ESA, dem Electronic Suspension Adjustment.

Andere Marken ziehen nach. So auch Yamaha. Nach dem Sporttourer FJR 1300 AE kommt nun auch die große

Reiseenduro Super Ténéré in den Genuss der elektronischen Fahrwerkseinstellung – kenntlich am »E«, das ganz dezent an die Modellbezeichnung angehängt wurde: XT 1200 ZE.

Die per Knopfdruck einstellbaren Fahrwerke sind ein vergleichsweise preisgünstiger Kompromiss zwischen Federelementen, die rein manuell abgestimmt werden müssen, und semiaktiven Fahrwerken, die sich mittels einer aufwendigen Sensorik selbständig an

Fahrsituation und Fahrbahnoberfläche anpassen.

Die elektronische Einstellbarkeit hat neben dem Komfortfaktor handfeste technische Vorteile. Ab Werk sind verschiedene vorkonfigurierte Modi in die Steuerung einprogrammiert. Damit kann der Fahrer situativ die richtige Abstimmung treffen, ohne tieferes Wissen um die Funktionsweise von Federelementen zu besitzen. Will er beispielsweise mit Gepäck und trotzdem sportlich unterwegs sein, teilt er dies dem

elektronischen Fahrwerk per Knopfdruck mit – Gedanken darüber, ob er jetzt besser die Zug- oder die Druckstufe här-



ter einstellt oder beide ... oder doch lieber weicher, braucht er sich nicht zu machen.

Elektronisch einstellbare Fahrwerke bringen also nicht nur einen Gewinn an Komfort, sondern auch an Sicherheit, da die Vorgabe sinnvoller Kombinationen der Einstellmöglichkeiten hilft, Fehler zu vermeiden.

Für viele Fahrer, die bereits eine Super Ténéré mit herkömmlichen Fahrwerk besitzen, kommt die komfortable ZE natürlich zu spät. Doch eine deutliche Aufwertung des Fahrwerks ist mit Komponenten von Touratech Suspension auch bei der Standardversion möglich.

Neben den bereits verfügbaren Touratech Suspension Federbeinen in den Ausführungen »High End« und »Extreme« sowie progressiven Gabeln und Tauschfedern für das Heck wird es ab Frühjahr 2014 elektronische Federbeine der ACE-Serie für die Super Ténéré geben. Die Kombination des ACE-Federbeins mit progressiven Gabeln verhilft der Super Ténéré zu einem Fahrwerk der Spitzenklasse, das von sportlicher Pässefahrt bis zu hartem Pisten-

einsatz alle Eventualitäten souverän meistert. Per Knopfdruck lassen sich die Komponenten an alle denkbaren Fahrbahnzustände anpassen – selbst bei voller Beladung während der Fahrt. ▲

Touratech Suspension ACE

ACE steht für Actively Controlled Electronic (Suspension). Federbeine der ACE-Serie vereinen drei grundlegende Funktionen.

1. Die elektrische Federvorspannung (EPA = Electric Preload Adjuster) ermöglicht die optimale Balance des Fahrzeugs für jeden Beladungszustand.

2. Die DDA-Funktion (Dynamic Damping Adjustment) regelt die Dämpfung in fünf Stufen von Komfort bis sportlich straff. Es werden jeweils Zug- und Druckstufe optimal aufeinander abgestimmt angepasst.

3. Die ACE-Funktion ist das Herzstück des Federbeins. Ein Sensor erfasst die Beschleunigung und ändert daraufhin die Dämpfung je nach Bedarf über das DDA-Ventil. Innerhalb von Millisekunden werden Einflüsse auf das Fahrwerk ausgeglichen.

Je nachdem, wie viel »Rückmeldung« der Fahrer wünscht, kann der Einfluss des ACE in fünf Abstufungen angewählt werden.

Die Konfiguration aller drei Funktionen erfolgt bequem über eine Fernbedienung vom Lenker aus – auch während der Fahrt.



Eine große Auswahl an weiterem Spezialzubehör findet sich im Webshop unter <http://touratech.ch/xtz1200>

Produkt-Highlights

Zega Pro2 Koffersystem

Preis: ab 835 Euro



LED-Zusatzscheinwerfer

Preis: 399 Euro



Komfortsitzbank

Preis: ab 329 Euro

Fahrwerk

Federbein Touratech Suspension Highend,

Art.-Nr.: 046-5865, Preis: 1089 Euro

Federbein Touratech Suspension Extreme,

Art.-Nr.: 046-5870, Preis: 1299 Euro

Set Progressive Federn (Gabel und Federbein),

Art.-Nr.: 046-0308, Preis: 255 Euro

Set Progressive Federn (Gabel), Art.-Nr.: 046-0307, Preis: 149,90 Euro

Federbein Touratech Suspension ACE, demnächst verfügbar

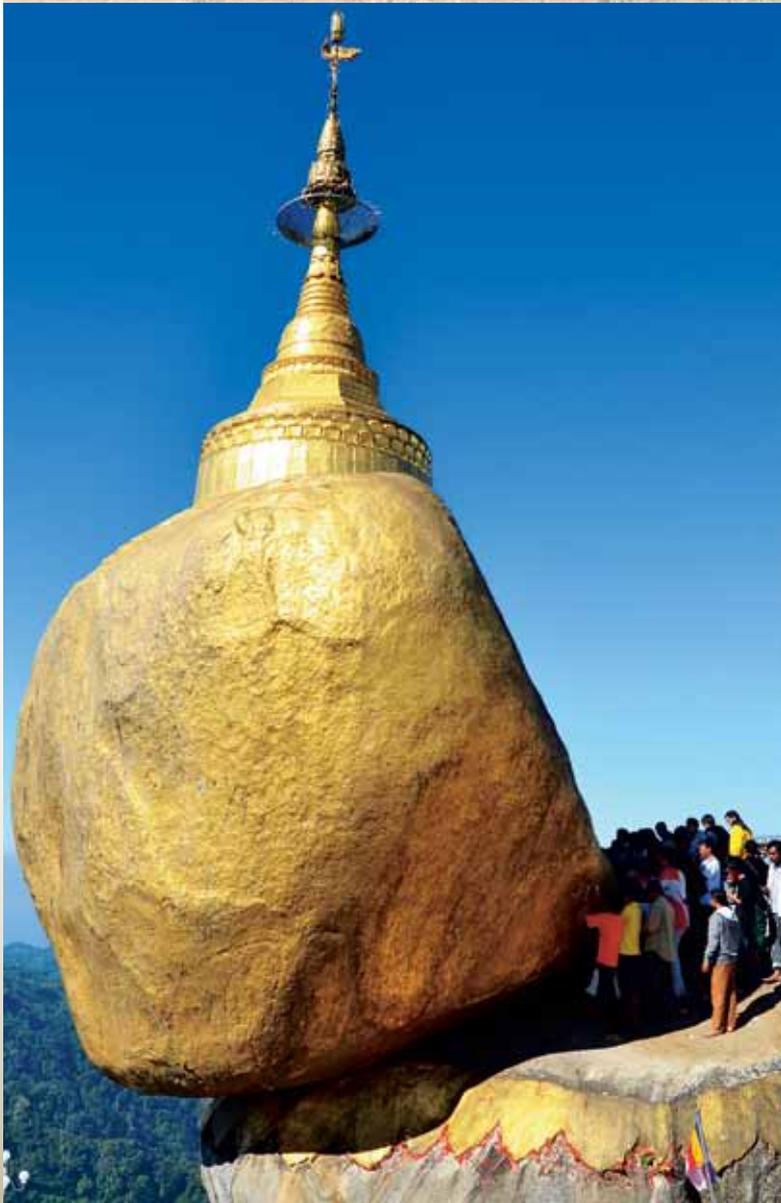


Motorschutz, Art.-Nr.: 046-5135, Preis: 199 Euro

Sturzbügel, Art.-Nr.: 046-5160, Preis: 249 Euro



REISE I UN



Die vielen Tempel lassen sich auf kleinen Sandwegen wunderbar mit dem Motorrad erkunden (gr. Bild). Der »Golden Rock« in Kyaiktiyo ist ein wichtiger Pilgerort für die Buddhisten (links). Stets fröhlich – wir hatten viele tolle Begegnungen mit den Burmesen (oben).



NS BEKANNTE

Bisher war Myanmar ein weißer Fleck auf der Karte der Motorradreisenden. Doch das beginnt sich zu ändern. Die Weltreisenden Heike und Filippo Fania durften das Land mit ihren Motorrädern für eine Woche besuchen – und waren begeistert.

Text und Fotos: Heike & Filippo Fania

Wir sind nervös. Zwar halten wir eine Einreisegenehmigung für Myanmar in den Händen, doch jetzt, an der Grenze, sind wir nicht sicher, ob alles klappen wird. Zu langwierig und schwierig waren die Verhandlungen mit den offiziellen Stellen, bis wir ganz knapp vor unserer Abreise endlich die benötigten Dokumente erhalten haben. Eine individuelle Einreise in das immer noch vergleichsweise abgeschottete Land ist mit Motorrädern ohnehin nicht möglich. Unser Freund Jörg Waldmann, der in Thailand lebt und über gute Kontakte verfügt, hat alle bürokratischen Hürden aus dem Weg geräumt. Gemeinsam mit ihm und seinen thailändischen Freunden Dusit und Sukie bilden wir nun also eine »Reisegruppe«.

Unsere Bedenken stellen sich zum Glück als unbegründet heraus. Der offizielle Teil ist auf beiden Seiten der Grenze schnell erledigt. Die Grenzbeamten sind genauso begeistert wie wir. Schließlich sperren sie den Übergang sogar für einen Moment komplett, damit wir alle zusammen für Fotos posieren können.

Eine Polizeieskorte begleitet uns die ersten Kilometer in Myanmar über eine schmale Staubstraße durch die Berge; kein Verkehr ist zu sehen. Der Grund stellt sich jenseits einer Bergkette heraus: Die Straße war nur für uns gesperrt worden. Normalerweise ist sie immer nur in eine Richtung geöffnet, die jeden Tag wechselt. Da wir in der falschen Richtung unterwegs sind, wurde der Gegenverkehr einfach angehalten.



Mit schlechtem Gewissen fahren wir an der langen Schlange wartender Fahrzeuge entlang. Doch anstatt verärgert zu sein, winken uns die Menschen einfach nur fröhlich zu.

Auch in den nächsten Dörfern und Städten werden wir freundlich empfangen. Den Rest des Tages passieren wir goldene Pagoden und grüne Reisfelder, begleitet vom Winken und Lächeln der Menschen.

In Kyaiktiyo erreichen wir unsere Unterkunft für die erste Nacht in Myanmar. Es war ein bewegender Tag, zunächst geprägt von Ungewissheit, nun aber voller Begeisterung angesichts des freundlichen Empfangs.

Früh am nächsten Morgen geht es los zum »Golden Rock«, einem Felsen, der spektakulär über dem Abgrund hängt, und der Legende nach von einem Haar Buddhas in Position gehalten wird. Der golden überzogene Stein ist ein wichtiger Pilgerort. Um dort hinzukommen, muss man auf Lastwagen umsteigen, die jeweils etwa 40 Personen transportieren. Unsere Sorge, lange warten zu müssen, bis ein Lastwagen voll ist, stellt sich als falsch heraus. Stattdessen ist es eher schwierig, einen Platz auf einem der Lkw zu ergattern, denn rund 40.000 Menschen sind an diesem Morgen zur Pilgerstätte unterwegs.

Auf dem Rückweg haben wir dann alle Mühe, den Ort wieder zu verlassen. Die Zufahrtsstraße ist über mehrere Kilometer vollständig zugeparkt – nichts geht mehr. Mit den Motorrädern können wir zwar auf Fußpfade durch das Gebüsch



ausweichen, dennoch ist es schon Nachmittag, bis wir wieder auf dem Weg zu unserem Tagesziel sind – und es liegen noch gut 400 Kilometer vor uns.

Die Hälfte der Strecke müssen wir in der Dunkelheit zurücklegen, stets auf der Hut vor Tieren, Schlaglöchern und unbeleuchteten Fahrzeugen. Völlig erschöpft erreichen wir schließlich Naypidaw, die neue Hauptstadt Myanmars.

Es scheint, als hätten wir eine unsichtbare Grenze überschritten. Auf einmal sind wir nicht mehr auf schmalen Straßen unterwegs, sondern auf hell erleuchteten Boulevards, gesäumt von riesigen Luxus-hotels, Prachtbauten und Shopping-Zentren. Allerdings ist außer uns niemand in dieser Stadt unterwegs. Die Straßen sind komplett verlassen.



Beschauliche Idylle auf dem Land (oben). Trotz behutsamer Öffnung des Landes ist das Militär immer noch stark präsent; so wie an diesem Checkpoint (links oben). Leere Straße durch die Berge – erst später haben wir erfahren, dass der Abschnitt extra für uns gesperrt wurde (links).

Am nächsten Morgen ziehen wir los, um uns diese unwirkliche Stadt, ein Prestigeobjekt der Militärregierung, genauer anzuschauen. Noch immer sind kaum Menschen unterwegs. Wir fahren alleine auf den zehnspurigen Straßen und können ungestört für Fotos mit den Motorrädern posieren.

Anschließend geht es weiter nach Bagan, wo in einer Ebene unzählige Tempel verstreut liegen, die meisten deutlich älter als tausend Jahre. Besonders eindrucksvoll ist ihr Anblick bei Sonnenuntergang, wenn man auf einen der höheren Tempel steigt. Voller Ehrfurcht vor der Kulisse und der Größe der Fläche, über die sich die Tempel erstrecken, bleiben wir, bis es dunkel ist.

Kaum dämmt der Tag, sind wir wieder auf den Beinen, um zu beobachten, wie die Sonne glutrot über den Horizont steigt, während noch Nebel zwischen den Tempeln wabert.

Ein Gewirr aus sandigen Straßen und Wegen erstreckt sich zwischen den Tempeln, so dass man hier mit dem Motorrad wunderbar auf Entdeckungstour gehen kann.

Mittags setzen wir unsere Fahrt fort; durch kleine Dörfer und Städte fahren wir in Richtung Süden, immer parallel zum größten Fluss des Landes, dem Irrawadi, den wir in der hügeligen und steppenartigen Landschaft aber nur selten zu Gesicht bekamen.

Der nächste Tag sollte ein reiner Fahrtag durch Zentral-Myanmar werden, doch er entwickelte sich zu einem ganz besonders eindrucksvollen Tag, an dem sich alle paar Kilometer ein neues Erlebnis mit den freundlichen Burmesen auftat.

In der Kaffeepause werden wir zum Rikschafahren eingeladen, dann fahren wir buchstäblich in ein Straßenfest und feiern mit der Menge zu lokaler Popmusik. Wir treffen eine Gruppe burmesischer Punks, die auf den Motorrädern probestitzen will. Beim nächsten Halt sind wir von Schulkindern umringt, die gerade auf dem Heimweg sind. Scheu werden wir zunächst beäugt. Als dann aber klar ist, dass von den Fremden mit den seltsamen Kleidern und den größten Motorrädern, die sie jemals gesehen haben, keine Gefahr ausgeht, kommen sie begeistert näher, um uns zu begrüßen.

Auch der nächste Tag geht ähnlich weiter; wieder werden wir von der Kultur und den Menschen des Landes in den Bann gezogen. Bei einer Pause laden wir einen jungen



Über die Autoren

Heike (34) und Filippo Fania (49) haben ihr Leben in Deutschland aufgegeben, um sich ihren Traum zu erfüllen und mit ihren Motorrädern um die Welt zu fahren. Heike ist auf einer BMW F 650 GS (Einzylinder)

unterwegs, Filippo auf einer BMW R 1150 GS. In Travel Time ist von ihnen bereits eine Reportage über Ladakh erschienen (01/2013). Weitere Fotos, Informationen und Erlebnisse finden sich auf ihrer Webseite www.2livethedream.com

Mann auf eine Spritztour ein. Stolz thront er hinten auf Filippos Motorrad und winkt jedem Bekannten zu.

Am frühen Nachmittag wollen wir in Mawlamyine sein, um die Hafenstadt noch ein wenig zu erkunden. Leider hat Filippos R 1150 GS an diesem Tag eine andere Überraschung auf Lager. Etwa 90 Kilometer vom Ziel entfernt bricht ohne Vorwarnung das hintere Federbein, wodurch das Hinterrad in den Radkasten kracht und blockiert. Glücklicherweise stürzt Filippo nicht, aber an Weiterfahrt ist nicht so schnell zu denken. Provisorisch wird die Maschine mit einem Stück Keilriemen als Polsterung, ein paar Schlauchschellen und einem Zurrgurt wieder fahrbereit gemacht – zumindest so, dass Filippo die restliche Strecke trotz beschädigtem Reifen fahren kann, wenn auch langsam und deutlich tiefergelegt.

Leider ist für Filippo die Tour vorbei. Das Motorrad muss auf einen Pick-up verladen werden, denn die Strecke führt am siebten und letzten Tag lange über holprige Staubpisten und schließlich wieder durch die Berge zurück zur thailändischen Grenze – unmöglich mit dem gebrochenen Federbein.

Während also Filippo im klimatisierten Fahrzeug sitzt, darf der Rest unserer kleinen Gruppe an diesem Tag noch mal Staub auf den Pisten schlucken und den Offroad-Spaß

Bagan – eine besondere, mystische Stimmung herrscht, wenn die Sonne über den mehr als tausend Tempeln aufgeht (gr. Bild).

Fachgespräche und anschließendes Probesitzen (rechts). Gut 40.000 Menschen werden mit Lastwagen zum »Golden Rock« gekarrt – an einem Tag (ganz rechts).

abseits der Hauptstraßen genießen. Die Strecke durch die Berge, die am ersten Tag noch für uns gesperrt war, befahren wir dieses Mal zusammen mit dem restlichen Verkehr, der auf der schlechten Straße nur langsam voran kommt. Staub, Steine und Abgase machen es auf der engen Straße schwierig zu überholen. Es kostet reichlich Nerven, bis wir die Berge überwunden haben und die Staub- und Rußschicht aus unseren Gesichtern wischen können.

Voller überwältigender Eindrücke überqueren wir die Brücke über den Grenzfluss zurück nach Thailand. Als wir abends zusammensitzen sind wir uns alle einig, dass es ein einmaliges Erlebnis war. Nicht nur wegen der touristischen Highlights wie Bagan, nicht nur wegen des Fahrspaßes, den wir on- und offroad hatten, sondern vor allem auch wegen der Menschen, die uns mit einer ehrlichen Freundlichkeit begegneten und uns tagtäglich mit ihrer Kultur und Fröhlichkeit begeistert haben. ▲

Leser unterwegs

Sie waren auch mit einem mit TOURATECH-Zubehör ausgestatteten Motorrad auf Reisen und haben die Tour mit anspruchsvollen Fotos dokumentiert? Wenn Sie Ihre Reportage in Travel Time veröffentlichen wollen, dann nehmen Sie Kontakt mit uns auf: feedback_travel_time@touratech.de



Reiseinfos:

Reisezeit: Die beste Reisezeit ist von November bis März. In dieser Zeit gibt es kaum Regen und die Temperaturen sind nicht zu heiß. Für die Nächte benötigt man eine Jacke.

Organisation: Leider ist es bislang nicht möglich, Myanmar alleine mit dem Motorrad zu bereisen. Man muss von einem offiziellen Guide der Regierung begleitet werden und für die Planung ist die Kooperation mit einer Agentur obligatorisch. Die Route muss im Vorfeld festgelegt und genehmigt werden. Zur Durchreise von Indien nach Thailand mit dem Motorrad gibt es bisher keine Erfahrungen. Weitere Infos über Jörg Waldmann in Bangkok: djosmann@gmail.com

Visum/ Organisiertes Reise: Ein Visum ist obligatorisch. Es muss im Vorfeld bei der Botschaft Myanmars direkt oder über einen Reiseveranstalter beantragt werden. Es gibt bisher nur wenige Veranstalter, die geführte Motorradtouren im Land anbieten, alle jedoch nur auf kleinen Motorrädern (max. 250 ccm), z. B. www.ride-lara.com

Motorräder/Benzin: Eine Einreise mit dem eigenen Motorrad von Thailand aus muss genehmigt werden. Bei der

Einreise mit einem geliehenen Motorrad ist eine schriftliche Erlaubnis des Besitzers nötig. Es empfehlen sich Motorräder mit ausreichend Bodenfreiheit.

Tankstellen gibt es entlang der Hauptstraßen häufig. Die Qualität des Benzins ist jedoch schlecht. 95 Oktan sind kaum erhältlich. Auch das 92-Oktan-Benzin entspricht nicht der Qualität wie in Europa.

Straßen: Die Hauptstraßen sind größtenteils in gutem Zustand. Abseits der Hauptrouten gibt es noch viele nicht asphaltierte Straßen. Auf Schnellstraßen sowie in den großen Städten Mandalay und Yangon sind Motorräder nicht erlaubt.

Geld: Landeswährung ist der Kyat (1 EUR = ca. 1200 Kyat). Geld kann man in den Touristenzentren wechseln, Geldautomaten gibt es keine. Man sollte daher auf jeden Fall ausreichend US-Dollar dabei haben, einen Teil davon in kleinen Scheinen. Die Noten dürfen nicht beschädigt sein.

Unterkunft: In den Touristenzentren gibt es viele Hotels, die gemessen am Preisniveau des Landes allerdings recht teuer und in der Hauptsaison (November bis Februar) oft überfüllt sind. Wir mussten die Hotels vorbuchen. Abseits

der Touristenrouten gibt es nur wenige Hotels. Sogenannte »Homestays«, d. h. Privatunterkünfte, sind nicht erlaubt.

Sprache: Hotelpersonal und Touristenführer sprechen in der Regel ausreichend Englisch. Außerhalb der Hotels wird kaum Englisch gesprochen.



Europa, Asien, Nordamerika

New York – immer gen Osten

Dem Kugelcharakter unserer Erde sei Dank: auch wenn man stur nach Osten fährt, kommt man irgendwann nach New York. So wie es Heike Olbrich und Moritz Gödrich getan haben.

Es war die letzte Gelegenheit, vor dem Berufsleben nochmal in die weite Welt zu ziehen. Wenn nicht jetzt, wann dann? Und wenn, dann richtig. Mit dem Ziel New York vor Augen starteten Heike Olbrich und Moritz Gödrich von Filderstadt bei Stuttgart Richtung Osten. Auf dem mehr als 26.000 Kilometer langen Weg quer durch Südosteuropa, Zentralasien, Russland und Nordamerika erwarteten die beiden viele Höhen und Tiefen. Faszinierende Städte entlang der Seidenstraße, fremde Kulturen in Asien und die unberührte Natur Sibiriens.

Ein Unfall im abgelegenen Pamir-Gebirge in Tadschikistan verändert jedoch die Reiseplanung. Nach einer Erholungspause gelingt die Weiterfahrt und sieben Monate nach dem Start kommt das Paar in New York an.

Mehr zur Reise unter www.twobikesoneway.de



Aufbruch nach Afrika

Wenn der Weg das Ziel ist

Das Ziel heißt Afrika. Doch schon der Weg dorthin hält einige Abenteuer für Birgit und Rainer Knabe bereit.

Der erste Tag, das erste Packen, die erste Fahrt. Wir laden das Gepäck auf unsere Maschinen, es wird eng auf dem Fahrersitz. Den Zündschlüssel umdrehen, das erste wackelige Anfahren mit schwerem Gewicht. Unsere Nachbarn stürmen beim Klang der Motorräder aus den Häusern und winken uns zu, wir geben Gas und sind unterwegs.

Rainer und ich wählen kleinere Landstraßen, über die deutsche Weinstraße, quer durch

das Elsass und die französischen Seealpen. Wir wollen reisen, keine Kilometer fressen, übernachten oft im Zelt, abseits der Straße unter freiem Himmel. So suchen wir uns mitten in einem spanischen Olivenhain einen Schlafplatz, bis die Straße an einer »Barrera« abrupt endet. Regenfälle haben den Asphalt unterspült, Teile der Straße und der folgenden Brücke weggerissen, sodass nun nur noch ein lehmiger Pfad die Teilstücke verbindet.

Die erste Steilabfahrt wird noch mit Gepäck offroadmäßig gefahren, nun ja, in Afrika werden wir wohl öfters mal auf

Nordamerika offroad

Auf der Spur

Ein Video entfachte die Sehnsucht von Michael Paetsch nach dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Er schnappte sich seine Ténéré und folgte einem einzigartigen Trail von Kanada bis Mexiko.

Can2Mex, das Video von Herbert und Ramona Schwarz über ihre Offroadreise durch Nordamerika – damit hatte uns ein Freund angespitzt. Und so starten wir nach einiger Vorbereitung in Vancouver in unser Abenteuer. Zwei modifizierte Super Ténérés ermöglichen uns, das Asphaltband zu verlassen, wo immer es geht, um die grandiosen Landschaften hautnah zu erleben. Nach einer wilden Party am Glacier National Park erkunden wir die Yellowstone-Region.

Zum Offroad-Abenteuer wird der National Back Country Byway am Salt Lake, wo wir der alten Central Pacific Bahnstrecke folgen, von der nur noch Fragmente künden. Wir biwakieren in der Steppe und sehen vor unserem geistigen Auge die Cartwrights von der Ponderosa herüberreiten. Bei Schneetreiben überwinden



diese Probleme stoßen, und dann? Wir beschließen den Fahrtag, bauen unser Zelt an der Barrera auf, über uns die Sternbilder am nachtdunklen Himmel.

In der Nähe von Malaga passiert es, eine kleine Unaufmerksamkeit, schon rutscht das Vorderrad vom Asphalt in das Schotterband, die Maschine kippt vorne zur Seite. Mit einem stechenden Schmerz in der linken Schulter hocke ich wie ein Hund auf dem Asphalt,

kann nur mit großer Mühe die Maschine wieder aufrichten. Aber nach drei Tagen brennen unsere Reiseschuhe, uns zieht es weiter, auch wenn Schulter und linke Brustseite immer noch fett schwarz-blau-rot angeschwollen sind. In Algeciras erkunden wir den Hafen und genießen eine erste marokkanische Tajin mit Blick auf die Schiffe. Africa, here we come!

Die weitere Reise durch Afrika kann man online verfolgen: www.bembel-on-tour.de

wir den Ophir Pass von Telluride zum geschichtsträchtigen Silverton. Über den Million-Dollar-Highway verlassen wir die Stadt des »Silberfiebers« und finden auf der Fahrt über Durango nach Moab den Traum eines jeden Offroad-Fans. Hier lassen wir nach einem Marsch durch den Arches National Park die Stollen im Canyonlands National Park kreisen – für mich die Krönung der Reise.

Zwischen Las Vegas, Sequoia Nationalpark, San Francisco und Los Angeles erleben wir zahllose weitere Reiseabenteuer und irre Leute.

Während unsere Maschinen nach einem Monat und 10.000 Kilometern nach Hause schippern, läuft im Flieger zurück unser Kopfkinno weiter.

Mehr zu dieser Tour unter www.unitedteneristi.de



IHR STÜTZPUNKT
TOURATECH
Mitte

ZWEIRAD
NORTON

Freude am Service

Obernburger Str. 46/48

63853 Mömlingen

Mitte@zweirad-norton.de

+ 49 (0) 60 22-68 17 06

Dein Traum
ist unser Projekt.

- Lackierung & Ausstattung
- Umbau & Spezialanfertigung
- Fahrwerk & Tieferlegung
- Leistungsoptimierung:
mehr Drehmoment, mehr Durchzug
- Sämtliche Wartungs- und
Reparaturarbeiten für BMW-Motorräder

Hol Dir den Start-Check
unter: **www.TT-Mitte.de**

Hier kannst Du Dir unser
10 Punkte-Programm zum
sicheren Frühjahrs-Start
kostenlos downloaden.



Wir freuen uns auf Dich
und Dein Motorrad.

DIE ERSTEN WOCHEN!

Martin Leonhardt ist zu einer Weltreise aufgebrochen. Nachdem er seinen Open-End-Trip in Chile begonnen hat, stellt die Bergwelt Boliviens erste größere Anforderungen an Konstitution und Fahrkönnen des Abenteurers.

Text und Fotos: Martin Leonhardt

Valpariso, Chile – die Reise beginnt! Fast genau einen Monat war mein Motorrad mit dem Schiff unterwegs. Nun steht es wieder vor mir, unbeschadet hat es die Reise über Atlantik und Pazifik überstanden. Der große Traum, die Motorradweltreise, ist nun Realität.

Während ich den Startknopf der KTM 1190 Adventure R betätige, freue ich mich wie ein Kind an Weihnachten. Nach



Herrlicher Blick über die Atacama Wüste auf den Pazifik (oben). Die Adventure kämpft mit dem weichen Untergrund.

all der Vorbereitung, dem Abschied von Familie und Freunden, ist dies fast schon ein erlösender Moment. Nichts hält mich mehr zurück! Vor mir liegen tausende unbekannte Kilometer. Ein Gefühl von grenzenloser Freiheit überkommt mich, als ich die ersten Meter auf den Straßen Chiles zurücklege.

Ich folge den Küstenstraßen in Richtung Norden. Die ersten Tage fühlen sich etwas komisch an. Hier und da müssen Gepäck und Motorrad optimiert werden. Der Rhythmus fehlt noch, was aber schon nach wenigen Wochen besser wird.

Die Menschen des Landes begrüßen mich alle mit einem offenen Lächeln. Sie wollen wissen, woher ich komme, wohin ich reise und wie lange ich unterwegs sein werde. Oft entwickeln sich sehr interessante Gespräche. Das schult mein Spanisch und gibt mir wichtige Tipps für die weitere Reise.

Mit zunehmendem Vertrauen zur KTM und zur Ausrüstung zieht es mich mehr und mehr in Richtung der Wüstenregionen der Atacama. Chiles Norden und der Altiplano in Bolivien bieten mir Unmengen von Abenteuern. Die Routen sind sehr anspruchsvoll und müssen gut geplant werden. Besonders Wasser wird, neben Benzin, zum wichtigsten Gut. In zwei Monaten fällt kein einziger Tropfen Regen. Die Nächte verbringe ich meistens unter klarem Sternenhimmel.

In kleinen Ortschaften finde ich die nötige Ruhe, um mich von den Touren zu erholen. Mehr als einmal werde ich zum Essen oder auf ein Cerveza (= span. »Bier«) eingeladen. Neben den tollen Landschaften und dem Leben in der Einsamkeit sind es genau diese Begegnungen, die meine Reise bereichern und mir großes Glück bescheren.

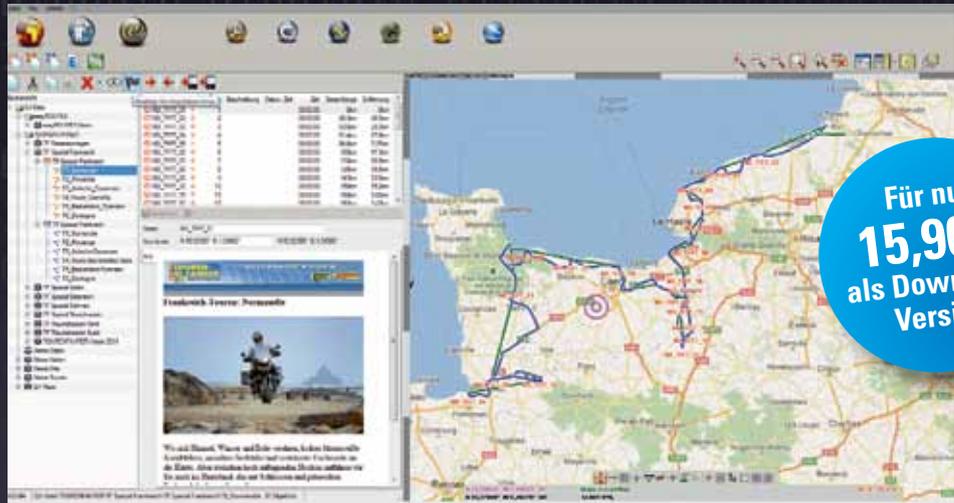
Für die kommenden Monate plane ich, Argentinien zu erkunden.

Mehr zur Reise unter www.freiheitenwelt.de



@asyROUTES®

Der GPS-Tourenplaner



Für nur
15,90 €
als Download-
Version

- einfache Bedienung
- perfekte Datenverwaltung
- weltweite, stets aktuelle Karten

Der »easyROUTES®-GPS-Tourenplaner« bietet eine perfekte Anbindung an die Welt der TOURENFAHRER-GPS-Touren. Bereits enthalten sind die Sammlungen der TF-Traumstraßen in Deutschland sowie exklusive Touren in Frankreich, Italien, Österreich, der Schweiz und in Skandinavien. Neben den reinen GPS-Daten bietet der Tourenplaner erstklassige Multimedia-Inhalte und direkte Online-Anbindung an tourenfahrer.de, das TF-WebTV, die TF-Scouts und natürlich an die easyROUTES®.

www.tourenfahrer.de



Auch als E-Paper
erhältlich.

Einmal heruntergeladen – immer für Sie verfügbar.
Egal ob Smartphone, Tablet oder Computer.

Mehr Informationen über E-Paper
und Abonnement finden Sie
auf www.tourenfahrer.de

Sie wollen auf große Tour
gehen? Die schönsten
Motorradstrecken dieser Welt
bringt Ihnen der TOURENFAHRER
in faszinierenden Reportagen
direkt nach Hause.

Erhältlich ist die
Software exklusiv als
Download-Version unter:
www.easyroutes.de



TESTEN. im SÜDEN

Unter Federführung des Helmherstellers Nolan hatten Touratech und andere wichtige Unternehmen der Motorradzubehörbranche zu einem Testcamp am Rande der Rennstrecke in der Nähe des südspanischen Almeria geladen. 40 Fachjournalisten waren angereist, um auf dem von Bike Promotion organisierten Event mit den Herstellern Nolan, Metzeler, Louis, Motorex, Garmin und Touratech das Für und Wider der neuesten Produkte zu diskutieren.

Schnelle Runden auf der Rennstrecke konnten zur Erprobung neuer Ausrüstung ebenso gedreht werden, wie es möglich war, andere Neuheiten auf gemütlichen Straßentouren kennenzulernen. Dem Einsatzzweck der eigenen Produkte entsprechend, präsentierte Touratech die neuesten Parts ex-

Die Zeit vor dem Saisonstart nutzte Touratech für ein großes Testevent mit der Presse. Journalisten der führenden Fachzeitschriften konnten die neuen Produkte unter realitätsnahen Bedingungen in Spanien erproben und gaben ihr Feedback.

klusiv auf ausgedehnten Offroadtouren. Auf einer abwechslungsreichen Strecke konnten die Teilnehmer schnelle Pisten unter die Räder nehmen oder die Motorräder durch enge Schotterserpentinen quälen.

Insgesamt 20 voll ausgestattete BMW-Motorräder standen für die Tester bereit. Sowohl Boxer-GS der alten und neuen Baureihe als auch einige F 800 GS waren vor Ort. Das größte Interesse brachten die Fachjournalisten naturgemäß dem neuen semiaktiven Fahrwerk von Touratech Suspension entgegen. Sowohl die Wirkungsweise im Fahrbetrieb als auch das »Plug & Travel«-Prinzip, also der einfache Austausch gegen die Originalkomponenten bei uneingeschränkter Weiternutzung aller Fahrmodi, überzeugte die Spezialisten.

Eine Weltneuheit konnte Touratech Suspension der Presse mit dem »Inline Extreme« Federbein für die F 800 GS präsentieren. Dieser Stoßdämpfer bietet umfangreiche Einstellmöglichkeiten der Druckstufendämpfung im High- und Low-speed-Bereich sowie ein PDS als Durchschlagschutz und kommt dabei ganz ohne externen Ausgleichsbehälter aus. Alle für diese komplexe Funktionalität erforderlichen Komponenten finden im zylindrischen Dämpfergehäuse Platz. Die außerordentlich kompakte Bauform konnte die Redakteure ebenso überzeugen wie der extreme Durchschlagschutz, den das System trotz extra feiner Einstellbarkeit bietet.

Dass es nicht immer die ganz großen Neuheiten sein müssen, sondern auch die konsequente Weiterentwicklung bewährter Produkte von größter Bedeutung ist, zeigte die positive Resonanz der Fachpresse auf die an den Testbikes montierten Gepäcksysteme mit Koffern der Generation Zega Pro2 oder die Navihalterungen für den Garmin Zumo 350 LM. ▲



Das Plug & Travel Fahrwerk sowie viele weitere Komponenten konnten auf ausgedehnten Schottertouren intensiv erprobt werden.

Wo ist das Magazin zu beziehen?
Travel Time, das Kundenmagazin von Touratech, erscheint drei Mal jährlich auf Deutsch und ein Mal pro Jahr als internationale Ausgabe in mehreren Sprachen. Es ist kostenlos beim Touratech-Händler in Ihrer Nähe sowie auf Messen und Veranstaltungen, an denen Touratech teilnimmt, erhältlich. Einfach mitnehmen und schmökern!

feed-back

Liebe Leserinnen und Leser,
helfen Sie mit, Travel Time weiter zu verbessern. Schreiben Sie uns Ihre Meinung zum Magazin.
Per E-Mail: feedback_travel_time@touratech.de

➔ **Motivierend** (Ausgabe 3-2013)
Wieder einmal halte ich in dieser in unseren Regionen nicht sooo bikerfreundlichen Zeit Ihr motivierendes, duftendes Heft in den Händen. Nützliche Infos (in einer Zeit, da die Wunschzettel noch etwas Raum für Notizen haben) und leidenschaftliche Test- und Reiseberichte. Danke! Auch die Leserbriefe in Sachen »Langlebigkeit« und »Nicht immer nur Playstation« sprechen mir aus dem Herzen.
Ragnar Storch, Bernau

➔ **Tolles Projekt kennengelernt**
(Englische Ausgabe 2013)
Auf Besuch bei einem Kumpel in San Francisco habe ich ever großartiges Magazin Travel Time kennengelernt. Begeistert hat mich vor allem der Bericht über Arizona. Ich wusste gar nicht, dass es dieses großartige Projekt der Backcountry Discovery Routes gibt. Hut ab, vor diesen engagierten Motorradfahrern!
Jeff Miller, per E-Mail

➔ **Wohltuend anders**
(Allgemein)
Travel Time ist für mich immer wieder die große Überraschung. Alles ist von hohem Niveau, ob Beiträge oder Bilder. »Travel Time« unterscheidet sich wohltuend von vielen anderen Veröffentlichungen zum Thema Motorrad. Es stellt

sich mir die Frage, warum Touratech nicht mit der Travel Time – vielleicht sechs Mal im Jahr – in den Handel geht.
Clemens Schelhaas, Grevenbroich

➔ **Netter Typ**
(Französische Ausgabe 2013)
Auf dem Salon de la Moto in Paris haben wir uns lange mit einem netten Herrn auf dem Touratech-Stand unterhalten. Zum Abschied hat er uns ein Travel Time Magazin in die Hand gedrückt. Beim Lesen haben wir dann festgestellt, dass wir es mit dem Chef von Touratech Frankreich, Yvon, zu tun hatten. Wir waren begeistert von der wunderschönen Aufmachung dieser Zeitschrift und den vielfältigen Themen. Ganz sicher werden wir Yvons Einladung zum Travel Event in Orange folgen.
Charles und Adeline, per E-Mail

➔ **Gerne öfter**
(Italienische Ausgabe 2013)
Mit ein paar Freunden habe ich Touratech auf der Eicma besucht. Dort haben wir uns das aktuelle Travel Time geholt. Wir waren alle total begeistert, denn in einem Kundenmagazin erwartet man ja nicht gerade solche tollen Reiseberichte und ausführlichen Praxisthemen. Schade, dass es die italienische Ausgabe nur einmal im Jahr gibt.
Enzo R., Padua

Wir behalten uns vor, Leserbriefe in gekürzter Form zu veröffentlichen. Sie geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider.



**Südamerika
ab 3780 €***

- Argentinien, Chile, Bolivien & Peru
- 4-5 wöchige Intensivtouren
- Preiswert durch eigene Enduro

Programm Herbst/Winter 2014/15

Ruta 40 - Route der Pioniere und Rückgrat Argentinien

Vom Salar de Uyuni bis nach Nordpatagonien. Salzwüsten, Vulkane, Weinberge und Araukarienwälder. Für Freunde von Pisten, Wein und Grillfeuern!

Patagonische Anden und Feuerland

Über die südliche Ruta 40 oder die Carretera Austral. Auf einsamen Pisten durch wilde Naturlandschaften. Südwärts mehr Argentinien, nordwärts mehr Chile.

Ruta Norte: Chile, Bolivien und Peru

Farbenpracht der chilenischen Atacama-Wüste. Zum Titicacasee und bolivian. Andenabbruch. Auf den Spuren der Inkas nach Machu Picchu.

Infos:

Explo-Tours-JZ, 81827 München, Tangastr. 82
Email: explo.tours.jz@gmail.com
Tel. +49 (0) 1525 3214 186

* Inkl. Tourorganisation, HP, Motorradverschiffung ab München, Gepäcktransport, ohne Flüge

www.explo-tours-jz.com





ÜBER UMWEGE

ZUM ZIEL

Ganz gleich, ob Auto- oder Motorradfahrer, immer mehr Menschen vertrauen auf die Unterstützung von Navigationsgeräten. Doch für den GPS-Einsatz auf dem Motorrad gelten ganz besondere Anforderungen. Vor allem bei der Routenführung.

Text: Lutz von Steynitz

Neben physischen Eigenschaften wie Wetterbeständigkeit, Bedienbarkeit mit Handschuhen und Ablesbarkeit bei Sonnenlicht müssen Motorrad navigationsgeräte vor allem im Bereich der Routenführung deutlich mehr Optionen bieten als reine Auto-Geräte. Bei diesen wird man im Normalfall auf dem schnellsten Weg von A nach B geführt – genau so, wie man in der Regel mit dem Motorrad meist nicht fahren möchte.

Der besondere Charme einer Motorradtour besteht schließlich darin, sich je nach Gusto über schöne Nebestrecken, Sehenswürdigkeiten und evtl. andere Leckerbissen Richtung Ziel treiben zu lassen. Mitverantwortlich für das Gelingen solcher Unternehmungen ist eine entsprechende Planung der Route im Vorfeld. Hierzu bieten Motorrad-Navis die Möglichkeit, über das Einfügen von Zwischenzielen Einfluss auf den Streckenverlauf zu nehmen und so die Tour wunschgemäß nach eigenen Vorstellungen (z. B. von

A über B-C-D nach E) zu gestalten. Navigatoren der aktuellsten Generation bieten sogar motorradspezifische Routingoptionen wie »kurvenreiche Strecken« an, was dem Nutzer die Gestaltung von Routen und damit eine motorradspezifische Navigation erheblich vereinfacht.

Trotz immer besserer Nutzerführung gilt es jedoch, einige Dinge bei der Routenplanung zu beachten. Folgendes Beispiel (anhand eines Garmin Zumo 390) erläutert die effiziente Planung am Gerät.

ZUR PERSON

LUTZ VON STEYNITZ



Lutz von Steynitz, Jahrgang 1977, ist Diplom Sportwissenschaftler. Seit mehr als 15 Jahren beschäftigt er sich mit den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Satelliten-Navigation. Im Auftrag von Garmin führt er GPS-Schulungen für die Bereiche Outdoor, Sport und Motorrad durch.



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4

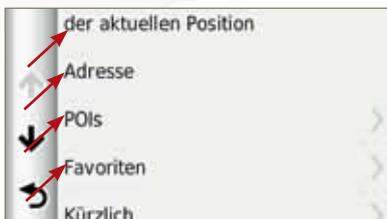


Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7

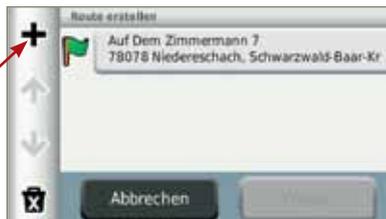


Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12

Zu Beginn der Routenplanung muss der »Routenplaner« im Gerät aufgerufen werden. (Abbildung 1 u. 2)

Hier hat man neben der Möglichkeit, auf gespeicherte Routen zuzugreifen, die Option, eine eigene neue Route zu erstellen. Im ersten Schritt wird für die zu planende Route der Startpunkt festgelegt. (Abbildung 3 u. 4)

Hier stellt sich die Wahl, was als Startpunkt dienen soll. Entsprechend der Tourvorstellung kann aus einer Liste ausgewählt werden. Viele wertvolle Startpunkte oder auch Zwischenziele finden sich unter POIs. Dies können z. B. Tankstellen, Sehenswürdigkeiten oder Unterkünfte sein, welche nach eigenen Vorstellungen in die Tour eingebaut werden können. Um die Suche regional einzugrenzen, kann man über die Funktion »Suche bei« detaillierte Ziele ausfindig machen. Achtung: Sollte man als Auswahl direkt eine Stadt wählen, wird in der Regel vom Navi immer das Ortszentrum angenommen. (Abbildung 5 u. 6)

Nachdem eine Auswahl getroffen wurde, wird ein diese auf dem Display in der Karte angezeigt und kann in die Route übernommen werden. Um der Route weitere Punkte zuzuordnen, fügt man einfach das nächste Ziel ein, indem man in der Auswahl wie beim Startpunkt verfährt. Eine sehr gute Möglichkeit zur Erstellung einer Route ist über die Funktion »Karte durchsuchen« zu gehen. Hiermit kann man die Route relativ komfortabel über ein paar »Klicks« entsprechend eigener Vorstellungen beeinflussen. (Abbildung 7 u. 8)

Sind die Zwischenziele für die gewünschte Route ausgewählt, erfolgt im nächsten Schritt nach einer individuellen Namensgebung durch den Nutzer eine Streckenberechnung entsprechend den eingestellten Routingoptionen des Gerätes. Die fertig erstellte Route kann man sich nun entweder noch einmal im Ganzen auf dem Display anzeigen lassen, nachträglich bearbeiten oder man steigt direkt in die Navigation ein. (Abbildung 9 u. 10 u. 11)

Die Navigation erfolgt in gewohnter Form. Geräte der neuen Generation (Zumo 350/390) bieten mittlerweile sogar über einen Fingerzeig auf dem Display die Möglichkeit, unliebsame Zwischenziele einfach zu überspringen. (Abbildung 12)

Die einzelnen Schritte entsprechen in der Darstellung der Garmin Geräteserie Zumo 340/350/390, sind aber in der Umsetzung mit etwas anderer Darstellung auf die Geräteserien Garmin Zumo 210/220/660 übertragbar.

FRAGE-ANTWORT-SPIEL



Moderne Navigationssysteme sind benutzerfreundlich und weitgehend selbsterklärend. Aber sie bieten auch immer mehr Möglichkeiten. Wer den vollen Funktionsumfang seines GPS-Gerätes ausnutzen will, wird gelegentlich an einen Punkt kommen, an dem er nicht mehr weiter weiß. Hier hilft der Touratech Support. Jan Hagedorn hat die häufigsten Fragen und Antworten zusammengefasst.

► **1. Warum wird mein GPS-Gerät nicht vom Computer erkannt?**

► Die neuere Generation von GPS-Geräten wird nicht mehr als Massenspeicher sondern als MTP Device (Media Transfer Protocol) verwaltet. Damit haben viele Rechner, je nach Softwarestand, Probleme. Die Geräte müssen auf Massenspeichermodus umgestellt werden. Hierzu geht man auf die Cockpitseite des Gerätes und drückt lange auf die Geschwindigkeitsanzeige. Es öffnet sich ein Untermenü. Hier auf »MTP Settings« gehen und den Massenspeichermodus markieren, dann speichern. Alle anderen Untermenüs bleiben unangetastet.

► **2. Warum führt mich mein Gerät trotz »Autobahnvermeidung« immer auf die Autobahn?**

► Bei Benutzung der Funktion »Autobahnvermeidung« sollte die Routenlänge nicht mehr als 250 km betragen und nicht mehr als 20 Zwischenziele beinhalten. Viele Geräte sind ansonsten von der Prozessorleistung her überfordert.

► **3. Warum werden die übertragenen Routen nicht im Gerät angezeigt?**

► Je nach Routenlänge benötigen die Geräte einige Zeit, um die Routen automatisch zu importieren. Hierbei gilt die gleiche Einschränkung wie bei der Autobahnvermeidung. Die Zahl der Zwischenziele sollte nicht mehr als 20 betragen. Vorsicht bei Routen aus anderen Programmen. Bei diesen sind teilweise Abbiegepunkte als Zwischenziele eingefügt, was im Extremfall zu mehreren Tausend Zwischenzielen führen kann. Hier kann mit entsprechenden Programmen (z. B. WinGBD3) die

Zwischenzielanzahl reduziert werden, was aber zu einer deutlichen Ungenauigkeit beim Routenverlauf führt. Sinnvoller ist es in solch einem Fall, die Route einfach in Mapsource oder Basecamp, den kostenlosen Routenplanungsprogrammen von Garmin, nachzubauen.

► **4. Wieso finde ich keine Routen, die auf der Speicherkarte gespeichert sind?**

► Verschiedene Gründe können für dieses Problem verantwortlich sein. 1. Die Datei wurde im falschen Format gespeichert. Das GPS kann nur das Format GPX lesen. 2. Je nach Gerätetyp muss auf der Speicherkarte die Dateistruktur für den GPX-Ordner analog zum Gerät angelegt werden, damit das Gerät die Datei findet.

► **5. Warum sind meine Karten auf dem Computer trotz Online-Freischaltung gesperrt?**

► Die Freischaltseite von Garmin muss in den Sicherheitseinstellungen des Rechners den vertrauenswürdigen Seiten hinzugefügt werden. Danach den Freischaltcode nochmals abrufen.

► **6. Kann ich Karten von einer vorbespielten Garmin Speicherkarte auf meinem Rechner fest installieren?**

► Durch einfaches Kopieren ist dies nicht möglich und von Garmin auch nicht vorgesehen. In verschiedenen Foren werden hierfür jedoch Möglichkeiten aufgezeigt. Einfacher ist da die Nutzung von Basecamp. Hier werden die Daten von der Speicherkarte eingelesen und angezeigt, solange das Gerät angeschlossen ist.

► **7. Mein Gerät schaltet nicht in den USB-Modus, wenn es an den Rechner angeschlossen wird.**

► Häufige Ursache: Im Gerät befindet sich eine Speicherkarte, die für MP3-Dateien oder ähnliches formatiert ist. Abhilfe: Daten von der Speicherkarte sichern und anschließend die Karte mit FAT32 neu formatieren. Danach können die Daten wieder auf die Speicherkarte kopiert werden. Nur Speicherkarten mit maximal 8 GB verwenden.

► **8. Nach dem Kartenupdate bleibt mein Gerät beim Laden des Kartensatzes hängen.**

► Dieses Problem tritt meist bei doppelt installierten Karten auf. Bei unterschiedlichen Kartenversionen kann dies schlimmstenfalls zu häufigen Abstürzen und Routenneuberechnungen führen. Abhilfe: Auf dem Gerät im Ordner »Garmin« oder im Ordner »Maps« (je nach Gerätetyp) die Datei gmapsupp.img löschen. Bereits bei der Aufteilung des Kartensatzes sollte darauf geachtet werden, keine Länder doppelt aufzuspielen. Am besten macht man beim Update einen Screenshot von der Kartenabdeckung. Das erleichtert später die Auswahl der fehlenden Länder.

ZUR PERSON

JAN HAGEDORN



Jan Hagedorn, Jahrgang 1968, ist bei Touratech Teamleiter After Sales/Support. Er arbeitet seit 2002 in der Firma. Privat fährt Jan eine KTM 250 EXC.

SALE

**Sonderpreis für
Zumo 350 LM**

GUTES GÜNSTIG

Der Garmin Zumo 350 LM konnte schnell eine große Nutzergemeinde gewinnen. Kein Wunder: das kompakte Gerät vereint eine leistungsfähige Hardware mit einer umfangreichen und praxisgerechten Ausstattung.

In seinem wasserdichten und vibrationsgeschützten Gehäuse verfügt der Garmin 350 LM über einen schnellen Prozessor. Auch bei Sonneneinstrahlung ist sein berührungsempfindlicher 4,3-Zoll-Bildschirm (10,9 cm) sehr gut ablesbar. Auch mit Handschuhen lässt sich der Touchscreen sicher bedienen. Zahlreiche praktische Funktionen machen den Zumo 350 LM zu einem hilfreichen Begleiter von der Spritztour bis zur Urlaubsreise: Schnelles Routing und schnel-

le Kartenanzeige, intuitive Suche nach Zielen, Fahrspurassistent mit Kreuzungsansicht, Text-to-Speech, Bluetooth für die Sprachausgabe an Headsets und einiges mehr.

Ab Werk ist der 350er Zumo mit einem Kartensatz von ganz Europa (45 Länder) ausgestattet. Das Lifetime-Update erlaubt die Aktualisierung des Kartensatzes über die gesamte Lebensdauer des Gerätes. Dank eines SD-Karten-Slots kann die Speicherkapazität für umfangreiche Navigationsaufgaben enorm erweitert werden.

Ab sofort ist der Zumo 350 LM bei Touratech zum extrem günstigen Preis von 299 Euro erhältlich (Preisvorteil: 96 Euro). Noch größer fällt die Ersparnis aus, wenn man das Navigationsgerät in Verbindung mit einer robusten Touratech Motorradhalterung kauft.

Weitere Informationen unter shop.touratech.de/zumo



Saisonstart-Offensive Zumo 660

**DER KLASSIKER
ZUM MESSEPREIS**

Der Garmin Zumo 660 vereint die Komfortmerkmale der Autonavigation mit der Robustheit eines Motorrad-GPS. Jetzt gibt es dieses Spitzenmodell zum günstigen Messepreis.

Der Garmin Zumo 660 LM ist das Topmodell der Garmin Motorradnavigationsgeräte. Alle Erfahrungen der Zumo-Baureihe sind in dieses Gerät eingeflossen. Die Synthese von Motorrad- und Autonavigation ist besser denn je gelungen. Fahrspurassistent, Kreuzungsansichten oder 3D-Gebäude sind nur einige Highlights der optimierten Benutzeroberfläche des Zumo 660 LM Europa.

Das mit 4,3 Zoll (8,89 cm) sehr große Touch-Display im Widescreen-Format ist auch bei grellem Tageslicht sehr gut ablesbar und lässt sich selbst mit Handschuhen sicher bedie-

nen. Der Zumo 660 LM verfügt über zwei individuell belegbare Datenfelder. Der vorinstallierte Kartensatz deckt ganz Europa ab und kann kostenlos aktuell gehalten werden.

Der integrierte Micro-SD-Speicherkartenslot erlaubt den Austausch von Routen und Wegpunkten. Die neuartige Kartenvorschau-Funktion zeigt vier vorgeschlagene Routenvarianten auf der Karte.

Über Stereo-Bluetooth können die Navigationsanweisungen an Headsets übertragen werden. Der Zumo 660 LM unterstützt über 200 Mobiltelefone mit Bluetooth-Funktion.

Für den Zeitraum der aktuellen Frühjahrmessen ist das Universal talent Zumo 660 LM zum unschlagbaren Preis ab 449 Euro erhältlich.

Detaillierte Informationen auch zu den günstigen Set-Preisen im Webshop unter shop.touratech.de



ANZIEHEND

Der komplett neuentwickelte Fahreranzug »Compañero Boreal« ergänzt das Touratech Programm um eine innovative Laminat-Kombi. Der Anzug ist nicht nur aus den besten derzeit verfügbaren Werkstoffen gefertigt, er verfügt auch über zahlreiche eigens für die Anforderungen von Reisenden konzipierte Ausstattungsdetails.

Text: Andreas Hülsmann Fotos: Touratech

FR

Keine Frage, beim neuen Fahreranzug »Compañero Boreal« von Touratech wurde an nichts gespart, weder am Material noch bei der Ausstattung und schon gar nicht an innovativen Ideen. Doch zunächst gilt es zu klären, was den »Boreal« vom mittlerweile in zahlreichen Vergleichstests prämierten Compañero »World Wide« unterscheidet. Im Gegensatz zum zweischaligen »World Wide« – ein sportlicher Sommeranzug kann mit einer wetterfesten Membrankombi gekoppelt werden – ist der »Boreal« ein klassischer Laminatanzug.

Der eigentliche Unterschied besteht aber im jeweiligen Verwendungszweck. Der »World Wide« ist – wie der Name schon sagt – für Motorrad-Reisende gedacht, die auf ihren Tou-

ren mit allen erdenklichen Klimaten zurecht kommen müssen. Der »Boreal« kommt mehr dem Motorrad-Traveller entgegen, der überwiegend in gemäßigten oder kühleren Breiten unterwegs ist.

Diesem Einsatzgebiet trägt auch die Innenjacke des »Boreal« Rechnung. Eine Fleecejacke, die mittels Reißverschlüssen und Schlaufen mit der Außenjacke verbunden wird. Getrennt von der Außenhülle lässt sich das Fleece-Sakko auch als Freizeitjacke verwenden. Als Material dient ein hochwertiges Polartec Wind Pro Fleece, das sehr atmungsaktiv aber vier Mal windabweisender als herkömmliches Fleece-Material ist. Die Innenjacke vermittelt ein sehr angenehmes Wärmegefühl, das Außenmaterial ist glatt,



ER EUND

wodurch die für Fleece so typische Verfilzung vermieden wird.

Die hochwertige Innenjacke ist nicht das einzige Alleinstellungsmerkmal des »Boreal«. Die Außenjacke ist ausgestattet mit den neuen Level-2-CE-Protektoren und weist viele weitere innovative Komponenten wie etwa das Belüftungssystem auf. Vier mit wasserdichten Reißverschlüssen verschließbare Öffnungen sorgen bei Wärme für eine gut regulierbare Durchströmung.

Weicheres Dreilagelaminat an den Ärmeln erlaubt eine gute Beweglichkeit und sorgt damit für einen optimalen Tragekomfort. Ebenfalls der Bequemlichkeit dient der Armabschluss, der über Klett- und Reißverschluss in-



1. Extrem robustes Armacor verstärkt die Sturzbereiche – hier die Schulter. 3M Scotchlite Reflexmaterial verbessert die Sichtbarkeit. 2. Das innovative Belüftungssystem verfügt über wasserdichte Reißverschlüsse, Weitenverstellung am Oberarm. 3. In der großen Rückentasche kann das Thermofutter verstaut werden, ein Klettgurt erlaubt die Verstellung der Bundweite, die Saumerweiterung sorgt für noch bequemeren Sitz. 4. Ideale Anpassung auch am Unterarm durch Druckknöpfe, Klettriegel und Reißverschluss. 5. Die Außentaschen sind wasserdicht.





Durchdachte Details: Die langen Reißverschlüsse und der spezielle Schnitt erlauben es, das Hosenbein auch über Endurostiefeln zu tragen. Griffiger Kunststoffbesatz zum einfachen Öffnen der wasserdichten Taschen. Das warme Innenfutter kann einfach entfernt werden.



dividuell angepasst werden kann. Mittels Klett wird der Abschluss auf den optimalen Durchmesser eingestellt, zum An- und Ausziehen der Jacke müssen dann jeweils nur die Reißverschlüsse geöffnet werden.

An den sturzgefährdeten Bereichen wie Schultern, Oberarm und Ellenbogen wird Armarcor vernäht, ein Textil, das durch seinen Kevlaranteil eine außerordentliche Widerstandsfähigkeit besitzt.

Als Grundmaterial für den Anzug kommt dreilagiges ProShell-Laminat von W. L. Gore zum Einsatz. Dieser Textilwerkstoff ist abrieb- und reißfest und zeichnet sich durch eine hohe Atmungsaktivität aus. Zudem gewährleistet er eine deutlich bessere Bewegungsfreiheit als es bei Anzeigen mit lose verbauter Membran möglich wäre.

Wasserdicht ausgeführt sind zwei Außentaschen, eine Blenden- sowie die Innentasche. Eine große Rückentasche sorgt für zusätzlichen Stauraum.

Auch die Hose weiß mit durchdachten Details zu beeindrucken. Selbstverständlich verfügt sie ebenfalls über ein effektives Belüftungssystem, dessen Luftzirkulation mit vier wasserdichten Reißverschlüssen gesteuert werden kann. Auch bei der Hose wird zur Verbesserung der Beweglichkeit in bestimmten Bereichen wie den Kniekehlen und im Schritt ein weiches Gore Tex Dreilagelaminat verwendet. Das widerstandsfähige Armarcor befindet sich an den Knien und – mit rutschhemmendem Aufsatz – am Gesäß. Da der Gesäßbereich beim Fahren sehr strapaziert wird, befindet sich an dieser Stelle eine extra Polsterung, um die Membran zu schützen. Ein weiteres kleines, aber sinnvolles Detail ist der Einsatz von Microvelours an der Knieinnenseite, dadurch wird verhindert, dass der Lack am Tank unschöne Kratzer bekommt.

Bei der Hose schirmt ein Thermofutter die Kälte ab. Dieses Futter wird einmal durch einen Rundumreißverschluss am

Bund befestigt. Weiterhin lässt es sich an der Wade einzippen, was für zusätzlichen Halt sorgt und ein Verdrehen des Futters in der Hose verhindert. Für das Verstauen von Kleinigkeiten bietet das Beinkleid zwei spritzwassergeschützte Hosentaschen und zusätzlich spritzwassergeschützte Cargotaschen an den Oberschenkeln. Ein weiteres wichtiges Element ist die Saugsperrung am Beinabschluss, die aufsteigende Feuchtigkeit blockiert und den Fuß- und Wadenbereich auch bei längeren Regenfahrten trocken hält.

Der »Boreal« ist, wie sein Bruder der »World Wide«, ein Allround-Talent, der auf einer BMW RT eine ebenso gute Figur macht, wie auf einer KTM-Adventure. Touratech will mit dem neuen Mitglied der Compañero Familie vor allem die Motorradfahrer ansprechen, die eine klassische Kombination bevorzugen, aber keine Abstriche hinsichtlich der Qualität und der Verarbeitung machen wollen. Die Familienzugehörigkeit wird auch dadurch dokumentiert, dass sich beide Linien durch einheitliche Verbindungsreißverschlüsse an Jacke und Hose kombinieren lassen. Wie schon der »World Wide« wurde auch der »Boreal« in enger Zusammenarbeit mit dem MotorradbekleidungsHersteller Stadler entwickelt, der schon seit Jahrzehnten über ein umfangreiches Know-how im Bereich textiler Fahreranzüge verfügt.

Den »Boreal« gibt es in einer Lang- und Kurzversion in den Größen 46 bis 62 und natürlich auch mit einem speziellen Damenschnitt. Die farbliche Gestaltung orientiert sich an der Designsprache des »World Wide«. Die Jacke gibt es in der Ausführung gelb oder schwarz, die Hose ist nur in Schwarz erhältlich. Preislich liegt die Jacke bei 999 Euro, die Hose bei 649 Euro.

Weitere Infos zum »Boreal« gibt es im neuen Katalog ab Seite 1332 sowie im Onlineshop unter <http://touratech.companero-boreal>



Die herausnehmbare Fleecejacke ist Teil der Laminatkombi ... und kann in der Rückentasche verstaut werden ... oder separat als Freizeitjacke getragen werden.



EINE TROMMEL BUNTES

Motorradbekleidung wird einiges zugemutet. Regen, Sonne, Staub und Dreck – die Kombi muss viel aushalten. Unter den äußeren Einflüssen können die Textilien leiden. Doch das muss nicht sein: Mit ein wenig Pflege bleiben Fahreranzüge auch über Jahre tiptopp.

Text und Fotos: Andreas Hülsmann

Einmal im Jahr sollte schon sein, gerne auch öfter, diese Ansicht vertritt Ilona Wiener vom Bekleidungs-hersteller Stadler, wenn es um die Pflege von textilen Fahreranzügen geht. Besser sei es, so die Expertin, öfter mit weniger Waschmittel, als selten mit viel Waschmittel zu reinigen. Doch auf die Schnelle Jacke und Hose in die Waschmaschine stopfen, ein bisschen Pulver darauf und aufs Knöpfchen drücken, so einfach ist es auch nicht. Wer länger etwas von seiner Textilkombi haben möchte, sollte bei der Pflege ein paar Dinge beachten.

Bevor die Kombi in die Maschine gestopft wird, **sollten sämtliche Protektoren entfernt werden**, denn die Schutzpolster mögen keinen Voll-



waschgang. Textilexpertin Ilona Wiener empfiehlt weiter, **Jacke und Hose einzeln zu waschen** und alle Verschlüsse (Klett- bzw. Reißverschluss, Druckknöpfe) zu schließen. Durch diese Maßnahmen lassen sich mechanische Beschädigungen vermeiden.

Für das Waschen selbst gilt das, was auf dem Etikett steht. Wenn nicht anders vorgegeben, sollten die Textilien **im Schongang bei 30°C** gewaschen werden. Unbedenklich für die Membran ist ein **Feinwaschmittel oder besser ein spezielles Waschmittel für Funktionsbekleidung**. Hände weg von Weichspülnern, da diese Mittel die Poren der Membran verkleben und sie damit unbrauchbar machen.

Hartnäckige Flecken lassen sich mit einem handelsüblichen Fleckenspray oder mit Reinigungsbenzin entfernen. Wichtig ist dabei, das Spray oder das Benzin nicht einwirken zu lassen. Nur kurz vor dem Waschen auftragen und dann gleich ab damit in die Maschine.

Zum Schluss des Waschgangs darauf achten, **dass die Textilien ordentlich gespült werden**, um Waschmittelrückstände auf der Membran zu vermeiden.

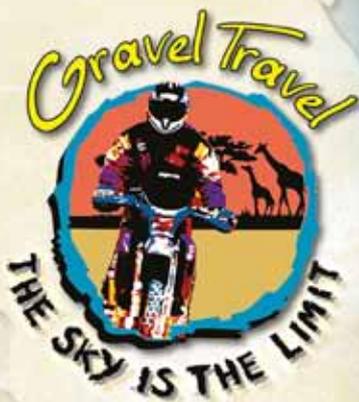
Die Textilkombi kann auf verschiedene Weise getrocknet werden. Die ökologischste Variante ist die Wäscheleine. Doch auf diese Weise lässt sich der wasserabweisende Effekt des Obermaterials nicht reaktivieren. Um die werksseitig **aufgebrachte Imprägnierung wieder zu beleben**, braucht es eine höhere Temperatur. Erreichen lässt sich dies durch



Bügeln – hier unbedingt auf das Pflegeetikett achten – oder in einem Trockner. Allerdings sollte auch hierbei die **Temperatur 30°C nicht überschreiten**, da sonst das Obermaterial schrumpfen kann.

Zum Abschluss **sollte das gute Stück dennoch nach-imprägniert werden**. Zwar wird der Oberstoff des Anzugs schon bei der Herstellung entsprechend behandelt, doch die Imprägnierung verschwindet mit der Zeit. Das hat zur Folge, dass das Material Schmutz und Feuchtigkeit nicht mehr so gut abweist. **Für die Imprägnierung sollte silikonfreies Imprägnier-Spray verwendet werden**, das nach dem Waschen direkt aufgesprüht wird. Der abweisende Effekt wird ebenfalls durch Bügeln oder im Trockner aktiviert. Die Imprägnierung sollte spätestens nach der dritten Reinigung wiederholt werden. Wer seinem Textilanzug hin und wieder ein wenig Pflege gönnt, kann die Lebensdauer des guten Stücks beträchtlich erhöhen. ▲

Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika



Gravel Travel Motorbike Adventures cc Namibia

Büro Deutschland:
Velgen 27 · 29582 Hanstedt
Tel +49 5822 17 17
Fax +49 5822 946 810
info@gravel-travel.de

www.motorradreisen.de



www.facebook.com/motorradreisen



KOMPLETT-PAKET

Touratech steht für sehr viel mehr als nur für hochwertiges Motorradzubehör. Die Reiseprofis haben auch ein vollständiges Sortiment sorgfältig ausgewählter Travel-Accessoires zusammengestellt. Werfen wir einen Blick auf das Equipment, das Herbert Schwarz für seine mehrmonatige Familientour in Neuseeland eingepackt hat.

Mit der ganzen Familie ein paar Monate auf Motorradtour gehen. Diesen Traum haben sich Herbert und Ramona Schwarz erfüllt. Gemeinsam mit ihren Söhnen Yannick und Yaron bereisen sie Neuseeland. Ausführliches Kennenlernen der spektakulären Doppelinsel am anderen Ende der Welt, lautet das Programm.

Und landnahes Reisen funktioniert nun mal am besten, wenn man viel unter freiem Himmel nächtigt. Doch der Platz ist knapp mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern auf einem Gespann und einer Solomaschine. Da gilt es, die Ausrüstung überlegt auszuwählen. Geringes Packmaß, mäßiges Gewicht, Multifunktionalität und nicht zuletzt Haltbarkeit sind Anforderungen an die Gegenstände, auf die man unterwegs täglich angewiesen ist.

Bis auf einige persönliche Utensilien, Wäsche und Kamera plus Elektronik konnten Herbert und Ramona ihre gesamte Ausrüstung für eine mehrmonatige Reise aus dem Touratech Sortiment zusammenstellen.

Dabei können sie sich darauf verlassen, dass die Ausrüstung unterwegs funktionieren und halten wird. Artikel, die Herbert nicht bereits selbst getestet hat, wurden von den zuständigen Kollegen in der Firma – allesamt selbst begeisterte Motorradreisende und Camper – erst nach ausführlicher Praxiserprobung ins Lieferprogramm aufgenommen.

Und natürlich wird auch Herbert wieder detailliertes Feedback auf Basis seiner jüngsten Erfahrungen ans Produktmanagement geben. Doch zunächst möchte er erst mal viel Spaß mit seiner Ausrüstung unter südlichem Himmel haben. ▲



KÜCHE

- ▶ **Zega-Bag KDS** (auf dem Kofferdeckel)
Art.-Nr.: 050-0813, 44,90 Euro
- ▶ **Ortlieb Faltschüssel**
Art.-Nr.: 070-0029, 22,90 Euro
- ▶ **Victorinox Swiss Tool**
Art.-Nr.: 070-0254, 95,00 Euro

- ▶ **Travellunch**
<http://touratech.ch/travellunch>



Komplette Packliste unter touratech.de/tt-links/0114

WARTUNG/REPARATUR

- ▶ **Reifenpannenset**
Art.-Nr.: 070-6002, 24,90 Euro

Fotos: Ramona Schwarz, Touratech

KÜCHE



- ▶ **Weithalsflaschen**
Art.-Nr.: 070-0551, 9,90 Euro
- ▶ **MSR Wasserfilter**
Art.-Nr.: 070-0031, 26,90 Euro
- ▶ **Soto Benzinkocher**
Art.-Nr.: 070-0675, 199,90 Euro
- ▶ **Soto Benzinflasche**
Art.-Nr.: 070-0677, 29,90 Euro
- ▶ **Titan-Kochgeschirr**
Art.-Nr.: 070-0202, 79,90 Euro



- ▶ **MSR-Kochset**
Art.-Nr.: 070-0202, 79,90 Euro
- ▶ **Kunststoff Schüssel**
Art.-Nr.: 070-0936, 4,90 Euro
- ▶ **Kunststoff Teller**
Art.-Nr.: 070-0935, 6,90 Euro
- ▶ **Titan-Besteck**
Art.-Nr.: 070-0204, 36,90 Euro
- ▶ **Salz-/Pfeffer-Streuer**
Art.-Nr.: 070-0939, 4,90 Euro
- ▶ **Schneidebrett**
Art.-Nr.: 070-0568, 7,90 Euro
- ▶ **Snowpeak Titan-Tassen**
Art.-Nr.: 070-0215, 22,90 Euro
- ▶ **Titan-Kaffeepresse**
Art.-Nr.: 070-0590, 64,90 Euro

- ▶ **10 l Ortlieb Wassersack**
Art.-Nr.: 070-0031, 26,90 Euro



WARTUNG/REPARATUR

- ▶ **Erweitertes Werkzeugset**
Art.-Nr.: 070-2101, 120,00 Euro



WASCHZEUG

- ▶ **Eagle Creek Kulturbeutel**
Art.-Nr.: 055-0311, 29,90 Euro
- ▶ **MSR Pack Towel**
Art.-Nr.: 070-0792, 29,90 Euro
- ▶ **Diverse Reisetuben Go Toob mit Shampoo, Duschgel etc.**
Art.-Nr.: 070-0980, 8,90 Euro
- ▶ **Moskitomittel (Deet Lotion von Care Plus)**
Art.-Nr.: 070-0907, 10,90 Euro



AUSRÜSTUNG CAMPING

- ▶ **Zelt Easton Kilo 3P (Eltern)**
Art.-Nr.: 070-1702, 499 Euro
- ▶ **Zelt Hilleberg Nallo 4 (Kinder)**
Art.-Nr.: 070-1669, 829 Euro
- ▶ **Carinthia Daunenschlafsack**
Art.-Nr.: 070-0880, 189,90 Euro

- ▶ **Therm-a-Rest Isomatte ProLite PLUS Regular**
Art.-Nr.: 070-0734, 109,90 Euro
- ▶ **Reisekissen**
Art.-Nr.: 070-3042, 34,90 Euro
- ▶ **Moskitonetz**
Art.-Nr.: 070-0493, 39,90 Euro

▶ **Kleidung**
Im Specter Half Cube (Art.-Nr.: 055-0343, 14,90 Euro) sind (Thermo-) Unterwäsche, wasserdichte Socken, Hemden, Pullis u.v.m. verpackt.

ACCESSOIRES

- ▶ **Princeton Tec Stirnlampe**
Art.-Nr.: 030-0059, 69,90 Euro
- ▶ **Barfußlaufschuhe von Sole Runner**
Art.-Nr.: 070-0860, 85,90 Euro
- ▶ **1. Hilfe Set**
Art.-Nr.: 070-0233, 59,90 Euro

- ▶ **Eagle Creek Schutzhülle für PC**
Art.-Nr.: 055-0176, 27,90 Euro
- ▶ **Steckdosen Universaladapter**
Art.-Nr.: 030-0152, 39,90 Euro



DIVERSES

- ▶ **Bekleidung**
- ▶ **Papiere**
- ▶ **Landkarten und Reiseführer**



- ▶ **Kameraausrüstung**
- ▶ **Medikamente**

▶ Technik

- PC mit Ladegeräten 12 V und 230 V
- Spannungswandler 12 V auf 230 V
- Diverse Ladegeräte und Adapter



Gründlich überarbeitet

INTERCOM INTERPHONE

Intercom hat das Line-Up der Motorrad-Gegensprechanlagen gründlich aufgewertet. Zahlreiche neue Funktionen erhöhen den Nutzungskomfort. Zusätzlich ist optional eine Bluetooth-Lenkerfernbedienung erhältlich, die die Steuerung der Geräte noch sicherer macht.

Vor allem beim Reisen zu zweit profitieren Motorradfahrer von den Innovationen der jüngsten Interphone-Baureihe. Schon beim Basisgerät können Fahrer und Sozius gleichzeitig die Musik von einer Quelle, zum Beispiel einem gekoppelten MP3-Player, nutzen. Der Pairing Mode+ unterstützt das schnelle Pairing eingeschalteter Geräte. Dank Anycom+ können die Interphone-Geräte auf die Kontakte gekoppelter Bluetooth-Geräte anderer Hersteller zugreifen. Zwei vorkonfigurierbare Lautstärkeprofile tragen den unterschiedlichen Geräuschpegeln in verschiedenen Helmtypen Rechnung.

Bei den umfangreicher ausgestatteten Typen kommen weitere Funktionen hinzu. So koppelt die Funktion »Auto Reconnection« automatisch zwei Geräte neu, wenn ein Teilnehmer vorübergehend außer Reichweite war. Das Toggling ermöglicht ein einfaches Umschalten der Kommunikation von

F5 MC



Fahrer-zu-Fahrer auf Fahrer-zu-Beifahrer bei bis zu fünf Teilnehmern.

Geräte aller Ausführungen verfügen über die Text-to-Speech-Technologie, mit der alle Funktionen per Sprachanweisung gesteuert werden können. Wem diese Form der Bedienung nicht behagt, der kann auf eine komfortable Fernbedienung zur Montage am Lenker zurückgreifen.

Das Basisgerät Interphone F3 MC ist bereits ab 149 Euro erhältlich. Das Spitzenmodell F5 MC kostet 249 Euro. Eine erhebliche Preisersparnis ergibt sich beim Kauf eines Zweiersets. Detaillierte Informationen unter shop.touratech.com

Einzigartige Funktionalität

CARDO SCALA RIDER G9X

Mit dem Spitzenmodell Scala Rider G9x hat Cardo ein Kommunikationssystem mit völlig neuen Funktionen vorgestellt.

Mit seiner Drei- und Vier-Wege-Gegensprechanlage ermöglicht das G9x Headset Gruppengespräche von bis zu vier Motorradfahrern und deren Beifahrern. Alle Teilnehmer sprechen gleichzeitig, so wie man es vom Handy gewohnt ist. Zusätzlich zur Vier-Wege-Konferenz können bis zu acht weitere Nutzer gekoppelt werden. Diese können einzeln angesteuert werden. Das Scala Rider G9x realisiert eine Bike-to-Bike-Reichweite von 1,6 Kilometern.

Weitere Highlights: »Flash-Pairing« für schnelles Verbinden, Gruppenalarmfunktion, Notruffunktion, RDS Verkehrsfunk, UKV-Radio, Music-Sharing, Voll-Duplex-Gegensprechanlage Bike-to-Bike, Koppelung mit Handy und Navi, MP3-Stereo, spontane Aufnahme von Gesprächen mit anderen G9-/G4-Nutzern in der Umgebung

Headset Cardo Scala Rider G9x, Art.-Nr.: 065-0920, Preis: 259,90 €

Headset Cardo Scala Rider G9x (Set mit 2 Geräten),

Art.-Nr.: 065-0919, Preis: 459,90 Euro

Detaillierte Informationen unter shop.touratech.com



DAKAR ZIEHEND

Sie ist die Mutter aller Rallyes, die Dakar. Eine jährliche Härteprüfung für Mensch und Material. Die Dakar ist der anspruchsvollste Test für Fahrzeuge und Ausrüstung. Genau das macht sie zum Mythos. Diesen Mythos beschwört Touratech mit der Dakar-Kollektion. Den Anfang macht die Bekleidungs-Linie mit aufregend designten Dakar-Motiven. Sweat- oder T-Shirt, Fleece-Jacke, Strickmütze, Schal oder Rucksack – die Dakar-Kollektion by Touratech mit offiziell lizenzierten Motiven lässt in Sachen Outfit keine Wünsche offen und ist ab sofort erhältlich. Bei der Bekleidung allein soll es aber nicht bleiben. Auch praktische Accessoires wie Rucksäcke und sogar Zubehörteile für Motorräder wird es 2014 mit markantem Dakar-Design geben.

Dakar Poloshirt Herren

Das Poloshirt aus leichtem Baumwoll-Pique kommt etwas lässiger daher. Vorne im Brustbereich befindet sich ein Touratech Schriftzug und eine Endurance-Stickererei, sowie das offizielle Dakar-Logo am Ärmel. Die dekorativen Streifen an den Ärmeln und am Kragen unterstreichen den besonderen Chic. Das Poloshirt aus 100 % Baumwolle ist ideal für den Freizeitbereich und bietet einen äußerst bequemen Tragekomfort.

Farben: washed blue, offwhite

Größen: S-3XL

39,90 EURO



Dakar Hemd für Herren

Das Dakar Hemd ist genau das richtige Outfit, wenn es mal offizieller wird. Die hohe Qualität und der zeitlose Schnitt machen dieses Hemd aus 100 % Baumwolle zu einem universell tragbaren Kleidungsstück. Neben dem Dakar-Schriftzug am Kragen und auf der linken Seite hat es auch einen Touratech Schriftzug auf den Manschetten sowie das Logo auf den Metallknöpfen.

Größen: S-3XL

79,90 EURO



Dakar Strickmütze

Schick und warm ist die Strickmütze aus 100 % Acryl. Die Kopfbedeckung sorgt im Winter für eine mollige Atmosphäre am Kopf. Die Mütze ist elastisch und passt sich ohne Probleme der Kopfform an.

Art.-Nr. 200-1317

19,90 EURO

Dakar T-Shirt

Das klassische T-Shirt gehört natürlich auch zur Dakar-Kollektion. Diese Shirts gibt es in den Farben blau, weiß und olive, mit und ohne V-Ausschnitt, washed oder normal, sowie mit unterschiedlichen Motiven. Etwas Besonderes ist das Dakar T-Shirt in washed blue, mit seinem großen modischen »Dakar Spirit«-Aufdruck auf der Brust.

Größen Herren: M-3XL

Größen Damen: S-L

29,90 EURO



ZAHLREICHE WEITERE PRODUKTE GIBT ES IM WEBSHOP UNTER [HTTP://TOURATECH.CH/](http://touratech.ch/)

Dakar Polar Fleecejacke

Die Dakar-Fleecejacke ist der perfekte Begleiter für kältere Tage. Sie ist nicht nur bequem und warm, sondern wartet noch mit praktischen Details auf. Die Kapuze ist abnehmbar. Die zwei Eingriffstaschen sowie eine Brust-, eine Innen- und eine Reißver-

schluss tasche am Ärmel bieten einiges an Unterbringungsmöglichkeiten für Kleinkram. Das Dakar-Design befindet sich auf der Vorder- und Rückseite sowie auf dem Ärmel der Jacke.

Größen: S-3XL **169,90** EURO



Packtasche Ortlieb Rack Pack »Dakar«

Auch die legendäre Gepäckrolle Rack Pack gibt es nun im Dakar-Design und das in der bewährten Ortlieb-Qualität. Gegenüber der Standard-Gepäckrolle wurde die Dakar-Version weiterentwickelt. Durch zusätzliche Schlaufen und Ösen ist es möglich, weitere Taschen außen an der Gepäckrolle zu befestigen. Die Rack Pack »Dakar« gibt es in der Farbkombination sand/schwarz.

Größen: M/L/XL

84,90 EURO



Dakar Schultertasche by Deuter

Der Schultergurt mit gepolstertem Riemen sorgt für eine angenehme Gewichtsverteilung. Dank durchdachter Aufteilung mit Netzaußentaschen, Reißverschlussfach hinten, großer Reißverschlussvortasche mit Organizer und aufgesetzter Netztasche ist alles Nötige in der Tasche verstaut.

Art.-Nr. 055-0200

79,90 EURO



Rucksack Dakar by Deuter

Der Rucksack »Dakar« bietet reichlich Platz für alles, was man unterwegs benötigt. Der Stauraum ist unterteilt in diverse Fächer, ohne unübersichtlich zu sein. Die spezielle Form, eine innovative Ausstattung und das erstklassige Deuter Airstripes-Trägersystem garantieren perfekten Sitz in jeder Situation.

Art.-Nr. 055-0199

119,90 EURO



Dakar Trinkrucksack by Deuter

Dieser kompakte Rucksack setzt konzeptionell auf das Modell »Compañero« auf und bietet ein beschichtetes Thermohauptfach, gesicherte Reißverschlusschieber, eine zusätzliche Reißverschluss-Außentasche, Reflexstreifen und das atmungsaktive Airstripes-Rückensystem. Lieferung ohne Trinkblase.

Art.-Nr. 070-0136

49,90 EURO



Weißer Flecken auf der Landkarte werden weniger

Wer sich auf die berühmte Reise-Route von Alaska nach Feuerland begibt, kann künftig bei einem weiteren Touratech Standort halt machen. Mit Mario Lecha von MOTORIDER S.A de C. V in San Salvador, der Hauptstadt von El Salvador, steht ein weiterer kompetenter Partner in Zentralamerika mit Rat und Tat zur Seite.

Weitere Informationen:
www.facebook.com/MotoriderSV

Dünen-Surfen in den Vereinigten Arabischen Emiraten

Wer träumt nicht davon, einmal mit dem Motorrad die Wüste zu erkunden und den Ausflug mit orientalischer Lebensart zu verbinden?

Diese Möglichkeit bietet Touratech in Dubai nun mit der Tochterfirma Just Gas It. Neben geführten Touren werden auch Fahrtrainings und Leihmotorräder angeboten.

Weitere Informationen:
www.justgasit.net

Mit Elan in die NEUE SAISON

Die Touratech Distributoren sind voller Tatendrang und haben jede Menge Ideen für spannende Aktionen und noch mehr Service. Das gilt nicht nur für die deutschen Niederlassungen. Auch die Importeure, von denen es weltweit immer mehr gibt, investieren in perfekte Kundenbetreuung.

Dresden – Touratech Ost

Noch recht neu ist der Touratech Shop in Dresden. Doch die Jungs um Jens Friedrich sprühen vor Ideen und Elan. Für die kommende Saison haben sie ein Sommerkino geplant. Unter freiem Himmel wird es spannende Reisefilme zu sehen geben. Das attraktive Freigelände rund um das Ladengeschäft ist der ideale Ort, an dem sich Motorradreisende zu gemütlichen Benzingsprächen treffen können.

Touratech Berlin

Bestens bewährt hat sich bei Touratech in Berlin die Koexistenz der beiden Premiummarken Triumph und BMW unter einem Dach. Fahrer dieser Marken finden bei Riller

& Schnack einen kompetenten Vertragshändler und gleichzeitig das perfekte Touratech Zubehör für ihre Maschinen. Für die Zukunft hat sich Ringo Schatz, Abteilungsleiter im Bereich Zubehör, vorgenommen, auch für Fahrer anderer Marken noch attraktiver zu werden. Mit Philip Lange ist seit Ende letzten Jahres ein Experte an Bord, der die Belange aller Motorradreisenden bestens kennt und sich exklusiv um die Touratech Kunden im Hause kümmern wird. Nicht nur bei Motorradmessen wird Touratech Berlin künftig verstärkt Präsenz zeigen, sondern auch beim legendären Motorradtreff an der Spinnerbrücke.

München – Touratech Süd

Als feste Institution haben sich die Reisevorträge bei Touratech Süd in der lokalen Motorradszene etabliert. Zwanglos kommen Motorradreisende an den Vortragsabenden zusammen, schwelgen in Fernweh, tauschen Erfahrungen aus und können sich ganz nebenbei auch über das optimale Zubehör



Bei Philip Lange in Berlin fühlen sich die Kunden bestens aufgehoben.



Rainer Krippner ist die gute Seele bei Touratech Kassel.

Die vollständigen **Anschriften aller Touratech-Niederlassungen in Deutschland** finden sich auf Seite 98.

für ihre Maschine informieren. Sehr geschätzt wird auch der Montageservice für Anbauten in der hauseigenen Werkstatt. Eine noch bessere Atmosphäre dürfte bald in den komplett umgestalteten Verkaufsräumen herrschen.

Mömlingen – Touratech Mitte

Über eine gute Auslastung der Werkstatt

freut man sich bei Touratech Mitte in Mömlingen. Für den Chef des Hauses, Axel Funke, ist dies ein weiterer Beleg dafür, dass die Strategie eines umfassenden Service genau den Bedarf der anspruchsvollen Kundschaft trifft. GPS-Seminare und Vorträge sind weitere attraktive Angebote für Motorradreisende. Wie bei den Kollegen in München steht auch bei Touratech Mitte eine grundlegende Umgestaltung der Geschäftsräume für 2014 auf dem Programm.

Aachen – Touratech West

Seit acht Jahren kümmert sich Touratech West in Aachen

um die Belange der Motorradreisenden. Wie hoch die Kompetenz des Teams rund um Tom Nick von

der Szene eingeschätzt wird, zeigt sich auch daran, dass 23 Motorrad-Weltreisende sich allein im Jahr 2013 bei Touratech West haben beraten und ausrüsten lassen. Nicht nur angehende Weltreisende können von den Endurotrainings profitieren, die Bestandteil des umfangreichen Veranstaltungsprogramms sind.

Touratech West befindet sich unter dem Dach von Kohl Automobile. An den zahlreichen Vorführfahrzeugen des BMW-Händlers ist jede Menge Touratech Zubehör montiert, so dass eine Vielzahl Produkte »live« betrachtet werden kann.

Touratech Kassel

Satte 400 Quadratmeter misst die Ausstellungsfläche,

auf der in der Dresdner Straße in Kassel Touratech Produkte angeboten werden. Dass es auch in Kassel nicht nur um die Hardware, sondern auch um das Miteinander in der Szene geht, wissen die Motorradreisenden in der Region zu schätzen. Ein buntes Programm mit Vorträgen von Kunden

für Kunden oder »Klönabende« zu ausgewählten Themen machen die Niederlassung zu einem wichtigen Anziehungspunkt für alle Abenteuerlustigen. Für die kleine aber engagierte Enduro-Szene der Region soll es 2014 einige Offroad-Veranstaltungen geben.

Hamburg – Touratech Nord

Fünf Tage die Woche mit durchgehenden Öffnungszeiten

ist Touratech Nord für die Motorradreisenden an der Waterkant da. Ob es an der langen maritimen Tradition liegt, ist nicht bekannt, jedenfalls haben die Kunden in der Hansestadt ein riesiges Interesse an Navigationsthemen. Diese Neugier befriedigt die Mannschaft um Jörg Komstke mit anspruchsvollen Workshops, bei denen selbst langjährige GPS-Nutzer noch eine Menge lernen können. Der Shop an der Rodigallee 234 wird 2014 komplett neu gestaltet.

Natürlich ist Touratech Nord mit einem eigenen Messestand auf den Hamburger Motorrad Tagen, die vom 21. bis 23. Februar 2014 stattfinden, vertreten.



Das Team Hamburg: Helge Schröder, Jens, René, Jörg und Bärbel Komstke (v.l.n.r.)



**DER SPEZIALIST FÜR
MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA**



INFO@HORIZONTE-TOURS.COM

TEL: +49-(0)70 71 - 1 43 96 47



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com



Touratech Philippinen hilft Taifun-Opfern

Auch Monate nach dem schweren Taifun auf den Philippinen ist die Lage im Inselstaat noch nicht entspannt. Glücklicherweise sind die Partner von Touratech vor Ort weitestgehend verschont geblieben. Die Kollegen um Alvin Dee haben es sich zur Aufgabe gemacht, ihren Landsleuten vor allem in den Küstenregionen beiseite zu stehen. Eine Sternfahrt während des Travel Events quer durchs Land nach Tacloban wird genutzt, um den Fischern vor Ort mit Equipment unter die Arme zu greifen.

Weitere Informationen:
<http://touratech.it-philippines>

Informationen zu allen
 Touratech Standorten
 weltweit unter
<http://touratech.com/touratech-international>

Touratech in den NIEDERLANDEN

Seit 2006 ist Touratech auch in den Niederlanden präsent. Bert Duursma und Arvin Naaktgeboren haben am Standort Apeldoorn einen wichtigen Anlaufpunkt für die holländische Motorrad- und Reiseszene geschaffen.

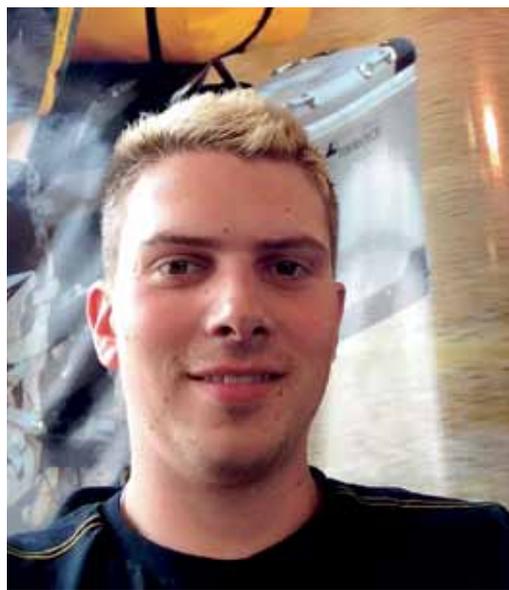
Bert Duursma begann 2006 als Touratech-Händler in den Niederlanden. Im März 2008 fing Arvin Naaktgeboren bei Bert an und wuchs somit in die Touratech-Welt hinein. Im Zuge der Übernahme von Bert Duursmas BMW-Vertretung durch Simako wurde Touratech Holland unabhängig und bezog schließlich die Geschäftsräume des BMW-Händlers (Simako-BDM).

In diesem Neubau entstand ein attraktiver Touratech-Verkaufsraum von 70 Quadratmetern Größe. Wenn man gerade in der Nähe ist, lohnt es sich auf jeden Fall, diesem Shop einen Besuch abzustatten, zum Beispiel im Rahmen einer Tour zum Veluwe-Nationalpark. Arvin ist nach wie vor das Gesicht des Shops, mit seinen sechs Jahren Erfahrung kennt er Touratech fast in- und auswendig.

Das Ziel von Touratech Holland ist es, ein umfangreiches Angebot der am meisten nachgefragten Artikel vorzuhalten. Fast die komplette Touratech Produktpalette für die R 1200 GS (altes und neues Modell) ist vorrätig. Diverse Sitzbänke, Windschilde und Windschild-Spoiler liegen zum Testen bereit.

Durch die Kooperation mit Bertt Allroad Motorcycle Tours und Trai-

ning sowie Simako-BDM können drei lebendige Verkaufswelten unter einem Dach präsentiert werden. Viele der Touratech-Kunden kommen herein, um sich im Shop umzusehen und entdecken gleichzeitig, was es von BMW Neues gibt – oder umgekehrt. Bertt organisiert Reisen mit den schweren Allroundern und bietet auch Fahrtechnikkurse dafür an. Und nach einem solchen Trainingstag ist es nett, durch den Shop zu schlendern, um dort Tipps und Ideen aufzuspinnen.



Aktivitäten 2014

20. – 23. Februar 2014	Messe Utrecht
8. März 2014	Saisonstart
April/Mai 2014	Betriebsbesichtigung (Datum wird noch bekannt gegeben)
5. Oktober 2014	All-Road-Ausfahrt

» MOTORRADREISEN IST

TEXTEN UND GEWINNEN!

Motorradreisen kann für jeden Menschen etwas anderes bedeuten. Für den einen ist es die ultimative Selbsterfahrung, jemand anderes sucht eher Inspiration durch fremde Kulturen. Sportliche Aspekte spielen ebenso eine Rolle wie Entspannung oder Kontemplation.

Was noch? Schreiben Sie uns, was Motorradreisen für Sie ganz persönlich bedeutet. Packen Sie Ihre Vision in einen griffigen Slogan nach dem Muster »Motorradreisen ist ...«. Kompakt, prägnant, individuell. Eine Lebens Einstellung, ein Satz.

Touratech verlost unter allen Einsendern wertvolle Preise. Die besten Slogans können es sogar in die exklusive Touratech Postkarten-Edition mit tollen Reisetexten schaffen.

Tolle Preise für kreative Köpfe

- 1. Preis:** Touratech Geschenkgutschein im Wert von **100 Euro**
- 2. Preis:** Touratech Geschenkgutschein im Wert von **75 Euro**
- 3. Preis:** Touratech Geschenkgutschein im Wert von **50 Euro**
- 4.-10. Preis:** je ein Touratech Geschenkgutschein im Wert von **25 Euro**

ONLINE
TEILNEHMEN
UNTER

www.touratech.de/tt-links/0114

Scissors icon

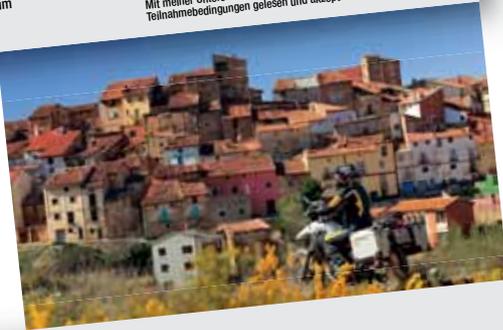
Name, Vorname _____
Straße, Hausnummer _____
Postleitzahl, Ort _____
E-Mail _____
Motorrad _____
Datum _____

Unterschrift
Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich die Teilnahmebedingungen gelesen und akzeptiert habe.

Bitte mit 0,45 Euro frankieren

AN DIE
TOURATECH AG
AUF DEM ZIMMERMANN 7-9
Stichwort: Gewinnspiel
DE - 78078 NIEDERESCHACH
oder per Fax: 0 77 28 - 92 79 29

MEIN SLOGAN:
»MOTORRADREISEN IST _____



Teilnahmeberechtigt sind alle Personen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben. Nicht teilnahmeberechtigt sind Mitarbeiter der Touratech AG und deren Tochtergesellschaften und deren jeweilige Angehörige. Die Gewinner des Gewinnspiels werden per E-Mail benachrichtigt. Im Übrigen gelten unsere Bestimmungen zum Datenschutz. Die Angabe der Daten ist freiwillig. Die Daten werden von der Tou-

ratech AG vertraulich und gemäß den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen behandelt und in Zusammenhang mit dem Gewinnspiel gespeichert. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 30. April 2014. Die Touratech AG erwirbt mit der Teilnahme das Recht, die eingesendeten Slogans für Werbezwecke unentgeltlich zu nutzen.



DER WOW-E

Eine radikale Interpretation der BMW R 1200 GS präsentierte Touratech auf der Eicma in Mailand. Die Touratech R 1200 Rallye war einer der Hingucker auf dem Messestand. Wir beleuchten die Hintergründe der Entwicklung dieses außergewöhnlichen Prototypen.

Text : Andreas Hülsmann Fotos: Touratech

Jochen Schanz ist begeistert von dem Motorrad, das vor ihm steht. Nur mit einer Hand voll Mitarbeitern hat der Touratech Vorstand aus der BMW R 1200 GS ein waschechtes Rallye-Bike gemacht. Lediglich Motor, Antriebsstrang und Rahmen blieben unangetastet, ansonsten hat Touratech bei dem Boxer keinen Stein auf dem anderen gelassen.

Die Rallye basiert auf den Ideen von Jochen Schanz. Der Kompagnon von Herbert Schwarz ist rallyebegeistert, und dieser Extrem-Umbau ist der fahrbare Ausdruck seiner Leidenschaft. »Dieses Motorrad entspricht genau meinen Vorstellungen«, schwärmt Jochen Schanz.

Touratech hat sich in Sachen Extrem-Umbauten längst einen Namen gemacht. Ob die Nuda-X-Cross, die F 800 GS Racing oder die Oryx Extreme, diese von Touratech veredelten Motorräder erregten stets viel Aufsehen. Aber die R 1200 Rallye ist ein besonderes Glanzstück in dieser Reihe. Nur ein kleines Entwickler-Team machte sich unter der Leitung von Jochen Schanz an die Arbeit und setzte seine Vorgaben um.

Eines dieser Ziele war es, aus diesem Heavy-Bike eine schlanke Rallye-

Maschine zu machen. »Uns ist es nicht nur gelungen, dieses Motorrad optisch schlanker wirken zu lassen, im fahrfertigen Zustand bringt sie auch etwa 15 Kilogramm weniger auf die Waage«, erklärt Bart van den Bogaard, bei Touratech verantwortlich für das Design. Zudem wollten wir, so der Designer, mit diesem Motorrad einen »Wow-Effekt« bei den Leuten erreichen. Was dem Entwicklungsteam auch gelungen ist, wie die erste Präsentation im November beim Distributoren-Meeting in Niedereschach zeigte. Die Touratech-Importeure waren schlichtweg begeistert von dieser Interpretation eines großen Rallye-Bikes.

Die Touratech-BMW verfügt über edelste Teile, was auch und besonders für das Fahrwerk gilt. »Die Rallye ist das erste Motorrad, in dem das neue Touratech Suspension Fahrwerk DDA / Plug & Travel verbaut wurde,« erläutert Lars Würdemann, der Fahrwerksexperte bei Touratech. Ein weiterer Eingriff wurde beim Rahmen vorgenommen. Zwar blieb der Hauptrahmen unverändert, doch das Rahmenheck wurde um sieben Zentimeter erhöht. Dadurch soll im Zusammenhang mit dem eigens entwickelten Tank

Touratech R 1200 Rallye

Prototypen-Teile

- Heckrahmen
- Kraftstofftank
- Verkleidungsvorbau
- Heckverkleidung
- Frontverkleidung
- Lenkerumbau
- Sitzbank
- Endschalldämpfer AC Schnitzer
- Kennzeichenträger
- Halterung iPad Mini
- Dekor Kit »Rallye«

Zubehör aus dem Touratech Sortiment (R 1200 GS, ab 2013)

- WRP-Lenker
- Motorschutz »Expedition« XL
- Rahmenschutz
- Kardanabdeckung
- Kardanentlüftung
- Handschützer GD
- Touratech Suspension DDA Plug & Travel-Fahrwerk
- Abdeckung/Schutz Ventildeckel
- Kühlerschutz
- Fernreisefußrasten »Works«
- Bereifung Metzeler Karoo 3

Übersicht im Web-Shop unter shop.touratech.de

FFEKT



Vordenker Jochen Schanz mit dem Prototypen auf der Messe.



Tonmodell bei TT-3D in Murnau.

aus Aluminium die Rallyegeometrie und -optik gewährleistet werden. Lars Würdemann kennt aber noch einen weiteren Grund für die Erhöhung des Hinterteils: Der Fahrer soll das Gefühl haben auf und nicht in der Maschine zu sitzen.«

Das Touratech Schwesterunternehmen TT-3D in Murnau war dafür verantwortlich, das Rallye-Konzept umzusetzen. So sollten sich die Frontverkleidung und das Monocoque Heck mit wenigen Handgriffen abnehmen lassen. »In nur zwei Minuten ist das komplette Motorrad gestrippt und die Technik vollständig zugänglich,« erklärt Dirk Bendl, Betriebsleiter bei TT-3D.

Bevor es an die Detailarbeit ging, wurde in Murnau ein komplettes Modell im Maßstab 1:1 angefertigt. Für die Endfassung war viel Filigranarbeit notwendig. »Immer wieder mussten Dinge geändert und angepasst werden«, erinnert sich Bendl.

Technisch wie optisch ist die R 1200 Rallye ein einmaliges Motorrad und treibt jedem Fahrer Glückshormone durch den Körper, aber bei der Einmaligkeit wird es wohl bleiben. Für die Zukunft ist kein Rallye-Kit geplant. Touratech versteht dieses Fahrzeug vielmehr als Basis, um weitere Produkte zu entwickeln. ▲



Edle Anbauteile namhafter Hersteller komplettieren die aufwendige Eigenentwicklung.



Voll zulassungsfähig: hier wird bald ein Kennzeichen prangen, wenn die »Rallye« auf große Fahrt geht.



Platz für ein komplettes Rallye-Instrumentarium oder ein großes Touchscreen im Cockpit.



Markante Frontpartie mit hohem Schild.

INTERVIEW

»Das Motorrad meiner Träume ist Wirklichkeit geworden«

Vom Reisemotorrad zum Rallyebike: Interview mit Touratech Vorstand Jochen Schanz über die Entwicklung der Touratech R 1200 Rallye.

► Die Touratech R 1200 Rallye hat bei ihrer Präsentation großes Aufsehen erregt. Wie kommt man auf die Idee, ein Reisemotorrad in ein Rallyebike zu verwandeln?

► Rallyes haben mich schon immer fasziniert. Da gab es Fahrer wie Jean Claude Olivier, der 1985 mit einer umgebauten Yamaha FZT 750 an der Pharaonen- und danach an der Dakar-Rallye teilnahm. Dann die Boxer-BMWs, die im großen Rallyesport eingesetzt wurden – das alles war für mich sehr beeindruckend. Als Touratech 2001/2002 mit der F 650 Rallye ein eigenes Rallyemotorrad gebaut und mit einem Team an der Paris-Dakar teilgenommen hat, war das für mich die Fortsetzung der Faszination Motorrad – Motorsport – Rallye. Die neue BMW R 1200 GS mit ihrem beeindruckenden Gesamtkonzept von Motor, Rahmen und Fahrwerk hat mich sofort begeistert und gewissermaßen auch inspiriert. Auf dieser Basis wollte ich etwas umsetzen, das genau meinen Vorstellungen entspricht. Ein Motorrad mit Rallyecharakter, traumhaftem Fahrwerk und genialem Motor. Und da Touratech durch unsere in Murnau (Bayern) ansässige Schwesterfirma TT-3D und Touratech Suspension nun die Möglichkeit hat, Karosserieteile und Fahrwerk exakt nach unseren Vorstellungen zu fertigen, haben wir das Projekt in Angriff genommen.

► Die Rallye ist also dein ganz besonderes Baby. Wie zufrieden bist du mit dem Ergebnis?

► Sehr. Ich habe zuvor noch nie auf einem Motorrad gesessen, das derart für mich maßgeschneidert wurde, so toll aussieht und so viel Spaß macht beim Fahren. Das Motorrad meiner Träume ist Wirklichkeit geworden. Es ist die Touratech R 1200 Rallye.

► Wie lange dauerte die Umsetzung dieses ehrgeizigen Projekts von der Idee bis zum fertigen Motorrad?

► Dieses Projekt ist ein Paradebeispiel dafür, wie sich innerhalb weniger Wochen ein fahrfertiges Projektbike auf die Beine stellen lässt. Es zeigt, wie schlagkräftig unsere Entwicklung ist, wenn ein eng getakteter Projektplan vorgegeben und eingehalten wird. Deshalb bin ich nicht nur stolz auf das Motorrad, sondern auf das gesamte Team, das es gebaut hat. Alle haben innerhalb kürzester Zeit ihr Möglichstes getan.

► Da waren doch sicher viele Leute daran beteiligt?

► Ganz und gar nicht. Weniger als zwei Hand voll von Touratech und TT-3D zusammen. Aber die waren gut aufeinander abgestimmt und haben perfekt miteinander kommuniziert.

► Wie seid ihr diesen Umbau angegangen? Was waren die einzelnen Schritte?

► Zunächst hat unser Designer Bart van den Bogaard eine Designskizze erstellt, auf die eine 1:1-Zeichnung und dann



Feinabstimmung des Designs am Tonmodell (Touratech CEO Jochen Schanz und Dirk Bendl von TT-3D).

ein lebensgroßes Pappmodell folgten. Parallel dazu arbeitete unser Fahrwerksspezialist Lars Würdemann an einem zweiten Motorrad an Fahrwerk und Technik und integrierte das Touratech Suspension DDA Plug & Travel. Während bei TT-3D in Murnau unter Federführung von Dirk Bendl das Claymodell Gestalt annahm, erfolgten gleichzeitig Fahrwerkstests und technische Änderungen. Die endgültigen Designentscheidungen wurden dann vor Ort am Claymodell getroffen.

Auch der Aufbau des Grundmotorrads und das Abformen der Karosserieteile an Bike zwei liefen parallel. Schließlich wurden Karosserie und Technik »verheiratet«, wie man das Zusammenführen nennt, und die abschließenden Tests vorgenommen. Jeder einzelne Schritt erfolgte in enger Abstimmung mit mir.

► **Welches war der schwierigste Teil?**

► Die Designentscheidung. Bei Touratech stehen technische Notwendigkeit und Funktionalität immer über dem Design. Das führt dann schon mal zu Interessenkonflikten, und man muss Kompromisse schließen. Sicher hätte sich manches optisch noch schöner gestalten lassen, aber die Technik hat nun mal Priorität.

► **Gab es auch mal Probleme?**

► Die Herstellung des Alutanks war aufgrund der komplexen Form und der sehr geringen Zeit nicht ganz einfach.

► **Wie wichtig ist die Optik bei so einem Konzeptbike?**

► Sehr wichtig. Das Auge isst schließlich mit, wie es so schön heißt. Wir wollten eine moderne, aber funktionelle Optik haben, den sportlichen Charakter betonen und das

Motorrad schnittiger sowie optisch leichter wirken lassen. Herausgekommen ist eine völlig eigenständige Interpretation des Boxer-Motorrads.

► **Jetzt ist das Motorrad ja nicht nur ein Hingucker, es fährt sich auch noch klasse. Liegt das hauptsächlich am Fahrwerk?**

► Die Basis, die BMW für die Standard-GS entwickelt hat, ist phänomenal und liefert ein tolles Grundpaket. Aufgrund dieser guten Basis konnten wir das beste Fahrwerk integrieren, das es derzeit auf dem Markt gibt: Touratech Suspension DDA Plug & Travel, ein semiaktives Fahrwerk, das extrem sicher, komfortabel und dennoch sportlich ist. Was Touratech Suspension hier bietet, ist höchstes Niveau sowohl im Hinblick auf die Qualität der verarbeiteten Teile als auch bezüglich der harmonischen Abstimmungsmöglichkeiten auf individuelle Bedürfnisse und die Geometrie des Gesamtmotorrads.

► **Die Touratech R 1200 Rallye weckt Begehrlichkeiten. Wird es wirklich nur dieses eine Projektbike geben?**

► Ja.

► **Wie stehen die Chancen, dass Touratech einen Rallye-Kit für die R 1200 GS anbietet?**

► Wir sind dafür bekannt, Komponenten aus Prototypen und Projektbikes in Serienteile umzusetzen. Ob es aber ein spezielles Rallye-Kit geben wird, steht noch in den Sternen.

► **Du hast offensichtlich dein Traummotorrad gefunden. Was machst du jetzt damit?**

► Fahren! Geplant ist eine Reise in den USA.

SPORT PROTECTION



Motorrad ABENTEUER EMPFEHLUNG

Foto: Mathias Haupt

ORTHO-MAX JACKET



DIE PROTEKTORENJACKE DER NEUESTEN GENERATION

Die ORTHO-MAX JACKET schützt Ellbogen, Unterarm, Schulter und Oberarm, Schlüsselbein, Brust und Rücken.
Stück € 279,-



DIN EN 1621-2

DYNAMIC RÜCKENPROTEKTOR ab € 149,95



Protection for even more power
www.ortema.de



Die Federelemente von Touratech Suspension sind kompromisslos für das Reisen mit dem Motorrad konzipiert, dafür ausgelegt, auch extremste Bedingungen abzufedern. Doch das ist Touratech nicht genug. In diesem Jahr werden die ersten Servicecenter eingerichtet, in denen die Federelemente optimal gewartet werden können.

Text: Andreas Hülsmann Fotos: Touratech, Simon Thomas

Reisen mit dem Motorrad ist oft Fahren am Limit. Gerade bei extremen Touren ist die Maschine mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Die Enduro ist alles in einem: Schlafzimmer, Küche, Bad, Werkstatt, Ersatzteillager und Vorratskammer. Unterwegs wird sie zum ballastreichen Lebensmittelpunkt. Klamotten, Werkzeug und Verpflegung haben Gewicht, und nicht selten wird bei größeren Touren das Motorrad bis an die Grenzen des physikalisch Machbaren vollgestopft. So eine Fuhre will auch unter miserablen Bedingungen in der Spur gehalten werden und dazu braucht es ein gutes Fahrwerk.

Serienmäßige Federelemente haben Schwierigkeiten, sich widrigen Umständen anzupassen. Sie stehen für einen technischen Mittelweg, der dafür ausgelegt wurde, mit jeder erdenklichen Situation irgendwie zurechtzukommen. Die Federelemente von Touratech Suspension hingegen sind kompromisslos einzig für das Reisen mit Adventure-Bikes und Tourenmotorrädern entwickelt.

Das individuelle Fahrwerks-Setup ist ausgelegt, auch höchsten Belastungen standzuhalten. Dieser Ansatz verlangt nach viel Know-how und nach extrem hochwertigen Bauteilen. Für die Touratech Suspension Produkte kommen daher nur die besten verfügbaren Materialien und Komponenten zum Einsatz. Dieser hohe Qualitätsanspruch garantiert nicht nur maximale Zuverlässigkeit, sondern auch eine lange Lebensdauer der Federbeine.

Auf unzähligen Testkilometern mussten die Fahrwerke immer wieder ihre extreme Widerstandsfähigkeit unter Beweis stellen. Doch allein exquisite Materialien sind kein Garant für eine lange Lebensdauer. Von Zeit zu Zeit müssen die Komponenten auch gewartet werden. Um die Zuverlässigkeit auch über einen längeren Zeitraum zu gewährleisten, sind alle Touratech Suspension Produkte im vollen Umfang servicefähig. Damit die Wartung für den Kunden möglichst einfach ist, werden in naher Zukunft weltweit eigens Service Center für die Instandsetzung der Touratech Suspension Fahrwerke entstehen. Neben Niederschach in Deutschland wird es zunächst weitere »Pflegeeinrichtungen« in Belgien, Frankreich Tschechien, der Türkei, Ungarn und Thailand geben. Die Vorbereitungen dafür sind aufwendig, denn ohne intensive Schulung und das notwendige Spezialwerkzeug dürfen die Mechaniker an die Federbeine nicht ran. Im Klartext: ohne Zertifizierung durch Touratech Suspension darf keine Werkstatt Hand an das Fahrwerk legen.

Aber lohnt sich eine Überholung der Federelemente überhaupt? Stellt man Jo Glaser diese Frage, gibt es ein klares »Ja« als Antwort. »Wer die Serviceintervalle bei unseren Federbeinen einhält, wird unterwegs keine bösen Überraschungen erleben«, da ist sich der Touratech Suspension Produktmanager sicher. Das Fahrwerk an einem Motorrad werde intensiv beansprucht und arbeite bei extremen Touren oft im Grenzbereich, so Jo Glaser, da könne es nicht scha-

TOURATECH SUSPENSION:

LEVEL 1 / EXPLORE

Preis: 549 Euro

- dauerhaft höchste Fahrdynamik durch Servicefähigkeit
- Einstellbare Zugstufendämpfung am Federbeinfuß mit speziellem Reise-Setup
- erhältlich mit weiteren Federraten zum Ausgleich für höheres oder niedrigeres Fahrergewicht und Zuladung
- stabile Edelstahlbuchsen im Federbeinauge. Dadurch stabiler, spielfreier Sitz der Befestigungsschraube auch bei höchsten Belastungen
- reibungsarme Spezial-Dichtungen mit integriertem Teflon-Stützring für geringen Verschleiß und lange Lebensdauer der Federbeine
- dicke 16-Millimeter-Kolbenstange aus Chrom-Molybdän-Stahl für maximale Festigkeit und Haltbarkeit
- Trennkolben-Bauweise. Öl und Stickstoff sind getrennt, dadurch feineres Ansprechen des Federbeins
- Spezielles Touratech Setup aus Balance und Dämpfung. 50 % mehr Federvorspannung als bei jedem andere Federbein auf dem Markt möglich



LEVEL 2 / EXPLORE HP

Preis: 779 Euro bzw. 829 Euro

(hydraulische Federvorspannung extern)

wie Level 1 / Explore, zusätzlich:

- einzigartig solide hydraulische Touratech Federvorspannung mit 50 % mehr Einstellbereich: von der Wochenendtour bis zur großen Reise



HIGH END / EXPEDITION

Preis: 1079 Euro bzw. 1129 Euro

(Ausgleichsbehälter extern)

wie Level 2 / Explore HP, zusätzlich:

- getrennt einstellbare High- und Low Speed-Dämpfung. Für präzise Dämpfungseinstellung bei sehr hoher Dämpfungsfrequenz und hoher Belastung (schlechte Straßen, Piste mit Gepäck)
- externer Ausgleichsbehälter, dadurch stärkere Kühlung der Dämpferflüssigkeit und höhere Dämpfungsleistung bei starker Beanspruchung



EXTREME

Preis: 1079 Euro

bzw. 1299 Euro (Ausgleichsbehälter extern)

- wie High End / Expedition zusätzlich: justierbare Federbeinlänge um 8 mm (- 2 mm / + 6 mm), je nach Motorradmodell Grundanpassung der Motorradbalance möglich, zudem Anpassung an Spezialumbauten oder ein extremes Setup
- PDS – wegabhängige Dämpfung. Hydraulischer Durchschlagschutz durch Verwendung eines zweiten Dämpferkolbens, kein Durchschlagen des Federbeins



den, alle drei Jahre mal nach dem Rechten zu sehen, so die Empfehlung des Experten.

Bei einem solchen Service bleibt kein Stein auf dem anderen. Die Federbeine werden komplett demontiert, jedes Bauteil überprüft, die Dichtungen erneuert und zum Schluss gibt es eine frische Füllung mit Stickstoff und Öl. »Danach ist das Federbein wieder wie neu, nur äußere Spuren wie Kratzer, erinnern dann noch daran, dass dieses Teil schon im Einsatz war«, erläutert der Produktmanager.

Was in einem autorisierten Servicecenter problemlos zu bewältigen ist, kann unterwegs zu einem Desaster werden. Wer sich einmal unterwegs mit einem defekten Federbein auseinandersetzen musste, weiß die Zuverlässigkeit dieser Elemente zu schätzen, denn die Demontage verlangt nach Spezialwerkzeug, das wohl keine Pistenwerkstatt vorrätig hält. Also sollte man lieber rechtzeitig die Experten ranlassen.

Der Service beschränkt sich aber nicht nur auf die Instandsetzung der Federbeine. »Die Kunden bekommen auch eine intensive Beratung«, erklärt Jo Glaser. Weiterhin sind die Service Center auch in der Lage, das Fahrwerk ganz individuell auf die Bedürfnisse des Fahrers abzustimmen.

Damit jeder Kunde das für ihn passende Fahrwerk findet, gibt es für die verschiedenen Ansprüche unterschiedliche Federbeine. »Wir wissen, dass nicht jeder Fahrer ein „Extreme“-Federbein braucht«, erläutert Produktmanager Jo Glaser.

Darum gibt es vier Grundausführungen für die unterschiedlichsten Anforderungen. Das Level 1 / Explore als Basisversion ist die preisgünstigste Alternative in der Touratech Suspension Produktpalette. Das Level 1 ist mit allem ausgestattet, was für ein Optimum an Fahrspaß und -sicherheit notwendig ist. Qualitativ steht das Level 1 dem Highend-Federbein »Extreme« in nichts nach, Unterschiede gibt es nur in der Ausstattung (Preise und mehr Details siehe Kasten). ▲

TOURATECH SUSPENSION PLUG & TRAVEL

Für die BMW R 1200 GS / Adventure und BMW R 1200 RT, die mit dem BMW DDC Fahrwerk ausgestattet sind, hat Touratech Suspension etwas Besonderes zu bieten. Das Fahrwerk Plug & Travel ist speziell für Fernreisen ausgelegt. Das semiaktive Fahrwerk registriert die Beschaffenheit des Untergrundes und stellt sich in Bruchteilen einer Sekunde darauf ein. Der besondere Vorteil von Plug & Travel: Durch die Verwendung der Originalstecker lassen sich die Komponenten einfach austauschen, wobei alle serienmäßigen Fahrmodi, welche die 1200er bietet, weiter genutzt werden können. Das Touratech Plug & Travel gehört zu den innovativsten semiaktiven Fahrwerken auf dem Markt. **Dieses System gibt es als Set – vorne wie hinten perfekt aufeinander abgestimmt – für 2999 Euro. Die Komponenten sind aber auch einzeln zu haben: das Federbein vorn kostet 1100 Euro, das hintere Pendant 1899 Euro.**



HELGE PEDERSEN

Adventure PROOF

Motorrad-Legende Helge Pedersen montierte ein Federbein aus der »Extreme«-Serie an seine BMW R 1200 GS. 24.000 Kilometer und einige äußerst schwierige Strecken später fasst er seine Erfahrungen zusammen.

Text und Fotos: Helge Pedersen

Travel
Test

Als ich 1982 die Sahara durchquerte, erlebte ich es zum ersten Mal, dass ein Federbein zu Bruch ging. In den drei Jahrzehnten, die ich seitdem mit dem Motorrad unterwegs war, passierte das mit schöner Regelmäßigkeit immer wieder. An jedem einzelnen Motorrad, das ich seitdem besessen habe, ging das hintere Federbein kaputt. Das zeigt, dass die meisten Serien-Federbeine den Belastungen eines vollbeladenen Motorrads auf Dauer nicht standhalten, vor allem dann nicht, wenn man abseits der asphaltierten Straßen fährt.

Eine dreimonatige und 24.000 Kilometer lange Reise von Seattle (US-Bundesstaat Washington) bis nach Feuerland war die perfekte Möglichkeit, das Touratech Suspension Fahrwerk an meiner BMW R 1200 GS Adventure zu testen. Das vordere OEM-Federbein habe ich gegen das Touratech »Explore« ausgetauscht und das hintere durch das Touratech »Extreme« ersetzt. Am voll beladenen Motorrad habe ich die Einstellungen von Vorspannung und Dämpfung an beiden Federbeinen angepasst. Die Maschine fühlte sich großartig an, selbst mit dem ganzen Gewicht, das sie mit sich herumschleppte.

Der erste schwierige Streckenabschnitt erwartete mich in Zentralmexiko auf einer Schotterstraße hinauf zum Vulkan Nevado de Toluca. Diese Halperstrecke war übersät mit tiefen Rillen und Schlaglöchern, und ich war wirklich erstaunt, wie gut die Federung das alles mitgemacht hat.

Wie so oft, gab es auch auf dieser Reise bei einigen Motorrädern technische Probleme. Ein Vorfall sticht besonders hervor, nämlich als einer der Teilnehmer einen Total-Ausfall eines Federbeins erlitt. Hierbei handelte es sich um das Produkt eines anderen Herstellers. Die Kolbenstange des Stoßdämpfers brach und somit konnte die Feder den Reifen blockieren, was zu einem Sturz bei hoher Geschwindigkeit führte. Zum Glück hat sich der Fahrer dabei nicht ernsthaft ver-

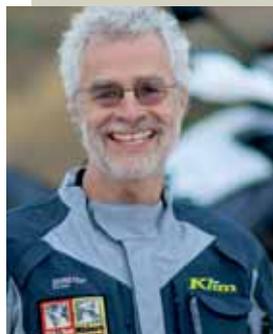
letzt. Meine Maschine bewältigte die 15.000 Meilen ohne Probleme, dabei gab es auf dieser Reise einige wirklich brutale Straßen. Und somit kann ich sagen, dass ich vollstes Vertrauen in Touratech Suspension habe.

Warum Touratech?

Für mich ist das Touratech Extreme Federbein vor allem aufgrund der PDS-Funktion (»wegabhängige Dämpfung«) interessant. Die maximale Dämpfung erfolgt am Ende des Hubs und fungiert wie ein Hydraulikkissen, welches ein Durchschlagen verhindert. Diese Eigenschaft ist für mich Gold wert! Ein weiteres Merkmal, das ein Federbein unbedingt aufweisen muss, ist die Möglichkeit, es nach jeder Fernreise warten zu können.

Helge Pedersen

Der Foto-Journalist Helge Pedersen wurde bekannt durch sein Buch »Ten years on two wheels«, in dem er seine Reise über 250.000 Kilometer durch 77 Länder der Welt dokumentierte. Mit seiner Fotografie widmet sich Helge der Vielfalt des Lebens auf der Erde. Seine Arbeiten erschienen in international renommierten Magazinen und unzähligen Motorradzeitschriften rund um den Globus. Seit 1998 bietet Helge unter dem Label »Globe Riders« individuelle geführte Touren an. Mehr von Helge unter www.globeriders.com



ANDREAS HÜLSMANN

Erweiterung der KOMFORTZONE

Der Motorrad-Abenteurer und Journalist Andreas Hülsmann hat seine BMW F 800 GS mit einem Touratech Suspension Extreme Federbein aufgerüstet. Auf einer Reise von Deutschland nach Südostasien musste der Monoshock zeigen, was er kann.

Text und Fotos: Andreas Hülsmann

Bisher war ich auf meiner BMW F 800 GS mit einem hochwertigen Zubehör-Federbein unterwegs. Auf der Tour 2011 durch Sibirien und entlang der Road of Bones sowie 2012 auf Island war dieser Stoßdämpfer durchaus eine gute Wahl. Die Bedingungen waren für das Fahrwerk auf diesen Touren nicht immer einfach. Nach 30.000 Kilometern zeigte das nachgerüstete Federbein allerdings Schwächen durch Ölverlust. Da kam das Angebot von Touratech gerade recht, für die Reise nach Südostasien ein Touratech Suspension Extreme an der 800er auszuprobieren. Ich hatte ehrlich gesagt keine besondere Steigerung hinsichtlich Komfort und Fahrverhalten erwartet. Aber schon nach wenigen Tagen unterwegs war mir klar, das »Extreme« ist noch mal eine andere Liga. Dieses Federbein wurde kompromisslos für die harten Bedingungen einer Fernreise konzipiert. Das belegten schon die ersten Kilometer auf heimischen Autobahnen. Auch bei höheren Geschwindigkeiten zeigte das beladene Motorrad nicht die geringste Neigung zum Pendeln.

Auf dem Weg nach Vietnam war die BMW beladen bis zum Anschlag. Jeder Koffer wog um die 30 Kilogramm, dazu die Außentaschen, die Gepäckrolle, Zelt und Stativ am Heck und vorne ein Tankrucksack, der auch an die 10 Kilogramm auf die Waage brachte. Das gesamte Ensemble mit zwei vollen Tanks, Wasser-

vorräten und Fahrer war eine monströse Fuhrer. Durch das hohe Gewicht bekam vor allem das PDS viel zu tun. Doch selbst beim Auf und Ab auf den sandigen Pisten der Gobi wurde der hydraulische Durchschlagschutz nie an seine Grenzen gebracht. Eine weitere angenehme Sache ist die Anpassung an sich ändernde Massenverhältnisse. Die hydraulische Federvorspannung trägt ebenfalls zum Fahrkomfort bei. Beladen oder nicht, das Federbein lässt sich per Handrad schnell und einfach auf die neue Situation einstellen. Im Gegensatz dazu habe ich die Druck- und Zugstufeneinstellung nur einmal auf einen für mich optimalen Mittelwert justiert.

Fazit:

Ich hatte fast 30.000 Kilometer lang Gelegenheit, das Touratech Suspension Extreme mit einem anderen hochwertigen Zubehör-Federbein zu vergleichen. Beide Stoßdämpfer kamen zum Teil unter extremen Bedingungen zum Einsatz. Ob Komfort oder Fahreigenschaften, ob beladen oder leer, ob Piste oder Asphalt: das »Extreme« war in allen Bereichen immer vorne. Es ist die beste Fahrwerkskomponente, mit der ich bisher unterwegs war.



Andreas Hülsmann

Seit fast 25 Jahren ist der Journalist und Buchautor mit Motorrädern weltweit unterwegs, seine Vorlieben dabei gilt den globalen Hinterhöfen. Ob die Canning Stock Route in Australien, die Road of Bones in Sibirien oder der Pamir Highway in Zentralasien – Andreas Hülsmann mag extreme Routen und extreme Landschaften. Über das Erlebte berichtet er in Magazinen und Büchern. An die 150 Reiseportagen sind von ihm im »Tourenfahrer« und in »Motorrad Abenteurer« erschienen. Mehr zum Autor unter www.kvisel.de





ALEXANDER CONRAD

Unter allen UMSTÄNDEN

Dem als sinnlos empfundenen Alltag entflieht Alexander Conrad im Sattel einer BMW F 650 GS. Ausgestattet mit einem Level-1-Federbein von Touratech Suspension meistert er unterschiedlichste Straßen und Pisten in Europa und Asien – solo und zu zweit mit Gepäck.

Text und Fotos: Alexander Conrad

Mit meiner »Melody«, einer BMW F 650 GS Dakar, Baujahr 2003, breche ich auf gen Süden und entdecke eine neue Leidenschaft in mir, in dem ich nur meinem Kompass und der Himmelsrichtung folgend durch Felder, Wälder und Wiesen meinem Ziel entgegen fahre – Endurowandern. In Italien begegne ich einer jungen russischen Backpackerin, die so sehr von mir und meinem Vorhaben fasziniert ist, dass sie sich entschließt, mich als Sozia zu begleiten. Schnell merke ich, dass das werkseitig verbaute BMW-Federbein nun weit über seine Grenzen hinaus belastet wird und frage mich: »Wie lange wird das noch gutgehen?«

Ein neues Fahrwerk muss her und zwar schnell! Zu diesem Zeitpunkt sind die allerersten Touratech Suspension Federbeine erhältlich. Da ich mit meinen bisherigen Touratech Produkten wie den Zega-Cases vollends zufrieden bin, bin ich überzeugt, dass auch die Fahrwerkstechnologie hält, was sie verspricht. Ein Touratech Suspension Federbein in der Ausführung Level 1 mit verstärkter 160er Feder liefert Touratech nach Sparta, wo ich den Einbau vor Ort selbst vornehme. Unser Gepäck wird auf das Allernötigste reduziert, und dennoch bringen

Alexander Conrad

Alexander Conrad (30) hat nach seinem Maschinenbaustudium und den ersten Berufsjahren als Ingenieur alles hinter sich gelassen und sich auf eine Reise ins Ungewisse begeben. In den vergangenen drei Jahren ist er mit seiner BMW F 650 GS Dakar auf seiner ganz eigenen »Motorrad-Therapie« insgesamt 64.000 Kilometer durch 26 Länder in Europa und Asien gereist.

Mehr vom Autor unter www.world-ag-traveller.com



wir ein Kampfgewicht von über 450 Kilogramm auf die Waage. Zu zweit bereisen wir die Türkei, verbringen Zeit im Iran und fahren im Zeitlupentempo durch Anatolien, am Mittelmeer entlang nach Istanbul. Jeder noch so staubige Umweg, ob Sand oder Schotter, der eine gute Aussicht oder ein geeignetes Nachtlager verspricht, wird unter die Räder genommen. Bis dato leistet das Level 1 einen klasse Job, da es sowohl auf der Straße wie auch abseits mit zwei Personen und Gepäck stets ein stabiles Fahrgefühl vermittelt, Stöße auch bei spitzen Unebenheiten sanft abfängt, und ich abends entspannt von meinem Motorrad steige.

Nach 12.000 Kilometern zu zweit geht meine Reise solo weiter. Das nächste Ziel heißt Tatarstan, es ist die Heimat meiner bisherigen Begleiterin Mila, am östlichsten Ende Europas. So reise ich weiter durch Bulgarien, Mazedonien, Serbien und Rumänien. Durch die Walachei und auf den endlosen Kurvenstrecken der Karpaten geht es in die Ukraine. Im Ural-Gebirge bin ich tagelang im Dauerregen unterwegs. Auch nach 18.000 Kilometern arbeitet das Level-1-Federbein noch tadellos. Anschließend folge ich der Wolga gen Süden zum Kaukasus. Ich genieße die Überquerung des Gebirges und erlebe in Georgien und Armenien wunderschöne Enduro-Wochen, bei denen ich von grobem Schotter über staubig-sandige Strecken bis hin zu schmierig-nassen Passagen kein Terrain auslasse. Hier überzeugt die Fahrwerks-Performance mit sanftem Ansprechverhalten.

Schließlich mache ich mich auf den Rückweg nach Deutschland, gelange nach einer weiteren Türkei-Durchquerung erneut auf den Balkan, wo ich mich nur mit Karte und Kompass abseits der befahrenen Straßen von Sofia bis nach Ljubljana durchschlage.

Auf mein Touratech Suspension Fahrwerk war jederzeit Verlass und so komme ich nach insgesamt 59.000 Kilometern und 28 Monaten als »Vagabund« wieder in Deutschland an. Kompliment an Touratech für ein wirklich erstklassiges Produkt, das ich nach 25.000 Kilometern vor allem wegen seiner Zuverlässigkeit unter den unterschiedlichsten Bedingungen, absolut weiterempfehlen kann.



SIMON UND LISA THOMAS – 2RIDETHEWORLD

REIFEZEUGNIS

Simon Thomas, der gemeinsam mit seiner Frau Lisa seit 11 Jahren auf Motorrädern rund um die Welt unterwegs ist, hat seine BMW R 1150 GS Adventure mit einem Touratech Suspension Fahrwerk ausgestattet.

Text: Simon Thomas Fotos: Simon und Lisa Thomas

Im August 2012 boten mir unsere Freunde vom Touratech Hauptsitz in Deutschland das neue Fahrwerk von Touratech Suspension an. Zunächst lehnte ich das Angebot ab, denn seit mehr als einem Jahrzehnt benutzte ich ein qualitativ hochwertiges, speziell angepasstes Fahrwerk und ich glaubte, dass es so gut war, wie ein Fahrwerk eben sein kann. Aber ein paar Wochen und einige an Überzeugungsarbeit später baute ich vorne an meiner R 1150 GS Adventure das Touratech Explore Federbein ein und hinten das Explore HP – und war gespannt. »Das wird deine Fahrweise komplett verändern«, hatte Martin (internationaler Vertriebsleiter) voller Zuversicht behauptet.

Nach 11 Jahren Erdumrundung und mehr als 500.000 Kilometern haben wir innerhalb der letzten 12 Monate noch mal zusätzliche 41.800 Kilometer hinter uns gebracht. Dabei durchkreuzten wir Australien (offroad), Neuseeland und die USA. Wir haben fünf Wüsten durchquert, sechs Gebirgsketten und tausende Kilometer auf den amerikanischen Highways bewältigt. Das Fahrwerk von Touratech Suspension hat das alles tadellos mitgemacht. Als wir voll beladen die kurvenreichen Küstenstraßen Australiens passierten, fiel mir zum ersten Mal auf, wie gut und sicher vorne die Bodenhaftung nun war. Es fühlte sich an, als sei ich mit der Straße verbunden. Das leichte Flattern, das sich bei meinem alten Fahrwerk stets einstellte, wenn ich bei hoher Geschwindigkeit hart in die Kurven ging, war nun verschwunden.

Beim Offroad-Fahren übertrifft sich das neue Fahrwerk von Touratech noch einmal selbst, was für weiteres Vertrauen sorgt. Nachdem die hydraulische Federvorspannung korrekt eingestellt war (was man schnell und einfach mit ein

paar Drehungen erledigen kann), fühlte sich mein Motorrad wie neu an. Ein leicht justierbares Fahrwerk ist unerlässlich: wenn ich mich dehydriert und erschöpft mitten im Nirgendwo befinde, ist mein Motorrad das Letzte, womit ich mich herumschlagen möchte. Nachdem ich in der Simpson Wüste zehn Minuten lang über strapaziöse Waschbrettstufen gefahren war, habe ich mithilfe weniger Klicks die Zugstufendämpfung nachjustiert (der Regler befindet sich gut erreichbar unten am Federbein), und der Unterschied machte sich augenblicklich bemerkbar. Bei 100 km/h auf welligem, sandigem Untergrund lief das Motorrad geschmeidig und reagierte präzise auf meine Befehle, sowohl über die Fußrasten als auch über den Lenker. Verglichen mit den Touratech Explore Federbeinen fühlte sich mein altes Fahrwerk schwammig an.

Seit ich mein Fahrwerk umgerüstet habe, sind wir schon auf glattem Asphalt gefahren, über Bodenwellen, in tiefem Sand und über kurvenreiche Bergpässe, sowohl mit als auch ohne Gepäck. Ich kann euch versichern, dass es ein tolles Gefühl ist, wenn man weiß, dass weder hartes Gelände noch schweres Gepäck dem Fahrwerk etwas anhaben können.

Fazit:

Je weniger ich mich um mein Motorrad und ums Fahrwerk sorgen muss, desto mehr kann mich darauf konzentrieren, auf Hindernisse zu achten, oder einfach nur die Fahrt genießen. Und ist es nicht genau das, worum es eigentlich geht? Die Investition in ein gutes Fahrwerk ist eines der wenigen Dinge, die grundlegend und unverzüglich unsere Fahrweise verbessern. **Mehr zum Autor:** <http://2ridetheworld.com>



HEIDENAU

K76



www.heidenau.com

K60 Scout

LASMAC

LC 2415 α IV NT



ALLES IN HEIMARB



EIT

Wenn du willst, dass es gut wird, mach es selbst. Wer einen Blick in die Fertigung von Touratech wirft, wird feststellen, dass das Unternehmen aus Niedereschach nach diesem Motto produziert. Der Grund, warum Touratech Dinge ungern außer Haus gibt, ist der hohe Anspruch an die Qualität.

Von Andreas Hülsmann

Der Verwendungszweck, ein Abenteuer. Das Einsatzgebiet, die Welt. Die äußeren Umstände, selten optimal. Die Belastung, verdammt hoch. Touratech Produkte werden auf Reisen extrem gefordert. Damit Koffer & Co. diesen Bedingungen auch den nötigen Widerstand entgegenbringen können, braucht es durchdachte Produkte von absoluter Qualität. »Unsere Kunden sind auf allen Kontinenten unterwegs, und oft verlangen die Pisten Mensch und Material alles ab, da braucht es eine Ausrüstung, die so etwas aushält und auf die man sich verlassen kann«, erklärt Touratech Vorstand Jochen Schanz, im Unternehmen verantwortlich für die Bereiche Entwicklung, Qualitätssicherung, Einkauf und Produktion. Der Touratech CEO kennt sich aus in dem Metier, er war selbst viele Male mit dem Motorrad in Afrika unterwegs.

Um die Qualität nie aus den Augen zu verlieren, werden fast alle Produkte in Niedereschach hergestellt. Die Fertigungstiefe liegt bei 90 Prozent. Außer Normteilen wird fast alles im Haus produziert. Der Hang zum Selbermachen hat zwei Gründe. Zum einen sei es schwierig, so der Touratech Vorstand, in diesem

Laserschneidemaschine mit automatischer Be- und Entladung. Auch bei Touratech nimmt der Grad der Automatisierung zu. Allerdings zugunsten des Output, nicht zulasten von Arbeitsplätzen.



Die Laser-Maschine schneidet nicht nur sehr präzise, sie berechnet auch die optimale Ausnutzung des Materials.



Voll automatisiert. Bei vielen schweißtechnischen Anwendungen kommen bei Touratech Roboter zum Einsatz.



Mit dem 3D-Scanner kann die Geometrie auch komplexer Objekte schnell und genau für die elektronische Verarbeitung erfasst werden.



Die neue energiesparende Rohr-Lasermaschine arbeitet schnell, vollautomatisch und erzeugt hochpräzise Schnittkanten.

Bereich Lieferanten zu finden, die die gleichen Vorstellungen von Qualität haben. Hinzu kommt, dass sich Touratech im Laufe der Jahre ein umfangreiches Wissen im Bereich Metallverarbeitung angeeignet hat, das man nur ungern an Fremdfirmen weitergibt.

Diese Hingabe an die Qualität wissen auch Motorradhersteller zu schätzen. So lassen BMW und KTM ihre Koffersysteme im Schwarzwald produzieren.

Wenn es um die Qualität geht, da ist sich Jochen Schanz sicher, kommt man auch um »Made in Europe« nicht herum. Darum wird bei Touratech ganz bewusst auf eine Fertigung in Fernost verzichtet. Das gilt auch für die Partner, mit denen der Zubehörlieferant zusammenarbeitet. Anders als in der Branche üblich, wird auch bei den Textilerzeugnissen auf »Made in Europe« geachtet. Das gilt für die Fahreranzüge der Compañero-Linie, wie für die Taschen, Tankrucksäcke und Sitzbänke. Außerdem sind der Respekt und die Fairness im Umgang mit Mitarbeitern und die wesentlich schnellere Umsetzung von Ideen weitere Argumente für eine europäische Produktion.

Die hohe Fertigungstiefe verlangt nach einer bestmöglichen Logistik und einer durchstrukturierten Produktion, damit auch die Vertriebspartner in mehr als 40 Ländern beliefert werden können. Dementsprechend ist der Materialeinsatz. Pro Jahr werden am Stammsitz in Niederschach mehr als 850 Kilometer Edelstahlrohre verarbeitet. Die Alubleche, die für die Herstellung von Koffern, Motorschutz und anderem Zubehör benötigt werden, decken an die 16 Fußballfelder ab, insgesamt werden 280 Tonnen Stahl und 200 Tonnen Edelstahl verarbeitet.

Damit die sich hohen Qualitätsstandards auch umsetzen lassen, bedarf es

einer hochmodernen Fertigung. 2013 wurden vier neue Maschinen angeschafft. Touratech investiert viel, um die Produktion »up-to-date« zu halten. Wo man in den Hallen auch hinschaut, werken Schweiß- und Handlings-Roboter, ein großer Teil der Metallverarbeitung ist automatisiert. Dennoch hat dieser hohe Automatisierungsgrad nicht zu Verlusten von Arbeitsplätzen geführt. »Durch waren wir in der Lage, die Produktion hinsichtlich des Outputs, der Qualität und der Ergonomie weiter zu verbessern«, erklärt Jochen Schanz. Wie wichtig das Thema qualifizierte Arbeitskräfte für Touratech ist, zeigt sich daran, dass das Unternehmen im gewerblichen wie im kaufmännischen Bereich ausbildet. Im gewerblichen Bereich erlernen derzeit neun Auszubildende einen zukunftssicheren Beruf. Auf diese Weise versucht das Unterneh-

Touratech Vorstand Jochen Schanz

Jochen Schanz, Jahrgang 1968, ist wie Touratech Gründer Herbert Schwarz Vorstand der Touratech AG. Die beiden haben sich während einer Afrikareise kennengelernt und das Unternehmen zu dem gemacht, was es heute ist. Der ausgebildete Techniker leitet die Bereiche Entwicklung, Qualitätssicherung, Einkauf und Produktion. Jochen Schanz arbeitet seit 1995 hauptberuflich bei Touratech, davor war er Techniker bei Daimler Benz in Sindelfingen.



Mann der Praxis: CEO Jochen Schanz ist mit allen Technologien im Unternehmen bestens vertraut.

men, dem Mangel an Fachkräften entgegenzuwirken. Und das mit Erfolg, denn die meisten »Azubis« werden nach erfolgreicher Prüfung übernommen und machen zum Teil eine Karriere im Unternehmen.

Wie umfangreich die »Vor-Ort-Fertigung« in Niedereschach ist, belegt die Zahl 9.882. So hoch ist die Anzahl der unterschiedlichen Teile, die in Niedereschach produziert werden. Insgesamt werden in der Fertigung 21.430.000 Einzelteile, von der zugekauften Pop-Niete bis hin zur selbstgeleserten Platte, verarbeitet.

Das arbeitsintensivste Produkt ist der Koffer Zega Pro. Seit wenigen Monaten ist eine vollautomatische Abkantzelle mit Biege- und Handlings-Roboter, die nun die komplette Formgebung von Deckel und Koffer übernimmt, das Kernstück der Kofferfertigung. Besonders an-

getan ist Jochen Schanz von der vollautomatischen Rohr-Lasermaschine, die seit kurzem die CO₂-Laser ergänzt. Der neue Fiber-Laser kann Rohre wesentlich energiesparender, schneller und mit einer viel schöneren Schnittkante bearbeiten. Insgesamt sind in der Fertigung drei Laser mit integrierter Ladestation zur Rohr- und Blechbearbeitung im Einsatz.

Ob ein Produkt die hohen Qualitätsansprüche erfüllt, ist aber nicht nur eine Sache der Fertigung. Jedes Zubehörteil, das im Katalog gelistet ist, wurde in der Entwicklungsabteilung »geboren«. Bei der Planung kommt es nicht nur auf den Nutzwert des Zubehörteiles an, eine weitere Voraussetzung der Realisierung ist, dass sich dieses Produkt auch tatsächlich fertigen lässt. Deshalb müssen die Prototypen auf der entsprechenden Maschine hergestellt werden, auf der sie später auch in Serie gehen.

Die fertigungsgerechte Entwicklung ist aber nur eine Hürde, die neue Ideen nehmen müssen. Bevor ein Teil an die Kunden ausgeliefert wird, durchläuft es umfangreiche Testphasen. Diese Prüfungen finden nicht in Labors statt, sondern draußen in der Realität. Erst wenn das Teil etliche Kilometer durch jegliches Terrain ohne Beanstandungen hinter sich hat, bekommt es das Siegel »serienreif«.

Zwischen den modernen Fertigungsmaschinen findet sich auch etwas Nostalgie. Die alte CNC-Flächenfräsmaschine, die Jochen Schanz vor 20 Jahren gebaut hat, verrichtet in einer Ecke der Halle immer noch ihre Arbeit. »Es war die erste automatische Maschine bei uns«, erinnert sich der Vorstand mit einem Lächeln. Aber in wenigen Monaten wird das betagte Teil in den Ruhestand geschickt und durch eine hochmoderne Maschine ersetzt. ▲

Hörbar gut.

AC Schnitzer „STEALTH“.
Der Schalldämpfer für viele BMW-Modelle!



Touch it, love it.

In allen Situationen gut zupacken – mit den Brems- und Kupplungshebeln „AC S 1“ von AC Schnitzer kann Sie nichts aus der Ruhe bringen.



Die Besten sind unsere Partner:



AC
SCHNITZER
jenseits der Serie.



COAST **TO** COAST

Unzählige kleine Straßen kringeln sich durch die spanischen Pyrenäen. Im Mai, wenn die prominenten Alpenpässe noch im Winterschlaf schlummern, ist das Hochgebirge zwischen den Meeren ein ideales Terrain für eine Kreuzfahrt mit Erlebnis-Garantie.

Text: und Fotos: Jo Deleker

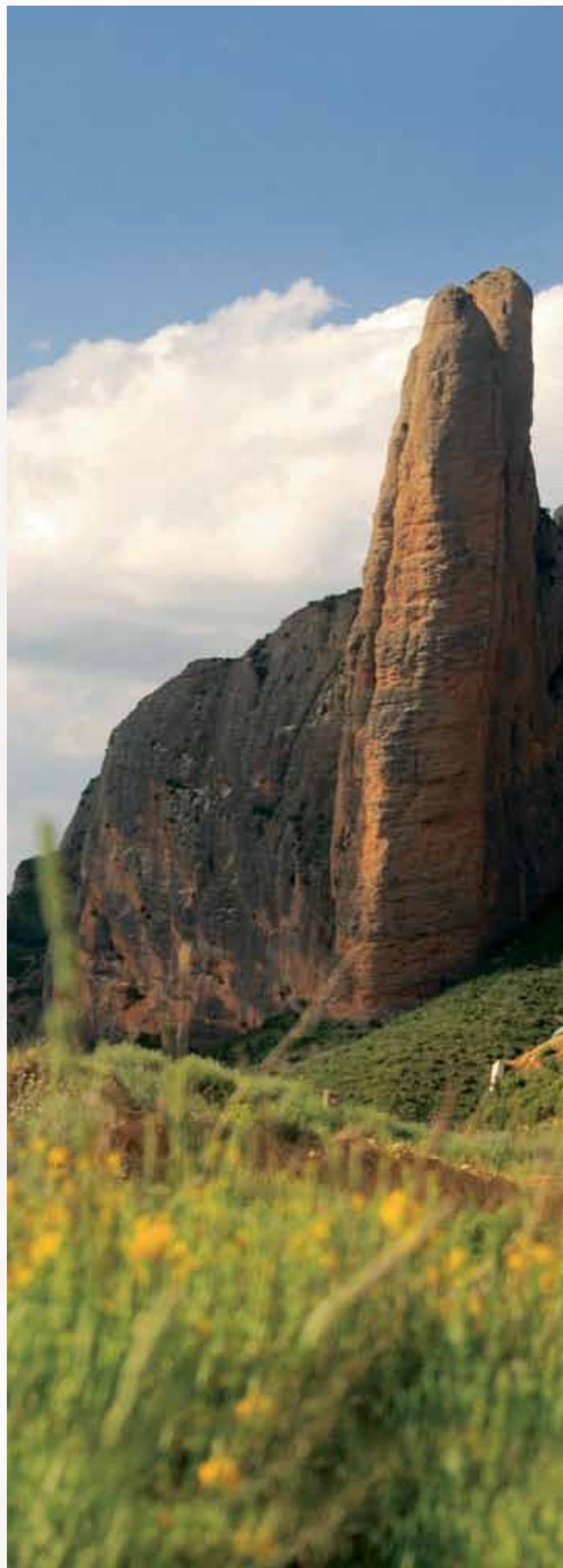
Der Plan ist klar: Die erste längere Tour des Jahres geht in die Pyrenäen. Mitte Mai, wenn zuhause im Rheinland der Frühling längst Anker geworfen hat, sollte der Winter auch im Hochgebirge zwischen Frankreich und Spanien die Kurve gekratzt haben. Schließlich liegen die Pyrenäen 1300 Kilometer südwestlich von Köln, und genau aus dieser Richtung wandert der Frühling über den Kontinent. Behaupten jedenfalls die Meteorologen. Aber Theorie und Praxis verhalten sich nicht selten wie Regel und Ausnahme: Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Am Mittelmeer ist die Wetterwelt noch in Ordnung. Die Kneipiers in Cadaqués, dem malerischen Heimatort des surrealistischen Künstlers Salvador Dalí, haben Tische und Stühle vor ihre Cafés gerückt. T-Shirt-Temperaturen zum Wohlfühlen. 100 Kilometer weiter westlich sieht es überraschend anders aus. Hinter Besalú, mit seiner fast 1000 Jahre alten romanischen Bogenbrücke über den Rio Fluvià, windet sich eine winzige Straße in die Berge. Obwohl sie kaum die 1000-Meter-Marke erreicht, hat der Frühling diese Gegend offenbar nicht gefunden. Nur zaghaft sprießt frisches Grün an den Laubbäumen. Am Horizont ragt der tief verschneite Fstdreitausender Puigmal d'Err in den bleigrauen Himmel.

Als ich schlotternd den Campingplatz in Ripoll erreiche, muntert mich Jorge, der Chef, umgehend wieder auf: »Nach Westen wird es wärmer. Hier kommt der Frühling immer zu spät.« Tatsächlich gibt sich die Sonne anderntags alle Mühe, die Temperatur über 12 Grad zu treiben. Was ihr knapp misslingt, aber angesichts des wolkenlosen Himmels auch egal ist. Zumal ich mir eine wunderschöne Etappe über kleinste Straßen durch die Serra del Cadí ausgesucht habe. Kiefernwälder wechseln ab mit wilden Wiesen und werden von schroffen Bergen, wie dem doppelgipfeligen Pedraforca, überragt.

Über die Hammerpässe Merolla und Toses kurve ich westwärts. Bester Teer, eine endorphinfördernde Streckenführung, die den Angstnippeln erst Angst und dann den Garaus macht, null Verkehr und unendliche Blicke über die flirrenden Ebenen im Süden. Ab und an kleine Dörfer mit verräucherten Bars – wen interessiert hier das Rauchverbot? – ein schneller Café cortado, ein paar Tapas und weiter. Über den Coll de Jou und Coll de Bóixols, Pässe, die einfach nur süchtig machen. Ein ideales Terrain zum, je nach Gusto, entspannten oder verschärften Motorradwandern. Die 48 PS meiner Ténéré reichen auf diesen Straßen locker aus. Mehr braucht hier kein Mensch.

Die Felsen Los Mallos beim kleinen Dorf Riglos sind bei Kletterern äußerst beliebt. Sie bestehen aus rotem Konglomerat-Gestein.







Das schöne Wetter macht Mut für den Port de la Bonaguia, den ersten 2000-Meter-Pass auf meinem Weg zum Atlantik. Dumm nur, dass die Wolken immer dichter werden, je weiter ich mich den Bergen nähere. Bald sprenkeln erste Regentropfen das Visier. Es wird kälter. Der Regen ändert seinen Aggregatzustand von flüssig zu fest. Wiesen und Bäume sind jenseits von 1500 Metern mit einer dünnen Schneeschicht überzogen. Noch grinse ich über diese Wetterkapriolen, bis mir ein entgegenkommender Schneeflug klar macht, dass nun Schluss mit lustig ist. Keinen Kilometer weiter spurt die XT durch fetten nassen Schnee und sucht nach Grip. Was nun? Umkehren kommt nur im Notfall in Frage. Und ein solcher ist das hier nicht. Noch nicht. Also rutsche ich weiter berghoch, erreiche zitternd die Passhöhe.

Pause? Erinnerungsfoto? Vergiss es, ich will Sonne! Ich werde jetzt einfach solange fahren, bis ich sie erreiche. Wenn's sein muss, bis Afrika. Ganz so weit darf ich dann doch nicht. Kaum 40 Kilometer später bin ich in Villaler unter wolkenlosem Himmel und finde sogar ein nettes Café. Mit steifen Knochen stelle ich die Yamaha ab und suche mir den sonnigsten Platz. Wie wunderbar sich die Wärme nach so einem Ritt anfühlt.

Eine Stunde später bin ich aufgetaut und bereit für neue Pässe. Aber bitte ohne Schnee. Ich starte die XT und nehme

Javierre zählt zu den alten Dörfern im Tal des Rio Ara, in die ganz langsam wieder Leben zurückkehrt, die aber noch immer diese reizvolle morbide Atmosphäre ausstrahlen (oben).

die N 260 unter die Räder. Augenblicklich ist die Freude am Fahren zurück. Weite Kurven, hin und wieder ein harmloser Pass und die Aussicht auf den verschneiten Pyrenäenhauptkamm mit dem höchsten Berg, dem 3404 Meter hohen Aneto. Aber plötzlich wird aus der N 260, die sich bisher der Topografie bestens anpasste, eine schnurgerade Schnellstraße mit Brücken und Tunnels. Kaum jemand braucht in dieser einsamen Gegend solche blödsinnigen Projekte, aber dank üppig sprudelnder EU-Gelder werden sie einfach gebaut. Zum Glück gibt es noch genug alternative Wege, die sich für eine XT weitaus besser eignen als nagelneue Autobahnen.

Aber für die Schlucht Desfiladero de Vellos ist sogar der Einzylinder zu schnell, ein Fahrrad wäre die bessere Wahl. Der Canyon ist fantastisch, die Eindrücke wechseln im Sekundentakt. Von den überhängenden Felswänden fallen feine Wasservorhänge auf die rumpelige, einspurige Straße. Teilweise verengt sich die Schlucht zu einem so schmalen Einschnitt, dass der Himmel kaum noch zu sehen ist. In Kalksteinhöhlen am Wegesrand wachsen meterlange Stalaktiten. Der glasklare Rio Vellos, der den Canyon hunderte Meter tief ins

Abendstimmung vor der Abfahrt bei Cadaqués. Blick zurück aufs Mittelmeer bei Portligat. Geschafft – nach dem wüstenhaften Pyrenäenvorland freue ich mich, den Atlantik zu erreichen (von oben nach unten).

Eine der schönsten Schluchten ist sicher die Desfiladero de Vellos. Der schmale Rio Vellos hat die extrem enge Schlucht ins Gestein geschnitten – die Straße hat mit Mühe Platz (rechts).





Ein kleiner Wasserfall mit dickem Moos im Ordesatal (links).

In der Schlucht des Rio Vello bieten sich kleine Tropfsteinhöhlen bei Regen als »Bushaltestellenersatz« an. Der Wehrturm von Ruesta wurde im 11. Jahrhundert von den Mauren errichtet (von oben nach unten).

Die Brücke hält seit vielen hundert Jahren – warum sollte sie gerade heute einstürzen (rechts)?



weiche Kalkgestein gegraben hat, fließt mal ungestüm über riesige weiße Steine, ruht sich zwischendurch aber auch in tiefen Gumpen aus.

Schließlich klettert die Straße in engen Serpentinien aus dem Tal und erreicht eine mit blühendem Ginster übersäte Hochfläche. Die eindrucksvollste Landschaft der spanischen Pyrenäen liegt vor mir. Weit unten verschwindet die Garganta de Añisclo zwischen 1000 Meter hohen senkrechten Wänden. Und über der Schlucht bohren sich die runden weißen Gipfel des Monte Perdido in den Himmel. Selbst die Unesco hat den Wert dieser von eiszeitlichen Gletschern modellierten Bergwelt erkannt und den Ordesa Nationalpark als Weltnaturerbe geadelt.

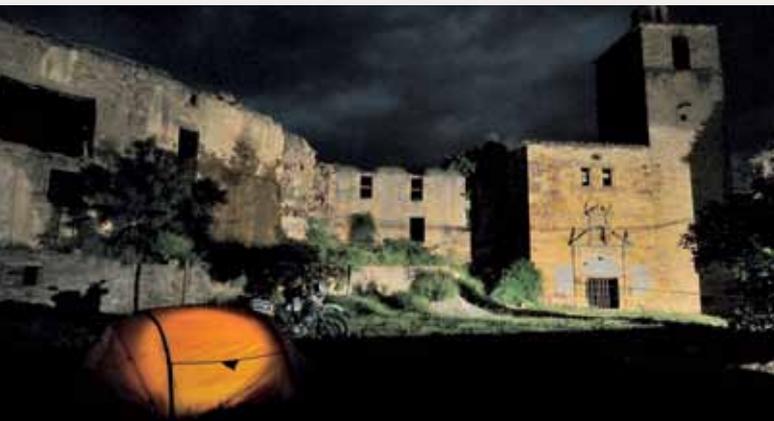


Nur ein paar GasstöÙe weiter ist das Tal des Rio Ara von ganz anderem Charakter, eine der schönsten Landschaften des nördlichen Aragón. Pappeln säumen die Ufer, Mohnblumen und Weizenfelder leuchten im Gegenlicht vor schwarzen Bergen. Und immer wieder Geisterdörfer, die von der Landflucht des letzten Jahrhunderts zeugen. Die jungen Leute wollten das karge Leben der Alten nicht mehr und zogen in die großen Städte. Das Schicksal vieler Dörfer war besiegelt. Fast jeder zweite Ort im Hoch-Aragón ist heute verlassen und verfällt. Immerhin ist dieser Trend gestoppt, der Tourismus bringt ein wenig Geld und Hoffnung, einige alte Häuser sind restauriert worden. Wie in Javierre, einem winzigen Ort zwischen Leben und Sterben, morbide aber voller Atmosphäre.

Ich folge dem Tal des Rio Ara ein Weilchen und biege dann auf eine winzige Nebenstraße, die wieder tief eintaucht in die wilde, fast menschenleere Landschaft entlang des Rio Guarga. Gemütliches Motorradwandern, stundenlang, bis mich bei Riglos am Rio Gállego schier unglaubliche Felsstürme aus dem Wandermodus reißen. Los Mallos werden diese fantastischen rotgelben Berge genannt, senkrecht, riesig und bizarr, ein Paradies für Kletterer und Fotografen. Und doch kennt sie kaum jemand, nicht mal der Reiseführer erwähnt diese Berge. So ganz nebenbei habe ich die Pyre-

näen aus den Augen verloren, bin zu weit nach Süden abgedriftet. Also umkehren, zurück in die Berge und hoch zur Foz de Arbayun, der berühmten Schlucht bei Lumbier. Der Rio Salazar modelliert schon eine Weile an diesem Canyon mit seinen senkrechten weißen Kalkwänden. Gänsegeier kreisen in der Thermik des Morgens lautlos über der Schlucht. Ein Platz zum Staunen.

So langsam geht den Bergen die Puste aus, sie schaffen es nur noch knapp über die 1000-Meter-Marke. Es ist nicht mehr weit bis zum Atlantik, aber noch ist mir nicht nach Meer. Das läuft nicht weg. Also kurve ich nochmal südwärts, erreiche abends den ruinösen Ort Ruesta am Stausee von Yesa. In der urigen Herberge hat Elena, Chefin vom Dienst, noch eine Gazpacho-Suppe für mich und einen ungewöhnlichen Platz fürs Zelt – direkt neben den Ruinen des alten Dorfs. Im elften Jahrhundert erbauten die Mauren das mächtige Castello. In dessen Schutz entstand der wohlhabende Ort. Die Jahrhunderte plätscherten halbwegs friedlich dahin, bis Diktator Franco das Dorf in den 1960er Jahren zwangsräumte und dem Verfall preisgab. Heute ist Ruesta ein Wiederaufbauprojekt. Zwei Häuser sind perfekt restauriert, alle anderen sind aber akut einsturzgefährdet. Wenigstens gibt es wieder Leben zwischen den Ruinen, der Jakobsweg-Boom bringt Pilger in die rustikale Herberge.



Piste in den Bergen hoch über Cadaqués. Geheimnisvolle Atmosphäre beim Nachtlager vor den Ruinen des Dorfs Ruesta. Auf der Passhöhe des Puerto de la Pobra (1900 m) liegen Anfang Juni noch Altschneefelder (von oben nach unten).



Ich bleibe auf Südkurs, die Pyrenäen sind längst aus den Rückspiegeln verschwunden, und gerate hinter Sádaba in eine aride Welt, die ich hier ganz sicher nicht erwartet hätte. Der Teer zerbröseln zu einer steinigten Staubpiste, die geradewegs in die Wüste zielt. Bárdenas Reales, ein knochentrockenes Areal im Regenschatten der Pyrenäen, zerfurcht von wasserlosen Barrancos, garniert mit bizarr erodierten Bergen in allen Pastellfarben zwischen weiß, rot und braun. Eine wundersame Szenerie, die mächtig nach Freiheit, Weite und Abenteuer schmeckt. Und besonders schön im warmen Licht des späten Nachmittags aussieht. Eine lange Staubfahne wirbelt hinter der XT, die ich über die rumpelige Piste treibe. Allmählich bleibt die Wüste zurück, vereinzelt Weizenfelder, magere Wiesen und ein paar Schafe tauchen auf.

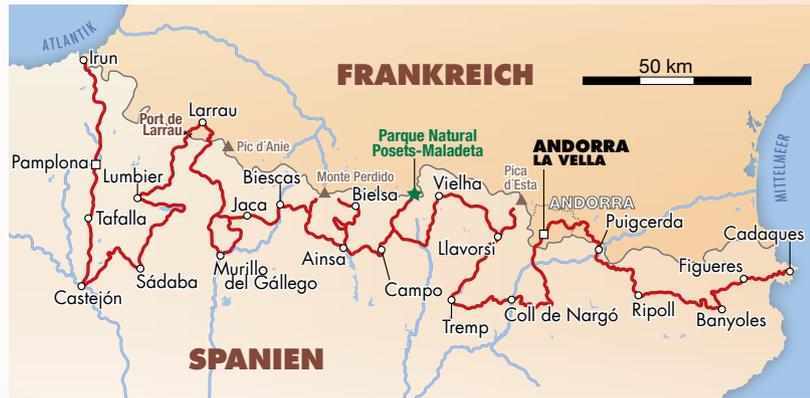
Ich weiß nicht warum, aber mitten in der Wüste schleicht sich plötzlich die Lust aufs Meer ein. Nun gut, geben wir einen neuen Kurs ein: nordwärts zum Atlantik. Und wenn es dort zu langweilig wird, habe ich ja immer noch den spannenden Rückweg kreuz und quer durch die Berge vor mir, zurück zum weißen Leuchtturm hoch auf den Klippen des Cap Creus, dort wo die Pyrenäen im Mittelmeer versinken. Das klingt nach einem guten Plan. 

Reiseinfos:

Allgemein: Im Gegensatz zu den touristisch überlaufenen Alpen präsentieren sich die Pyrenäen viel ursprünglicher. Vor allem die spanische Seite des 450 Kilometer langen Hochgebirges zwischen Mittelmeer und Atlantik überrascht mit wundervollen Wegen zum entspannten Motorradwandern.

Anreise: Von Köln bis zur spanischen Grenze kommen über mautpflichtige französische Autobahnen mindestens 1300 Kilometer zusammen. Stressfreier und bequemer ist die Anreise mit dem Autozug, der ein- bis zweimal pro Woche von verschiedenen deutschen Bahnhöfen bis Narbonne in Südfrankreich fährt. Pro Person und Motorrad kostet die Fahrt hin und zurück von Düsseldorf saisonabhängig ab 470 Euro. Infos unter DB-Autozug, Telefon 01805/241224 oder unter www.dbautozug.de

Reisezeit: Auf der Nordseite der Berge regnet es etwa 2000 Millimeter pro Jahr, auf der Südseite nur rund 500 Millimeter. Spätestens am 1. Juni sind alle Pässe geöffnet. Ideale Reisemonate sind Juni, September und Oktober. Im Juli und August kann es in den tie-



feren Regionen über 35 Grad heiß werden, zudem ist August der Hauptreisemonat.

Unterkunft: Vor allem abseits der wenigen touristischen Zentren ist es in der Nebensaison nicht leicht, eine Unterkunft zu finden. Manche der Pensionen und Campingplätze öffnen erst Anfang Juni. Im einsamen spanischen Landesinneren finden sich oftmals schöne Plätze zum freien Zelten. Lediglich in der Hauptsaison im August wird es in den Bergen deutlich voller, niemals aber so überlaufen wie entlang der Mittelmeerküste.

Literatur: Die Auswahl an Reiseführern ist erstaunlich klein. Empfehlenswert ist das Pyrenäen-Hand-

buch aus dem Reise Know-How-Verlag für 23,90 Euro. Als prima Reisebegleiter hat sich das Buch »Lust auf Pyrenäen« aus dem Highlights-Verlag erwiesen. Auf rund 100 Seiten führen zehn Tourenvorschläge durch die Berge. Preis 11,90 Euro. Als weitgehend zuverlässige Landkarte hat sich das Blatt »Pyrenäen mit Andorra« aus dem Verlag Reise Know-How bewährt. Maßstab 1:250.000, Preis 8,90 Euro. Ebenfalls sehr empfehlenswert ist die Michelin-Karte 574 im Maßstab 1:400.000.

Informationen: Sehr viele Informationen über die Pyrenäen finden sich im Internet, beispielsweise unter www.pyrenee.com, www.parc-pyrenees.com, www.lespyrenees.net oder www.pyreneesguide.com



BMW Motorrad

bmw-motorrad.com/
enduroparkhechlingen.de



Freude am Fahren

TRAINING, DAS SPUREN HINTERLÄSST.

26 Hektar Offroad pur. Das ist der Enduropark Hechlingen. Hier holt man sich mit zahlreichen Trainings noch mehr Sicherheit fürs Motorradfahren. Und dazu noch jede Menge Spaß. 1- bis 2-Tages-Trainings, Sport-/Enduro-Trainings oder Incentive-Events mit zertifizierten Instruktor:innen auf den neuesten BMWs und Husqvarnas – für jeden ist etwas dabei.

**INFORMATIONEN UND BUCHUNGEN UNTER:
[ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE](http://enduropark-hechlingen.de)**





HEUTE EIN KÖNIG

BILD UND TEXT: LARS WENNERSHEIDE

REGEN UND DRECKIGER HIMMEL SEIT TAGEN. Ein Tiefdruckgebiet klebt uns am Hinterradreifen wie Kaugummi. Wir sind zur letzten Reportagereise des Jahres für den »Tourenfahrer« zu den Schlössern im Loiretal unterwegs: Blois und Amboise, Chambord, Chenonceaux und viele, viele mehr. Zwischendurch schlafen wie ein König in den Grandes Etapes und Motorradfahren wie Gott in Frankreich. Klingt nach einem Traum, oder? Eher ein Alptraum. Aus Motorradsicht. Für die Fotos der Reisereportage. Laut Wetterkarte scharft der Winter bereits kräftig über den Bergen, die eingefrorenen Finger verstecken sich hinter den Handschützern der Suzuki GSX 1250 FA, die Zegas sind das Einzige, was von innen richtig trocken bleibt. Die Zeit wird rasend knapp, wenn wir noch ein brauchbares Ergebnis mit nach Hause bringen wollen. Uns muss etwas einfallen...

Wir erreichen für die Nacht Château Le Choiseul bei Amboise. Piekfeine und saubere Zimmer – bis wir eintreten. Zuvor sind unsere Regenkombis bereits an der Rezeption ausgelaufen und haben eine Hundepfütze Regenwasser hinterlassen. Wir fühlen uns nicht wirklich wohl in der getränkten Haut. Doch Gérard lächelt über alles hinweg. Gérard ist Monsieur le Directeur. Mick Jagger, Robert de Niro, Valéry Giscard d'Estaing sind neben Botschaftern und Ministern im Haus ein- und ausgegangen. Regierungsmitglieder von Ludwig XV. vergoldeten sich bereits hier ihr Exil, und der kolumbianische Präsident verbarrikadierte sich seinerzeit wie in einem Hochsicherheitsgefängnis. Alles spannend. Aber da ist noch unser Fotoproblem für die Reportage.

Ob wir die Greniers de César kennen? Im Rücken des Herrenhauses reckt sich ein Hügel empor. Von außen ein mächtiger Felsklotz, von innen ausgehöhlt. Das hellbraune Gestein wurde als Baumaterial für die Häuser und Schlösser entlang der Loire aus dem Fels gebrochen. Hinter einem unscheinbaren Tor öffnet sich eine eigene Unterwelt: Versteckte Treppen zu mehreren Stockwerken. Eine Halle lang wie ein Fußballfeld. Zu Zeiten der Könige ein Getreidespeicher. Um einige Ecken, aber ebenerdig, wartet Sommelier Stéphane mit einer Auswahl an lokalen Chenin blanc zur Weinprobe. Coole Location. Und trocken! Wo kein Himmel ist, da ist auch kein Regen. Zufahrt mit dem Motorrad möglich. Schieben. Ausnahmsweise? Welches Mopped war schon mal mitten in einem solchen Weinkeller. Wir müssen die Chance nutzen. Uns trauen. Ob die Frage vielleicht zu unverschämmt ist...? Gérard überlegt nicht lange mit der Antwort. »Oui!«

Heute ein König statt ein begossener Pudel! 

KAMERADATEN:

KAMERA: Canon EOS 5D Mark II, **OBJEKTIV:** EF 24-70 mm f/2.8L USM, **BLENDE:** 6.7, **VERSCHLUSSZEIT:** 1/20, **BRENNWEITE:** 52.0 mm, **ISO:** 1600 ASA, **BLITZ:** off, **STATIV:** ja, **BILDQUALITÄT:** RAW, **AUFNAHMEMODUS:** Verschlusszeitenautomatik

Ein FEEDBACK:

Wir möchten wissen, was unsere Leser bewegt und freuen uns über Ihr Feedback. Konstruktive Kritik hilft uns, Travel Time noch besser zu machen. Für uns und unsere Kunden.

Bitte senden Sie Ihre E-Mails an: feedback_travel_time@touratech.de

Das nächste



TOURATECH
Travel Time
erscheint
Ende Mai 2014

2014

Headquarters & Distributors

HEADQUARTER:

TOURATECH AG

Auf dem Zimmermann 7-9
DE 78078 Niedereschach
Tel.: +49 (0)77 28 - 92 79 - 0
Fax: +49 (0)77 28 - 92 79 - 29
info@touratech.de

DEUTSCHLAND:

TOURATECH-Nord

Rodigallee 234
DE 22043 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 - 21 90 46 55
Fax: +49 (0)40 - 21 90 48 97
info@touratech-nord.de

TOURATECH-Mitte

Zweirad Norton
Obenburger Str. 46/48
DE 63853 Mömlingen
Tel.: +49 (0)60 22 - 68 17 06
Fax: +49 (0)60 22 - 68 17 08
info@zweirad-norton.de

TOURATECH-Süd

Gruber & Alt GmbH
Auf den Schrederwiesen 30
DE 80995 München
Tel.: +49 (0)89 - 46 13 58 30
Fax: +49 (0)89 - 46 13 58 31
info@touratech-sued.de

TOURATECH-West

KOHL automobile GmbH
Neuenhofstr. 160
DE 52078 Aachen
Tel.: +49 (0)241 - 5 68 84 62
Fax: +49 (0)241 - 5 68 81 87
info@touratech-west.de

TOURATECH Berlin

Riller & Schnauck GmbH
Schloßstraße 57
DE 12165 Berlin
Tel.: +49 (0)30 - 790 09 59 17
Fax: +49 (0)30 - 790 09 59 65
info@touratech-berlin.de

ÖSTERREICH:

Bierbaum GmbH
Vöslauerstraße 67-69, 73
AT 2500 Baden
Tel.: +43 (0)225 225 4300
Fax: +43 (0)225 2841 0030
info@touratech.at
www.touratech.at

SCHWEIZ:

Touratech Schweiz GmbH
Hauptstraße 1
CH 8259 Kaltenbach
Tel.: +41 (0)52 654 38 13
Fax: +41 (0)52 654 38 14
info@touratech.ch
www.touratech.ch

TOURATECH-Ost

Bienerstraße 1
01187 Dresden
Tel.: +49 (0)351 - 315 845 05
Fax: +49 (0)351 - 315 845 11
www.touratech-ost.de

TOURATECH Kassel

Dresdener Str. 1
DE 34125 Kassel
Tel.: +49 (0)561 - 9 41 50 96
Fax: +49 (0)561 - 9 41 50 97
info@touratech-kassel.de

IMPRESSUM

Erscheint regelmäßig bei der

TOURATECH AG
Auf dem Zimmermann 7 - 9
DE - 78078 Niedereschach
Tel.: +49 (0) 77 28 - 92 79 - 0
Fax: +49 (0) 77 28 - 92 79 - 29
E-mail: info@touratech.de

Herausgeber:
TOURATECH AG

Redaktionelle Leitung:
Herbert Schwarz (V.i.S.d.P.)
Andreas Reimar

Redaktion:
Andreas Hülsmann, Margit Rowley,
Ramona Schwarz

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Jo Glaser, Veronika Hembach,
Tilo Jentsch, Margit Rowley,
Martin Wickert

Layout, DTP, Grafiken:
Claudia Werel

Fotografie:
Ramona Schwarz, Katja Wickert

Anzeigenverkauf:
Marius Griesser
marius.griesser@touratech.de
Alex Schönborn
alex.schoenborn@touratech.de

Druck:
Dierichs Druck +
Media GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168
34121 Kassel

Der Nachdruck, auch in Auszügen,
bedarf der schriftlichen Genehmigung
der Touratech AG
Printed in EU (Germany)

Internet:
www.touratech.de
www.touratech.com

Travel Time



Das perfekte SEMIAKTIVE FAHRWERK

für Ihre wassergekühlte **BMW R1200GS**

- o **Spezielles Touratech-Setup** aus Balance und Dämpfung
- o optimal für **hohe Belastungen** und **beladene Reisemotorräder**
- o **Zusätzliche Dämpfungseinstellung**
- o Einzigartige **Touratech Fahrwerks-Performance** on- und offroad
- o **perfekte Rückmeldung der Fahrbahnbeschaffenheit**
- o **Hochwertigste Materialien** für eine **lange Lebensdauer**
- o Touratech Suspension Federbeine sind **komplett servicefähig**
- o **BMW Fahrmodi** über die vorhanden Schalter am Lenker einstellbar

FINDE ALLE

INFORMATIONEN UNTER:



TOURATECH.DE/SUSPENSION

TOURATECH AG

Auf dem Zimmermann 7-9 ■ DE 78078 Niedereschach ■ Tel.: +49 (0) 7728 9279-0 ■ info@touratech.de



Der Touratech Partner
für Öle & Pflegemittel

ACHTUNG!

- » Fahren Sie immer vorsichtig und halten Sie sich an die gültige Straßenverkehrsordnung!
 - » Tragen Sie immer entsprechende Schutzkleidung und fahren Sie niemals ohne Helm!
 - » Alle gezeigten Fahrscenen wurden von Profis auf abgesperrten Straßen durchgeführt!
- » GEZEIGTE FAHRSCENEN NICHT NACHMACHEN!



WATCH THE
KTM 1190 ADVENTURE R
ACTION VIDEO

READY TO RACE

>> www.ktm.com

WELTNEUHEIT: KURVEN-ABS



FREIHEIT ERLEBEN

110 KW (150 PS) / 235 KG INKL. 23 LITER SPRIT

WELTNEUHEIT: BOSCH MSC (MOTORCYCLE STABILITY CONTROL)

MIT SCHRÄGLAGENSENSITIVEM KURVEN-ABS, OFFROAD-ABS

UND TRAKTIONSKONTROLLE

15.000 KM INSPEKTIONSINTERVALL

SÄMTLICHE FEATURES AUF WWW.KTM.COM

DIE KTM 1190 ADVENTURE R >>>

Die KTM 1190 ADVENTURE R ist offroad unschlagbar und auf der Straße ein harter Gegner. Ihr unvergleichbar komplettes Ausstattungspaket mit revolutionärem Sicherheitssystem – Offroad-ABS, Offroad-MTC, 21"/18" Tubeless-Speichenräder, TirePressureMeasurement uvm. – setzt neue Maßstäbe im Travel-Enduro-Segment. Zusätzlich ausgestattet mit einer WELTNEUHEIT, der Bosch Motorcycle Stability Control mit dem ersten schräglagensensitiven Kurven-ABS überhaupt. So wird die KTM 1190 ADVENTURE R nicht nur zur vielseitigsten Travel-Enduro, sondern auch zur sichersten auf dem Markt.

KTM



facebook.ktm.com



KTM Group Partner

KTM POWERPARTS **KTM** POWERWEAR **KTM** RACE ORANGE

KTM FINANCE **KTM** ORIGINAL SPARE PARTS

24 HOURS MANUFACTURERS WARRANTY

