

INSPIRATIONEN FÜR UNSERE KUNDEN



TOURATECH

Travel Time



TOURATECH
TRAVEL 10.-12.06.2016
EVENT



GENERATIONEN-VERGLEICH

AFRICA TWIN

SO GUT IST DIE NEUE CRF 1000 L

REISEN

INDIEN

VON LADAKH BIS KERALA

PERU

ABENTEUER IM INKALAND

AUSTRALIEN

EINMAL RUNDUM

WWW.TOURATECH.COM



FAHR-TECHNIK

OFFROAD MIT DER REISEENDURO
NEUER VIDEO-WORKSHOP



URLAUBS-SPEZIAL

AUF DEN SPUREN DER TOURATECH TEST-TOUREN DURCH EUROPA **PLUS** GPS-DATEN



R 1200 GS ADVENTURE

IM ISLAND-TRIMM: MIT DIESEN TEILEN WIRD DIE GS FIT FÜR GROSSE ABENTEUER

WINDSCHILDE

FÜR ZAHLREICHE MODELLE

SENA BLUETOOTH

NEUE KOMMUNIKATIONS-SYSTEME

YAMAHA MT-09

TOURING-PARTS FÜR DIE TRACER

UNSERE EMPFEHLUNGEN FÜR IHR NÄCHSTES ABENTEUER

MOTORRAD
testsieger

2013

TOURANCE™ NEXT

Die neueste Generation von Straßen-Enduroreifen bietet ein unerreichtes Maß an Stabilität, Sicherheit bei Nässe und Laufleistung durch den Einsatz von innovativen Lösungen bei Mischung, Kontur, Aufbau und im Profildesign



KAROO™ 3

Ein neues Konzept für Adventure- und Enduro-Reifen für Offroad Expeditionen, welches Traktion abseits der Straße, Stabilität auf der Straße und eine hervorragende Laufleistung verbindet



DIE SEITE DREI



HERBERT SCHWARZ



JOCHEN SCHANZ

DIE GESCHÄFTSFÜHRER/
VORSTÄNDE DER
TOURATECH AG

TEAM

Travel Time

Titelbild: Herbert Schwarz – Africa-Twin-Testtour

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

Reisefieber! In wenigen Tagen schon geht es los. Nach Madagaskar! Mehr als ein Jahr intensiver Vorbereitungen liegen hinter uns, endlich ist es soweit: Unser Projekt UPoA startet. Doch eigentlich sind wir schon lange mittendrin. Denn bereits die Bewerbungs- und Auswahlphase der Reisetilnehmer war ein extrem intensiver Prozess. Über 200 Videoclips haben meine Frau Ramona und ich in nächtelanger Arbeit gesichtet.

Die Filme hatten Menschen aus aller Welt eingesandt, die sich auf unsere Einladung hin für »United People of Adventure« beworben hatten. Zwölf Finalisten haben wir daraufhin zur Endauswahl zu uns nach Niedereschach eingeladen. Nach einem intensiven gemeinsamen Wochenende stehen die sechs Mitfahrer und Mitfahrerinnen fest: Je eine besondere Persönlichkeit von jedem Erdteil. 10 Tage lang werden wir nun gemeinsam die faszinierende Insel Madagaskar bereisen und intensiven Kontakt zu den Menschen suchen.

Ich freue mich auf diese Reise und ich freue mich auch schon darauf, Ihnen davon zu berichten. Live, auf dem Travel Event vom 10. bis 12. Juni 2016.

Eine Story zu unserem UPoA-Wochenende finden Sie ab Seite 68 in diesem Heft. Ebenfalls ganz besonders ans Herz legen möchte ich Ihnen unseren Generationenvergleich der Honda Africa Twin. Mit zwei betagten 750ern und einer brandneuen 1000er waren wir auf Schotterstrecken rund um den Mont Ventoux in Südfrankreich unterwegs und haben dabei interessante Erkenntnisse gewonnen (S. 12).

Solche Testtouren haben bei Touratech eine lange Tradition, mehr noch, sie sind Teil unserer Firmenphilosophie. Eine Auswahl von sieben dieser Touren, die durch einige der schönsten Regionen Europas führen, haben wir passend zum Saisonstart für ein Urlaubsspezial aufbereitet. Lassen Sie sich inspirieren, die GPS-Daten stehen kostenlos als Download bereit (S. 48). Für alle, die es weiter in die Ferne zieht, haben unsere Autoren ihre Reiseerlebnisse in exotischen Ländern wie Australien, Indien, Peru oder Venezuela aufgeschrieben.

Und natürlich gibt es in dieser Ausgabe auch wieder vielfältige Informationen zum Thema Motorradzubehör und Ausrüstung. Interessante Einblicke in den Entwicklungsprozess unseres neuen Modularhelmes Aventuro Mod liefert ein Beitrag, wie er die BMW R 1200 GS Adventure für eine Islandexpedition ausgerüstet hat, erzählt uns David Johansson. Lösungen zur Bluetooth-gestützten Kommunikation beschäftigen uns ebenso wie die Verbesserung des Reisekomforts durch neue Windschilde. Und last but not least stellen wir unseren brandneuen Video-Workshop »Offroadfahrtechnik für Reiseenduristen« vor – inklusive Gratis-Kapitel. Allen Reiseenduristen, die in die faszinierende Welt des Offroadfahrens eintauchen wollen, sei die ab sofort erhältliche DVD wärmstens empfohlen (Art.-Nr.: 091-0230).

Ich wünsche Ihnen viel Spaß mit der vorliegenden Ausgabe und freue mich auf ein persönliches Wiedersehen auf dem Travel Event.

Ihr,



REISE

- ▶ **22 Indien:** Joe und Renate Pichler haben den riesigen Subkontinent von den eisigen Höhen des Himalaya bis an die tropischen Strände Keralas bereist.
- 48 Urlaubs-Spezial:** Auf den Spuren der Touratech Test Touren zu den schönsten Zielen Europas. Mit GPS-Daten.
- 58 Australien:** Immer der Küste entlang. Travel Time Leser Frank Lindert hat den Roten Kontinent fast komplett umrundet.
- 64 Weltreise:** Unterwegs mit Martin Leonhardt. Der siebte Teil der Serie führt nach Venezuela.
- 88 Peru:** Ein Land der Gegensätze mit sengend heißen Wüsten, klirrender Kälte und drückender Schwüle erlebte Charlie Spiegel auf seiner Tour kreuz und quer durch den Andenstaat.

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- ▶ **38 Die Aventuro Helme:** Kerniger Adventurebiker oder komfortorientierter GS-Tourist – Touratech hat die perfekten Helme für die unterschiedlichsten Reisegewohnheiten.
- 44 Kommunikation:** Die Bluetooth-Kommunikationssysteme von Sena überzeugen durch einzigartigen Funktionsumfang.
- 46 Produktdesign:** Frische Farben für neue Parts.

MOTORRAD UND TECHNIK

- ▶ **12 Honda Africa Twin:** Die neue CRF 1000 L auf Touratech Test Tour im direkten Vergleich zum Vorgängermodell.
- 42 Windschilde:** Von Touratech entwickelt und gefertigt, sorgen die neuen Windschilde für höchsten Fahrkomfort.
- 66 Zubehör MT-09 Tracer:** Mit diesen Parts wird der Kurvenflitzer von Yamaha fit für die große Tour.

INHALT



84 Das Island-Bike: Der schwedische Enduroexperte David Johansson baut eine Flotte R 1200 GS für anspruchsvolle Island-Expeditionen auf.

PRAXIS

- ▶ **34 Offroadfahren für Reiseenduristen:** Der brandneue Workshop erklärt, wie man mit schweren Maschinen sicher durchs Gelände kommt. Ein Kapitel aus der DVD gratis hier im Heft!

INSIDE TOURATECH

68 United People of Adventure: Die Teilnehmer des Projekts stehen fest. Sechs faszinierende Persönlichkeiten aus allen Ecken der Welt werden mit Herbert und Ramona Schwarz durch Madagaskar reisen.

- ▶ **74 So entsteht der Aventuro Mod:** Weltweit einzigartig sind die Technologien, die Schubert für Entwicklung und Fertigung des Touratech Modularhelmes Aventuro Mod einsetzt.
- ▶ **78 Distributoren im Portrait:** Motorrad- und Reiseprofis durch und durch – Touratech Distributoren hautnah.

NEWS & FAKTEN

3 Editorial

6 Aktuell

65 Leser unterwegs

72 Preview Travel Event

96 Ein Bild und seine Geschichte

98 Impressum

ACT

LEGALE STRECKEN FÜR REISEENDURISTEN

Adventure Country Tracks

Mit den **Backcountry Discovery Routes (kurz: BDR) ist unter maßgeblicher Beteiligung** von Touratech USA ein Projekt entstanden, das in beispielhafter Weise Motorradabenteuer mit nachhaltigem Tourismus verbindet.

Angelehnt an das erfolgreiche BDR-Konzept wird es künftig auch in Europa Offroadrouten für Reiseenduristen geben.



Umweltverträglichkeit und soziales Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Menschen in den Zielregionen prägen auch die unter dem Titel »ACT – Adventure Country Tracks« entwickelten Touren. Legales Offroadabenteuer für Reiseenduristen und touristische Impulse für wenig entwickelte ländliche Regionen in Europa – durch das Zusammenführen dieser beiden Zielsetzungen schaffen die Adventure Country Tracks eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten.

Die Routen sollen so gelegt werden, dass sie mit Reiseenduros von Fahrern mit durchschnittlichem Geländefahrkönnen bewältigt werden können. Umfangreiches Informationsmaterial soll es allen Interessierten ermöglichen, die Touren in Eigenregie zu fahren.

Den Anfang wird eine Tour in Portugal machen, die seit Mai 2015 intensiv gescoutet wird. Jedes Jahr soll dann eine weitere Tour in einer anderen Region Europas folgen.

Die offizielle Präsentation des Projekts ACT sowie der Pilottour ist für das Touratech Travel Event vom 10. bis 12. Juni geplant (siehe Seite 72).

MIT TOP-PILOT DIRK VON ZITZEWITZ

Touratech auf der Hellas Rally

Mit **anspruchsvoller Streckenführung, hervorragender Organisation und einem** hochkarätigen Starterfeld hat sich die Hellas Rallye über die letzten Jahre zum Spitzenevent im europäischen Offroadsport entwickelt.

Zudem ist das heuer vom 8. bis 16. Mai stattfindende Sportereignis eine der letzten internationalen Rallyes, auf denen noch großvolumige Zweizylinder starten dürfen. In einer eigenen Klasse versteht sich. Grund genug für Touratech, mit einer eigens aufgebauten Africa Twin an dem Rennen teilzunehmen. Gefahren wird die Maschine von keinem Geringeren als Rallye-Crack Dirk von Zitzewitz.

Die Touratech Entwicklungswerkstatt hat jede Menge brandneue Parts an der CRF 1000 L verbaut. Großes Augenmerk lag auf der Optimierung des Fahrwerks: Die Gabel wird mit einer Touratech Suspension Cartridge aufgewertet, wodurch ein Plus von 20 Millimetern Federweg realisiert werden konnte. Im Zentrum einer hochfesten

Excel-Felge sitzt eine gefräste Nabe aus Leichtmetall. Die Kombination aus gefräster Nabe und Rallyefelge kommt auch im Heck zum Einsatz. Dort arbeitet ein eigens angefertigtes Federbein von Touratech Suspension, das zusätzliche 25 Millimeter Arbeitsweg bietet.

Die Ergonomie wird durch eine einteilige Rallyesitzbank sowie einen höher montierten, speziell geformten Lenker verbessert. AC Schnitzer steuert eine leichte Abgasanlage von Remus bei.

Das Cockpit weicht einem GFK-vekleideten Rallyevorbau, der sämtliche Navigationsgeräte vom Raodbookhalter bis zum GPS aufnimmt.

Getreu dem bewährten Team-Motto von Touratech Racing »Härter testen geht nicht« wird der Einsatz auf sechs kernigen Etappen in unterschiedlichstem Gelände von Schlamm über Sand und Felspisten bis hin zu Waldwegen sicher wieder jede Menge wichtige Erkenntnisse bringen, die direkt in die Serienfertigung einfließen werden.





SITZE MIT »FRESH TOUCH«-TECHNOLOGIE

KÜHLES PLÄTZCHEN

Die jüngste Generation der Touratech Komfortsitze begeistert mit einer völlig neuen Technologie. Der Bezug reflektiert dank eines speziellen Mehrschicht-Aufbaus Infrarotstrahlung. Durch diesen Effekt heizt sich die Oberfläche bei Sonnenbestrahlung bis zu 10 Grad weniger auf als bei Verwendung herkömmlicher Werkstoffe.

Die als »Fresh Touch« bezeichnete Technologie kommt bei allen aktuellen Komfortsitzen zum Einsatz. Auch Fahrer brandneuer Modelle wie Honda CRF 1000 L Africa Twin oder BMW S 1000 XR können bereits den Fresh Touch genießen. Wie von Touratech gewohnt, sind die Bänke in unterschiedlichen Höhen sowie für den Soziusplatz erhältlich.

Detaillierte Informationen unter shop.touratech.de



DER SPEZIALIST FÜR MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com

move

MOTORRADREISEN

EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH



Neuseeland
Australien
Südafrika
Kanada

Reisen mal anders.



Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour



Telefon +49-(0)7131-4057971 · info@move-motorradreisen.de

BEI VIELEN QUALIFIERN DABEI

Touratech unterstützt die GS Trophy

Die internationale BMW Motorrad GS Trophy 2016 ist Geschichte. 19 Teams, darunter erstmals eine internationale Damenmannschaft, haben in Thailand um den Sieg gekämpft. Als Sieger ging verdient Team Südafrika vom Platz, Team Deutschland und Team UK teilten sich den zweiten Platz.

Touratech war bei den Ausscheidungswettkämpfen in vielen Ländern Partner und Sponsor. So fand der deutsche Vorentscheid im Sommer 2015 bereits zum siebten Mal im Rahmen des Touratech Travel Events in Niederösterreich statt. Doch nicht nur in Deutschland, auch in

vielen weiteren Ländern ist Touratech in die Wettkämpfe involviert. Belgien, Brasilien, Chile, China, Guatemala, Kolumbien, Mexiko, Südafrika, Peru und Thailand – in all diesen Ländern tragen die Touratech Distributoren maßgeblich zum Erfolg dieser einzigartigen Veranstaltung bei.

Die Zusammenarbeit ist vielfältig und reicht weit über das normale Sponsoring hinaus. Touratech stattet die Motorräder aus, scoutet die Routen, unterstützt bei der Durchführung und leistet einen wichtigen Beitrag für die internationale Kommunikation.



ABENTEUER MESSE ADVENTURE SOUTHSIDE

Outdoor Erlebnis

Der Sommer hat viel Abenteuerliches zu bieten, zum Beispiel die Adventure Southside, die vom 24. bis 26. Juni 2016 in Eigeltingen am Bodensee stattfindet.



Die Veranstaltung bietet neben zahlreichen Ausstellern auch viele Vorträge und Workshops und deckt damit ein großes Spektrum des Outdoor-Lebens ab.

Beim Vortragsangebot finden sich auch einige Präsentationen, die vor allem für Motorradfahrer mit Hang zum individuellen Reisen interessant sein dürften. So werden neben dem Motorrad-Abenteurer Andreas Hülsmann auch andere Motorradfahrer von ihren Reisen erzählen.

In zahlreichen Workshops und Seminaren können sich die Besucher auf

das Leben im Freien vorbereiten. Das Angebot reicht vom Messerschmieden, über Survival Trainings bis zum Goldwaschen. Auf der umfangreichen Ausstellung von Expeditionsfahrzeugen dürften sich reichlich Ideen für den Umbau am eigenen Gefährt finden.

Mehr Infos zur Messe gibt es unter www.adventuresouthside.com



RIESENERFOLG BEI MOTORRAD-LESERWAHL

VIER MAL »BEST BRAND« FÜR TOURATECH

Die Leser der Zeitschrift **MOTORRAD** wählten Touratech gleich in vier Kategorien zur »Best Brand«. Noch nie zuvor hatte es ein Hersteller geschafft, vier erste Plätze gleichzeitig zu belegen.

In den Kategorien **Tankrucksäcke**, **Gepäcksysteme/Koffer**, **Zubehör/Umbauten**, wo Touratech nun schon zum sechsten Mal in Folge ganz oben auf dem Treppchen steht, sowie in der neuen Sparte **Sitzbänke**, kürten die Leser von Europas größter Motorradzeitschrift Touratech zum Sieger.

Die Best Brand Awards wurden heuer zum elften Mal im Rahmen der Leserwahl zum »Motorrad des Jahres« vergeben. 52.172 Teilnehmer hatten ihre Stimme abgegeben und die Marken genannt, deren Produkte sie am meisten überzeugen. Von A wie Auspuff bis Z wie Zubehör waren alle Branchen vertreten.

»Wir sind überwältigt und bedanken uns bei allen Mitarbeitern und Kunden, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben«, freut sich Touratech CEO Herbert Schwarz. Touratech habe den Ansporn, dem Motorradfahrer in allen Bereichen die beste Ausstattung für Sicherheit und Komfort zu bieten, damit das Fahren zu einem wundervollen Erlebnis werde, betont Vorstand Martin Wickert und fügt hinzu: »Wir freuen uns über jeden Kunden, der mit Begeisterung unser Zubehör auf seiner Reise nutzt und glücklich und zufrieden ist. Dieses Ergebnis inspiriert uns, noch härter an unseren Produkten zu arbeiten.«



Freude über den Vierfach-Erfolg: Die Touratech-Vorstände Herbert Schwarz, Jochen Schanz (von rechts) und Martin Wickert (links) sowie Marketingleiter Alexander Schönborn nahmen die »Best Brand Awards« bei der Verleihung im Stuttgarter Renitentheater entgegen.



Foto: Matthias Haupt



JACKET¹
Stück € 279,00



VEST²
Stück € 219,00

- ▶ Extrem leicht mit besonders atmungsaktivem Material
- ▶ Protektoren nach DIN EN 1621 Schutzklasse 2
- ▶ Perfekte Schlagdämpfungswerte
- ▶ Mit integriertem Nierengurt
- ▶ Entwickelt nach anatomischen und biomechanischen Kriterien



Protection for even more power

www.ortema.de

Der Mensch im Mittelpunkt



Aluminiumkoffer zählen zu den wichtigsten Produkten im Touratech Portfolio. Grund genug, bei der Fertigung der Premiumboxen ein Pilotprojekt mit besonders mitarbeiterfreundlichen Arbeitsplätzen zu starten.

Rund 400 Aluminiumkoffer verlassen täglich die Produktionsstätten in Niedereschach. Das Gros bilden die Boxen der von Touratech selbst vertriebenen Boxen der Zega Familie, aber auch die von BMW als Werkzubehör für die GS-Modelle angebotenen Koffer sind darunter. Gefertigt werden die Aluminiumkoffer in zwei Schichten, rund 15 Mitarbeiter pro Schicht legen Hand an die robusten Boxen.

Vom Biegen des Mantels über die Herstellung des Verstärkungsrahmens bis hin zur finalen Qualitätskontrolle reichen die Tätigkeiten. Die Mitarbeiter schweißen, nieten, prägen, pressen, montieren und reinigen. Abhängig vom Modell muss jeder Zega Koffer 11 bis 15 Stationen durchlaufen.

Nur rund zweieinhalb Minuten haben die Touratech Beschäftigten an ihrer Station, um alle notwendigen Handgriffe zu erledigen. »Im Gegensatz zur klassischen Fließbandfertigung lässt sich die Taktung in gewissem Umfang jedoch individuell variieren«, erläutert Touratech CEO Jochen Schanz.

Die Mitarbeiter in der Kofferfertigung besitzen die unterschiedlichsten beruflichen Qualifikationen. Für alle gilt jedoch, dass vor dem Einsatz eine intensive Einarbeitung erfolgt. Und das nicht nur an einer Station. »Expertise und Routine sind wichtig«, erläutert Schanz. Trotzdem versuchen wir zu vermeiden, dass Kollegen ausschließlich an einer Station eingesetzt werden. Unser Bestreben ist, dass jeder Mitarbeiter in einer Qua-

lifikationsmatrix möglichst breit aufgestellt ist. Dies erlaubt abwechslungsreiche Einsätze, verhindert einseitige Belastungen und macht das Team flexibler.

Neben dem flexiblen Einsatz an unterschiedlichen Stationen kommt der ergonomischen Ausstattung des einzelnen Arbeitsplatzes ein hoher Stellenwert zu. Ergonomie bedeutet in diesem Kontext, dass »die Arbeitsbedingungen möglichst stark an den Menschen angepasst werden und nicht umgekehrt. Gesundheitliche Belastungen werden so minimiert, es entsteht eine insgesamt positive Arbeitsatmosphäre«, ist Schanz überzeugt.

In einer komplexen Fertigungsstruktur wie der Koffermontage bei Touratech gibt es zahllose Ansatzpunkte, die Arbeitsplätze ergonomisch zu gestalten. Patentrezepte sind rar, es gilt, immer wieder neue Lösungen zu erproben.

Auch wenn es für einige Kollegen gewöhnungsbedürftig war, aus arbeitsmedizinischen Gründen führte kein Weg daran vorbei, zahlreiche Stationen von Sitz- in Steharbeitsplätze umzuwandeln. Dafür haben die Mitarbeiter nun einstellbare Arbeitstische, die sich individuell anpassen lassen. »Alle Werkzeuge sind einfach und griffnah angeordnet, schwere Werkzeuge werden an Balancern gehalten. Monitore befinden sich auf Augenhöhe, eine verbesserte Beleuchtung schont die Augen, die Reinigungsstationen verfügen über Drehteller, um die Koffer einfacher handhaben zu können. Insgesamt haben wir fast den kompletten Maschinenpark in der Kofferfertigung modernisiert«, fasst Jochen Schanz einige Maßnahmen zusammen.

Mit einer ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung befinden sich Mitarbeiter und Unternehmen in einer Win-Win-Situation: »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fühlen sich in einem positiven Arbeitsumfeld wohler, das führt ganz automatisch zu besserer Qualität und höherer Produktivität«, fasst der CEO die bisherigen Erfahrungen zusammen. Kein Wunder, dass die in der Koffermontage gesammelten Erfahrungen nun sukzessive auf andere Abteilungen übertragen werden. **AR** 



READY TO RACE
»www.ktm.com

www.kiska.com

Photo: P. Mathis



KTM 1290 SUPER ADVENTURE

KEIN WEG IST ZU WEIT

Angetrieben von einem hochentwickelten 1301 ccm V2-Zylinder Triebwerk bringt Sie die KTM 1290 SUPER ADVENTURE mit spielerischer Leichtigkeit, luxuriösem Fahrgefühl und unerreichten Sicherheitsfeatures an jedes Ziel.

Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen, immer Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten! Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



KTM Group Partner





vive le roi!

Mit der Africa Twin hat Honda das Konzept der modernen Reiseenduro maßgeblich mit-geprägt. Entsprechend hoch sind die Erwartungen an das Modell der jüngsten Genera-tion. Auf einer Touratech Testtour konnte die brandneue CRF 1000 L im direkten Ver-gleich zum Vorgängermodell zeigen, ob sie das Zeug hat, die Legende fortzuschreiben.

Text: Jon Beck Fotos: Herbert Schwarz





Hoch über der französischen Landschaft zeichnet sich allmählich der prächtig leuchtende Gipfel des rund 2000 Meter hohen Mont Ventoux ab. Anstatt dem durchweg kurvigen Asphalt der berühmten Tour de France-Route zu folgen, entscheidet sich unsere kleine Gruppe, auf unbefestigten Wegen die Bergspitze zu erklimmen. Bäume und Buschwerk dünnen bald aus, bis der Blick ungehindert über eine karge Landschaft aus blankem, leuchtend weißem Kalkstein schweift.

Die steilen Abhänge, die hinter nahezu jeder Schotterkurve drohen, machen uns keine Angst. Unsere Motorräder, drei Honda Africa Twins (zwei 750er, eine nagelneue 1000er), vermitteln Sicherheit auch in diesem schwierigen Terrain.

Neuaufgaben von Motorradklassikern bleiben oft hinter den hochgesteckten Erwartungen zurück. Wir wollen herausfinden, ob die neue CRF 1000 L dem Erbe der legendären Africa Twin gerecht wird.

Die Wurzeln der Africa Twin reichen zurück bis zur sagenumwobenen NXR-750, die in den späten 1980er Jahren gleich viermal als Erste über die Ziellinie der Paris-Dakar fuhr. 1988 kam dann die XRV 650 auf den Markt, die konzeptionell an diese Rallyemaschine anknüpfte. Mehrere Modellüberarbeitungen inklusive Hubraumaufstockung auf 750 Kubikzentimeter optimierten die Africa Twin, bis das

STATEMENT GUIDO BERGMANN ALTE LIEBE

1989 hat die erste Twin meine kompletten Ersparnisse geschluckt. Dafür hat sie mich mehr als 200.000 Kilometer weit in die wüstesten Winkel des Planeten getragen. Wir waren voll bepackt auf dem Mont Chaberton, parkten unter Kokospalmen und frästen kreuz und quer durch die Sahara. Bis die abgewetzte XRV 650 irgendwann einem Hardcore-Eintopf weichen musste, weil ich auch die ganz großen Dünen erklimmen und gelegentlich mal auf dem Hinterrad fahren wollte. Und weil Honda die Africa Twin jämmerlich sterben ließ. Jetzt ist sie endlich zurück, und ich muss sehr tapfer sein, um der CRF 1000 L mit professioneller Neutralität zu begegnen. Denn sie fühlt sich an wie Nachhausekommen. Das Pulsieren des Motors, die Sitzposition, das exzellent

ausbalancierte Fahrwerk – ich bin wieder ein bisschen verliebt. Leider ist die Neue auch genauso zugebaut wie früher, das Cockpit trägt den Charme der Tamagotchi-Ära, und bei über 230 Kilo fahrfertig muss man wieder verdammt gut überlegen, wo man im Gelände hinmöchte. Aber wie früher geht dann viel mehr als man glaubt. Und heute kann die Africa Twin sogar auf dem Hinterrad fahren. Der Dauertest wird sicher herrlich.

Guido Bergmann ist Stellvertretender Chefredakteur bei der Zeitschrift MOTORRAD NEWS. Infos zu aktuellen Tests unter www.motorrad.net

Modell 2003 eingestellt wurde. Auf dem Gebrauchtmotorradmarkt sind selbst betagte ATs nach wie vor heiß begehrt, da sind die Erwartungen an das Nachfolgemodell natürlich extrem hoch.

Auf den ersten Blick wird das Erscheinungsbild der neuen Africa Twin wohl niemanden enttäuschen, der mit

der Geschichte dieses Bikes vertraut ist. Ein niedriger Vorderradkotflügel unter einer schnabellosen, rahmenfesten Verkleidung sorgt für eine schnörkellose und unverbaute Optik, die selbst Gelegenheitsfahrer inspirieren könnte, die Wüste zu erobern.

Klar ist aber auch, die neue Africa Twin ist keine Rallye-Maschine, auch



Der robuste Motorschutz hält selbst heftigen Steinbeschuss von der Unterseite des Triebwerks ab. Der Edelstahlbügel schützt bei seitlichen Remplern aber auch bei Umfallen (l.) Die extrabreiten, gezackten Fußrasten verleihen sicheren Stand auch mit grobem Schuhwerk.



Der Verkleidungsschutzbügel umrahmt die gesamte Front inklusive Radiatoren. Sowohl Haupt- als auch Zusatzscheinwerfer sind mit Gittern vor Steinschlag geschützt.

wenn die langen Federwege (230 mm vorne / 220 mm hinten) den durchschnittlichen Reiseenduristen mehr als zufriedenstellen dürften.

Mit circa 94 PS mag das 998-Kubik-Triebwerk der Africa Twin zwar auf dem Papier aus der Zeit gefallen erscheinen, im Einsatz allerdings erweist

sich diese Leistung als mehr als ausreichend. Lastwechsel verlaufen erfreulich sanft, egal, in welchem Gang man fährt.

Ergänzend zum konventionellen Schaltgetriebe gibt es eine Ausführung mit dem Doppelkupplungsgetriebe DCT. Im Vollautomatikmodus scheint die Maschine die Gedanken des Fahrers lesen zu können – egal, ob im Gelände oder auf der Straße. Sobald man sich an die Automatik gewöhnt hat, erscheint die Option, die fahrerbediente Schaltung zu aktivieren, beinahe überflüssig, so zuverlässig findet die Africa Twin stets den richtigen Gang von selbst.

Fährt man steile, unbefestigte Straßen hinab, schaltet die Honda zügig hinunter, wann immer die Geschwindigkeit einen niedrigeren Gang erfordert. Fahrer, die den klassischen Kupplungs-/Getriebemechanismus gewohnt sind (also so gut wie jeder), müssen allerdings

erst ein gewisses Maß an Vertrauen in dieses System gewinnen. Man benutzt nicht länger die Kupplung als Bremse, indem man runterschaltet. Stattdessen bremst man zum Verzögern etwas ab, die Maschine schaltet von selbst runter und macht so die Motorbremse verfügbar.

Trotz seiner Einzigartigkeit sollte das DCT nicht den Blick auf weitere bemerkenswerte Eigenschaften der neuen Africa Twin verstellen. Ganz gleich, ob man im Sitzen oder Stehen fährt, die Africa Twin fühlt sich in jedem Gelände zu Hause. Der Schlüssel hierfür ist die gelungene Geometrie zwischen Sitzbank und Fußrasten.

STATEMENT THOMAS SCHMIEDER UND PETER MAYER SIEGERIN DER HERZEN

Sie kam, sah und siegte: Mit Bravour gewann Hondas neue Africa Twin die Vergleichstests auf und abseits der Straße in **MOTORRAD 4/2016** und **6/2016**. Gratulation. Zudem fliegen der schönen 1000er die Herzen zu. Ehre, wem Ehre gebührt. Denn die geländegängige Africa Twin zehrt nicht nur vom Nimbus der legendären Vorgänger mit 650 und 750 Kubik, Honda gibt ihr abermals dieses einzigartige Enduro-Gefühl mit auf den Weg. Schmal ist ihre Taille, extrem breit geriet das Einsatzspektrum. Auf Asphalt fährt sie betont ausgewogen, ist mit diesem so sanft einsetzenden und doch druckvollen Reihen-Zweizylinder gesegnet. Einfach smooth! On-road gefällt die kultivierte, komfortable Reise-Enduro

durch perfekte Fahrbarkeit. Offroad lässt sie sich durch diese Charakteristik traumhaft präzise driften, steckt mit den progressiv abgestimmten Federelementen auch das Allergrößte weg. Als Zugabe gibt's satten, doch angenehm dezenten Sound. Willkommen zuhause. Wenn jetzt noch die Serienreifen besser wären ...

Peter Mayer (o.) und Thomas Schmieder sind Test-Redakteure bei der Zeitschrift MOTORRAD. Einen großen Vergleichstest mit der Honda Africa Twin gibt es in der Ausgabe 6/2016. Weitere Infos unter www.motorradonline.de









STATEMENT ALAN KLEE ALLES RICHTIG GEMACHT

Sie ermöglicht dem Fahrer sowohl sitzend als auch stehend eine Position, in der er das Motorrad sowohl durch Druck auf die Fußrasten als auch durch Betätigung der Lenkerschaltung sicher steuern kann. Unser Testmotorrad war zudem mit einer Lenkererhöhung von Touratech ausgestattet, die den Lenker auch für stehende Fahrweise perfekt positioniert. Mit einem Cockpit-Layout, das stark an KTM erinnert, reizt die Africa Twin förmlich zu sportlicher Fahrweise.

Als Begleitung für die neue CRF 1000 L haben wir zwei Vertreterinnen der letzten Africa-Twin-Generation – Jahrgang 1997 und 1999 – mit auf unsere Testtour genommen. Sie stehen für die lange Tradition der Reiseenduro Made by Honda, an die das aktuelle Modell anknüpfen möchte. Verglichen mit der aktuellen 1000er fällt die Motorleistung der älteren Maschinen natürlich krass ab, gleiches gilt für die Präzision beim Kurvenfahren – insbesondere auf Asphalt. Obwohl die Sitzposition auf den älteren Modellen die Arme in eine mittlerweile unvertraute Haltung zwingt, sorgen doch das Brummen des klassischen Zweizylindermotors und das altmodische Drehmomentprofil für wohlige Vertrautheit. Während die neue Africa Twin das Konzept des Adventure Bikes mit neuester Technik in die Zukunft fortschreibt, erinnern die beiden 750er daran,

Es war ja durchaus spannend, ob Honda mit der neuen Africa Twin tatsächlich an die Fernreise- und Enduro-Ausrichtung der alten Generationen anknüpfen, oder lediglich einen Reisedampfer mit bemühtem Abenteuerflair auf die Räder stellen würde. Schon nach den ersten Fahrtagen in Südafrika war klar, dass die Japaner konzeptionell alles richtig gemacht haben. Der Motor nimmt nicht nur akustisch Bezug zu den V-Zwos, sondern erinnert auch in puncto Leistungsentfaltung, Elastizität und Charakter an die namhaften Ahnen. Das Fahrwerk zeigt offroad Nehmerqualitäten, offeriert aber auch genügend Reise-Komfort auf der Straße. Angesichts des Gewichts wurden im Vorfeld einige kritische Stimmen laut, doch die Pfunde sind wirklich gut kaschiert. Handling

und Feedback sind famos und mit der drahtigen Statur ist Honda meiner Meinung nach auch optisch ein guter Wurf gelungen.

Als Transalpinist fehlt mir zwar der fundierte Vergleich mit den Ur-Twins, doch ich denke, dass die CRF die richtigen Gene in sich trägt, um dem zugegebenermaßen klanghaften Namen auf ihren Flanken gerecht zu werden. Jetzt muss sie vor allem noch Dauerläuferqualitäten unter Beweis stellen.

Alan Klee ist Testredakteur bei der Zeitschrift TOURENFAHRER. Aktuelle Fahrberichte und Tests der neuen Africa Twin sind auch im Online-Archiv als PDF-Version erhältlich: www.tourenfahrer.de

wo die Wurzeln dieser faszinierenden Klasse Motorräder liegen.

Es gibt Maschinen, die man nur einmal fährt – und davon gibt es sogar viele. Die Africa Twin gehört definitiv nicht

dazu. Hondas neueste Auflage dieses Klassikers macht süchtig wie eine Droge auf zwei Rädern – einmal angefixt, will man mehr. Anfangs ist das DCT-System für den traditionellen Reiseen-



Gut gerüstet: Mit dem Zega Pro Alukoffersystem, geräumiger Gepäckrolle und Tankrucksack lässt sich auf der Africa Twin auch die Ausrüstung für eine lange Reise sicher verstauen (l.). Die Protektorenausstattung verhindert Blessuren bei härterer Gangart.

duristen vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig. Die Annäherung an dieses System ist in etwa vergleichbar mit dem Gewöhnungsprozess an Smartphones mit Touchscreen. Als Apple das erste iPhone einführte, waren die anfänglichen Ärgernisse auch schnell vergessen, und die Vorzüge der neuen Technologie machten sie rasch zum unangefochtenen Standard. Hondas gewagte Verwendung eines Automatikgetriebes in einer Reiseenduro ist möglicherweise ein Vorbote dessen, was in Zukunft Standard sein könnte. Für jeden, der ein Motorrad sucht, das das breite Anforderungsspektrum an eine Reiseenduro mit modernster Technik abdeckt, könnte die Africa Twin genau die richtige Maschine sein. 



ZUBEHÖR FÜR HONDA CRF 1000 L AFRICA TWIN

FAHRWERK

- ▶ Touratech Suspension Federbeine: **ab 829,00 Euro**
- ▶ Progressive Federn für Gabel und Federbein: **255,00 Euro**
- ▶ Progressive Gabelfedern: **149,90 Euro**

PROTEKTOREN

- ▶ Scheinwerferschutz mit Schnellverschluss, Makrolon: **69,90 Euro**
- ▶ Scheinwerferschutz mit Schnellverschluss, Aluminium schwarz: **79,90 Euro**
- ▶ Scheinwerferschutz für LED-Zusatzscheinwerfer (Set links und rechts, Alu silber oder schwarz eloxiert): **39,90 Euro**
- ▶ Sturzbügel, Edelstahl (silber oder schwarz): **199,90 Euro**
- ▶ Motorsturzbügel, Edelstahl (silber oder schwarz): **119,90 Euro**
- ▶ Motorschutz »Expedition«: **229,00 Euro**
- ▶ Schutz für Bremsflüssigkeitsbehälter (Edelstahl oder Edelstahl, schwarz): **24,90 Euro**

GEPÄCK

- ▶ Tankrucksäcke: **ab 99,90 Euro**
- ▶ Soziustaschen: **ab 139,90 Euro**
- ▶ Hecktasche Ambato: **89,90 Euro**
- ▶ Kofferträger, Edelstahl (auch in Schwarz): **249,00 Euro**

- ▶ Topcase-Träger, Edelstahl (auch in Schwarz): **119,90 Euro**
- ▶ Gepäckbrücke, Aluminium: **69,90 Euro**
- ▶ Koffersysteme mit Edelstahlträger (31/38 Liter oder 38/45 Liter): **ab 729,00 Euro**

KOMFORT

- ▶ Windschilde (in versch. Größen, klar und getönt): **ab 119,90 Euro**
- ▶ Lenkererhöhung: **44,90 Euro**
- ▶ Komfortsitzbank »Fresh Touch« (niedrig, standard oder hoch): **329,00 Euro**
- ▶ Komfortsitzbank »Fresh Touch« Sozjus: **299,00 Euro**
- ▶ Komfortsitzbank, atmungsaktiv (standard, niedrig oder hoch): **349,00 Euro**
- ▶ Fernreisefußrasten »Works«: **119,90 Euro**
- ▶ Seitenständerauflageverbreiterung: **29,90 Euro**

BELEUCHTUNG

- ▶ LED-Zusatzscheinwerfersatz (Nebel / Nebel oder Nebel rechts / Fernlicht links): **399,00 Euro**

COCKPIT

- ▶ GPS-Anbauadapter auf Lenkerklemmung: **44,90 Euro**
- ▶ GPS-Anbauadapter über Instrumenten: **39,90 Euro**

Noch mehr Africa-Twin-Teile unter shop.touratech.de



Motorradvermietung und Touren

in Portugal, Spanien anderen europäischen
Ländern und Marokko.



Besuchen Sie unsere Webseite [HertzRide.eu](https://www.HertzRide.eu)
und erfahren Sie mehr über unsere BMW
Motorräder und Touren



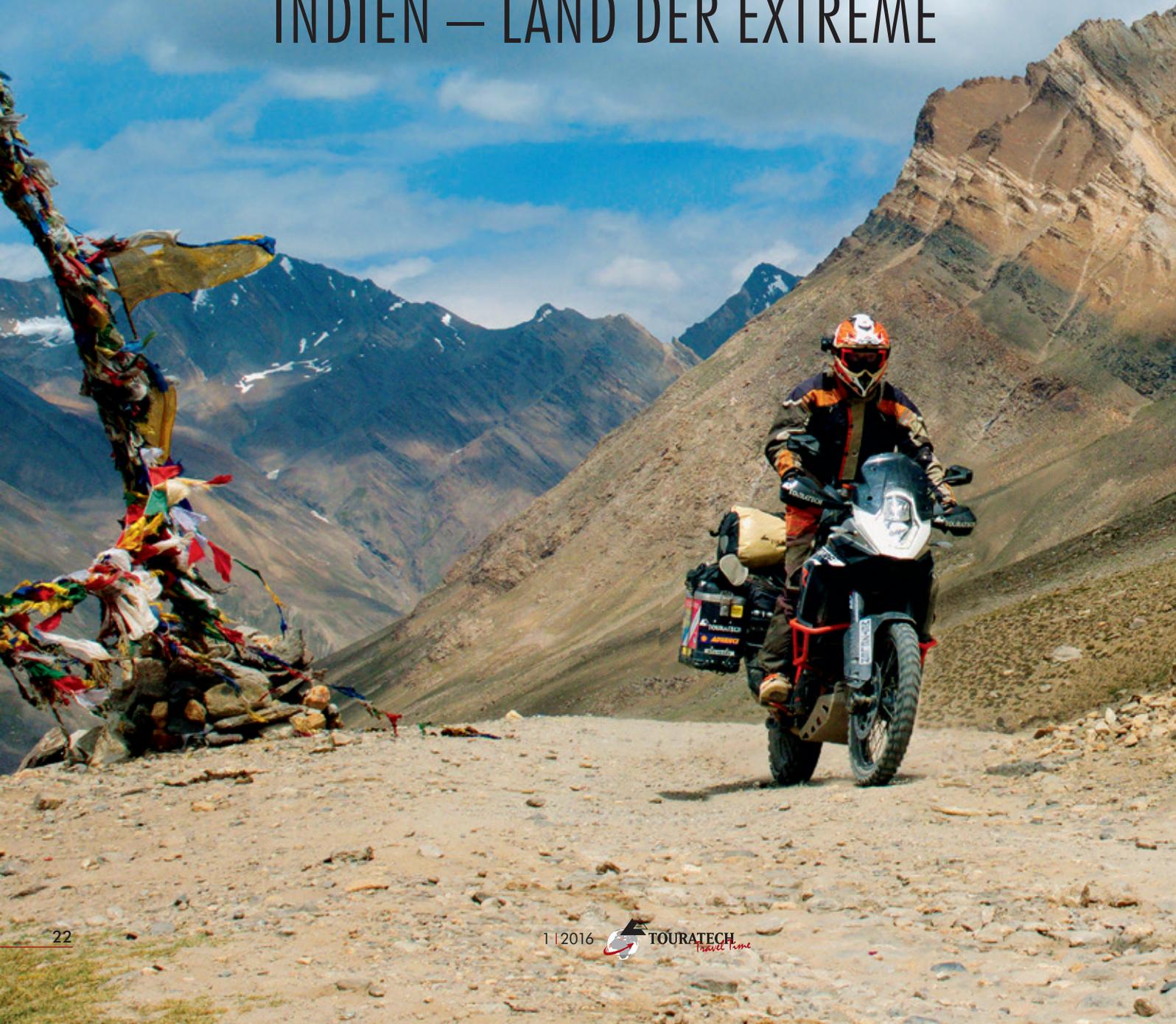
 facebook.com/HertzRide | [HertzRide.eu](https://www.HertzRide.eu)

Reservierung +351 210 413 334 (Portugal) | +34 934 968 581 (Spanien)

Hertz[®]
Ride

VOM GLETSCHER ZUM MEER

INDIEN — LAND DER EXTREME





Von den eisigen Höhen des Himalaya bis an die tropischen Strände Keralas haben Joe und Renate Pichler Indien bereist. Trotz der extremen Strapazen in dünner Höhenluft und des haarsträubenden Verkehrschaos haben die Abenteurer die bunte Vielfalt des Subkontinents genossen. Text und Fotos: Renate und Joe Pichler



Nach zwei Monaten quer durch Asien sind Renate und ich in Indien angekommen, und unser Hinterreifen ist ziemlich fertig. Aber ich habe das natürlich schon vorher gewusst und mir Reifen aus Österreich zum KTM-Händler in Amritsar schicken lassen. Nur der weiß nichts davon. Einige Telefonate später ist die Sache geklärt. Die Reifen liegen seit Wochen beim Zoll in Delhi. Aber übermorgen sollte alles klar sein. Dann könne ich mir die Reifen holen. Amritsar ist kein schlechter Platz, um ein paar Tage zu warten. Es gibt köstliches Essen. Die berühmte Amritsari Kulcha wird frisch zubereitet, und ich habe Zeit, mich ohne Motorrad an das indische Verkehrschaos zu gewöhnen.

Amritsar ist das spirituelle Zentrum der Sikhs. Hier steht mit dem goldenen Tempel ihr wichtigstes Heiligtum. So faszinierend die Stimmung im goldenen Tempel auch ist, es wird für uns Zeit weiterzufahren. Nur Mr. Gaurav, der KTM Händler, hat keine guten Nachrichten. Meine Reifen sind immer noch in den Händen des indischen Zolls und in ganz Indien ist kein anderer passender Reifen verfügbar. Wir können aber nicht mehr länger warten. Bereits in wenigen Wochen werden die

Passstraßen im Himalaya durch Schnee blockiert sein. Wir müssen mit dem völlig abgefahrenen Reifen die Himalaya-Etappe starten. Aber Mr. Gaurav verspricht mir hoch und heilig, die Reifen sobald wie möglich nachzusenden.

Schon die britischen Kolonialherren flohen einst vor der Hitze Zentralindiens in die Bergwelt Kaschmirs. Doch der Maharadscha von Kaschmir hatte den Hausbau im Tal untersagt. In der Folge siedelten sich die Briten in Hausbooten auf dem Dal See an. Nach der Unabhängigkeit Indiens wurden diese Hausboote von den geschäftstüchtigen Kaschmiri zu Touristenunterkünften umfunktioniert.

Es gibt über 1000 Hausboote am Dal See, allerdings werden die meisten derzeit nicht genutzt. Westliche Touristen sind rar geworden in Kaschmir. Denn so richtig friedlich geht es hier schon lange nicht mehr zu. Der Konflikt mit dem Nachbarstaat Pakistan schwelt seit mehr als einem halben Jahrhundert und entlädt sich immer wieder in kleineren Scharmützeln oder blutigen Attentaten. Schwer bewaffnete Soldaten prägen das Straßenbild. Allein die Inder haben nach inoffiziellen Angaben eine halbe Million Soldaten in der Region stationiert.

Das kleine Dorf Nako liegt abgeschieden in einer Höhe von 3600 Metern im Bezirk Kinnaur in Himachal Pradesh (I.). Durch die Westghats suchen wir uns den Weg nach Goa (r.).



Nach 10 Tagen in Indien ist dann unser Kampf mit dem Zoll gewonnen. Mr. Babu ein Freund von Mr. Gaurav ist der Retter in der Not. Er steigt persönlich in Delhi ins Flugzeug und bringt mir die neue Garnitur Reifen nach Srinagar.

Der Weiterreise aufs Dach der Welt steht nichts mehr im Wege. Vor uns liegt der Zoji La Pass. Unzählige Lkw kämpfen sich die schmale Bergstraße hinauf. Diese staubige, ausgesetzte Piste ist die einzige Verbindung von Srinagar nach Leh.

»Welcome to Ladakh« steht in großen Buchstaben auf der Hinweistafel. Vor uns liegen die höchsten Passstraßen der

Erde. Wir verlassen den islamisch geprägten Teil Kaschmirs. Nur mehr vereinzelt sehen wir Moscheen und Männer mit Bärten und Turbanen am Straßenrand. Unser nächstes Ziel ist Zanskar. Vorbei an mächtigen Gletschern führt die grobe, steinige Piste zum Penzi Pass auf 4401 Meter. Es ist dies die einzige Straßenverbindung ins abgelegene Zanskar Tal. Die Luft wird immer dünner, und meine KTM verliert merklich an Leistung. Von den 150 PS Nennleistung bleiben hier angesichts des schlechten Benzins und der Höhe noch rund 60 Pferdestärken übrig.



**Im Ganges in Varanasi wird nicht nur die Wäsche gewaschen, gläubige Hindus reinigen sich hier von ihren Sünden (l.).
Der goldene Tempel in Amritsar ist das höchste Heiligtum der Sikhs (M.).
Buddhistisches Kloster im Zaskar Tal (r.).**

Mit Karsha erreichen wir eines der größten Dörfer in Zanskar. Der Ort wird von einem mächtigen Kloster überragt, dem spirituellen Zentrum der Gegend. Traditionell ist es hier auch noch üblich, dass ein Sohn jeder Familie bereits als Kind ins Kloster geht. Es gibt einen prunkvollen Versammlungsraum, und wir dürfen an der morgendlichen Puja teilnehmen.

Die Berggipfel sind bereits schneebedeckt, und in wenigen Wochen werden Zanskar und Ladakh auf dem Straßenweg nicht mehr erreichbar sein. Wir müssen uns beeilen, um unser nächstes Ziel zu erreichen: Den Khardung La.

Auf dem Weg zur Passhöhe begegnen wir unzähligen Militär-Lkw. Für die indi-



Die Backwaters von Kerala bilden ein verzweigtes Netz von Wasserstraßen (gr. Bild). An jeder indischen Bahn-schranke herrscht die Stimmung wie fünf Sekunden vor dem Start eines Motocrossrennens (r.). Lkw-Fahrer sind umgängliche Menschen – solange sie nicht hinter dem Steuer ihres Fahrzeuges sitzen (ganz rechts).



sche Armee sind die Straßen an der Grenze zu China und Pakistan im Norden Kaschmirs von enormer strategischer Bedeutung. Über diesen Pass werden Soldaten zum Siachen Gletscher transportiert, dem höchst gelegenen Schlachtfeld der Erde auf 6000 Metern Höhe.

Die letzten Kilometer zum Khardung La legen wir auf einer Schneefahrbahn zurück und erreichen ziemlich fertig die Passhöhe. 18.380 Fuß, umgerechnet 5.602 Meter, soll er hoch sein, der Khardung La. Aber da haben die Inder etwas übertrieben. Laut GPS sind wir hier nur auf 5344 Metern. Die Passhöhe ist damit auch sicher nicht die »highest motorable road in the world«.

Die über 400 Kilometer lange Straßenverbindung von Leh nach Manali ist die Hauptversorgungsrouten für Ladakh. Eine Strecke, die nur fünf Monate im Jahr geöffnet ist. In dieser Zeit muss die Versorgung der Region für die langen Wintermonate sichergestellt werden. Unzählige Tanklastwagen und Lkw quälen sich über hunderte Serpentina durch die Berge.

Nach 222 Kilometern gibt es eine Möglichkeit zu übernachten. In den Sommermonaten wird hier ein temporäres Camp aus Wellblechhütten aufgebaut. Und



es gibt hier in Sarchu, auf 4330 Metern, den wahrscheinlich höchst gelegenen Schnapsladen weltweit – der von den indischen Lkw-Fahrern leider sehr häufig aufgesucht wird.

Immer wieder werden Straßenabschnitte durch Erdbeben verschüttet, aber man ist darauf vorbereitet. Es dauert meist nicht lange, und Straßenarbeiter beginnen mit dem Aufräumen. Wie aus dem Nichts taucht ein Bagger auf. Die Stelle wird freigeräumt, und die Reise geht weiter. Auch am Baralach La liegt bereits Schnee. Wir machen uns schleunigst auf den Weg nach Nepal. Hier wird unsere KTM überwintern. Erst im folgenden Februar wird die Reise nach Südindien fortgesetzt. Bevor wir ins indische Verkehrschaos eintauchen, lassen wir nach 22.000 Kilometern quer durch Asien in Kathmandu das Motoröl wechseln.

In Indien gilt Linksverkehr, theoretisch zumindest. Bei jeder Bahnschranke herrscht eine Stimmung wie fünf Sekunden vor dem Start eines Motocross-Rennens. Kaum hebt sich die Schranke, wird losgebraust. In der Mitte auf den Gleisen treffen sich dann alle, und es dauert eine Zeit, bis sich das Chaos auflöst. Auf den Landstraßen gibt es dann



Die Strecke von Nako nach Rampur zählt zu den spektakulärsten der Reise (gr. Bild). Der Kardung La ist zwar nicht »Highest motorable road in the World« wie auf dem Schild behauptet, aber trotzdem einen Abstecker wert (r.). Bei den Klosterfesten in Ladakh führen die Mönche ihre Cham Tänze auf (ganz rechts).





ein anderes Problem: Die Schwertransporter. Und da meine ich nicht den indischen Elefanten, sondern Busse und Lkw, die ohne Rücksicht auf Verluste auf mich zurasen. Nur ein Sprung in den Straßengraben rettet uns des Öfteren davor, die Reise nicht als Kühlerfigur eines indischen Überlandbusses zu beenden. Auf Indiens Straßen gilt das Recht des Stärkeren, und da hat man als Motorradfahrer schlechte Karten. Man darf es aber nicht persönlich nehmen, die Fernfahrer sind allesamt nette Kerle – solange sie nicht hinter einem Lenkrad sitzen.

Auch Passagiere haben kein leichtes Leben. Bei einer Geschwindigkeit von 100

km/h auf dem Reserverad im Freien zu sitzen, ist nicht Jedermanns Sache.

Tödliche Verkehrsunfälle gehören in Indien zur Tagesordnung. Ca. 400 Menschen sterben auf Indiens Straßen täglich. Der für österreichische Motorradfahrer zuständige Hindugott ist uns aber wohlgesonnen. Ein paar Kratzer und Dellen an den Seitenkoffern sind bleibende Kampfspuren. Ansonsten erreichen wir Varanasi ohne größere Probleme.

Seit mehr als 2.500 Jahren pilgern Hindus in diese Stadt. Ein Bad im Ganges soll die Gläubigen von den Sünden reinigen. In Varanasi zu sterben, verbrannt zu werden und seine Asche anschließend im heiligen Ganges wiederzufinden, ist der Traum vieler Hindus. Wer hier stirbt, so heißt es, erlangt sofortige Erlösung. Er entkommt dem Rad der Wiedergeburt.



REISEINFOS

EINREISE Ein gültiger Reisepass, nationale Zulassung, nationaler Führerschein und ein Carnet des Passages sind obligatorisch. Bei einer Einreise über Land muss das Visum vorab beantragt werden.

KLIMA UND REISEZEIT Ladakh ist nur von Juni bis September zu bereisen, die restliche Zeit sind die Passstraßen meist gesperrt. Das übrige Indien kann das ganze Jahr über bereist werden. Die beste Zeit ist aber von Oktober bis März, außerhalb des Monsuns.

MOTORRAD UND VERKEHR Es gibt in Indien nur eine Verkehrsregel – das Recht des Stärkeren.

GELD Geldautomaten findet man in allen größeren Ortschaften, Visa und Mastercard werden akzeptiert. Euros können überall getauscht werden.

KOMMUNIKATION Das Mobilfunknetz ist gut ausgebaut, in Kaschmir funktionieren allerdings nur bestimmte lokale Anbieter. WLAN gibt es fast überall.

LITERATUR UND KARTEN Landkarten sind im Reise Know-How Verlag erhältlich. Sie sind wasserfest und unzerreißbar, daher für den Motorradgebrauch bestens geeignet. Für das GPS sind OpenStreetMap-Karten zu empfehlen.

• Jutta Mattausch: Ladakh und Zaskar. Reise Know-How Verlag. 8. A. 2013. ISBN 978-3831723058

- Thomas und Martin Barkemeier: Indien – der Norden. Reise Know-How Verlag. 8. A. 2013. ISBN 978-3831722259
- Thomas und Martin Barkemeier: Indien – der Süden. Reise Know-How Verlag. 6. A. 2014. ISBN 978-3831724505
- Stefan Loose Reiseführer: Indien, Der Süden. 6. A. 2014. ISBN 978-3770167432
- Stefan Loose Reiseführer: Indien, Der Norden mit Goa, Mumbai und Maharashtra. 4. A. 2014. ISBN 978-3770167449
- Lonely Planet Reiseführer: Indien. 5. A. 2014. ISBN 978-3829723152
- Reise Know-How Landkarte: Indien, Süd. Maßstab 1:1.200.000. 6. A. 2013. ISBN-13: 978-3831770847



Einmal musste sie ja kommen. Die erste Panne auf unserer Indienreise. Aber warum muss es 70 Kilometer von der nächsten größeren Stadt passieren? Der Kühler hat ein Leck, und an Weiterfahren ist nicht zu denken. Da es keinen ADAC gibt, muss ich selber ein Pannenzug aufbauen. Es wird kurzerhand ein kleiner Lastwagen organisiert, die KTM wird auf die Ladefläche gehoben und nach Nagpur transportiert. Es gibt natürlich keinen Ersatzkühler, aber im Bazar wird der Radiator fachmännisch gelötet.

Über die Berge der Westghats fahren wir Richtung Goa weiter. Es tauchen die ersten Palmen auf, und wir erreichen das Arabische Meer. Doch vom Hippieparadies der 1960er Jahre ist nicht mehr viel übrig geblieben. Der legendäre Badeort Anjuna ist fest in den Händen russischer und indischer Pauschaltouristen.

Der 4550 Meter hohe Kunzum La ist der höchste Punkt auf dem Weg nach Spiti (S. 30). Nordindiens Passstraßen sind nichts für Biker mit schlechten Nerven (l.). Kambala, das Rennen der Wasserbüffel, ist Nationalsport in Karnataka (M.). Unzählige Palmen säumen unseren Weg entlang des Arabischen Meeres (r.). Die Wellblechhütten in Sarchu auf 4.300 Metern werden nur für die Sommermonate aufgebaut (Bild unten).

Im Süden von Indien wird viel und gerne gefeiert. In Puttur findet gerade eine ganz besondere Veranstaltung statt: Kambala, das jährliche Büffelrennen. Am Renntag werden die Büffel mit dem Pickup angeliefert und in das Fahrerlager gebracht.

Bei diesem Spektakel gibt es mehrere Versionen. Bei Negilu und Hagga läuft ein Sportler hinter einem Büffelgespann her, das er mit einem Stock oder einem Strick führt. Über 140 Büffel, also mehr als 70 Teams, sind im Einsatz. Zuerst einzeln, um eine Richtzeit zu haben. Dann geht es im k.o.-Verfahren Mann gegen Mann oder Büffel gegen Büffel weiter.

- Reise Know-How Landkarte: Indien, Nordwest. Maßstab 1:1.300.000. 6. A. 2015. ISBN 978-3831773404
- Reise Know-How Landkarte: Indien, Nordost. Maßstab 1:1.300.000. 3. A. 2015. ISBN 978-3831773305

HOTELS UND CAMPING Hotels sämtlicher Preisklassen findet man in so gut wie allen Städten. In Zaskar sind es hingegen einfache Unterkünfte, mit denen man vorliebnehmen muss. Campingplätze sind

sehr selten. Die »Casa Tres Amigos« in Assagao-Goa betreibt Peter, der auch geführte Motorrad Touren auf Royal Enfields organisiert. Am südlichen Ende von Agonda in Goa gibt es einen guten Platz, um direkt am Meer zu zelten.

ESSEN UND TRINKEN Die indische Küche ist weltberühmt, einfach durchprobieren. Alkohol gibt es nur in bestimmten Restaurants und diversen Schnapsläden.

INFORMATIONSQUELLEN

www.openstreetmap.org Landkarte fürs Garmin GPS www.horizonsunlimited.com Motorradreise-forum auf Englisch www.classic-bike-india.de Die Nr. 1 für Motorradtouren in Indien





In Agonda im Süden von Goa ist noch etwas vom einstigen Aussteigerparadies Goa übrig geblieben. Im indischen Straßenverkehr gelten andere Regeln.

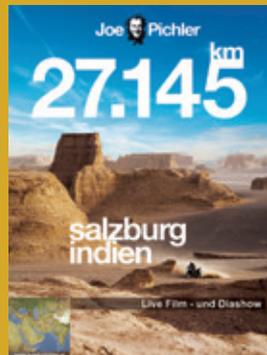
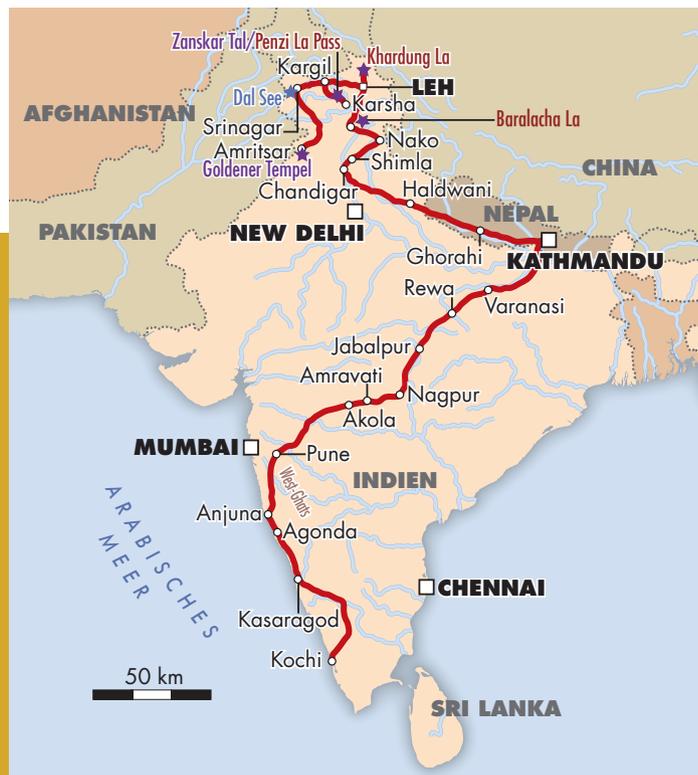
Nun kommt die Königsklasse zum Einsatz. Bei Adda Hala steht ein Mann auf einem Brett, das wie eine Pflugschar am Ochsen gespannt ist, und surft mit einer irren Geschwindigkeit hinter den Tieren über die Bahn. Der aktuelle Rekord liegt bei 14,8 Sekunden für 140 Meter!

In Kerala erreichen wir den südlichsten Punkt unserer Reise. Kochi, die bedeutendste Hafenstadt des Bundesstaates, ist ein geschichtsträchtiger Ort. Vasco da Gama, der portugiesische Seefahrer und Entdecker des Seeweges nach Indien, ist hier gestorben und wurde hier auch im Convento Santo António beigesetzt.

Nach 27.145 Kilometern im Sattel der KTM 1190 Adventure R ist unser Abenteuer »Indien, lo-

ckende Ferne« hier zu Ende. Wir sitzen geschafft aber zufrieden in einer Strandbar und denken zurück an die letzten Monate. An eine Reise, die geprägt war von extremen klimatischen Gegensätzen. Von der Hitze der Dasht e Lut und den eisigen Höhen des Himalaya.

Was braucht es, damit so eine Tour nicht zur Tortur wird? Einen robusten Magen, damit man die Köstlichkeiten der lokalen Küche richtig genießen kann. Eine Portion Glück, um den indischen Straßenverkehr heil zu überstehen. Und natürlich eine strapazierfähige Beifahrerin wie Renate, die die gesamte Reise auf dem Soziusplatz mitgefahren ist. ▲



ZUM AUTOR Joe Pichler tourt gerade mit seiner neuen Live Film- und Diashow »27.145 km Salzburg – Indien« durch die Lande. Eine multimediale Aufbereitung der Reise gibt es auch auf DVD und Blu-ray. Alle Termine und Onlineshop unter www.josef-pichler.at



SENA

ADVANCING ADVENTURE



20S

MOTORRAD BLUETOOTH®
-KOMMUNIKATIONSSYSTEM



10C

MOTORRAD BLUETOOTH®
KOMMUNIKATIONSSYSTEM
UND HD ACTIONKAMERA



10S

MOTORRAD BLUETOOTH®
-KOMMUNIKATIONSSYSTEM

Touratech Video-Workshop

OFFROAD FAHRTECHNIK FÜR REISEENDURISTEN



Wer mit seiner Reiseenduro abseits asphaltierter Strecken unterwegs ist, sollte die Grundlagen des Geländefahrens beherrschen. Der jetzt auf DVD erhältliche Touratech Video-Workshop zeigt, welche Techniken unterwegs wirklich weiterhelfen.

Rasante Fahrten durch kilometerlangen Tiefsand, Kletterpartien auf kniffligen Felspisten, kräftezehrende Schiebepassagen durch bodenlosen Schlamm – das sind die Stoffe für Heldengeschichten, wie sie an den Lagerfeuern der Adventure-Biker erzählt werden.

Doch um mit der Reiseenduro auf fahrtechnische Herausforderungen zu stoßen, bedarf es keiner Expedition auf ferne Kontinente. Knifflige Schotterserpentinen finden sich schon in den Alpen, verschlammte Waldwege im östlichen Europa. Selbst die frisch geschotterte Zufahrt zum Campingplatz kann für ungeübte Fahrer mit einer schwerbeladenen Maschine zur Herausforderung werden.



DER PROFI: STEFAN NEBEL

Der Video-Workshop wird präsentiert vom international erfolgreichen Rennfahrer Stefan Nebel. Stefan, Jahrgang 1981, war zwischen 2002 und 2005 drei Mal Deutscher Superbike Meister, nach einem erfolgreichen Ausflug in die amerikanische Superbike Meisterschaft 2011 fuhr Stefan in den Folgejahren in der IDM wieder ganz vorne mit. Während seiner Profikarriere im Straßenrennsport beschäftigte sich Stefan stets auch intensiv mit den Offroadfahrtechniken. Die Geländesportarten sind für Stefan »eine wunderbare Schule für die Fahrtechnik und sie schärfen die Sinne. Du lernst dort jede Menge Kniffe und Tricks, die du auch auf der Straße oder bei Geländeeinsätzen mit schweren Reiseenduros gut gebrauchen kannst.«

Aktuell arbeitet Stefan als Instruktor sowie als Moderator für Motorsportsendungen im Fernsehen.



Der Video-Workshop

»Offroad-Fahrtechnik für Reiseenduristen« ist auf DVD im Touratech Shop erhältlich.

Art.-Nr.: 091-0230, Preis: 20 Euro

Moderne Reiseenduros sind die wohl vielseitigsten Fahrzeuge, mit denen man die Welt erkunden kann. Leistungsfähige Fahrwerke, robuste Rahmen, hervorragende Bremsen und immer häufiger auch ausgeklügelte Assistenzsysteme tragen zu einem

schnellen und sicheren Vorankommen auch auf losem Untergrund bei.

Doch eines kann selbst modernste Technologie dem Fahrer nicht abnehmen: Die Fahrzeugbeherrschung. Nur wer seine Maschine souverän im Griff hat, nur wer die elementaren Offroadfahrtechniken verinnerlicht hat, kommt sicher und mit Fahrspaß ans Ziel.

In 11 Lektionen zeigt der Touratech Video-Workshop leicht nachvollziehbar, wie jeder Reiseendurist die Herausforderungen einer Geländefahrt sicher bewältigen kann.

Ausgehend von Grundlagen wie der richtigen Einstellung der Fahrzeugergonomie über die korrekte Fahrerhaltung vermitteln die Lektionen alle Fahrtechniken, die erforderlich sind, eine Enduro auf losem Untergrund sicher zu beherrschen. Speziell für Reiseenduristen konzipiert, adaptiert der Workshop Techniken aus dem Geländesport für Fahrer von schwereren Maschinen und fokussiert auf Situationen, wie sie typischerweise auf Reisen auftreten.

Die Lektionen bauen konzeptionell aufeinander auf, sind aber so strukturiert, dass sie auch jeweils einzeln gezielt trainiert werden können.

Schritt für Schritt wird in jeder Lektion eine Fahrtechnik detailliert erklärt, aufwendige Zeitlupen verdeutlichen die Bewegungsabläufe, Grafiken und illustrierte Standbilder helfen beim Verständnis.

Durch den Workshop führt der bekannte Motorsportler Stefan Nebel. 

DIE LEKTIONEN IM ÜBERBLICK

- 1** FAHRZEUGEINSTELLUNG
- 2** FAHRERPOSITIONEN
- 3** BREMSEN
- 4** KURVENFAHREN
- 5** BERGAUFFAHREN
- 6** BERGABFAHREN
- 7** WENDEN IM HANG
- 8** HINDERNISSE ÜBERWINDEN
- 9** FAHREN AUF SAND
- 10** ANFAHREN AUF SAND
- 11** MOTORRAD AUFHEBEN

LEKTION **7**

ZUM BEISPIEL

WENDEN IM HANG

Es kann natürlich auch mal passieren, dass ihr eine Steilauffahrt nicht im ersten Anlauf meistert. Das ist halb so schlimm, ihr solltet aber wissen, was zu tun ist, um sicher wieder hinunter zu kommen.

Dass es mit einer Steilauffahrt nicht klappt, kann verschiedene Ursachen haben. Ihr habt die Steigung oder die Länge unterschätzt, so dass eure Anfangsgeschwindigkeit zu gering war, oder es taucht ein unerwartetes Hindernis auf, das ihr nicht überwinden könnt. Wie auch immer – so kommt ihr den Hang heil wieder hinunter.



- ▶ Versucht, euer Motorrad vor dem Stillstand noch möglichst gerade im Hang zu positionieren.
- ▶ Brems die Maschine bis zum Stillstand ab.
- ▶ Die Kupplung wird dabei nicht gezogen, ihr würgt den Motor also bewusst ab.



- ▶ Sucht euch einen festen Stand mit dem linken Bein.



- ▶ Motor aus, Gang eingelegt, Kupplung NICHT gezogen. Ihr steht nun sicher im Hang und habt mit dem Kupplungshebel eine zusätzliche Handbremse – fürs Hinterrad.



- ▶ Sofern das Gelände es zulässt, bleibt der rechte Fuß auf dem Bremshebel. Damit habt ihr – neben dem Kupplungshebel – eine zweite Möglichkeit, das Rückwärtsrollen zu beeinflussen.



- ▶ Wenn ihr sicher seid, einen festen Stand zu haben, schlägt den Lenker nach links ein.



- ▶ Jetzt die Kupplung leicht ziehen – das Motorrad »löst« sich und bewegt sich im Linksbogen bergab.



- ▶ Durch Loslassen des Kupplungshebels könnt ihr das Bike jeden Moment wieder zum Stehen bringen.



► Ihr steht jetzt mit eurer Maschine quer zum Hang.



► Durch leichtes Hin-und-Her-Bewegen des Lenkers könnt ihr das Vorderrad langsam in eine Position hangabwärts bewegen.



► Sobald die Front des Fahrzeugs in einem ausreichenden Winkel hangabwärts weist, könnt ihr nun wieder hinunter fahren.



► Rollt den Hang vorsichtig wieder hinab. Wie ihr das am besten macht, zeigen wir euch im Video-Workshop.



Mit eigenem
Motorrad durch
Südamerika
ab 3780 €*



EXPLO-TOURS-JZ

- Argentinien, Chile, Bolivien & Peru
- 4-5 wöchige Intensivtouren
- Erledigung aller Zollformalitäten

f Explo-Tours-jz

Programm Herbst/Winter 2015/16

Ruta 40 - Salar de Uyuni - Nordpatagonien

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

Patagonische Anden und Feuerland

Von Valparaiso über die schönsten Abschnitte der Ruta 40 und Carretera Austral immer südwärts - bis ans Ende aller Pisten in Argentinien und Chile.

2 x Ruta Norte: Chile, Bolivien und Peru

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

NEU in 2017: Peru - Ecuador

Über staubige Pisten zu den Eisriesen Perus, durch lebendige Indiodörfer zu den Bauwerken der Inkas und Moche, und auf kurvigem Asphalt durch tropische Nebelwälder bis zum Äquator. Die ganze Vielfalt Südamerikas in einer Tour.

Infos:

Explo-Tours-JZ, 81827 München, Tangastr. 82
Email: explo.tours.jz@gmail.com
Tel. +49 (0) 173 9148 674

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

www.explo-tours-jz.com



TYPFRAGE

Mit den Modellen Aventuro Mod und Aventuro Carbon hat Touratech zwei konzeptionell sehr unterschiedliche High-techhelme im Programm, die jedoch ein gemeinsames Ziel haben: Motorradreisenden perfekten Schutz und maximalen Komfort zu bieten.

Auf den ersten Blick könnte das Konzept unterschiedlicher kaum sein: Klapphelm und Endurohelm. Für diese beiden Helmtypen stehen die beiden Vertreter der Aventuro Reihe von Touratech. Doch sobald man starre Kategorien beiseite lässt und die Funktionalität in den Mittelpunkt stellt, wird schnell deutlich, wo der gemeinsame Nenner von Aventuro Mod und Aventuro Carbon liegt: In der bis ins letzte Detail durchdachten Ausrichtung auf den Einsatzzweck Motorradreise.

AVENTURO MOD: KLAPPHELM MIT OFFROAD-GENEN

Eine weitere Gemeinsamkeit liegt in der unglaublichen Vielseitigkeit der beiden Helme, die das breite Anforderungsspektrum, das sich auf Reisen ergibt, widerspiegelt. Der Aventuro Mod kann als klassischer, straßenorientierter Klapphelm gefahren werden. Hierbei trägt die im Windkanal optimierte Form ebenso zum hohen Komfort bei, wie die hautfreundliche Innenausstattung aus Coolmax oder die integrierte Sonnenblende. Und nicht nur Brillenträger wissen die Vorzüge des einfach zu bedienenden und präzise schließenden klappbaren Kinnteils zu schätzen. Auch engagierte Fotografen oder Menschen, die gerne schnell und unkompliziert kommunizieren, werden öfter mal die »Klappe aufmachen«.

Sein modulares Konzept erlaubt jedoch auch die Verwandlung in einen Endurohelm. Ganz ohne Werkzeug kann ein Helmschild montiert werden, die optional erhältliche Crossbril-

le findet dank eines Brillenbandclips sicheren Halt. Für einen kühlen Kopf selbst beim anstrengenden Geländeeinsatz sorgt ein Belüftungssystem, das in seiner Effizienz einzigartig ist im Klapphelmsegment.

Der Aventuro Mod lässt sich mit getönten Visieren individualisieren. Auch eine passende Crossbrille ist erhältlich.



Während der Aventuro Mod also ein echter Allrounder mit dem Schwerpunkt auf Komfort ist, bietet der aus ultraleichtem Kohlefaserlaminat gefertigte Aventuro Carbon ein noch breiteres Nutzungsspektrum sowie ein deutliches Plus an Sportlichkeit.

AVENTURO CARBON: DREI IN EINEM

Mit dem Aventuro Carbon erhält der Motorradfahrer quasi drei Helme in einem. Komplett mit Helmschild und Visier ausgestattet, ist der Aventuro Carbon ein Adventure-Bike-Helm der Extraklasse. Der Fahrer genießt maximalen Komfort dank perfekt schließendem Visier, hautfreundlichem und waschbarem Coolmax Futter sowie der strömungsgünstigen Aerodynamik. Soll es im Gelände noch sportlicher zur Sache gehen, verschwindet



Straßensport bis Cross: So breit ist das Einsatzspektrum des Aventuro Carbon.

das werkzeuglos zu demontierende Visier im mitgelieferten Schutzbeutel und macht einer Crossbrille Platz. Dass diese dank eines Brillenbandclips im extra großen Gesichtsausschnitt perfekt sitzt, hat sich in der Szene bereits herumgesprochen. Ebenso wie die Kühlwirkung des konkurrenzlos effektiven Belüftungssystems.

Stehen reine Straßenetappen oder eine lange Anfahrt auf der Autobahn an, verwandelt sich der Aventuro Car-

bon durch Demontage des Helmschilds in einen sportlichen Straßenhelm. Die ausgefeilte Aerodynamik sorgt selbst bei hohen Geschwindigkeiten für eine angenehm leise Geräuschkulisse.

UNIVERSALISTEN FÜR INDIVIDUALISTEN

Nicht nur, dass die Touratech Helme in zahlreichen Größen verfügbar sind (Aventuro Mod: 7, Aventuro Car-





Aventuro Carbon: Visiere mit Tönung für schwierige Lichtverhältnisse im Onroad Einsatz, exakt passende Crossbrille fürs Gelände.

AVENTURO MOD

AVENTURO CARBON

SICHERHEIT

- Helmschale aus speziellem Glasfaser-Laminat
- Zertifiziert nach ECE 2205
- Beschlag- und verzerrungsfreies Visier
- Reflektierende Komponenten (auch im Kragenbereich)
- Fein verstellbarer Ratschen-Verschluss mit Micro-Verrastung

- Hochfeste, leichte Carbonschale
- Erfüllt ECE 2205 und DOT
- Emergency Cheek Remove System
- Großes Gesichtsfeld
- Doppel-D-Ring-Verschluss
- Pin-Lock-Visier
- Weiche untere Abschlusskante aus Gummi

KOMFORT

- Werkzeugfreier Umbau
- Im Windkanal optimierte Aerodynamik
- Waschbarer Filter im Bereich Kinn-/Mund-Ventilation
- Anti-Beschlag-Innenscheibe
- Stufenlos verstellbare integrierte Sonnenblende
- Vorbereitet für Schubert SRC-System
- Herausnehmbare und waschbare Innenausstattung aus Coolmax-Material
- Abnehmbarer Kinnwindschutz
- Extragroße Lufteinlässe
- Variable u. effektive Belüftungsmöglichkeiten
- Gewicht ab 1695 g

- Extrem wandlungsfähig
- Werkzeugloser Umbau
- Geringes Gewicht
- Ergo-Padding-System
- Einfache Bedienung
- Ausgeklügelte Belüftung
- SuperLock Visierrastung mit Anti-Fog Position
- Pinlock Innenscheibe inklusive
- Integrierte Brillenbandführung
- Waschbare Innenausstattung
- antiallergisches Coolmax-Futter
- Intercom-Vorbereitung
- Umfangreiches Zubehör inklusive
- Gewicht ab 1280 g

KLAPPFUNKTION

- Tausendfach bewährtes Klappsystem von Schubert
- Maximaler Komfort für Brillenträger
- Schild klappt mit Kinn-Teil hoch, Memory-Funktion

GRÖSSEN

XS, S, M, L, XL, XXL, 3XL

XS, S, M (kleine Außenschale)
L, XL, XXL (große Außenschale)

PREIS

Ab 649 Euro

Ab 499 Euro



Spezielle Halterungen verleihen Helmzubehör sicheren Sitz.

bon: 6), auch bei den zahlreichen Dekorvarianten dürfte so ziemlich jeder Motorradfahrer sein Lieblingsdesign finden. Selbst bei den Visierscheiben sind verschiedene Tönungen und sogar verspiegelte Ausführungen erhältlich. Genau abgestimmt auf die Formgebung des Helms, garantieren die zugehörigen Crossbrillen eine perfekte Passform.

Die Vorbereitung für den Einbau von Intercom-Systemen ist bei den Aventuro Helmen ebenso selbstverständlich wie die Möglichkeit, externes Zubehör wie etwa Helmkameras mit eigens entwickelten Adaptern sicher zu befestigen. Und das Beste daran: Beim Aventuro Carbon ist ein umfangreiches Adapterset im Lieferumfang bereits enthalten.

Angesichts der gebotenen Vielfalt ist es letztlich eine Typfrage, für welchen Aventuro man sich entscheidet. ▲

**KLEINE FLUCHTEN,
GROSSE ABENTEUER
SCHON AB 12.995,- €***



*Unverbindliche Preisempfehlung zzgl. Nebenkosten. Den verbindlichen Endpreis - einschließlich anfallender Nebenkosten - erfahren Sie bei Ihrem Yamaha-Vertragshändler.



XT1200ZE Super Ténéré ABS

XT1200Z Super Ténéré ABS

Abbildung mit aufpreispflichtigen Extras

Allein, zu zweit, mit oder ohne Gepäck

Die Reise-Enduro mit hoher Individualität: XT1200Z/ZE Super Ténéré. Drehmomentstarker Zweizylinder-Reihenmotor mit 82,4 kW (112PS), Traktionskontrolle, ABS, Tempomat, zwei Fahr-Modi, Kardanantrieb, 2-fach einstellbare Sitzhöhe, 4-fach einstellbares Windschild, elektronisch einstellbares Fahrwerk bei der ZE-Version. 12.995,- €* (Version Z), 15.495,- €* (Version ZE).

IM WINDSCHATTEN

Mit selbstentwickelten Windschilden aus eigener Fertigung verfügt Touratech über Produkte, die Witterungsschutz und Aerodynamik zahlreicher Reiseenduros spürbar verbessern. Ausführungen in unterschiedlichen Höhen erlauben zudem eine perfekte Abstimmung an Fahrergröße und Einsatzzweck.

Auf großer Fahrt den Wind zu spüren, ist für viele Menschen eine der Motivationen, Motorrad zu fahren. Doch auf langen Strecken ist das anstrengend. Deshalb sind gerade Reise- und Tourenmotorräder bereits ab Werk mit Verkleidung und Windschild ausgestattet. In der Natur der Sache liegt jedoch, dass



Beim Touratech Schwesterunternehmen TT3D in Murnau werden die Windschilder in einem aufwendigen Prozess entwickelt.

dieser Windschutz nur einen Kompromiss darstellen kann. Sozusagen eine Scheibe für alle. Das kann passen – oder auch nicht.

»Ein Windschild oder eine Verkleidungsscheibe soll den Winddruck vom Oberkörper des Fahrers abhalten«, erklärt Tilo Jentsch, leitender Produktmanager bei Touratech. »Oft aber erkaufte man sich diese Erleichterung jedoch mit einer höheren Lautstärke im Helm.« Denn die Geräuschkulisse ist am geringsten, wenn der Fahrtwind ohne Verwirbelungen vorbei streicht. Turbulenzen,

die von einer Verkleidung herrühren, erhöhen die Lautstärke und schütteln den Kopf hin und her. Das ist laut und anstrengend.

Abhängig von der Statur des Fahrers kann eine Scheibe mit geringerer oder größerer Höhe Abhilfe schaffen. Touratech bietet daher für zahlreiche Motorradmodelle Ersatzscheiben an – und für viele Maschinen eben auch in unterschiedlichen Höhen.

Und das nicht etwa als Nachbauten der Originalscheiben, sondern, wie bei Touratech üblich, als eigenständige Entwicklung.

Für die Formgebung der Verkleidungsscheibe wird das Design des





**KLEINES TEIL,
GROSSE WIRKUNG –
DER SPOILER**

Neben den Windschilden und Verkleidungs-scheiben bietet Touratech schon seit vielen Jahren die beliebten aufsetzbaren Spoiler an. In der Anfangszeit mit einem Band gesichert, nun abschließbar mit einem Schnellverschluss erhältlich, steckt der Spoiler auf dem Windschild. So hat der Fahrer die Wahl zwischen großem Windschutz auf der Autobahn oder freier Sicht auf der Schotterpiste. Diese Spoiler werden an die Oberkante des Windschildes beziehungsweise der Verkleidungsscheibe angepasst. Hergestellt werden die kleinen Aufsteckscheiben am Firmensitz in Niedereschach. Da sie ohne Werkzeug montiert werden können, ist keine Zulassung oder Betriebserlaubnis erforderlich.

Motorrades aufgenommen und in die Touratech eigene Formensprache übersetzt. Gleichzeitig muss natürlich die Funktion, sprich der Windschutz, passen. Nach Berechnungen am Computer wird ein Prototyp hergestellt und am Motorrad ausgiebig getestet. Mit unterschiedlichen Fahrern in verschiedenen Einsatzgebieten.



Die im Vergleich zu den meisten Originalscheiben stärker ausgeprägten Kanten verleihen den Windschilden das Touratech typische Design – und gleichzeitig eine große Festigkeit und Verwindungssteifigkeit auch bei hohen

Geschwindigkeiten. Entwickelt werden die Windschilde bei der Touratech Schwesterfirma TT-3D in Murnau. Als Material kommt ein schlagzäh-modifiziertes »Acrylglas«, zum Einsatz. Dieses Material gewährleistet die für die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) erforderliche Bruchsicherheit. 



MODELL		KLAR, HOCH	KLAR, NIEDRIG	GETÖNT, HOCH	GETÖNT, NIEDRIG	SPORT
BMW	F 800 GS	048-0370				
	F 800 GS			048-0372		
	S 1000 XR	606-6220				
	S 1000 XR			606-6222		
	R 1200 GS < 2012					041-0020
	R 1200 GS > 2013	045-5347				
	R 1200 GS > 2013			045-5348		
	R 1200 GS/ADV > 2014	045-5345				
	R 1200 GS/ADV > 2014			045-5346		
Ducati	Multistrada (2015-)	619-6220				
	Multistrada (2015-)			619-6222		
	Multistrada (2015-)		619-6200			
	Multistrada (2015-)				619-6202	
Honda	NC 700/750 X	405-6220				
	NC 700/750 X			405-6222		
	CRF 1000L Africa Twin	402-6220				
	CRF 1000L Africa Twin			402-6222		
	CRF 1000L Africa Twin		402-6200			
KTM	CRF 1000L Africa Twin				402-6202	
	1190/1050	371-6220				
	1190/1050			371-6222		
	1290/1190/1050				371-6202	
	1290/1190/1050		371-6200			
690 Enduro/R	370-1560					

Clever: Die integrierte Action-Cam beim Sena 10C.



Kommunikation auf einem neuen Level bietet Touratech mit den Bluetooth-Systemen von Sena. Sowohl Geräte zur universellen Nachrüstung sind erhältlich als auch maßgeschneiderte Lösungen zur Integration in die Helme von Touratech und Schubert.

Komplett einbaufertig werden die Sena Kommunikationssysteme mit Lautsprechern und Mikrofonen ausgeliefert. Das Angebot beginnt mit dem preisgünstigen Sena SMH5 und geht über das Sena 10S bis zum Topgerät Sena 20S. Von allen Sena Bluetooth-Kommunikationssystemen gibt es auch preisgünstige Duo-Sets. Eine Besonderheit bietet das Sena 10C mit der integrierten HD-Actioncam.

Was die innovativen Kommunikationssysteme alles können, soll anhand der wichtigsten Features des Sena 20S gezeigt werden.

Die Steuereinheit wird am linken Helmrand montiert, lediglich die Kabel für Lautsprecher und Mikrofon führen in das Helminnere. Drei Mikrofone werden mitgeliefert: Ein kabelgeführtes Mikrofon zum Einkleben am Kinnbügel sowie zwei Schwanenhals-Mikrofone. Die Mikrofone werden per Klinkenstecker mit der Steuereinheit verbunden. So können die Mikrofone im Helm verbleiben, wenn man das Steuergerät mit einem anderen Kopfschutz verwenden möchte.

Die Konfiguration sowie die Verbindung mit anderen Sena-Headsets kann entweder am heimischen Computer oder mittels der Sena App vom Smartphone aus vorgenommen werden. Das Sena 20S koppelt sich mit allen Bluetooth-fähigen Mobiltelefonen, Navigationsgeräten und Kommunikationssystemen. Die maximale Reichweite von zwei Kilometern

GET CONNECTED



ist allerdings nur zwischen zwei Sena 20S Geräten möglich. Insgesamt acht Teilnehmer können sich zusammenschalten.

Die Ansteuerung des Sena 20S geschieht wahlweise über Tastendruck am Gerät oder per Sprachsteuerung. Dies funktioniert nicht nur für die Aktivierung aus dem Stand-by-Modus

SENA Bluetooth-Kommunikationssysteme bei Touratech	ART.-NR.	PREIS
Sena 20S	065-0960	269 Euro
Sena 10C mit integrierter Actioncam	065-0964	359 Euro
Sena 10S	065-0962	239 Euro
Sena 10U mit Fernbedienung für Helme Touratech Aventuro Mod und Schubert C3/C3 Pro/E	065-0965	279 Euro
Sena SMH5	065-0966	119,90 Euro
DUO-SETS: je 2 x Sena Bluetooth-Kommunikationssystem inkl. Lautsprecher und Mikrophone		
Duo-Set Sena 20S	065-0961	489 Euro
Duo-Set Sena 10S	065-0963	439 Euro
Duo-Set Sena SMH5	065-0967	229 Euro

aus, auch bestimmte Menüfunktionen können durch gesprochene Anweisungen aufgerufen werden.

Sämtliche Signale von den Navigationsanweisungen bis zur Musik werden kabellos in den Helm gesendet. Ein besonderes Feature ist das Audio-Multitasking. Während des Gespräches oder der Navigationsansagen läuft die Musik leise weiter. Eingehende Anrufe vom Mobiltelefon hingegen unterbrechen ein Gespräch oder die Musik.

Die Musik kommt wahlweise von einem externen MP3-Player, vom Navigationsgerät oder vom Smartphone. Integriert ins Sena 20S ist ein UKW-Radioempfänger, der Annehmlichkeiten wie Sendersuchlauf und Senderspeicher bietet.

Will sich der Fahrer nicht komplett von der Außenwelt abschotten, kann er den so genannten Umgebungsmodus aktivieren. Damit werden die Geräusche außerhalb des Helmes klar und ungedämpft übertragen, Gespräche, Musik und Navigationsanweisungen hingegen sind unterdrückt.

Die preisgünstigeren Kommunikationssysteme Sena 10S und Sena SMH5 verfügen nicht über alle oben genannten Merkmale des Topgerätes Sena 20S. Eine Besonderheit bietet jedoch das Sena 10C. In diesem Kommunikationssystem ist eine Kamera integriert. Die Weitwinkelkamera filmt in HD-Qualität nach vorne. Man kann permanent aufzeichnen oder die Video-Markierungsfunktion verwenden. Dabei wird auf Tastendruck in einer Schleife immer wieder ein dreiminütiger Video-Clip erstellt.

In Helme von Touratech und Schubert wird das Sena 10U fest installiert und über die praktische Fernbedienung am Lenker gesteuert.

Abgerundet wird das Angebot bei Touratech durch die preisgünstigen Duo-Sets der Kommunikationssysteme Sena 20S, Sena 10S und Sena SMH5, die jeweils zwei Module, Lautsprecher und Mikrophone umfassen. ▲



Bequem: Fernbedienung für Sena 10U.

Weißblaue Geschichten in den BMW-Sonderausgaben von MO



BMW Motorräder Viermal pro Jahr, immer zum Quartalsende: die MO-Sonderausgaben „BMW Motorräder“. Weißblaue Geschichten über die neueste Technik, Youngtimer und Klassiker sowie die Menschen hinter den Maschinen

Das Original seit 1999:
„BMW Motorräder“ – bereits
mehr als 50 Ausgaben



Im Zeitschriftenhandel
oder bestellservice@mo-web.de
Telefon (0711) 24 8976-24
Fax 24 8976-28
Heftpreis 6,20 Euro
plus Versandkosten

Ein Sonderheft von
MOTORRAD MAGAZIN
MO
www.mo-web.de

BUNTES TREIBEN

Die Welt des Motorradreisens ist vielfältig und bunt. Deshalb gibt es von Touratech nicht nur immer neue praxistaugliche Produkte, sondern auch immer mehr Parts in faszinierenden Farben.

Schwarz-gelb – diese Kombination als DEN Farbcode für authentische Motorradabenteuer zu bezeichnen, ist sicher nicht übertrieben. Rack Packs, Compañero Fahranzüge oder Tankrucksäcke – mit Touratech Material in diesen Farben haben Reisende rund um den Globus ihre Spuren hinterlassen, Freundschaften geknüpft und ihren Beitrag zur Verbreitung des weltweit immer wichtiger werdenden Adventure Lifestyles geleistet.

Entstanden ist die Farbstellung Schwarz-Gelb aus der Verbindung der Touratech Hausfarbe gelb mit dem typischen Schwarz klassischer Motorradausrüstung. Diese einzigartige Kombination schaffte gleichzeitig einen extrem hohen Wiedererkennungswert für die Qualitätsprodukte aus dem Schwarzwald.

Doch nach über 25 Jahren Marktpräsenz steht Touratech heute für viel mehr als das pure Abenteuerreisen. Die ganze Breite des Erlebens mit dem Motorrad wird von Touratech Produkten abgebildet. Und so unterschiedlich all diese möglichen Motorradlebensstile sind, so individuell müssen die entsprechenden Parts sein. Und dazu gehört nicht zuletzt die Farbgebung.

Ein ganzer Schwung zusätzlicher gestalterischer Akzente kam mit der Ausweitung des Zubehörprogramms auf zahlreiche Straßenmodelle hinzu. Diese Ergänzung des Portfolios wurde durch die Schaffung einer hauseigenen Design-Ab-

teilung begleitet. Waren die Touratech Produkte bis zu diesem Zeitpunkt von einem puristischen, technischen Look geprägt, der ihre Funktion unmittelbar widerspiegelte, ergänzten nun Designelemente – und Farben –, die Bezug auf die entsprechenden Motorräder nahmen, den Look. So erhielten viele Tankrucksäcke Elemente in den

Fahrzeugfarben, und immer öfter wuch das klassische Schwarz aufmerksamkeitsstarken weißen oder auch orangen Materialien.

Der Bedeutung einer klaren Designaussage entsprechend, näherte sich Touratech auch dem Thema Farbe sehr umsichtig, prägt doch neben der Funktionalität das Erscheinungsbild die Wahrnehmung eines Produktes entscheidend.

Eine Vorreiterrolle bei der Erweiterung der Farbpalette nahm die Lifestyle Kollektion ein. Waren die T-Shirts zunächst grundsätzlich in Schwarz mit bunten Aufdrucken gehalten, kamen ab etwa 2010 blau, rot und beige als Grundfarben hinzu. Mit dem Erwerb einer Lizenz für die Marke »Dakar« hielten nicht nur weitere Hemden in neuen Farben Einzug ins Sortiment, auch Gepäckstücke sind jetzt in den rallyetypischen Beige- und Brauntönen mit Dakar-Dekor erhältlich.

Neue faszinierende Möglichkeiten der farblichen Gestaltung ergeben sich künftig durch die Integration des Softgepäcklabels »Touratech Waterproof made by Ort-





lieb« unter die Dachmarke. Durch diesen Schritt ist die Produktentwicklung direkt bei Touratech angesiedelt, so dass das Farbdesign von Anfang an mitgedacht werden kann.

Zahlreiche innovative Softgepäcklösungen, die sich auch farblich perfekt an den Look moderner Tourer und Tourensportler anpassen, sind in Planung.

Doch wie kommt man eigentlich auf neue und vor allem auf die richtigen Farben? »Das ist für jede Firma eine schwierige Entscheidung«, bekennt Tilo Jentsch, Leiter des Produktmanagements bei Touratech. Doch auch bei der Weiterentwicklung der Marke profitiert Touratech von der unmittelbaren Einbindung des Unternehmens in die Szene. Produktspezialisten und Marketingprofis sind immer vor Ort – sei es beim Travel Event, auf Messen, bei Motorsportveranstaltungen oder on the road bei eigenen Reisen. Damit haben die Touratech Leute ihr Ohr direkt am Geschehen und bekommen Bedürfnisse und Trends ungefiltert mit.

Und trotzdem bleibt die Einführung eines neuen Produktes spannend und

nicht ohne Risiko. Zum Beispiel der Helm Aventuro Carbon. Bereits im ersten Schritt kam der Aventuro Carbon nicht nur in schwarz und weiß, sondern auch in den Compañero Farben grau und gelb auf weiß, mit Sicht-Carbon-Oberfläche sowie in weiß/gelb auf den Markt. Die Überlegung war klar. Wer einen Helm zu seinem Compañero Anzug kaufen möchte, bekommt einen farblich passenden. »Sicht-Carbon und weiß trifft den Nerv vieler Kunden«, erklärt Jentsch. »Nach und nach haben wir dann weitere Farben angebo-

ten.« Orientierungshilfe bietet der Markt, bieten die Hausfarben der Motorradhersteller: Orange-schwarz für KTM, blau für BMW und Yamaha, rot für Honda. Neon-limegreen als Warnfarbe polarisiert. Entweder wird diese Farbe ausnahmslos abgelehnt oder befürwortet. Als alternative Lösung für Abenteurer gilt wiederum der Helm im Dakar-Design. Touratech Motorradzubehör – so farbenfroh wie die Welt. ▲

Der Navi-Anschluss für BMW Motorräder

NAVI-INTERFACE MID 01 0005

- Der perfekte Anschluss für alle Navigationssysteme
- Verhindert die schleichende Batterieentladung
- Plug & Play an werkseitig vorhandenem Sonderzubehör(=SZ) Stecker
- 100% Integration in Ihr BMW Bordnetz (CAN-Bus)
- Einfachste Montage



54,90 EUR
zzgl. Versandkosten

Passend für BMW
C600/650, F650/700/800, R1200, S1000, K1200/K1300, K1600, HP2

Bestellung und weitere Info's unter
www.bmw-navi-anschluss.de

TRAUMZIEL EUROPA

Auf den Spuren der Touratech Test-Touren



Wenn Touratech neue Ausrüstungskomponenten testet, dann geht es auf Reisen. Manchmal ganz weit weg, aber oft auch in die europäische Nachbarschaft. Für die Urlaubssaison 2016 haben wir die schönsten Routen der Test-Teams in Europa zusammengestellt. Zum Nachfahren und Selberentdecken.

VOGESEN

Die Tour: Herbert und Ramona Schwarz haben sich vier Tage lang Zeit genommen, die Vogesen gemeinsam mit Freunden im »Indian Summer« zu bereisen.

Ende Oktober ist es noch warm genug für genussvolle Tagesetappen, und die Wälder aus Buchen, Eichen und Ahorn bezaubern mit einer überwältigenden Farbenpracht. Während in den Tälern frühmorgens noch Nebelschwaden wabern, herrscht in den kargen Hochlagen bereits Sonnenschein. Die kurvenreichen Landstraßen gehören den Motorradreisenden außerhalb der Saison fast alleine.

Mit der berühmten Route des Crêtes und zahlreichen Pässen, von denen der Col de Bagenelles und der Col de la Schlucht nur die bekanntesten sind, bieten die Vogesen Motorradstrecken, die den internationalen Vergleich nicht zu scheuen brauchen. Genausowenig wie die Weine der Region, die abends, zu einem deftigen Menu verkostet, am besten schmecken. Neben den weit über die Region hinaus bekannten Spezialitäten Quiche und Flammkuchen gibt es jede Menge weitere kulinarische Entdeckungen zu machen.

Literatur/Karten: Barbara Titz u. Jörg-Thomas Titz: Elsass und Vogesen. Reise Know-How. 5. A. 2015. ISBN 978-3831722969. 14,90 Euro. Michelin-Lokalkarte Vogesen. Maßstab 1:150.000. 12. A. 2011. ISBN 978-2067134188. 7,99 Euro.

Informationsquellen:

www.tourisme-alsace.com/de
www.france-voyage.com
www.tourismus-nordelsass.de
<http://de.france.fr>



Im Spätherbst hat man die herrlichen Kurvenstrecken fast für sich allein.



Malerische Städtchen laden zum Verweilen und Genießen.



ABRUZZEN

Die Tour: Die Abruzzen bilden die höchste Erhebung des Apennin. Von den feinen Sandstränden der Adria steigt das Gebirge auf kurzer Distanz steil bis auf knapp 3000 Meter Höhe im Gran Sasso Massiv an. In nur rund zwei Stunden Fahrzeit kann der Reisende von der subtropischen Küste bis in karge, alpine Regionen vorstoßen. Die dünnbesiedelten Abruzzen und das südlich anschließende Hügelland der Mael-la sind geprägt durch dichte Wälder, weitläufige Hochflächen und eine noch vergleichsweise unberührte Natur. Verwinkelte mittelalterliche Städtchen können ebenso erkundet werden wie abgelegene Bergdörfer.

Herbert und Ramona Schwarz haben, wie es so ihre Art ist, die Gegend ihrer Intuition folgend unter die Räder genommen. Kaum befahrene Bergstraßen entdeckten sie auf diesen Exkursionen ebenso wie abgelegene Dörfer und traumhafte Plätze zum Campieren.

Ab Ostern bis in den Oktober sind auch die Hochlagen der Abruzzen schneefrei. Die Laubwälder erstrahlen ab Mai in frischem Grün. Wer auch die Küste mit ihren wunderschönen Sandbuchten in Ruhe erkunden möchte, sollte die Urlaubsmo-nate Juli und August meiden.

Literatur/Karten: Sabine Becht u. Sven Talaron. Abruzzen. 8. A. 2015. Michael Müller Verlag. ISBN 978-3956540165. 16,90 Euro.

Freytag&Berndt Autokarte Abruzzen – Molise. Maßstab 1:150.000. 2014. ISBN 978-3707914894. 9,99 Euro.

Informationsquellen: www.besuchabruzzo.de
www.italia.it/de/italien-entdecken/abruzzo.html
www.enit.de/reiseziele/regionen/abruzzo.html



Auch Freunde des gepflegten Schotter-abenteuers kommen auf ihre Kosten.



Typisch Mittelitalien: Kultur als Kontrapunkt zur Natur.

DEUTSCHLAND



Typischer Schwarzwaldhof (o.), Kurven zum Schwindeligfahren.



SCHWARZWALD

Die Tour: Dunkle Wälder, schroffe Berge, einsame Straßen – so sieht Kanada in der Vorstellung vieler Motorradreisender aus. Oder könnte das nicht auch der Schwarzwald sein? Als der kanadische Touratech Importeur Dominique Lemaire mit seiner Frau Sofia zu Gast bei Herbert und Ramona Schwarz war, haben sich die Gäste aus der Neuen Welt auf ausgiebigen Touren durch den Schwarzwald ein Bild von Gemeinsamkeiten und Unterschieden gemacht.

Wenn der Schwarzwald auch nicht mit den Dimensionen Kanadas mithalten kann, in Sachen Historie punktet die Region im Südwesten Deutschlands. Vom Kuckucksuhrmuseum bis zum 500 Jahre alten Bauernhaus aus Holz – die Besucher aus Kanada sind fasziniert vom reichen kulturellen Erbe der Region. Im »Ritterhof« lernen die Motorradfahrer eine alte Dame kennen – genau so weitgereist und polyglott wie sie selber. Bei einer Tasse Tee werden ausgiebig Reiseerfahrungen ausgetauscht, dann geht es weiter. Traumhafte Strecken, historische Städte, eine deftige Brotzeit, Zwischenstopp an einem Motorradtreff-

punkt, Durchatmen auf einer Waldlichtung: Das Motorradvergnügen liegt so nah. Da bedarf es keiner langen Anreise – außer man kommt aus Kanada.

Literatur/Karten: Rolf Goetz: ADAC Reiseführer Schwarzwald. 2014. ISBN 978-3956899782. 8,99 Euro.

Falk Regionalkarte Schwarzwald. Maßstab 1:150.000. 8. A. 2006.

ISBN 978-3827918147. 8,99 Euro.

Informationsquellen:

www.reisetipps-schwarzwald.com

www.schwarzwald-tourismus.info

www.hochschwarzwald.de

www.mein-schwarzwald.de

www.tourismus-bw.de/Regionen/Schwarzwald

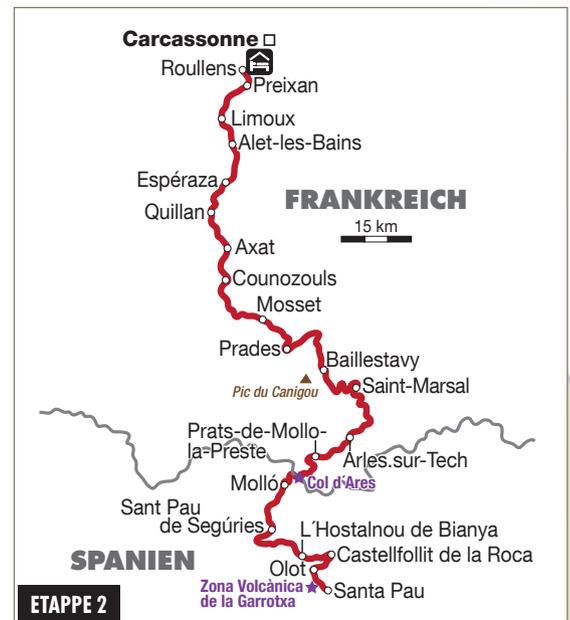
SPANIEN/ SÜDFRANKREICH

Die Tour: Diese Reise führt durch vier Regionen in Spanien und Frankreich, von denen jede für sich schon eine Reise wert ist. Von Barcelona kommend geht es zunächst durch **La Garrotxa**, das Land der spanischen Vulkane. Bizarre Basaltfelsen sind ebenso Zeugnisse vulkanischer Aktivität in der geologischen Vergangenheit wie die kreisrunden Senken am Ort ehemaliger Vulkanschlote. Die Kräfte des Erdinneren und über Jahrtausende währende Erosion haben für den Motorradreisenden ein sanftes Hügelland geschaffen, durch das sich einsame Sträßchen winden. Freunde kulinarischer Entdeckungen kommen ebenso auf ihre Kosten wie historisch Interessierte. Über die **Pyrenäen** mit ihren traumhaften Bergstraßen und Schotterpisten wurde schon so viel geschrieben, dass sich hier weitere Ausführungen erübrigen. Weniger bekannt bei Motorradreisenden ist die französische Region **Haute Languedoc**, die mit verkehrsarmen Landstraßen ebenso lockt wie mit mittelalterlichen Städten und Burgen. Die **Cevennen** bezaubern mit ihren weitläufigen, windverblasenen Hochflächen, in die sich hunderte Meter tiefe Canyons eingeschnitten haben.

Literatur/Karten: Michael Schuh: Pyrenäen. Reise Know-How Verlag. 7. A. 2010. ISBN 978-3831718931. 23,90 Euro.
Annette Meiser: Midi-Pyrénées. Michael Müller Verlag. ISBN 978-3956540417. 19,90 Euro.
Ralf Nestmeyer: Languedoc-Roussillon. Michael Müller Verlag. 2015. ISBN 978-3899536966. 24,90 Euro.
World Mapping Project: Pyrenäen. Maßstab 1:250.000. ISBN 978-3831771554. 8,91 Euro.
Michelin Regional Karte 525 – Midi-Pyrénées. Maßstab 1:200.000, ISBN 978-2067135161. 8,99 Euro.
Michelin Regional Karte 526 – Languedoc-Roussillon. Maßstab 1:200.000. ISBN 978-2067135178. 8,99 Euro.

Informationsquellen:

www.spain.info
www.catalunya.com
www.tourismus-midi-pyrenees.de
www.tourisme-pyreneesorientales.com/de
www.destination-languedoc.de
<http://de.france.fr/de/suedfrankreich/list/languedoc-roussillon>
www.france-voyage.com



Märchenhaft: Die Altstadt von Carcassonne.



SÜDITALIEN: SIZILIEN UND KALABRIEN

Die Tour: Eigentlich sollte die Tour »nur« auf einen Espresso nach Corigliano-Calabro gehen. Doch dann wurde doch eine größere Reise daraus, die Herbert und Ramona Schwarz mit ihren Kindern durch Sizilien und einmal rund um Kalabrien, die Spitze des italienischen Stiefels, führte.

Sizilien begeistert als größte Mittelmeerinsel mit einer einzigartigen Topographie: Der schneeweiße, rauchende Vulkangipfel des Ätna, dunkel bewaldete Berghänge und urige Flusstäler, über die im Frühjahr bunte Blumenteppiche ausgebreitet sind.

Mit 780 Küstenkilometern, Bilderbuchstränden und seinen Nationalparks wird Kalabrien oft als das »Kalifornien des Südens« bezeichnet. Hauptsächlich prägen malerische, von einem Gewirr kleinster Sträßchen durchzogene Hügelketten das Landschaftsbild. Im Kalk-Massiv des Pollino ragen aber auch fünf Zweitausender in den Himmel.

Mit Gespann und einer Solomaschine erkundete die Familie viele wenig bereiste Landstriche, in denen sich auch wunderbare Gelegenhei-

ten zum Wildcampen fanden. Aber auch mit kleinen Agriturismi, der italienischen Variante von »Urlaub auf dem Bauernhof«, machten die Reisenden gute Erfahrungen: Gutes traditionelles Essen und lokale Weine für die Großen – und für die Bambini jede Menge zu entdecken.

Literatur/Karten: Vesna Maric u. Gregor Clark: Lonely Planet Reiseführer Sizilien. 3. A. 2014. ISBN 978-3829723299. 17,99 Euro.
Michelin-Lokalkarte Sizilien. Maßstab 1:200.000. 9. A. 2011. ISBN 978-2067126572. 7,99 Euro.

Peter Amann. Kalabrien. Merian live! 1. A. 2015. ISBN 978-3834219855. 11,99 Euro.

Marco Polo Karte Kalabrien. Maßstab 1:200.000. ISBN 978-3829740319. 8,99 Euro

Informationsquellen:

- www.enit.de/reiseziele/regionen/kalabrien
- www.kalabrionline.com
- www.italia.it/de/italien-entdecken/sizilien.html
- www.enit.de/reiseziele/regionen/sizilien



Mit Familienkutsche auf Tour.



Gehört einfach dazu: Wildcamping.



Das Meer ist auf dieser Tour nie fern.



Anspruchsvolle Schotterpisten gibt es zur Genüge.

GRIECHEN- LAND

Die Tour: Rund um die Stadt Nafpaktos hat das Team mit Hilfe des griechischen Touratech Importeurs Meletis Stamatis, der als Veranstalter der Hellas Rally wirklich jedes Fleckchen seines Heimatlandes kennt, einige wunderschöne Tagestouren ausgekundschaftet. Vom Meeresspiegel geht es immer wieder hoch hinauf in die Bergwelt – und wieder zurück, um ein erfrischendes Bad zu nehmen. Freunde gepflegten Asphaltis kommen in Griechenland ebenso auf ihre Kosten wie Enduristen. Letztere können ihrer Leidenschaft ganz legal fröhnen, denn Schotterstrecken sind in Griechenland allenfalls in Natur- oder Nationalparks gesperrt.

Die große Distanz schreckt viele Motorradfahrer von einer Anreise auf eigener Achse ab. Doch die ist auch nicht nötig, da man mit der Fähre quasi im Schlaf ans Ziel gelangen kann. Die wichtigsten Fährverbindungen starten in Italien. Hier zählen Venedig und Ancona zu den beliebtesten Häfen. Für Reisen auf dem griechischen Festland empfiehlt sich als Zielort Igoumenitsa im äußersten Norden des Landes. Soll es hingegen auf die Peloponnes gehen, bietet sich Patras an.

Gemeinhin verbindet man Griechenland mit Sommerurlaub. Angenehme Wassertemperaturen und High Life an den Stränden sprechen dafür. Doch warum schwitzen, wenn man mit dem Motorrad auf Entdeckungsreise gehen möchte? Ab April / Mai ist in den meisten Lan-

desteilen mit stabilem Wetter zu rechnen. Die Temperaturen sind angenehm mild und die Natur bezaubert mit Grüntönen und herrlichen Blütenteppichen auf den Bergwiesen.

Reisefilm: Ein Video zur Tour mit dem Titel »Hellas on Wheels« gibt es im Touratech Shop. Art.-Nr.: 091-0226, Preis 20 Euro.

Literatur/Karten: Peter Kanzler u. Andreas Neumeier: Nord- und Mittelgriechenland. Michael Müller Verlag. 11. A. 2013. ISBN 978-3899538113. 24,90 Euro.

Freytag&Berndt Autokarte Griechenland. Maßstab 1:500.000. 2014. ISBN 978-3707903089. 9,99 Euro.

Hans-Peter Siebenhaar: Peloponnes. Michael Müller Verlag. 12. A. 2015. ISBN 978-3956540387. 26,90 Euro.

Freytag&Berndt Autokarte Peloponnes. Maßstab 1:150.000. 2015. ISBN 978-3707910575. 9,99 Euro.

Informationsquellen:

www.visitgreece.com.de



OBERITALIENISCHE SEEN

Die Tour: Der Kontrast könnte größer kaum sein: Gerade noch sind uns die Schneeflocken um den Helm gewirbelt, jetzt strömt milder Blütenduft unters halb geöffnete Visier. Die fahlen Grün- und Grautöne des Hochgebirges sind üppiger Farbenpracht gewichen. Nur gut 80 Kilometer sind es vom knapp 2000 Meter hohen Lukmanier bis nach Locarno am nördlichen Ende des Lago Maggiore.

So ganz ist die Kälte noch nicht aus den Knochen gewichen, also schnell in eines der Cafés an der Uferpromenade. Sonne tanken, Café au lait schlürfen, die Blicke über die Wasserfläche schweifen lassen. Dann erst mal die Uferstraße abfahren oder gleich mit der Fähre hinüber auf die lombardische Seite des Sees? Eigentlich egal. Hier am Schnittpunkt von Alpen und mediterraner Welt kann man mit dem Motorrad eigentlich kaum etwas falsch machen. Die Straßen an den Seen entlang, durch die charmanten Städtchen mit ihrem unverwechselbaren Fin-de-siècle-Charme wissen ebenso zu begeistern wie die Abstecher hinauf ins Bergland.

Und nicht vergessen: Wir befinden uns hier auf ureigenstem Motorrad-Terrain, denn kaum eine andere Region auf dem Planeten ist so eng mit dem motorisierten Zweirad verbunden. In Mandello del Lario befindet sich der Stammsitz von Moto Guzzi, in Varese sind gar zwei Marken beheimatet: Die aus Schweden eingewanderten Enduros von Husqvarna sowie MV Agusta.

Und so kontrastreich die Landschaft hier im schweizerisch-italienischen Grenzgebiet ist, so abwechslungsreich ist die Speisekarte. Während in den tieferen und südlichen Lagen mit Polenta, Reis und Pasta in den verschiedensten Variationen bereits der Einfluss der Poebene spürbar ist, geht es in den Alpentälern deftiger zu. Große Platten mit Wurst- und Schinkenspezialitäten sind ebenso typisch wie ein Schmorbraten vom Wildschwein.

Literatur/Karten: Marco Polo Karte Lombardei. Maßstab 1:200.000. 5. A. 2011. ISBN 978-3829740203. 8,99 Euro.
Baedeker Reiseführer Oberitalienische Seen. 8. A. 2013. ISBN 978-3829714341. 22,90 Euro

Informationsquellen:

www.illagomaggiore.com/de_DE/home
www.myswitzerland.com
www.ascona-locarno.com/de
www.enit.de

*Zwischen Seeufer und alpinen Regionen
liegen nur wenige Kilometer.*



IMMER DABEI!

E-PAPER IM ABO



ABO-VORTEILE TOURENFAHRER

- **30% Preisvorteil** gegenüber dem Einzelkauf der Printversion
- **Flatrate TF-Tour-Datenbank**
Laden Sie kostenlos die GPS-Daten für Hunderte von faszinierenden Touren mit vielen Zusatz-Informationen herunter.
- **kostenloser Zugang** zum digitalen TOURENFAHRER-Archiv im Internet inklusive Artikel-Download
- **bis 20% Preisvorteil** beim Kauf ausgewählter Produkte im Shop
- **ohne Risiko**
Sie können das Abo nach einem Jahr jederzeit kündigen – garantiert! Zu viel gezahltes Geld erhalten Sie dann zurück.
- **PRÄMIEN finden Sie auf unserer Homepage www.tourenfahrer.de**

**12 x
für nur
49,99
Euro**

**Auch am Kiosk, im Abo
und als E-Paper**

Online-Archiv für Abonnenten kostenlos.



WWW.TOURENFAHRER.DE

Alle Zeitschriften sind als E-Paper erhältlich. Lesen Sie das E-Paper ganz komfortabel auf Ihrem Tablet, Smartphone oder am PC.

Abonnenten des TOURENFAHRER erhalten das E-Paper zum Vorzugspreis von nur 0,60 Euro je Ausgabe. Buchen Sie das E-Paper-Upgrade komfortabel auf www.nitschke-verlag.de.

**Einfach unsere Hotline
anrufen unter 02251/6504615
und tolle Prämien sicher!**

Zusatzangebote & Dienstleistungen für Abonnenten gelten nur für Kunden der Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH



FAST RUNDDRUM

Im Rahmen seiner Weltreise hat Frank Lindert Australien einmal umrundet – zumindest fast. 25.000 abenteuerliche Kilometer führten den GS-Fahrer über traumhafte Küstenstraßen und bis tief ins Herz des Roten Kontinents.

Text und Fotos: Frank Lindert

Ein Vermögen für eine Unterkunft im australischen Darwin ausgeben und die Zeit totschlagen oder lieber Land und Leute kennen lernen? Diese Frage stellt sich mir, als ich erfahre, dass sich die Ankunft meines Motorrades aus Osttimor um rund zwei Wochen verzögern wird. Die Entscheidung ist schnell gefällt. Ich miete mir einen Camper, mit dem ich Richtung Alice Springs aufbreche, um den Ayers Rock zu besuchen.

Auch wenn mir der Aufenthalt am heiligen Berg der Aborigines als einzigartiges Erlebnis in Erinnerung bleiben wird, bin ich froh, als ich wieder im Sattel meiner BMW sitze.





Das Meer ist mein ständiger Begleiter (l.). Warnung vor plötzlichen Begegnungen mit Australiens exotischer Fauna (ganz rechts).



Mit von der Partie sind Kevin und Kerstin auf ihrem BMW-Gespann, mit denen ich mir den Container für den Motorradtransport geteilt hatte.

Also gemeinsam auf zur Gibb River Road. Die 500 Kilometer lange Piste gilt als eine der schwierigeren im Norden Australiens. Das mag während der Regenzeit oder kurz danach so sein, aber bis auf eine Wasserdurchfahrt und einige Weichsandabschnitte mussten wir eigentlich nur aufpassen, dass uns auf der Waschbrett-Oberfläche nicht die Zähne herausgerüttelt werden. Trotzdem ist die Strecke nicht ungefährlich, denn bei Tempo 90 surft man mehr

über die Buckelpiste, als dass man führe. Über den sehr touristischen Ort Broome geht es weiter auf dem North West Coastal Highway Richtung Süden – bei eingeschaltetem Heißluftföhn. Hier herrschen unglaubliche Temperaturen, manchmal messen wir bis zu 50 Grad im Schatten. Die Piste führt durch eine meist recht eintönige Gegend mit vielen Abzweigungen zu den unzähligen Minen.

Nach einem Abstecher nach Shark Bay, einigen Bieren im westlichsten Pub Australiens und dem Bestaunen der wunderschönen, menschenleeren Buchten geht es wieder landeinwärts. Immer wieder übernachten wir auf 24-Stunden-Parkplätzen, die über sanitäre Einrichtungen verfügen und zudem kostenfrei sind. Ebenso wie das Campen in Nationalparks ist diese Art der Übernachtung eine gute Alternative, um die exorbitanten Preise für Hotelübernachtungen zu umgehen.

Der Indian Ocean Drive führt 202 Kilometer direkt an der Küste entlang und durchzieht dabei als durchgehend zweispurig ausgebaute Straße mehrere National- und Naturparks. Ich bin mir sicher, dass sich entlang dieses Highways die weißesten Sandstrände, die ich jemals zu Gesicht bekommen habe, befinden – die Südsee lässt grüßen.

Nach einem kurzen Halt in Perth und dem Besuch des dortigen BMW Clubs geht es dann durch wohlduftende Eukalyptuswälder und beschauliche Hügelandschaft an die

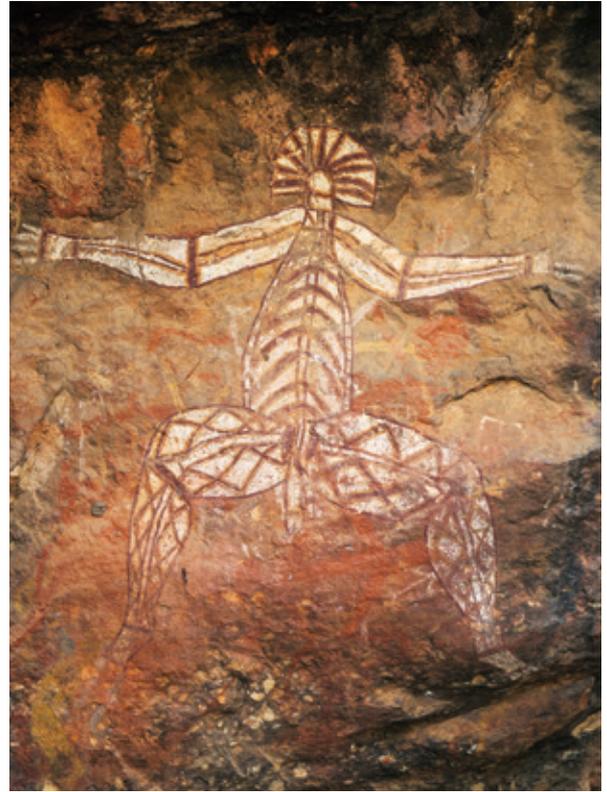


Südküste von Western Australia. Vorbei an uralen Aussteigerorten und weiteren Traumstränden wie Cape le Grande kommen wir irgendwann in die wohl baumloseste Gegend der Welt, die Nullarbor Plain. Auf den nun folgenden fast 2000 Highway-Kilometern gilt es, stets genug Sprit dabei zu haben. Versorgungsmöglichkeiten sind rar. Aber wer denkt, es wäre eintönig, irrt. Die Ausblicke von der Steilküste sind sensationell.

Bevor wir nach Adelaide abbiegen, machen wir noch einen Abstecher in die wohl berühmteste Weinregion Südaustraliens, in das jedem Weinkenner bekannte Barossa und Claire Valley. Angesichts der 0,5-Promille-Grenze sollte man allerdings zurückhaltend genießen. In Adelaide selbst gibt es erst einmal neue Reifen und frisches Öl, bevor nach einer Fahrt durch endloses Schafland ein weiterer fahrerischer Höhepunkt dieses Kontinents auf dem Plan steht: Die Great Ocean Road. Diese Steilküstenstraße mit ihrem Wahrzeichen, den 12 Aposteln, zählt nicht umsonst zu den Traumstraßen des Planeten. Und wir haben das Glück, in Cape Otway die ersten wilden Koalabären bestaunen zu dürfen. Leider sind die possierlichen Tiere hier eine Plage. Sie sind für das Absterben ganzer Wälder verantwortlich.

Der nächste Abschnitt der Great Ocean Road erinnert mich an die Seealpen in Frankreich. Unzählige Serpentinafen übersteigen die Wunschräume jedes Motorradfahrers; und das mit wundervollem Blick auf das wilde Meer.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Melbourne und dem Besuch eines weiteren Weinanbaugebiets Australiens wollen wir noch gemeinsam die Great Alpine Road erkunden, bevor sich unsere Wege trennen. Wir sind gespannt, wie die höchste Straße Australiens wohl aussehen wird. Richtige Berge können wir uns hier gar nicht vorstellen. Zunächst



schrauben wir uns durch dichte Eukalyptuswälder, dann – oberhalb von 1300 Metern – durch eine Landschaft, die noch von den katastrophalen Waldbränden im Jahr 2008 gezeichnet ist. Nach dem Überwinden eines 2000 Meter hohen Passes mit einem aus dem Boden gestampften Skiresort geht es wieder talwärts Richtung Lake Area und Küste.

Hier nehmen wir Abschied. Das Gespann möchte nach Tasmanien, und ich folge dem Princess Highway nach Sydney. Auch dies wieder eine traumhafte Strecke mit vielen Kurven durch endlose Wälder. Aber leider hat man nie einen wirklich freien Blick auf die Küste, und der Verkehr nimmt merklich zu.



*Felszeichnung der Aborigines (ganz links).
Weitläufige Savanne (l.). Tankstellen sind Ver-
sorgungspunkte und Infobörsen.*



Mein Ziel für einige Wochen ist Woy Woy, ein kleiner Küstenort unweit von Sydney. Hier kann ich bei einer guten Freundin unterkommen und von hier aus die Verschiffung meines Motorrades nach Südamerika vorbereiten. Aber schon nach kurzer Zeit geht es wieder los, dieses Mal mit Sozia. Kreuz und quer fahren wir durch New South Wales. Dieser Bundesstaat ist dreimal so groß wie Großbritannien und extrem vielfältig. Durch die wunderschönen Blue Mountains, mit tollen Möglichkeiten für Wanderungen, durch schier endloses Farmland und durch ehemalige Goldgräberstädchen ziehen wir unsere Spur bis nach Lightning Ridge.

Hier im Outback versuchen noch viele Glücksritter dem kargen Boden die wertvollen Opale zu entlocken. Über

Tamworth, die Metropole der australischen Country Music, den Waterfall Way und die Küste führt uns unsere Route zurück nach Sydney.

Die alpine Region im Süden hat mich sehr beeindruckt, weshalb ich mich entschieße, dem Mount Kosciuszko, dem höchsten Berg Australiens, noch einen Besuch abzustatten.

Schließlich noch Canberra und Brisbane, wo ich Freunde besuche, dann heißt es nach 25.000 Kilometern in acht Monaten Abschied zu nehmen vom Roten Kontinent. 



EINREISE Für die Einreise nach Australien benötigt man ein Visum, das über das Internet zu beantragen ist. Dabei ist zu beachten, dass bei einem vorausgegangenem Besuch eines Landes mit potentiellm Tuberkulose-Risiko ein Röntgenbild der Lunge in einem zertifizierten Krankenhaus gemacht werden muss.

Für die temporäre Einfuhr eines Motorrads braucht man ein Carnet des Passages. Eine Versicherung kann in Australien problemlos abgeschlossen werden.

FAHREN Der Zustand der Hauptstrecken ist überwiegend ausgezeichnet, bei Bedarf findet man aber auch unzählige anspruchsvolle unasphaltierte Strecken. Den Norden des Landes sollte man während der Regenzeit und Hurricane-Saison meiden. Viele Straßen sind dann unpassierbar. Auf manchen Strecken liegen die Tankstellen mehrere hundert Kilometer auseinander. Die Benzinpreise sind mit umgerechnet einem Euro pro Liter recht günstig

GELD Die Geldversorgung stellt kein Problem dar. Flächendeckend gibt es Geldautomaten, Kreditkartenzahlung ist weit verbreitet.

Australien ist ein teures Reiseland, das Preisniveau ist mindestens so hoch wie das in Deutschland.



AUSRÜSTUNG Auch in der Wüste kann es nachts sehr kalt werden. Wer campen möchte, sollte das bei der Auswahl seiner Ausrüstung berücksichtigen. Ebenfalls wichtig ist gute Regenbekleidung, da das Wetter gerade im Süden sehr wechselhaft sein kann.

SZENE Angesichts der gigantischen Möglichkeiten für Motorradfahrer auf diesem Kontinent ist es kein Wunder, dass es gleich mehrere große Horizons Unlimited Treffen in Australien gibt.

Perth, Fairbridge Village, WA 16.-18. September
Snowy Mountains 18.-20. November
Boonah, Queensland Datum noch nicht bekannt

Weitere Informationen unter www.horizonsunlimited.com

TOURATECH AUSTRALIA Für Fragen und Probleme aller Art finden Reisende stets ein offenes Ohr bei Touratech Australia. Die Niederlassung befindet sich in 1933 Carboor-Everton Rd, Carboor Victoria 3678. Touratech Australia veranstaltet zudem alljährlich ein Travel Event; 2016 hat es vom 18. bis 20. März stattgefunden. Touratech Shops gibt es in Port Macquarie / New South Wales, Newstead / Queensland, Adelaide / South Australia, Ringwood / Victoria und Victoria Park / Western Australia. Weitere Informationen unter www.touratech.com.au

BÜCHER / KARTEN

- Lonely Planet: Reiseführer Australien. 5. A. 2014. ISBN 978-3829723206
- Reise Know-How Landkarte: Australien, Ost. Maßstab 1:1.800.000. 7. A. 2015. ISBN 978-3831773381
- Reise Know-How Landkarte: Australien, West. Maßstab 1:1.800.000. 2. A. 2015. ISBN 978-3831773275
- Hallwag Road Atlas: Australien. Kümmerly + Frey. 11. A. 2015. ISBN 978-3828308305



READY TO RACE
» www.ktm.com

www.kiska.com

Photo: R. Schiedl



KTM 1190 ADVENTURE

DEFINIERT GRENZEN NEU

Die KTM 1190 Adventure wurde entwickelt, um bei Reiseenduros neue Maßstäbe an Sportlichkeit zu setzen. Der kraftvolle, kompakte 2-Zylinder V-Motor liefert ein breites Drehmoment und grenzenlosen Fahrspaß – sowohl in Kurven als auch auf Geraden. Dank fortschrittlichster Sicherheitstechnologien lassen sich auch große Distanzen entspannt bewältigen.



Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen, immer Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten! Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



KTM



Venezuela

ALLES SUPER ?

Auf seiner Weltreise lernt Martin Leonhardt Venezuela als Land der Superlative kennen. Doch nicht nur die Naturwunder beeindrucken. Nach Jahren der Misswirtschaft ist die Inflation auf Rekordniveau, die Kriminalität steigt rasant und große Teile der Bevölkerung leiden Mangel. Text und Fotos: Martin Leonhardt



Zu Fuß unterwegs zum Tepui (l.). Verkehrsmittel für die ganze Familie.

Lass' dein Geld stecken, das Zeug ist ohnehin nichts wert«. Ich stehe mit meiner KTM vor der Zapfsäule und blicke den Tankwart verdutzt an. In meiner Hand halte ich zwei Bolívares, welche einen Gegenwert von 23 Litern Benzin oder 0,002 Euro haben. Erst am Morgen hatte ich auf dem Schwarzmarkt für 100 US Dollar Geld getauscht. Dafür hatte ich ein Kilo Banknoten in dicken Bündeln erhalten. Und nun will das Geld niemand? Irgendwie ist das doch alles verrückt. Gut, denke ich mir und suche das Weitere. Dieses findet sich sehr schnell, befinde ich mich doch mitten in der Gran Sabana, einer riesigen Savanne, die geradezu nach einem Motorradabenteuer und Outdooraktivitäten schreit.

Venezuela ist unglaublich abwechslungsreich und bietet eine landschaftliche Vielfalt, die so nur selten in einem Land zu finden ist. Hier gibt es die ältesten Berge, die höchsten

Wasserfälle, riesige Sumpflandschaften und wunderschöne Strände – um nur einen Teil der Attraktionen zu nennen. Aber auch sonst steckt das Land voller Superlative. Nicht alle davon sind jedoch positiv. All die schlechten Nachrichten von Mord und Totschlag und bitterer Armut kann man nicht ignorieren. Ich reise deswegen mit Bedacht und erhöhter Vorsicht. Besonders Städte wie Caracas oder Ciudad Bolívar sorgen für einigen Nervenkitzel, was auch für die unzähligen Straßenkontrollen gilt.

Der Mann der großen Revolution, Hugo Chávez, ist allerorten noch präsent. Auch Jahre nach seinem Tod sind die sozialistischen Einflüsse seiner Politik im Alltag spürbar. Das Land steckt in der Krise. Einfache Dinge wie Zahncreme, Toilettenpapier, Milch oder Fleisch sind meist ausverkauft. »Willkommen in Venezuela!«, heißt es dann lapidar. Um so mehr begeistern mich deswegen die hinreißenden Menschen des Landes. Mehr als einmal wurde ich mit offenen Armen empfangen und mit Tränen in den Augen verabschiedet.

Eine Woche vor meiner Einreise hatte die Regierung von Venezuela die Grenze zu Kolumbien unerwartet geschlossen. Bis zuletzt hatte ich auf offene Schranken gehofft. Keine 50 Kilometer vom neuen Reiseland entfernt lassen mich Militärs und Polizisten jedoch nicht passieren. Mir steht ein Umweg von mehr als 9000 Kilometern quer durch das Amazonasgebiet, Peru und Ecuador bevor.

Weitere Informationen zur Reise unter www.freiheitenwelt.de 



Die Weite der Gran Sabana ist prädestiniert für ausgiebige Outdooraktivitäten.

Ostafrika hautnah

Mit ihren betagten GS-Modellen haben Peter Held aus Thalhausen und Franz Grieser aus Adelzhausen das östliche Afrika bereist. Fantastische Begegnungen aber auch heikle Situationen prägten die Reise. Text und Fotos: Franz Grieser



Unsere Rundreise durch Äthiopien ist beinahe zu Ende. Das Land hat unglaublich schöne und abwechslungsreiche Landschaften zu bieten. Doch der anstrengendste Teil der Reise liegt noch vor uns. Im wilden Tal des Omo Flusses besuchen wir das Volk der Mursi, das für die »Tellerlippen« seiner Frauen bekannt ist. Beim Volk der Hamar können wir an einer sogenannten »Bull Jump«-Zeremonie teilnehmen. Im Rahmen eines großen Festes springt ein Junge nackt über mehrere Rinder, um zu zeigen, dass er nun erwachsen ist.

Etwas ungemütlich wird es für uns an der Grenze zu Kenia. Wir werden überfallen und festgehalten. Die Krieger vom Volk der Dasanech sind mit Leopardenfellen bekleidet und mit lan-

gen Stöcken bewaffnet. Sie lassen uns erst wieder frei, nachdem wir fünf Dollar Lösegeld bezahlt haben.

Während die unglaublich harte Strecke entlang des Turkana-sees uns und unseren Motorrädern alles abfordert, ist die Tour über Uganda nach Ruanda das pure Vergnügen. Tansania durchfahren wir so schnell wie möglich, um mehr Zeit im traumhaften Malawi verbringen zu können.

Über Mosambik und Simbabwe erreichen wir Sambia. Ein Besuch der Viktoriafälle ist selbstverständlich. Botswana beeindruckt durch sein Großwild, gleich mehrere Elefantenherden sehen wir unmittelbar am Straßenrand. In Namibia geht für uns nach 11 Wochen eine Reise zu Ende, die alles geboten hat, was Afrika-begeisterte Motorradfahrer lieben. 



HEIDENAU 
MADE IN GERMANY 

K60 Scout
GO YOUR OWN WAY

Die Legende für Ihr On- /Offroad Erlebnis

www.heidenau.com



AUF

SPUR



Au weh, denke ich mir, während ich die E-Mail durchlese. Bernd hat die Fahrzeugverteilung für unsere Testtour durch Spanien und Südfrankreich geschickt. Lauter Reiseenduros, und ich soll die Yamaha MT-09 Tracer fahren? Ein Straßenmotorrad! Und dabei stehen jede Menge Schottersträßchen auf dem Programm. Ich weiß das so genau, schließlich habe ich die Route ausgearbeitet. Aber gut. Da ist nichts dran zu rütteln, schließlich wird die MT fürs Fotoshooting gebraucht.

Während wir auf kurvigen Nebenstrecken durchs katalonische Pyrenäenvorland zirkeln, macht die Tracer mit ih-

Die Tracer ist die vielseitigste Maschine der erfolgreichen MT-09-Familie von Yamaha. Touratech Zubehör macht aus der ebenso kraftvollen wie wendigen Maschine ein universelles Reisemotorrad für alle Eventualitäten.

rem bärenstarken Drilling positiv auf sich aufmerksam. Auch mit »nur« 900 Kubikzentimetern bleibe ich an den 1200ern ohne Verrenkungen dran. Verblüffend klein und kurz ist die MT im Vergleich zu den Reiseendurobolden, mit denen ich sonst meist unterwegs bin. Die Maschine lässt sich ohne Krafteinsatz durch engste Radien zirkeln, beschleunigt kraftvoll, selbst wenn man dem Sechsganggetriebe mal etwas Ruhe gönnt. Und sie bremst gewaltig, wenn es sein muss.

Doch bei allem Fahrspaß gehen mir die Gedanken an einen ganz bestimmten Streckenabschnitt vor uns nicht aus dem Kopf. Und das sind keine guten Gedanken. Eine rund 30 Kilometer lange Piste führt an einem Stausee entlang durch die Berge. Bei der Planung war ich mir zunächst nicht mal sicher, ob dieser Weg überhaupt durchgängig befahrbar ist. Nach dem Studium der Detailkarten habe ich mich trotzdem dafür entschieden, diese Strecke in unsere Tour zu integrieren. Hoffentlich war das kein Eigentor.

Schneller als mir lieb ist, erreichen wir den Einstieg zur Piste. Die Reiseenduristen drehen gleich mal ordentlich am Gas, zu lange schon dauert der Offroadenzug auf Asphalt. Ich verdränge einfach, dass die Tracer straßenbereif-

te 17-Zoll-Räder hat, und versuche dran zu bleiben. Natürlich muss ich mit dieser Maschine vor Steinkanten auf dem Weg deutlich mehr verzögern als mit einer Geländemaschine, und auch die geringere Bodenfreiheit verlangt nach einer sorgfältigen Spurwahl. Dennoch bin ich begeistert, wie sauber sich die Tracer mit ihrem breiten Lenker trotz des dicken Vorderreifens dirigieren lässt. Der drehmomentstarke Motor mit Traktionskontrolle tut ein Übriges, um Fahrer und Bike souverän über den losen Untergrund zu bewegen.

Als nach einer guten halben Stunde zumindest wieder Flickenasphalt unter den kaum profilierten Reifen der Tracer auftaucht, sind wir dicke Freunde – der Drilling und ich.

Und als wir nach ein paar Runden durch das kopfsteingepflasterte Einbahnstraßengewirr eines Städtchens endlich vor einem Café parken, erntet die Tracer auch von den Passanten anerkennende Blicke. Während in heimischen Gefilden stets die Dickschiffe die Blicke auf sich ziehen, scheinen die Südländer die Vorzüge einer kompakten und leistungsstarken Maschine besser zu schätzen zu wissen. Aber die wissen ja auch, worauf es ankommt, schließlich haben sie das perfekte Tracer-Terrain vor der Haustür: Verwinkelte Bergstraßen, kurvenreiche Überlandstrecken – und hin und wieder einen Schotterweg. **AR** 



ZUBEHÖR FÜR YAMAHA MT-09 TRACER

PRODUKT	ART.-NR.	PREIS
Kofferträger, Edelstahl	630-5560	249,00 Euro
Zega Pro Koffersystem mit Träger	verschiedene Größen	ab 909,00 Euro
Verkleidungssturzbugel	630-5162	199,90 Euro
Kühlerschutz aus Aluminium	630-5015	89,90 Euro
Lenkererhöhung, 30 mm	040-0275	42,00 Euro
Tasche für Kennzeichenträger	630-5813	67,90 Euro
Lenkertasche Ambato	630-5806	69,90 Euro
Soziustasche Ambato	630-5815	169,90 Euro
Soziustasche Ambato Pure	630-5817	139,90 Euro
Tankrucksack Ambato Exp	630-5800	179,90 Euro
Tankrucksack Ambato Pure	630-5802	99,90 Euro
Satz progressive Federn für Gabel und Federbein	630-5851	255,00 Euro
Progressive Gabelfedern	630-5850	149,90 Euro

UNITED PEOPLE OF ADVENTURE

DIE GANZE WELT IN EINEM TEAM



Es ist das Abenteuer ihres Lebens: Sechs Motorradreisende werden Ramona und Herbert Schwarz vom 10. bis 19. April auf einer Expedition durch Madagaskar begleiten.

Text: Margit Rowley Fotos: Günther Menn

Rund 200 Kandidaten aus aller Welt hatten sich für das Touratech-Projekt »United People of Adventure« beworben. Doch der Traum, die viertgrößte Insel der Welt mit dem Motorrad zu bereisen, konnte nur für je einen Fahrer bzw. eine Fahrerin pro Kontinent in Erfüllung gehen.

July Behl ist einer der Glücklichen. »Auf einmal triffst du Menschen aus aller Welt und fühlst dich sofort wie in einer großen Familie, verbunden durch die Liebe zum Motorradreisen«, brachte der 34-jährige Inder die Stimmung beim Auswahltreffen auf den Punkt. Zwölf Kandidaten – jeweils zwei pro Kontinent – waren dazu an den Touratech Sitz nach Niedereschach eingeladen worden; elf nahmen daran teil: Ismail Kirumira aus Uganda, dem zweiten afrikanischen Kandidaten, war das Visum verwehrt geblieben. Dies sollte aber auch der einzige Wermutstropfen an einem Wochenende sein, das allen noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Und während sich die Bikes nach einer logistischen Herausforderung mit vielen Unbekannten bereits auf dem Seeweg nach Madagaskar befanden, fiel am letzten Februar-Wochenende im verschneiten Niedereschach die endgültige Entscheidung.

Die Finalisten im Alter zwischen 25 und 58 Jahren, darunter auch drei Frauen, erwartete ein abwechslungsrei-

cher Mix aus Information, Reiseworkshop, gegenseitigem Kennenlernen, Persönlichkeitstests und Teambuilding. Dabei waren Geschicklichkeit, Koordination, ein gutes Gedächtnis, Cleverness und konstruktives Talent gefragt, aber auch Umsicht und Selbstbeherrschung. Unter



Wer steckt dahinter? Auch eine ausführliche Werksbesichtigung stand beim Auswahlwochenende auf dem Programm.



In der Villingen Crosshalle zeigten die Kandidaten, wie gut sie eine vollbeladene Reiseenduro auf losem Untergrund bewegen können.

der Leitung von Syntura-Teamtrainerin Fiona Hesse mussten die Kandidaten einen geheimen Code knacken, einen »heißen Draht« überwinden und einen kniffligen Personentransport mit Holzdübeln und Wollfäden meistern.

Das Motorradfahren kam ebenfalls nicht zu kurz: In der Villingen Crosshalle MX Raceland durften alle mal ordentlich Gas geben und spüren, wie sich eine Reiseenduro auf Sand, Matsch und einer Piste voller fahrerischer Herausforderungen manövrieren lässt.

All diese Mosaiksteinchen setzten sich am Ende zu einem Gesamtbild zusammen, das darüber entschied, welche sechs Teilnehmer am besten zu »United People of Adventure« passen. Und passen muss es, denn das Gelingen dieses Motorradabenteuers steht und fällt mit guter Teamarbeit.

Für Herbert und Ramona war die Entscheidung, wer mit nach Madagaskar darf, eine der schwersten ihres Lebens: »Alle Finalisten sind uns ans Herz gewachsen und wir würden am liebsten jeden mitnehmen. Es war faszinierend zu sehen, wie Menschen, die von ihrem Alter, der Nationalität, ihrem Glauben und ihrer Persönlichkeit ganz verschieden sind, sofort Freunde wurden.« Neben dem

34 Jahre alten July Behl, auf den die KTM 1190 Adventure R in Madagaskar wartet, haben es ins UPoA-Team geschafft: der ägyptische »Wirbelwind« Omar Mansour, 42 (Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré); die erst 25-jährige Australierin Andrea Box (Triumph Tiger 800 XCX), die durch ihr charman-tes Wesen alle Herzen eroberte; der besonnene isländische Arzt Gudmundur Björnsson, 58, der sich auf die Honda CRF 1000 L Africa Twin freuen darf; der sympathische Benjamin Myers, 38, aus Kalifornien (Ducati Multistrada 1200 Enduro), ein echter »Weltbürger«, und der quirlige Brasilianer Gunther Fischli, 39, für den die Suzuki DL 1000 V-Strom reserviert ist. Wie bei der weltweit ersten Abenteuer-tour mit einem Prototypen vor dreieinhalb Jahren pilo-tiert Herbert Schwarz wieder eine BMW R 1200 GS durch Madagaskar, diesmal in der Desierto-4-Version; seine Frau Ra-mona ist auf einer BMW F 800 GS unter-wegs.

Doch auch diejenigen, die es nicht ins UPoA-Team geschafft haben, konnten sich als Gewinner fühlen. Neben ihrer kompletten Touratech-Fahrerausstattung nahmen sie die lebenslange Erinnerung an ein unvergessliches Wochenende und interessante Erkenntnisse über die eigene Persönlichkeit mit nach Hause. Und einen wichtigen Rat der Teamtrainerin: »Fahrt weiter Motorrad, lernt andere Menschen und Kulturen kennen und macht die Welt zu einem besseren Ort.«

Spuren hinterlassen will das Team auch auf Madagas-kar: Herbert und Ramona möchten Menschen helfen, die nicht das Glück haben, in ein privilegiertes Leben hineinge-boren worden zu sein. Gleich zu Beginn der Tour wol-len sie ein von katholischen Ordensschwester-n geleitetes Waisenhaus in Antalaha besuchen und herausfinden, in welcher Form am dringendsten Hilfe benötigt wird.



ANDREA BOX
AUSTRALIEN



JULY BEHL
ASIEN



OMAR MANSOUR
AFRIKA





BENJAMIN MYERS
NORDAMERIKA



GUNTHER FISCHLI
SÜDAMERIKA



GUDMUNDUR BJÖRNSSON
EUROPA



Alle Kandidaten erhalten eine vollständige Touratech Ausrüstung inklusive Fahrerausrüstung von Kopf bis Fuß – die sie selbstverständlich behalten dürfen.

36 Mädchen werden hier von Schwester Marie Marthe betreut; alles wird aus Spenden finanziert.

Die frühere französische Kolonie vor der Ostküste Mosambiks ist eine Ort voller Gegensätze: Dem Reichtum an Flora und Fauna, der die Insel zu einem exotischen Naturparadies macht, stehen bittere Armut und eine katastrophale Infrastruktur gegenüber. Nur etwas mehr als ein Zehntel des rund 50.000 Kilometer langen Straßennetzes ist asphaltiert. Sandige Wellblechpisten, schwierig zu befahrende Trampelpfade und abenteuerliche Dschungelwege werden Mensch und Maschine einiges abverlangen.

Deshalb hat Touratech die Adventure Bikes, die den Teilnehmern sowie der Film- und Fotocrew zur Verfügung gestellt werden, expeditionstauglich ausgerüstet, u. a. natürlich mit Sturzbügeln, Motorschutz, Fernreisefußrasten, Koffersystemen etc. und teilweise auch mit Fahrwerken von Touratech Suspension, die das Fahrverhalten unter harten Offroad-Bedingungen deutlich verbessern.

Da das Projekt »UPoA« kurz nach dem Ende der Regenzeit startet, müssen die Fahrer mit unterspülten, ver-

schlammten und teilweise völlig zerstörten Pisten rechnen. Sie werden sich so lange vorwärts kämpfen, bis mit den großen Motorrädern kein Weiterkommen mehr möglich ist. Die Reisenden erwartet also alles andere als ein Pauschalurlaub: Es geht ums Entdecken, um Abenteuergeist und Teamspirit. Die Mitfahrer müssen deshalb eine gehörige Portion Unerschrockenheit, Improvisationstalent und die nötige Gelassenheit mitbringen, um sich auf vollkommen unbekannte Situationen einzulassen.

Los geht's am 10. April in Antalaha. Von dort aus folgen die »United People of Adventure« ein Stück weit der insgesamt 5000 Kilometer langen Küstenlinie. Eckpunkte sind Cap Est, Cap Masoala, eine Lagune inmitten kristall-



Gemeinsame Aktionen wie Pizzabacken und intensive Gespräche: An einem Wochenende werden aus Fremden Freunde.



**HERBERT UND
RAMONA SCHWARZ**
DIE GASTGEBER

klaren Wassers, Maroantsetra, Mananara, Soanierana Ivongo und Toamasina, bevor die Tour nach zehn Tagen in der Hauptstadt Antananarivo endet. Die exakte Route und Streckenbeschaffenheit kennen die beiden Gastgeber genauso wenig wie die restlichen Mitreisenden. Bewusst wurde auf ein vorheriges Scouting verzichtet, denn es handelt sich nicht um eine geführte Tour, sondern um ein echtes Abenteuer.

1000 Kilometer in zehn Tagen sind vorgesehen. Was zunächst nicht viel klingt, relativiert sich durch die fahrerischen Herausforderungen unterwegs. Die berühmte RN5, die an der Ostküste entlang führt, zählt zu den abenteuerlichsten Straßen der Welt. Außerdem braucht eine solche Reise Zeit: Für Gespräche mit den Menschen und um Land und Leute abseits ausgetretener Touristenpfade kennenzulernen.

Das UPoA-Projekt wird – ebenfalls auf Motorrädern – von einer professionellen Film- und Foto-Crew begleitet. Es werden Fotos, Filmsequenzen und eine 45-minütige Dokumentation entstehen, die beim Touratech Travel Event in Nidereschach (10. bis 12. Juni 2016, s. S. 72) Premiere hat. Der Erlös der DVD kommt dem Waisenhaus in Antalaha zugute.

Wer nicht bis zum Travel Event warten möchte, kann auf www.real-adv.com und www.facebook.com/united-peopleofadventure die Erlebnisse der Teilnehmer und Berichte über die einzelnen Tagesetappen mitverfolgen. Da Madagaskar zwar für Lemuren und Vanille, nicht aber für funktionierendes Internet bekannt ist, startet die regelmäßige Berichterstattung ab dem 21. April. 



STADLER[®]
MOTORRADBEKLEIDUNG



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

Vom 10. bis 12. Juni steigt das Touratech Travel Event 2016. Motorradreisende aus aller Welt werden sich wieder auf den Weg machen, um beim größten Meeting dieser Art Erfahrungen auszutauschen, Pläne zu schmieden und neue Freundschaften zu schließen.

TERMINSA

Am mittleren Juniwochenende nehmen sich Motorradreisende nichts vor. Denn zu diesem Termin steht bereits ein Ereignis ganz fett markiert im Kalender: Das Touratech Travel Event! Über viele Jahre hat sich die Veranstaltung am Firmensitz in Niedereschach zu dem wohl wichtigsten Treffen der europäischen Reiseszene entwickelt. Und sogar aus Asien, Australien und Amerika reisen alljährlich Motorradglobetrotter zum Travel Event an. Insgesamt rund 15.000 Besucher kamen zur letztjährigen Austragung, bei dem auch das 25-jährige Firmenjubiläum ausgiebig gefeiert wurde.

Nicht nur was die Besucherzahl anging, auch in punkto Programm setzte das Jubi-Event Maßstäbe. Dass das Travel Event 2016 dennoch nicht hinter dieser Megaveranstaltung zurückbleiben wird, ist jedem klar, der den Spirit von Touratech kennt.

Dank über 60 Ausstellern werden dieses Jahr noch mehr interessante Angebote rund ums Motorradreisen auf dem Gelände vertreten sein. Markanteste Blickfänger sind natürlich wieder die gigantischen Showtrucks der Motorradhersteller. Die Marken BMW, Ducati, Honda, KTM, Suzuki, Triumph und Yamaha haben ihr Kommen bereits fest zugesagt. Mit dabei ist jeweils die komplette Touring- und Reiseenduropalette. Dass die Fahrzeuge nicht nur bestaunt werden können, sondern auch zu Probefahrten durch den kurvenreichen Schwarzwald bereitstehen, versteht sich eigentlich von selbst. Aber auch mit der eigenen Maschine kann die nähere und weitere Umgebung von Niedereschach erkundet werden. Kenner der Region haben zahlreiche Routen ausgearbeitet. Wer bei den geführten Touren dabei sein will, sollte sich rechtzeitig anmelden, die limitierten Plätze sind erfahrungsgemäß schnell ausgebucht.

Zentrum des Travel Events wird wieder das riesige Polygonzelt sein. Tagsüber dient die witterungsgeschützte Fläche als überdimensionaler, internationaler Motorradstammtisch, abends finden hier die Live-Vorträge statt. Und das in brillanter Qualität auf einer knackscharfen, riesigen LED-Leinwand.

TOURATECH TRAVEL EVENT DIE HIGHLIGHTS 2016

- Michael Martin: Planet Wüste
- United People of Adventure live
- Probefahrten mit Bikes zahlreicher Marken
- Geführte Touren
- Praxis-Workshops
- Riesige Campingwiese
- International Food



ACHE

TOURATECH TRAVEL 10.-12.06.2016 EVENT

TRAVELEVENT.TOURATECH.DE

wand. Hauptacts sind Michael Martin mit seiner aktuellen Multivision »Planet Wüste« und Herbert Schwarz, der den Film zum Madagaskar-Projekt »United People of Adventure« präsentiert.

Praktische Information gibt es an allen drei Tagen des Events bei Workshops, die sich mit den verschiedensten Facetten des Motorradreisens beschäftigen. Geballtes Know-how wird zum Thema Reifen (Metzeler/Pirelli) ebenso vermittelt wie rund um die clevere Navigation mit GPS-Geräten (Lutz von Steynitz). Wie die perfekte Reisevorbereitung aussieht, zeigt Touratech Experte Bernd Pribil. Auch zu diesen und weiteren Workshops wird eine rechtzeitige Online-Anmeldung empfohlen.

So vielfältig wie die Welt des Motorradreisens ist das Angebot an internationalen Speisen und Getränken, die zu moderaten Preisen an verschiedenen Food-trucks angeboten werden.

Damit auch die kleinsten Besucher ihren Spaß haben, während Mama und Papa fachsimpeln, gibt es wieder die beliebte Kinderbetreuung. Traditionell bis in die frühen Morgenstunden werden am Lagerfeu-

er Stories und Informationen ausgetauscht, bevor auch die ausdauerndsten Besucher zum wohlverdienten Schlaf in ihren Zelten auf der großen Campingwiese verschwinden. ▲

Weitere Informationen und Anmeldung für Touren und Workshops unter <http://travelevent.touratech.de>



Entdecken Sie mehr Fahrvergnügen mit dem zūmo® 345LM, 395LM oder 595LM. garmin.de/zumo

Ich erfahre jetzt mehr Freiheit

zūmo® Serie

Mit Sicherheit besser fahren

VOM PRÜFSTAND AUF DIE PISTE

Schuberth fertigt den für Touratech entwickelten modularen Klapphelm Aventuro Mod. Dabei setzt der Magdeburger Hersteller weltweit einzigartige Technologien ein. Wir haben uns im »Air & Acoustics Lab« umgesehen. Text und Fotos: Andreas Reimar

Nur ein ganz leises Rauschen ist zu hören, als Dr. Thomas Hagemeyer auf den Knopf drückt. Erstaunlich. Denn angesichts der riesigen Dimensionen des Schuberth Wind- und Akustikkanals hätte man mit einem martialischen Fauchen gerechnet. Doch sämtliche Kanten

und auch die Innenflächen der rechteckigen, gut eineinhalb Meter hohen Röhren sind mit einem flauschigen Textilmaterial bezogen, das stark schallschluckend wirkt. Zudem entspricht die im Moment erzeugte Luftströmung auch nur dem Fahrtwind bei 38 Kilometern in der Stunde.

Doch das reicht auch – fürs Erste. Denn bei dieser Geschwindigkeit lassen sich viele Strömungseffekte besonders gut darstellen, wie Dr. Thomas Hagemeyer, Leiter des Schuberth »Air & Acoustics Labs« erklärt.

Schön zentral in der Luftströmung zwischen den zwei Röhren sitzt ein Dummy auf einer Ducati Multistrada. Auf seinem Kopf ein Aventuro Mod. Um die Eigenschaften der Strömung sichtbar zu machen, nutzen die Schuberth-Ingenieure einen Trick. Hagemeyers Kollege nimmt eine so genannte Rauchlanze zur Hand. In der Strömung bildet ein elektrisch verdampftes Fluid einen feinen Rauchfaden entlang der Stromlinien.

Intensive Beregnung und Aufheizung im Klimaprüfstand (l.). Mit der Rauchlanze wird die Strömung im Windkanal sichtbar gemacht (r.o.).





Rund um den Aventuro Mod verlaufen diese Stromlinien in eleganten Bögen, was bedeutet, dass sich die Strömung glatt und ohne Wirbel um den Helm legt. So soll es sein. Doch während der Entwicklungsphase zeigt sich meist ein weniger schönes Bild. Und dann heißt es: Probieren. Mit Klebeband werden Ritzen abgedeckt, Kanten werden geglättet oder akzentuiert oder es werden kleine Kunststoffelemente auf die Schale des Helmprototypen aufgeklebt. Dieser Prozess wird so lange wiederholt, bis endlich eine unverwirbelte Strömung um den Helm fließt, und damit die aerodynamisch perfekte Form gefunden ist.

Während die Rauchlanze ein hervorragendes Hilfsmittel zur Visualisierung des Strömungsverhaltens ist, kommen

während der aerodynamischen Optimierung noch weitere Techniken zum Einsatz. Mikrofone zum Beispiel. Im Inneren des Helmes angebracht, messen sie präzise die von der vorbeiströmenden Luft verursachte Lautstärke.

Doch bei Schuberth verlässt man sich nicht nur auf reine Messwerte. Immer wieder bitten die Strömungsexperten menschliche Probanden zur »Testfahrt« im Windkanal. Das subjektive Empfinden ist für die akustische Optimierung eines Helmes mindestens ebenso wichtig wie es die Messwerte sind.

Natürlich wird im Windkanal bei Schuberth nicht nur die Fahrt mit bummeligen 38 Stundenkilometern simuliert, bis zu 190 km/h kann die Geschwindigkeit der von einem

DIE HELMSCHALE

Auch bei der Herstellung der Helmschale des Aventuro Mod kommt ein einzigartiges Verfahren zum Einsatz. Während bei herkömmlichen Laminierungsverfahren vorgefertigte Glasfasermatten verwendet werden, die zur Verstärkung bestimmter Partien von Hand mit Zuschnitten belegt werden, setzt Schubert auf ein grundsätzlich anderes Prinzip, welches DFP genannt wird. Das Kürzel steht für Direct Fiber Processing. Dabei wird ein »endloser« Glasfaserfaden von einem Roboter in kurze Stücke zerschnitten, die in eine Form eingblasen werden. An Stellen, die später ohnehin entfernt werden – der Gesichtsausschnitt etwa –, wird nur eine ganz dünne Materialschicht aufgetragen. Nicht nur die Präzision, mit der die Matrix gestaltet werden kann, auch die Effizienz des Materialeinsatzes ist konkurrenzlos.

Der so entstandene »Vorformling« wird anschließend unter Zugabe einer exakt definierten Menge Kunstharz bei hohem Druck in einer beheizten Form zur Helmschale verbacken.

Einen ersten Anhaltspunkt, ob die Materialzusammensetzung korrekt ist, liefert nach dem Abkühlen der rohen Helmschale die Gewichtsbestimmung auf einer elektronischen Waage. Ob die Belegung, also die Anordnung und Dicke der Faserschicht, den Vorgaben entspricht, wird mithilfe einer digitalen Durchleuchtungsapparatur überprüft. Gibt es auf dem Kontrollmonitor grünes Licht, kann die Helmschale weiterverarbeitet werden.



120 Kilowatt starken Gebläse erzeugten Strömung betragen. Und dann wird es tatsächlich laut.

Bei diesen Geschwindigkeiten wirken auf den behelmten Kopf des Dummies die verschiedensten Kräfte ein. Wie groß diese sind, und wie sie durch die Form der Helmschale und ihrer Anbauteile beeinflusst werden – auch das will man bei Schubert ganz genau wissen. Zu diesem Zweck befindet sich im Hals des Dummies eine Waage, die die auftretenden Kräfte exakt erfasst.

Und was die Sensorik des Prüfstands an nackten Zahlen ausspuckt, hat im Motorradalltag unmittelbar spürbare Auswirkungen auf den Fahrkomfort. Deshalb gilt: Bevor die Werte nicht in einem vertretbaren Bereich sind, bevor nicht alle Probanden ein angenehmes Tragegefühl vermelden, muss die aerodynamische Feinarbeit weitergehen.

So waren auch für Perfektionierung des Enduroschildes am Aventuro Mod unzählige Windkanalstunden nötig. »Naturgemäß hat so ein exponiertes Bauteil mit seiner großen Angriffsfläche einen starken Einfluss auf die Aerodynamik des Helms«, erläutert Thomas Schulz, Leiter Produktmanagement im Bereich Motorradhelme. »An jedem dieser feinen Durchbrüche haben wir stundenlang getüftelt, um das perfekte Strömungsverhalten zu erreichen«.

Das Ergebnis kann sich sehen – oder besser: fühlen – lassen. Intensive Fahrttests mit zahlreichen Probanden haben ergeben, dass die Beanspruchung der Halsmuskulatur dank der perfektionierten Geometrie verblüffend gering ist – selbst wenn man bei hohem Tempo den Kopf zur Seite dreht.



Mit einer Lehre wird der Helm reproduzierbar exakt auf dem Kopf des Dummies platziert.

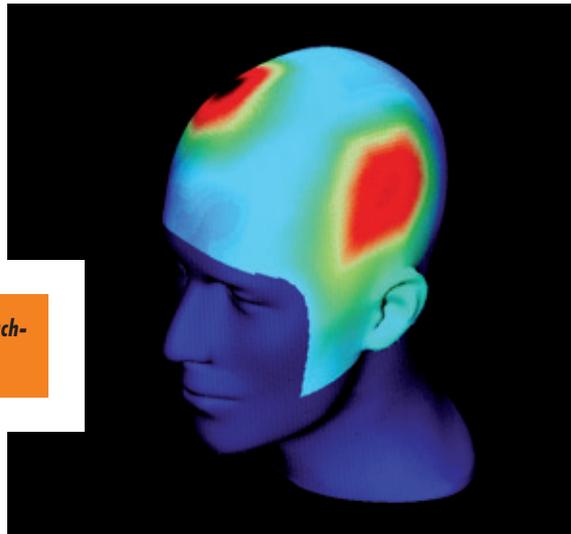
DER KLIMAPRÜFSTAND

Als Pionier auf diesem Feld hat Schubert mit Messungen zu Aerodynamik und Akustik bereits seit mehr als drei Jahrzehnten umfangreiche Erfahrungen gesammelt und diese für die Helmkonstruktion nutzbar gemacht. Um bereits früh in der Entwicklung eines Helms weitere Parameter erfassen zu können, die das Wohlbefinden des Trägers beeinflussen, wurde im Jahr 2015 ergänzend zum Windkanal ein Klimaprüfstand aufgebaut.

Der Klimaprüfstand erlaubt den Entwicklern, neben der Dichtigkeit auch die Qualität

Auf dem Monitor werden die Daten der Feuchtigkeits- und Wärmesensoren visualisiert.

der Belüftung objektiv zu beurteilen. Wie bei der Errichtung und Weiterentwicklung des Windkanals war auch hier sehr viel Tüftlergeist gefragt. Fertige Lösungen sind auf diesem Forschungsfeld nicht verfügbar. So haben die Ingenieure beispielsweise in akribischer Handarbeit ein feines Netz mit Sensoren gewirkt. Hauteng am Kopf eines Probanden oder Dummies anliegend, erfassen die winzigen Fühler die Werte von Temperatur und Feuchtigkeit im Inneren des Helms. Eine Software veranschaulicht die Messwerte als dreidimensionales Modell auf einem Bildschirm.



Durch die Hitzeabstrahlung leistungsstarker Leuchten kann im Prüfstand die Temperatur drastisch erhöht werden, Wasserdüsen erzeugen »Regen« mit den unterschiedlichsten Tropfengrößen, und schließlich sorgt ein Gebläse für den nötigen »Fahrtwind« – bis zu 140 Kilometer pro Stunde können simuliert werden.

Auch auf dem Klimaprüfstand kommen neben Dummies immer wieder menschliche Probanden zum Einsatz. Sie atmen, sie schwitzen, sie bewegen sich: Alles Dinge, die ein noch so lebensnah konstruierter Androide wohl niemals perfekt simulieren können wird. Doch eines kann der Dummy sehr wohl: Sehen. In seinem Kopf befindet sich eine nach vorne gerichtete Kamera. Damit können die Entwickler mögliche Lichtstreuungen durch Wassertröpfchen am Visier oder Beschlag aus Fahrerperspektive analysieren.

Dr. Thomas Hagemeier schaltet die Regendüsen und das Gebläse aus. Dampfige Luft umwabert den Dummy auf seiner KTM, Wasser trieft von Oberkörper und Helm. Der Ingenieur nimmt der duldsamen Puppe den Aventuro Mod vom Kopf: Alles dicht. Dr. Hagemeier ist zufrieden. 

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 S2“ von AC Schnitzer kann Sie nichts aus der Ruhe bringen.



AC[®] SCHNITZER
jenseits der Serie.

AC Schnitzer Motorrad-Technik

Neuenhofstraße 160 · D - 52078 Aachen
Tel.: 0241/5688300 · Fax: 0241/5688135
www.ac-schnitzer.de · info@ac-schnitzer.de

Die Besten sind unsere Partner:

MOTOREX
Oil of Switzerland

Continental



Beim alljährlichen Distributoren-Meeting kommen Vertreter der Touratech Niederlassungen rund um den Globus zusammen, um gemeinsam neue Ideen für das Reisen mit dem Motorrad zu entwickeln. Wir lassen einige dieser in jeder Hinsicht weitgereisten Persönlichkeiten zu Wort kommen. Text & Fotos: Jon Bentman



IVAN GUERRERO
TOURATECH PERU

»Touratech Peru in Lima ist zu einer wichtigen Station an der Panamericana geworden. Viele der Durchreisenden statten uns einen Besuch ab, sei es zu Wartungs- oder Reparaturzwecken, zum Reifenwechsel oder einfach nur, um Informationen über die weitere Strecke zu erhalten. Wir sind Mitglied bei Horizons Unlimited und wir freuen uns, wenn wir Reisenden helfen und ihnen Unterstützung anbieten können. Als ich selbst unterwegs war, haben mir häufig fremde Menschen geholfen und nun versuche ich, das zurückzugeben. Bei uns gibt es zwei Hauptreisezeiten: Von Juni bis

September kommen die, die nach Süden fahren, nach Ushuaia und Patagonien. Und von März bis April kommen die, die Richtung Norden unterwegs sind. Wir sehen hier viele Motorradreisende, vielleicht 40 bis 45 pro Saison, und wir werden immer beliebter. Dieses Jahr kamen allein 20 Fahrer in einem Monat.

Wir sind ein zertifiziertes Touratech Suspension Center und bedienen nahezu ganz Südamerika. Viele Fahrer kommen in unseren Shop und fragen nach Reparaturen oder Ersatzteilen. Aber wir kümmern uns auch um kaputte Stoßdämpfer, die uns Fahrer aus Bolivien oder Ecuador zuschicken. Sie schicken uns die Federbeine, wir reparieren sie und senden sie zurück.

Die Vermietung von Motorrädern wird unser nächstes Projekt sein. 2016 werden wir einen Fuhrpark mit BMW F 800 GS bereitstellen, die komplett

mit Touratech Zubehör ausgestattet sein werden. Die Kunden werden dann die Möglichkeit haben, in Eigenregie eine Tour durch unser Land zu unternehmen – voll versichert, mit GPS und allem, was dazu gehört. Falls ein Kunde Unterstützung braucht, planen wir die Tour für ihn, buchen die Hotels, die Begleitfahrzeuge und so weiter.«

»Als ich heuer hierher kam, war ich ob der zahlreichen Neuerungen mehr als erstaunt.

Der erste Spatenstich für das neue Gebäude war gerade erfolgt und es gab einen neuen großartigen Helm kennenzulernen.

Im Jahr 2001 fing ich an, mit Touratech zu arbeiten, da war es noch nicht lange her, dass Herbert und Jochen am Küchentisch die ersten Produkte fertigten. Wie sehr sich das Unternehmen in dieser Zeit gewandelt hat, ist schon beeindruckend.

Touratech USA hat, geographisch gesehen, wohl eines der größten Gebiete zu betreuen, doch unser Markt ist noch immer weit davon entfernt, vollständig ausgereift zu sein. In Italien werden mehr GS-Maschinen verkauft als in den USA, also gibt es noch Wachstumsmöglichkeiten. Und bei uns in den USA gibt es durch das weiträumige Hinterland fantastische Möglichkeiten für Abenteuerreisen. Es besteht also ein riesiges Potenzial, unseren Service noch weiter auszubauen.



Dies ist einer der Gründe, weswegen wir die Backcountry Discovery Routes (BDRs) ins Leben gerufen haben. Wir haben in unserem Heimatstaat Washington angefangen, aber als wir die Route fertig entwickelt hatten, merkten wir, dass die BDRs dem gesamten Abenteuerbereich in den USA einen wichtigen Impuls geben können. Durch dieses Konzept werden definitiv die Hemmschwellen gesenkt, um ins Abenteuerreisen einzusteigen. Wir servieren die BDRs absichtlich in »mundgerechten Häppchen«, sie dauern jeweils nur wenige Tage.



TOM MYERS
TOURATECH USA

Jedes Jahr kommt eine weitere Backcountry Discovery Route in einem anderen Bundesstaat hinzu. Für die Ausarbeitung benötigen wir viel Zeit und wir mussten eine gemeinnützige Organisation mit einem Vollzeit-Manager gründen, der sich um all das kümmert. Zudem müssen wir unsere jährlichen Treffen, die »Rallyes«, organisieren, eine an der Westküste, die andere an der Ostküste. Die östliche ist schwieriger zu organisieren, denn sie liegt etwa 5000 Kilometer von unserem Firmensitz entfernt, aber sie ist wichtig für unseren Markt.



DAVID JOHANSSON
TOURATECH SCHWEDEN

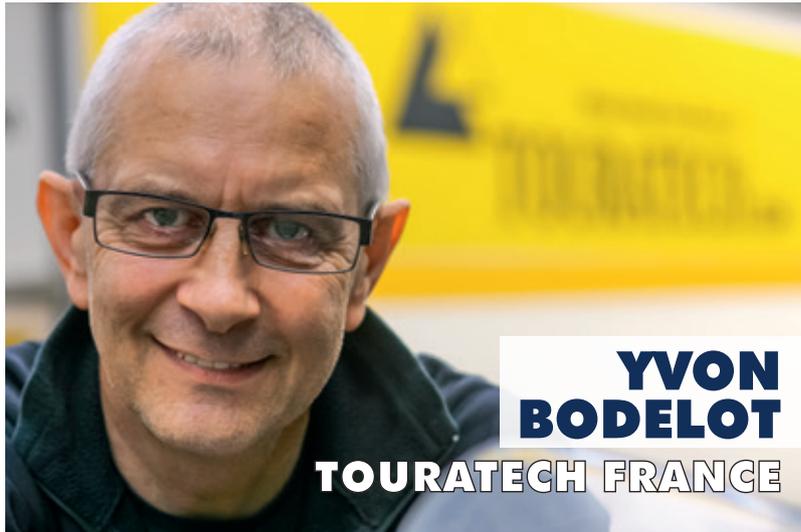
Ich arbeite jetzt seit genau zehn Jahren mit Touratech. Doch die Verbindung zum Unternehmen entstand bereits vorher, im Jahr 2002, als ein Freund und ich mit zwei Africa Twins eine lange Reise von Schweden bis nach Afrika unternahmen. Wir wussten, dass wir dafür große Koffersysteme usw. benötigten, aber wir konnten nirgends welche finden. Wir versuchten es bei all unseren skandinavischen Händlern. Schließlich fanden wir Touratech – über das Internet. Also bestellten wir sämtliches Zubehör für die Africa Twin. Es war eine Menge Geld, das da über unsere Kreditkarte an eine Firma in Deutschland floss, und ich erinnere mich, dass ich mir Sorgen machte, ob irgendetwas von den bestellten Produkten auch ankommen würde. Das tat es, und es funktionierte alles ausgezeichnet.

Irgendwann später hatte ich mal einen schlechten Tag in meinem Job und dachte darüber nach, was ich mit meinem Leben anfangen wollte. Also dachte ich: Ich mag Reisen, ich mag

Motorräder – Touratech! Ich schrieb Herbert eine E-Mail und ein Jahr später kamen wir überein, eine Niederlassung in Schweden zu gründen.

Momentan geht es darum, unsere Hausaufgaben zu machen, am Umsatz zu arbeiten. Der Verkauf von Motorrädern ist um 10 bis 12 Prozent angestiegen, der Abenteuer-Bereich wächst, und in Norwegen ist der Umsatz um 54 Prozent gestiegen, nachdem dort die Luxussteuer für Motorräder weggefallen ist. Und jetzt bauen wir einen neuen Shop in Schweden auf, wir haben unsere Offroad-Schule am selben Ort, es ist also eine Art Adventure Center entstanden. Wir haben auch neues Personal, ein neues IT-System; alles neu, und im Januar werden wir auch in Dänemark einen neuen Laden eröffnen.

Wenn ich hier beim Distributorentreffen die neue Africa Twin sehe, werde ich ein bisschen emotional. Ich denke, ich sollte meine Reise von damals vielleicht noch mal machen. Derselbe Trip, ein neues Bike...«



**YVON
BODELOT**

TOURATECH FRANCE

»Wir haben gerade unseren zweiten Shop eröffnet, er befindet sich etwas nördlich von Paris. Er erreicht schon jetzt unsere Umsatzziele, wir liegen bereits 20 Prozent über dem Umsatz des letzten Jahres. Seit wir damals vor 15 Jahren angefangen haben – genauer gesagt am 12. August 1999 –, sind wir einen langen Weg gegangen. Zwei Jahre lang habe ich in meiner Garage gearbeitet, bis wir in den Laden in Orange gezogen sind. 2008 haben wir dann auf die 1000 Quadratmeter vergrößert, die der Shop heute noch hat.

Als ich anfang, mit Herbert und Touratech zu arbeiten, war dies für mich eine Zeit der Veränderungen. Ich hatte einen heftigen Motorradunfall gehabt und hatte vor, BMW-Händler zu werden. Doch dann traf ich Herbert und alles änderte sich. Es war der Beginn einer großen Reise – sowohl in emotionaler als auch in geschäftlicher Hinsicht.

Wusstet ihr, dass das erste Touratech Travel-Event am 13. Mai 2001 in Orange stattfand? In diesem Jahr stand das 21-jährige Jubiläum der R 80 G/S an, und Herbert und ich organisierten die Wiedervereinigung von Helge Pedersen und seiner alten G/S aus dem

BMW-Museum, beide waren die Ehrengäste. Das Foto, das wir damals mit Helge, Herbert und mir auf unseren drei G/S machten, natürlich alle mit Touratech-Equipment ausgestattet, bedeutet mir sehr viel.

Jetzt gibt es überall auf der Welt Travel Events, und es gefällt mir, wie alle Länder miteinander wetteifern, damit das ihre zu etwas wirklich Besonderem wird. Peeras Event in Thailand in diesem Jahr hat mich total beeindruckt. Für nächstes Jahr plane ich nun auch etwas ganz Herausragendes.«

»Durch die Finanzkrise in Griechenland war es für uns eine schwierige Zeit voller Herausforderungen, aber wir haben neun Monate Sonne, und somit ist Motorradfahren ein Muss in unserem Land!

Trotz der Krise machen wir gute Geschäfte und können unseren Umsatz halten. Also machen wir weiter. Jeder Tag bringt Überraschungen, uns wird es niemals langweilig.

Zudem sind wir sehr mit Rallyes beschäftigt. Wir müssen 2016 wieder die Hellas Rallye organisieren, und wir stellen gerade ein neues Event auf die Beine, das im Oktober stattfinden soll, die Odyssey Rallye. Es soll mehr eine Abenteuerfahrt sein als ein Rennen. Eine mehrtägige Tour, jeden Tag eine neue Location, auf einer per GPS festgelegten Strecke. Jeden Tag gibt es spezielle Etappenziele, etwa ein bestimmter Pfad oder eine Teamaufgabe. Es wird ein echte Trophy mit Einzel- und Teamklassen. Wir glauben, dass diese Idee – ein bisschen Wettbewerb, gepaart mit einer tollen Tour – vielen Abenteurern, die nicht so gerne Rennen fahren, gefallen wird.«



**MARIA VASILIKI STATHAKOU
& MELETIS STAMATIS**

TOURATECH GRIECHENLAND



**NICK
PLUMP**

TOURATECH UK

Im Vereinigten Königreich herrscht ein starker Wettbewerb im Motorradzubehör-Sektor. Da hilft uns die Ausweitung der Touratech Produktpalette auf die Bereiche Textilien und Helme sehr. Wir können jetzt die gesamte Bandbreite an Zubehör aus einer Hand anbieten. Dies ändert die Wahrnehmung der Leute, sie erkennen, dass wir für mehr stehen als nur für Sturzbügel und Koffer.

Ich war 14, als mir Touratech zum ersten Mal begegnete. Ich arbeitete bei Bracken Motorcycles, die damals Touratech Produkte ins Vereinigte Königreich importierten. An den ersten IMO kann ich mich noch genau erinnern. Und Touratech war für mich da, als ich 2003 die Rallye Dakar fuhr. Ich denke noch gerne daran, wie mein Teamkollege Simon Pavey und ich im Gegenzug dabei halfen, neue Teile zu entwickeln, die es dann auch in den Katalog schafften, wie zum Beispiel die Kettenführung für die F 650 GS.

Ich bin zertifizierter BMW-Instruktor und durfte sogar Ewan McGregor und Charlie Boorman für ihre Weltreise trainieren. Ich erinnere mich, wie ich Herbert anrief und ihm erzählte, dass ich da dieses Projekt am Start hätte, welches uns mit einem Typen namens Ewan McGregor zusammenbringen würde. Herbert stellte einige Nachforschungen an, rief mich am nächsten Tag zurück und sagte: »Nick, das möchten wir sehr gerne machen!« Das ist nun zehn Jahre her.

Heute geht es noch immer darum, die Marke weiter zu entwickeln. Ich werde noch einen zweiten Shop eröffnen, der näher an London liegt. Und ich bin dabei, unser Travel Event zu überarbeiten und mehr Training anzubieten. Touratech UK soll künftig mehr sein als ein Shop, wir wollen ein echtes »Adventure Center« aufbauen.

scala rider®

PACKTALK™

Echte Gruppen-Kommunikation™



Duale Technologie



Watch the movie




cardo
communication in motion®
cardosystems.com

Vertrieb Deutschland
und Österreich:





Showroom in Coesfeld

KURZ NOTIERT

TOURATECH OST IN DRESDEN

Das Ladengeschäft wurde aufwendig zu einer echten Touratech Erlebniswelt umgebaut. Die Produkte können jetzt in einer noch authentischeren Atmosphäre kennengelernt und gründlich ausprobiert werden. Die Eröffnung findet am 16. April statt.

Info: motorradindresden.de

TOURATECH MITTE IN MÖMLINGEN

Das Zubehörprogramm wird jetzt an noch mehr Ausstellungsfahrzeugen präsentiert. Und auch der Bekleidungsbereich wurde komplett neu gestaltet. Durch die Verstärkung des Werkstattteams können Montagen und Umbauten jetzt noch schneller durchgeführt werden.

Info: www.zweirad-norton.de

TOURATECH AUF DER GANZEN WELT

Touratech ist jetzt in noch mehr Ländern mit eigenen Distributoren vertreten: Marokko, Montenegro, Südkorea, Venezuela, Indien und Panama heißen die Neuzugänge, in denen engagierte Teams der Motorradszene mit Rat und Tat zur Seite stehen. Nicht nur die Kunden vor Ort profitieren, auch Reisende können jetzt auf ein noch dichteres globales Netz von Stützpunkten zurückgreifen.

Info: www.touratech.com/en/touratech/touratech-international.html

TOURATECH MÜNSTERLAND IN COESFELD Neuer Standort

Im Nordwesten Deutschlands gibt es seit Mitte März eine neue Anlaufstelle für Motorradreisende: Touratech Münsterland in Coesfeld. Unter dem Dach des BMW Vertragshändlers AHAG hat sich Touratech Münsterland eingerichtet. Auf einer extra Verkaufsfläche mit Touratech typischer Ausstattung findet sich eine große Produktauswahl. Bei der Suche nach dem perfekten Part für die eigene Maschine helfen Dennis Niederhuxel und Michael Knuth-Zajonz. Die beiden sind selbst begeisterte Motorradfahrer. Während Dennis am liebsten auf kurvigen Landstraßen unterwegs ist, zieht es Michael, der sich selbst als sportlichen Tourenfahrer bezeichnet, auch mal ins Gelände. Beide haben einen beruflichen Hintergrund als Motorradmechaniker, so dass sie auch bei

kniffligen technischen Fragen stets eine fachlich fundierte Antwort auf Lager haben.

In der angeschlossenen Werkstatt können nicht nur sämtliche Touratech Produkte montiert werden, auch aufwendige Motorradumbauten werden realisiert. Alle Touratech Sitzbänke und Windschilde können nach vorheriger Anmeldung an der eigenen Maschine Probe gefahren werden.

Als besonderen Service wird Touratech Münsterland einmal im Monat geführte Motorradtouren in Deutschland und in die Beneluxländer anbieten ebenso wie Sicherheits-, Perfektions- und Wiedereinsteigertrainings.

Touratech Münsterland, Rekeners Straße 126, 48653 Coesfeld, Fon 02541-9419-12

TOURATECH WEST IN AACHEN RAUMGEWINN

Einen gewaltigen Zuwachs an Ausstellungsfläche gibt es von Touratech West zu vermelden. Über 400 Quadratmeter stehen künftig zur Präsentation der Touratech Produkte zur Verfügung.

Noch mehr Parts können dadurch direkt im Geschäft gezeigt werden und natürlich macht auch das Kennenlernen und Ausprobieren der Produkte bei so viel Platz mehr Spaß. Zusätzlich wurde das Beraterteam um einen weiteren fest angestellten Mitarbeiter verstärkt.

Diese guten Neuigkeiten sind Grund genug, im Jahr 2016 ordentlich zu feiern. Nach dem alljährlichen Saisonstart, der heuer am 13. März stattfindet, gibt es ein Fest anlässlich der Shopöffnung am 9. und 10. April. Und sogar ein Travel Event gibt es in diesem besonderen Jahr bei Touratech West, und zwar vom 15. bis 18. September. Der Schwerpunkt lautet »Reiseenduros jenseits der Straße«. Zu diesem Thema gibt es zahlreiche Workshops, Trainings und Ausfahrten.

Weitere Informationen unter www.kohl-travelevent.de



TOURATECH TERMINE 2016

Ein ganzes Jahr voller Aktionen rund um Motorrad und Reisen. Die Übersicht zeigt, wann und wo sich Touratech in der kommenden Saison live präsentiert: Auf Messen, bei den Travel Events weltweit und mit jeder Menge Service und Informationen in den Shops.

JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ	APRIL	MAI	JUNI	JULI	AUGUST	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DEZEMBER
01 Fr	01 Mo	01 Di	01 Fr	01 So	01 Mi	01 Fr	01 Mo	01 Do	01 Sa	01 Di	01 Do
02 Sa	02 Di	02 Mi	02 Sa	02 Mo	02 Do	02 Sa	02 Di	02 Fr	02 So	02 Mi	02 Fr
03 So	03 Mi	03 Do	03 So	03 Di	03 Fr	03 Mo	03 Mi	03 Sa	03 Mo	03 Do	03 Sa
04 Mo	04 Do	04 Mo	04 Mo	04 Mi	04 Sa	04 Mo	04 Do	04 So	04 Di	04 Fr	04 So
05 Di	05 Fr	05 Di	05 Di	05 Do	05 Mo	05 Di	05 Fr	05 Mo	05 Mi	05 Sa	05 Mo
06 Mi	06 Sa	06 Sa	06 Sa	06 Fr	06 Fr	06 Mi	06 Sa	06 Di	06 Do	06 Sa	06 Di
07 Do	07 So	07 So	07 So	07 Sa	07 Sa	07 Do	07 So	07 Mi	07 Do	07 Mi	07 Mi
08 Fr	08 Mo	08 Di	08 Fr	08 So	08 Mo	08 Do	08 Mo	08 Do	08 Sa	08 Di	08 Do
09 Sa	09 Di	09 Sa	09 Sa	09 Mo	09 Mo	09 Fr	09 Di	09 Fr	09 So	09 Mi	09 Fr
10 So	10 Mi	10 Do	10 So	10 Di	10 Di	10 So	10 Mi	10 Sa	10 Mo	10 Do	10 Sa
11 Mo	11 Do	11 Fr	11 Mo	11 Mi	11 Sa	11 Mo	11 Do	11 So	11 Di	11 Fr	11 So
12 Di	12 Fr	12 Sa	12 Mo	12 Do	12 So	12 Di	12 Fr	12 Mo	12 Mi	12 Sa	12 Mo
13 Mi	13 Sa	13 So	13 Mo	13 Fr	13 Mo	13 Mi	13 Sa	13 Di	13 Do	13 So	13 Di
14 Do	14 So	14 Mo	14 Do	14 Sa	14 Di	14 Do	14 So	14 Mi	14 Fr	14 Mo	14 Mi
15 Fr	15 Mo	15 Di	15 Fr	15 So	15 Mi	15 Fr	15 Mo	15 Do	15 Sa	15 Di	15 Do
16 Sa	16 Di	16 Do	16 Fr	16 Mo	16 Do	16 Sa	16 Di	16 Fr	16 Sa	16 Mi	16 Fr
17 So	17 Mi	17 Do	17 So	17 Di	17 Fr	17 So	17 Do	17 Sa	17 Do	17 Do	17 Sa
18 Mo	18 Do	18 Mo	18 Mo	18 Mi	18 So	18 Mo	18 Do	18 So	18 Do	18 Fr	18 So
19 Di	19 Sa	19 Sa	19 Di	19 Do	19 So	19 Di	19 Fr	19 Mo	19 Mi	19 Sa	19 Mo
20 Mi	20 Sa	20 So	20 Mi	20 Fr	20 Mi	20 Mi	20 Sa	20 Di	20 Do	20 So	20 Di
21 Do	21 So	21 Mo	21 Do	21 Sa	21 Sa	21 Do	21 So	21 Mi	21 Fr	21 Mo	21 Mi
22 Fr	22 Mo	22 Do	22 Fr	22 So	22 So	22 Fr	22 Mo	22 Do	22 Sa	22 Di	22 Do
23 Sa	23 Di	23 Sa	23 Mo	23 Mo	23 Do	23 Sa	23 Di	23 Fr	23 So	23 Mi	23 Fr
24 So	24 Mi	24 Do	24 So	24 Mo	24 Fr	24 So	24 Mi	24 Sa	24 Mo	24 Do	24 Sa
25 Mo	25 Do	25 Mo	25 Fr	25 Do	25 Sa	25 Mo	25 Do	25 So	25 Di	25 Fr	25 So
26 Di	26 Fr	26 Sa	26 Di	26 So	26 So	26 Mo	26 Fr	26 Mo	26 Mi	26 Sa	26 Mo
27 Mi	27 Sa	27 So	27 Mi	27 Mo	27 Mo	27 Mi	27 Sa	27 Do	27 Do	27 So	27 Di
28 Do	28 So	28 Mo	28 Di	28 Sa	28 Di	28 Do	28 So	28 Mi	28 Fr	28 Mo	28 Mi
29 Fr	29 Mo	29 Do	29 So	29 So	29 Mi	29 Fr	29 Mo	29 Do	29 Sa	29 Di	29 Do
30 Sa	30 Mi	30 Do	30 Mo	30 Mo	30 Do	30 Sa	30 Di	30 Fr	30 So	30 Mi	30 Fr
31 So		31 Do		31 Di	31 So	31 So	31 Mi	31 Mi	31 Mo		31 Sa

01.-03.07.2016 BMW Motorrad Days
 03.-05.09.2016 MRT Gieboldshausen
 03.-09.10.2016 Do Motorradmesse Intermot in Köln
 03.-05.2016 Twindurotreffen Burg Krifenburg
 05.-08.05.2016 Lovelide, Dübendorf (CH)
 08.05.2016 Bikertag Stuttgart
 10.-12.06.2016 Travel Event
 10.04.2016 ADAC Start Up Day Berlin-Linthe
 09.-10.04.2016 Neueröffnung nach Umbau Touratech West in Aachen
 16.04.2016 Saisonstart Touratech Ost Dresden
 15.-18.09.2016 Travel Event Touratech West Aachen
 16.-19.06.2016 Africa Twin Festival
 »True Adventure Days« in Obertauern (AT)
 20.-22.05.2016 Westerwälder GS Treffen
 Stöfel-Park, Enspel
 24.-26.06.2016 Adventure Bike Treffen
 »Reitwagen Ranch« in Nasfeld (AT)
 25.-26.06.2016 Blispendaktion in Gläubenberg (CH)
 29.04.-01.05.2016 Motorradtreffpunkt Spinnerbrücke Berlin

ISLAND PROOF

Für den Einsatz auf den materialmordenden Pisten Islands hat Touratech Nordic eine Flotte von BMW R 1200 GS Adventure aufgebaut. Zahlreiche Touratech Parts schützen die Fahrzeuge vor Beschädigungen und verbessern Komfort sowie Geländetauglichkeit. Von Mads Skyttegaard



Vielseitig, einfach zu fahren, tauglich für anspruchsvolle Schotterpisten ebenso wie für lange Sandpassagen und tiefe Furten: Das Anforderungsprofil für unser Island-Motorrad liest sich ganz schön anspruchsvoll. Beim Scouting in der rauen Wildnis der Vulkaninsel wollten wir natürlich keine bösen Überraschungen erleben. Und auf unseren geführten Offroadreisen, die wir ab Sommer 2016 anbieten, darf schon gar nichts schief gehen. Welches Bike sollten wir also nehmen? Nach gründlicher Überlegung wurde deutlich, dass eigentlich nur die BMW R 1200 GS Adventure alle geforderten Eigenschaften besitzt.

Doch so robust dieses Fahrzeug bereits ab Werk daherkommt, für einen Einsatz auf den teils sehr einsamen Pisten

Kverkfjöll 44 F90

Askja 28 F910

ISLAND-REISE 2016

UNTERWEGS MIT TOURATECH NORDIC

Lava-Wüsten, Gletscher, Wasserfälle, Vulkane, Geysire, Wasserpassagen und endlose Pisten: Island zählt für uns von Touratech Nordic zu den absoluten Lieblingszielen. Im Juli und August 2016 bieten wir entdeckungslustigen Motorradfahrern die Möglichkeit, mit uns auf Abenteuer-Reise zu gehen.

Die Reise führt uns von Reykjavik Richtung Norden. Geysire säumen unsere Route zum gigantischen Wasserfall Gullfoss und nach Pingvellir, wo sich die eurasische und die nordamerikanische Kontinentalplatte treffen.

Während eines langen Tages überqueren wir das isländische Hochland, besuchen den mystischen See Myvatn und können den Vulkan Askja bestaunen. In Husavik gibt es die Möglichkeit zu einer Walsafari.

Zurück geht es durch die Märchenlandschaft Landmannalaugar, bis wir die Südküste mit den schwarzen Stränden von Vik erreichen. Bevor wir wieder Richtung Reykjavik aufbrechen, besuchen wir noch eine Papageientaucherkolonie bei Dyrhólaey und inspizieren das Wrack einer abgestürzten DC-3.

Die neuntägigen Touren finden im Juli und August statt. Die meiste Zeit sind wir auf Schotter oder im Gelände unterwegs, es gibt aber auch Asphaltpassagen. Die Gruppe wird von zwei Guides auf Motorrädern begleitet. Damit besteht die Möglichkeit, die Gruppe entsprechend dem Fahrkönnen der Teilnehmer aufzuteilen. An zwei Tagen kann jeweils zwischen einer schwierigeren und einer einfacheren Route gewählt werden, auch ein Ruhetag ist möglich. Unser Begleitfahrzeug ist immer in der Nähe, an Bord sind Verpflegung, Ersatzteile, Werkzeuge und sogar eine Ersatzmaschine.

Weitere Informationen unter <http://adventuretravel.se/en/iceland>



Islands durften wir nichts dem Zufall überlassen. Bei den zu erwartenden hohen Geschwindigkeiten auf den harten Pisten ist die Fahrzeugunterseite einem regelrechten Bombardement von aufgewirbelten Steinen ausgesetzt. An der Montage des Motorschutzes »Expedition« führte daher kein Weg vorbei. Der Steinschlag gefährdet allerdings nicht nur die ei-



DIE PARTS FÜR DIE BMW R 1200 GS ADVENTURE

PRODUKT	ART.-NR.	PREIS
Schutz für Hauptscheinwerfer	045-5095	79,90 Euro
Schutz für Zusatzscheinwerfer	045-5468	49,90 Euro
Kühlerschutz	045-5017	85,90 Euro
Sturzbügelweiterung	045-5165	199,90 Euro
Motorschutz »Expedition«	045-5140	279,00 Euro
Zylinderschutz	045-5134	149,90 Euro
Handprotektoren	045-5650	89,90 Euro
Kardan-Sturzpadd	045-5505	39,90 Euro
Rahmenschützer	045-5035	39,90 Euro
Seitenständerverbreiterung	045-5276	29,90 Euro
Fernreisefußrasten	045-5315	119,90 Euro
Hecktasche Ambato	045-5836	99,90 Euro
Lenkertasche Ambato	045-5806	69,90 Euro

gene Maschine, auch die Fahrzeuge der Mitreisenden liegen in der Schusslinie, weshalb wir Schutzgitter sowohl für den Hauptscheinwerfer als auch für die Zusatzscheinwerfer und die Kühler verbauten.



BMW Motorrad

bmw-motorrad.com/enduroparkhechlingen



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 Instruktoren auf den neuesten BMWs – für jeden ist etwas dabei.

**INFORMATIONEN UND BUCHUNGEN UNTER:
ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE**



Die für Island typischen, scharfkantigen Lavabrocken gefährden im Falle eines Sturzes nicht nur den Fahrer, auch die Maschine hat den heimtückischen Felsen im Serienzustand nur wenig entgegensetzen. Robuste Zylinder- und Tank-

schutzbügel aus Edelstahl sollen im Ernstfall Schäden vermeiden. Den exponierten Zylinderköpfen haben wir eine zusätzliche Schutzplatte spendiert.

Von der Zuverlässigkeit der Protektorenausstattung konnten wir uns auf unseren Scouting-Touren öfter überzeugen als uns lieb war. Selbst nach einigen spektakulären Stürzen blieben die Fahrzeuge unbeschädigt. Das ist für uns nicht nur unter Aspekten der Sicherheit von Bedeutung. Wir möchten in der kommenden Saison nacheinander drei Gruppen von Kunden über die Insel führen, und natürlich soll auch die dritte Reisegruppe noch weitgehend neuwertige Motorräder zur Verfügung haben.

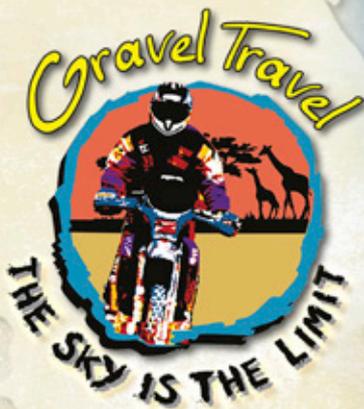
Damit unsere Gäste ihre fahrerisch durchaus anspruchsvolle Tour mit möglichst leichten Fahrzeugen genießen können, haben wir auf die Montage von Zega Pro Koffern verzichtet. Das Gepäck der Tourteilnehmer wird im Begleitfahrzeug transportiert. Fast schon schade, denn dem Adventure Look der Bikes hätten die robusten Aluboxen gut zu Gesicht gestanden. ▲

Fotos: David Johansson, Mads Skyttegaard & Per Wallin

Kverkfjöll 44 F90

Askja 28 F91

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





VON AUF 5000



Ein Land der Gegensätze mit sengend heißen Wüsten, klirrender Kälte und drückender Schwüle erlebte Charlie Spiegel auf seiner Tour kreuz und quer durch Peru. Die beeindruckenden Bauten der Inka zogen den Globetrotter ebenso in ihren Bann wie das einfache Landleben und die haarsträubenden Bergpisten. Text und Fotos: Charlie Spiegel



Kaum haben wir den Touratech Shop von Iván verlassen, stecken wir schon mitten im chaotischen Verkehr der peruanischen Hauptstadt Lima. Ein Hupkonzert von allen Seiten, doppelt so viele Fahrspuren wie es eigentlich gibt, von Spur zu Spur tanzende Taxis und als Bonbon sozusagen, die unberechenbar fahrenden Dreiräder, ergeben eine brisante Mischung.

Und dabei muss ich mich zunächst an das ungewohnte Fahrverhalten meiner G 650 GS Sertão gewöhnen, denn zum ersten Mal seit fast fünf Monaten in Südamerika bin ich zu zweit unterwegs. Nicht, dass meine Freundin schwer wäre, doch das Mehrgewicht inklusive zusätzlichem Gepäck lässt sich einfach nicht verleugnen.

Zum Glück für mich geht es die ersten 150 Kilometer auf der Panamericana Richtung Süden zunächst kerzengerade aus. Es ist kühl, der stetig vom Pazifischen Ozean wehende Wind bringt leichten Küstennebel mit. Trotz der Feuchte des Nebels zählt die peruanische Küstenwüste zu den trockensten Gebieten der Erde.

Erst nachdem wir landeinwärts in Richtung der Anden fahren, wird es grüner. Durch schmutzige und staubige Dörfer führt uns der Weg noch immer ohne nennenswerte Kurven in etwas höher gelegene Landstriche. Weinreben konkurrieren mit Bananenstauden und Palmen um die wenigen fruchtbaren Flächen.

Etappenziel ist das kleine Dorf Lunahuaná, welches ausschließlich vom Fluss und seinem Ufer lebt. Doch es ist nicht der Fischfang, nein es sind River Rafting und Quadfahren, die den Ort boomen lassen. Wir probieren allerdings lieber den hier angebauten Weißwein und den ebenfalls hier gebrannten Pisco, ein leckeres Destillat aus Traubenmost.

Der nächste Tag bringt Fahrspaß pur. Das Flusstal, durch welches sich unsere Straße hinauf zu den Anden schlängelt, wird enger und enger. Einspurig, gesegnet mit vielen Schlaglöchern, durch dunkle Naturtunnel zieht sich die

Der Touristenzug nach Machu Picchu hält in Aguas Calientes (o.l.), scheppernde Brücke (o.r.), die Geoglyphen von Nazca aus dem Flugzeug gesehen (r.).



Straße durch erodierte Canyons. Immer öfter fehlt jeglicher Straßenbelag. Am Steilhang klebend, eng und ungesichert, verläuft die Strecke für die nächsten Stunden durch unbesiedelte Landschaften. Und dann mache ich einen Fehler. Ich schaue mir den weiteren Verlauf der Straße an und erschrecke, als ich sehe, wie die Piste an der steilen Felswand klebt, und es direkt neben der Fahrbahn hunderte von Metern senkrecht in Tiefe geht. Ziemlich verkrampt kämpfe ich





mich die nächsten Kilometer durch diesen anspruchsvollen Abschnitt.

Dann überschreiten wir die magische Höhenlinie von 4000 Metern. Ein unglaublicher Blick über die weite Andenlandschaft bietet sich uns. Wir erleben große Vicuña- und Alpakaherden und greifen in die Reste des Schnees, der in der vergangenen Nacht auf der 4600 Meter hohen Passhöhe gefallen ist. Gestern herrschten noch über 30 Grad, entsprechend schlottern wir jetzt bei gerade noch vier Grad Celsius.

Durch herrliche Serpentinaen und unendlich viele Kurven geht es hinunter nach Huancayo, das auf »nur« 3300 Metern liegt. Die nächsten Tage folgen wir der Nord-Süd-Verbindungsstraße 3S, die auf ihrem Weg nach Ayacucho Nervenzitkel pur bietet. Seien es Schlammpassagen, glitschige Wasserläufe oder weiche, aufgeworfene Erdstrecken in Baustellen, Schotterpisten oder übel gepflasterte Ortsdurchfahren – es gibt nur wenig Zeit zum Ausruhen. Doch selbst in kniffligen Passagen zieht meine BMW mit ihrem 21-Zoll-Vorderrad souverän durch.

Es ist eine andere Welt, durch die wir nun fahren. Die Gipfel der über 6000 Meter hohen Andenkette, die wettergegerbten Gesichter der Hochlandbewohner in ihren farbenfrohen Trachten und die vielen freilaufenden Tiere faszinieren uns.

In Ayacucho empfängt uns zwar wieder der chaotische Verkehr, doch die Stadt ist ein wahres Kleinod der Architektur der spanischen Kolonialzeit. Allein 33 Kirchen aus dem 16. und 17. Jahrhundert existieren noch.

Am nächsten Tag sind wir ständig auf weit über 4.000 Metern und bei Temperaturen von unter fünf Grad unterwegs. Um die frühe Vormittagsstunde werden die Tiere von den Dörfern auf die kargen Weideflächen getrieben. Es ist ein ganz besonderes Bild, wenn Mensch, Schaf, Kuh und Schwein gemeinsam und ohne Leine den Weg zur Weide antreten.

2000 Höhenmeter tiefer heißt es, auf Sommerkleidung umzurüsten, denn nun herrschen wieder deutlich über 30 Grad im Schatten. Zwischen zahmen Alpakas, Hunden, Enten, Hühnern und drei farbenprächtigen Pfauen lassen wir den Tag auf einer Gästehazienda ausklingen.

In sanften Kurven und Serpentinaen erklimmen wir am nächsten Tag wieder Höhenmeter. Zum ersten Mal habe ich Probleme mit der Benzinqualität. Entlang der gesamten Strecke ist das 90-Oktan-Benzin ausgegangen und es gibt nur noch 84 Oktan. Da ich auf dieser Höhe ohnehin schon mit einem Leistungsverlust von 35 bis 40 Prozent zu kämpfen habe, möchte ich meinem Motor diese niedrige Oktanzahl nicht antun. Glücklicherweise finde ich in der nächsten Stadt wieder besseren Sprit.



DER AUTOR Diese Perutour ist Teil des elfmonatigen »Projekts Südamerika«, das den früheren Werbe- und Eventmanager und heutigen Reisejournalisten Karl »Charlie« Spiegel kreuz und quer durch den Kontinent führt.

Nach einer 33-tägigen Frachtschiffreise, zusammen mit seinem Motorrad von Hamburg nach Montevideo, bereiste er Uruguay, Argentinien, Paraguay, Brasilien, Guyana, Surinam, Französisch Guayana, Peru und Ecuador. 2016 soll es nochmals durch Peru gehen, dann folgen Bolivien, Argentinien und Chile. Unterwegs ist er auf einer BMW G 650 GS Sertão, die mit vielen Touratech Teilen für die besonderen Bedingungen der Reise ausgerüstet ist. Das Touratech Suspension Federbein und die atmungsaktive Sitzbank erleichtern das Fahren auf langen und anspruchsvollen Strecken enorm. Ab Juni 2016 wird die Tour auch in einer 90-minütigen Multimediashow zu sehen sein.

Weitere Informationen unter www.mototrotter.de oder www.facebook.com/mototrotter

nur über einen mehrtägigen Trail oder eine Fahrt mit der Schmalspurreisenbahn möglich.

Wir nehmen die bequeme, wenn auch ziemlich kostspielige zweite Variante und zuckeln in gemütlicher Fahrt entlang des wilden Urubambabflusses zum kleinen, touristisch ziemlich überlaufenen Ort Aguas Calientes. Der erste Blick, der sich uns am folgenden Tag auf die auf einem Berggrücken liegende Inkastadt Machu Picchu bietet, ist kaum in Worte zu fassen. Tausendmal haben wir diesen Anblick in Magazinen und Filmen gesehen, doch nun direkt vor Ort zu stehen und die Magie dieses Ortes zu spüren, könnte kaum emotionaler sein.

Stundenlang streifen wir über Terrassen, vorbei an Tempelmauern, durch ehemalige Wohnhäuser und Lagerstätten bis uns allmählich die

Die Landschaft entlang unserer Route zur ältesten durchgehend bewohnten Stadt Südamerikas, Ollantaytambo, erinnert uns in Farbe und Panorama an die Toskana, nur sind die schlanken Zypressen durch ebenso schlanke Eukalyptusbäume ersetzt. Unser Motorrad hat nun für einige Tage Pause, ist doch der Besuch der berühmtesten Inkastadt der Welt

Kräfte in den Beinen verlassen. Es ist schwer, sehr schwer, sich von dieser geheimnisvollen Stätte, von diesem mystischen Anblick zu lösen und wieder mit dem Kleinbus hinunter nach Aguas Calientes zu fahren.

Das heilige Tal der Inkas ist in Richtung Süden unspektakulär zu befahren. Spektakulär hingegen ist die Inka-Fes-





Plaza von Cusco. Die Spanier errichteten die Stadt auf den Ruinen der Hauptstadt des Inkareiches (I.). Die traditionellen Binsenboote auf dem Titicacasee können bis zu sechs Personen tragen (u.).



tung Pisac. Schon von weitem sehen wir die riesigen Terrassenanlagen, die sich an die Berghänge schmiegen. Zu Zeiten der Inkas wurden darauf unter anderem Mais, Kartoffeln, Tomaten und Quinoa angebaut. Leider ist dort heute nur noch grüne Wiese zu finden. Authentischer wäre ein Anbau mit den alten Gemüse- und Getreidesorten.

Über einen niedrigen, nur 3.600 Meter hohen Andenpass erreichen wir das Hochtal von Cusco. Bei der Fahrt ins Zentrum der Stadt haben wir Glück, bleibt das übliche Verkehrschaos diesmal aus. Cusco, die einstige Hauptstadt des Inkareiches, erkunden wir trotzdem lieber zu Fuß. Fassungslos stehen wir vor den gewaltigen Mauern einstiger Tempel. Niemand kann sich bis heute genau erklären, wie es möglich

Lama vor den Ruinen von Machu Picchu (ganz links), unterwegs im Hochland (I.).



war die tonnenschweren Steinblöcke so präzise aneinander zu fügen, dass nicht einmal ein dünnes Messer in die Fugen passt. Auch die statische Qualität ist einzigartig. So widerstanden diese Mauern nahezu unversehrt mehreren verheerenden Erdbeben, während die von den spanischen Konquistadoren erbauten Kirchen einstürzten.

Durch ein saftig grünes Tal, stets begleitet von der Bahnlinie, geht es geradlinig nach Süden. Immer wieder sehen wir die Mühsal der Bauern. Wie vor hunderten von Jahren werden die Felder mit einem Einscharpflug und zwei kräftigen Ochsen bearbeitet.

Auf unserer Zwischenstation in Sicuani tauchen wir in das ganz normale Leben der Landbevölkerung ein, denn dieser Ort hat kaum touristische Infrastruktur. Doch genau dies macht den besonderen Reiz aus. Mittlerweile gießt es wie aus Kübeln und die Straßen der Stadt füllen sich mit Wasser und Schlamm.

Am nächsten Tag lacht wieder die Sonne, und wir erspähen um die Mittagszeit das tiefblaue Wasser des auf 3808 Meter liegenden Titicacasees. Puno, die Stadt am See, ist nur Ausgangspunkt für uns. Wieder hat unsere BMW Pause, da wir etwas Besonderes vorhaben. Mit einem winzigen Fischerboot geht es hinaus auf die schwimmenden Schilfin-seln der Uros. Es ist schon ein komisches Gefühl, auf nachgebendem Schilfboden zu laufen. In einer kleinen Schilfhüt-

REISEINFOS

ALLGEMEINES Peru ist ein Land mit großen Gegensätzen. Entlang der Küste erstreckt sich die Atacamawüste. Im Zentrum verläuft von Nord nach Süd die Kette der Anden mit Höhen bis zu 6768 Metern und Pässen bis fast 5.000 Höhenmeter. Den dritten Landschaftsraum bilden die riesigen Regenwaldgebiete des Amazonastieflandes.

EINREISE Touristen mit deutscher Staatsbürgerschaft können sich bis zu 183 Tage in Peru aufhalten. Das Visum wird bei der Einreise erteilt. Erforderlich ist ein Reisepass mit mindestens sechs Monaten Gültigkeit. Ein Motorrad kann bis zu 90 Tage temporär eingeführt werden. Die obligatorische Haftpflichtversicherung kann direkt vor Ort abgeschlossen werden.

MOTORRAD FAHREN Finanziell lohnt sich die Verschiffung der eigenen Maschine ab einer Reisedauer von rund einem Monat. Hierbei ist jedoch der Zeitaufwand für die Zollformalitäten (mind. 1 Tag jeweils bei Ein- und Ausreise) zu berücksichtigen sowie die Tatsache, dass das Motorrad während des Seetransports jeweils vier bis sechs Wochen nicht zur Verfügung steht. Im Laufe des Jahres 2016 wird Touratech Peru in Lima eine Mietflotte mit komplett ausgestatteten BMW F 800 GS bereitstellen. Selbstverständlich erhalten auch Reisende mit eigener Maschine im Shop von Ivan Guerrero jedwede Unterstützung (siehe S. 78)
Kontakt: ventas@motoviajerosperu.com

te übernachten wir mitten auf dem See. Eiskalt ist es geworden, doch die kristallklare Brillanz des über uns leuchtenden Sternenhimmels lässt dies schnell vergessen.

Wieder zurück im Motorradsattel, verlassen wir die hochgelegenen Landstriche und erreichen über Arequipa die Wüstenstadt Nazca. Die rätselhaften Scharbilder und kilometerlangen Linien lassen sich nicht vom Motorrad aus betrachten. In einem höllisch lauten und rappenden Kleinflugzeug bietet sich hingegen ein überwältigender Blick, auch wenn mein Magen

Die Benzinversorgung ist gut, nur selten liegen zwischen zwei Tankstellen mehr als 100 Kilometer. Benzin mit 84 Oktan gibt es überall, 90-Oktan-Sprit ist weit verbreitet. Bessere Qualitäten gibt es nur in Städten.

REISEZEIT Generell ist Peru das ganze Jahr über zu bereisen. Lediglich in der Hauptreisezeit von Juli bis September kann es an den bekanntesten Sehenswürdigkeiten ziemlich voll werden. Von November bis April ist Regenzeit. Vor allem im Amazonastiefland werden Nebenstrecken in diesem Zeitraum zu glitschigen Schlammplätzen.

GESUNDHEIT Die Höhenkrankheit ist ein nicht zu unterschätzendes Problem. Eine langsame Anpassung an die Höhe ist bei den meisten Menschen dringend erforderlich. Nicht vergessen sollte man zudem ein Insektenabwehrmittel – gegen Sandfliegen in den Wüstengebieten und Moskitos in den subtropischen und tropischen Landesteilen.

UNTERKUNFT Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in allen Preisklassen. Vom einfachen Hospedaje mit Preisen von weniger als zehn Euro pro Nacht bis zu Häusern der Luxusklasse in den größeren Städten.

VERPFLEGUNG Überwiegend wird Hühnchen in gegrillter oder frittierte Form angeboten. Begleitet von Reis, Pommes Frites und einigen Salatblättern. So ein Menü erhält man in einfachen Straßenrestaurants schon für rund 1,60 Euro bis 2,15 Euro.

BÜCHER UND KARTEN

- Reise Know-How Landkarte: Peru. Maßstab 1:1.500.000. Touratech Art.-Nr.: 090-1137
- Sandra Wolf und Katharina Nickoleit: Peru kompakt. Reise Know-How Verlag. 7. A. 2014. ISBN 978-3896625823
- Helmut Hermann u.a.: Peru, Bolivien. Reise Know-How Verlag. 9. A. 2015. ISBN 978-3896625922
- Lonely Planet: Südamerika für wenig Geld. 3. A. 2013. ISBN 978-3829723275



wegen der vielen Turbulenzen und unsanften Flugmanöver rebelliert.

Am Strand von Punta Hermosa, mit Blick auf die vorbeiziehenden Delphine, lassen wir die vielen Eindrücke dieser vierwöchigen Perutour noch einmal Revue passieren. 

JETZT GRATIS DEN KATALOG ANFORDERN!

Tel: 08432 / 949426 - info@hermann-motorrad-reisen.de



GEPFLEGTE HOTELS
KOMPETENTE TOURGUIDES
ABWECHSLUNGSREICHE STRECKEN

HERMANN-MOTORRAD-REISEN



TRÄUME VERWIRKLICHEN
ABENTEUER ERLEBEN

2016

OFFROAD- UND
STRASSENTOUREN

www.hermann-motorrad-reisen.de



GROSSE GS GANZ KLEIN

TEXT UND FOTO: ALEXANDER SEGER

Die direkte Verbindung von Salta in Nordwestargentinien nach Cafayate führt östlich der staubigen »Cuarenta« über die makellos geteerte Ruta 68 durch das Valle de la Lerma.

Ich hatte mir von dieser Strecke eigentlich nicht viel erwartet, und der erste Abschnitt schien das auch zu bestätigen.

Eine Großstadt breitet sich nun mal entlang der Verkehrsadern in ihre Umgebung aus, und diese Vororte sind in der Regel nicht von architektonischer Schönheit geprägt. So verhält es sich auch südlich der fast 400.000 Einwohner zählenden Metropole Salta. Als die Bebauung lichter wird, dominiert die Landwirtschaft das Bild. Getreide und Tabak werden auf dem gut 25 Kilometer breiten Talboden angebaut. Wo kein Ackerbau betrieben wird, weiden Rinderherden auf saftig grünen Wiesen.

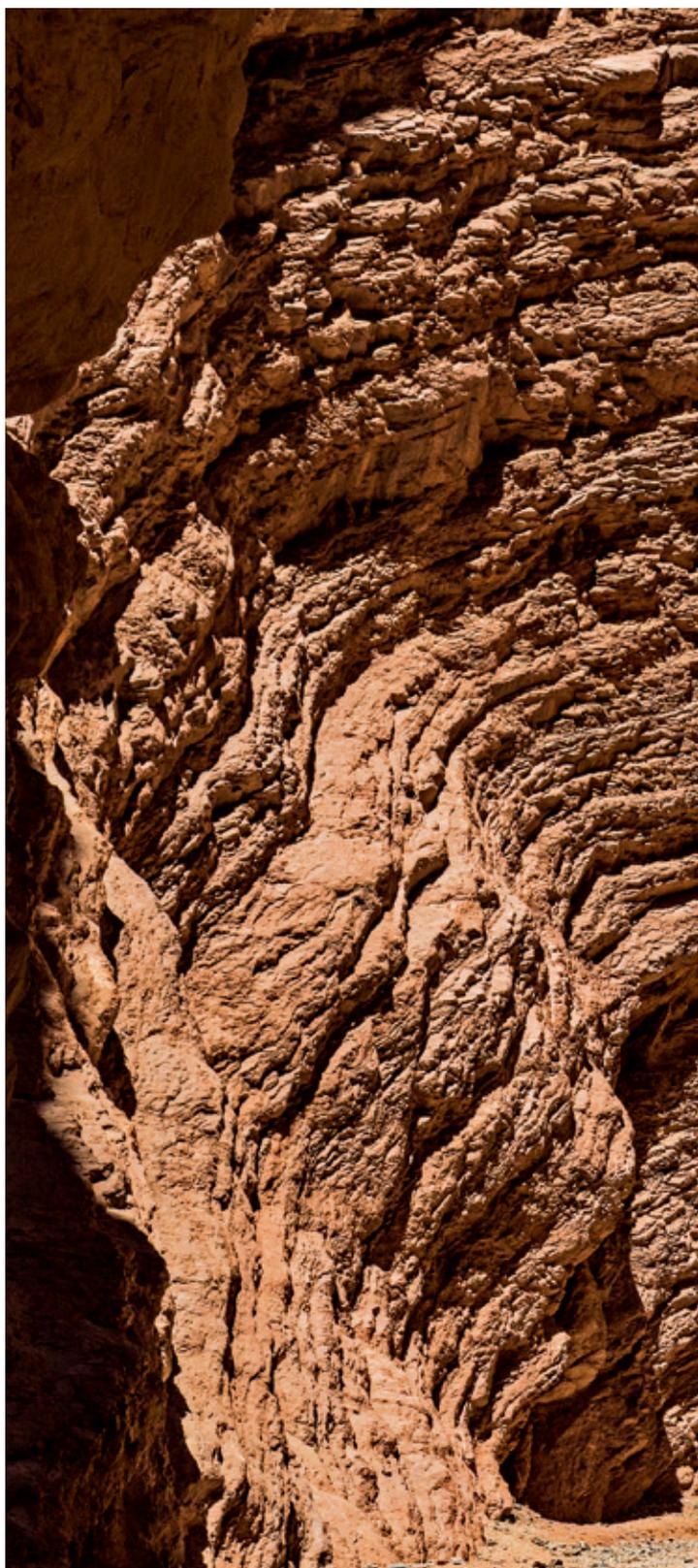
Doch mit einem Male wird das Tal enger. Zerklüftete rote Felswände rücken nahe an das Asphaltband heran, lassen nur wenig Platz für vereinzelte Bäume am Wegesrand. Ich habe die fantastische, knapp 70 Kilometer lange Quebrada de las Conchas erreicht, die Schlucht der Muscheln.

Fasziniert rolle ich durch die karge Landschaft. Einzelne, durch Erosion entstandene Felsformationen sind gut beschildert, aber nicht immer schaffe ich es, die Gebilde auch zu erkennen. El Sapó (die Kröte) oder El Fraile (der Mönch) sind aus dem richtigen Blickwinkel einfach nachzuvollziehen, auch bei El Obelisco (der Obelisk) ist naturgemäß wenig Fantasie erforderlich.

Während sich beim Garganta del Diablo (Teufelsrachen) ein paar Bustouristen gegenseitig mit iPads fotografieren, habe ich das Anfiteatro (Amphitheater) ganz für mich alleine. Staunend stehe ich am Fuße der rund 100 Meter hohen Felswände, angesichts derer auch die dickste GS verschwindend klein wirkt. Und das beeindruckende Echo des Kessels verleiht sogar dem eher unauffälligen Serienauspuff der 1150er einen satten, kernigen Klang. Von hier sind es zur Weinhauptstadt Cafayate nur wenige Kilometer – und dennoch habe ich das Gefühl, in einer anderen Welt zu stehen, in einer Welt voller magischer Wesen. ▲

KAMERADATEN:

KAMERA: Canon EOS 5D Mark III OBJEKTIV: EF24-105mm f/4L IS USM
BRENNWEITE: 65,0 mm BELICHTUNGSZEIT: 1/320 s BLENDE: F9
ISO: 400 AUFNAHMEMODUS: P (kein Blitz, kein Stativ)







DAS NÄCHSTE
TOURATECH
Travel Time
 ERSCHEINT
 IM OKTOBER 2016

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:
 Margit Rowley, Ramona Schwarz

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
 Jo Glaser, Tilo Jentzsch,
 Margit Rowley, Martin Wickert

Layout, DTP, Grafiken:
 Rudolph Fischer, 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

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

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-Süd

Gruber & Alt GmbH
 Auf den Schrederswiesen 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-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-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-Mitte

Zweirad Norton
 Obernburger 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 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

TOURATECH-Ost

Agnes-Smedley-Str. 5
 01187 Dresden
 Tel: +49 (0)351 - 315 845 05
 Fax: +49 (0)351 - 315 845 11
 info@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

TOURATECH Münsterland

AHAG Coesfeld GmbH
 Rekener Straße 126
 48653 Coesfeld
 Tel: +49 (0)2541 - 94 19 12
 info@ahag-coesfeld.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

DAS ABENTEUER DEINES LEBENS

MIT DEM MOTORRAD VON TALLIN NACH BANGKOK

CHINA | ESTLAND | KASACHSTAN | KIRGISISTAN | LAOS | RUSSLAND | THAILAND



72 TAGE Expedition inklusive:
■ 51 Fahrtage und 16.400 Kilometer
■ 15 Rasttage inklusive Fahrmöglichkeiten
■ 3 Tage Tallinn und 2 Tage Bangkok



 **FOLGE UNS**
facebook.com/edelweissbike



TOURINFOS TALLIN NACH BANGKOK

TOURTERMIN 2016
22. Juli - 01. Oktober

FAHRSTUNDEN
7 bis 9 h

TOURTERMIN 2017
21. Juli - 30. September

TOURBEWERTUNG
schwierig

**FORDERE DIR JETZT EINE
KOSTENLOSE BROSCHÜRE AN**
unter expedition@edelweissbike.com
oder unter +43.5264.5690.

Alle Infos findest du auch unter
www.edelweissbike.com/welttour.



AUF WWW.EDELWEISSBIKE.COM/DE/BLOG FINDEST DU UMFANGREICHE BLOGS
ZU UNSEREN MOTORRADEXPEDITIONEN.

LASS DEN ALLTAG HINTER DIR. UND STAUBWOLKEN.

MAKE LIFE A RIDE.

Für die neue **F 800 GS** ist kein Abenteuer zu groß. Denn dank des Parallel-Twin-Motors mit 63 kW (85 PS) ist sie ein Dynamik-Paket, das auch den langen Atem für schier endlose Touren besitzt. Das serienmäßige ABS sorgt dabei für Sicherheit und lässt sich für Geländefahrten abschalten. Der Komfort kann durch das optional erhältliche elektronisch einstellbare Fahrwerk (ESA) und die unterschiedlichen Sitzhöhen von 820 mm bis 920 mm noch gesteigert werden. Lass alle Grenzen hinter dir. Auch die zwischen On- und Offroad. Mehr Infos erhältst du bei deinem BMW Motorrad Partner oder auf bmw-motorrad.de



THE NEXT
100 YEARS 

BMW Motorrad

F 800 GS



Freude am Fahren