

NUMBER	LANGUAGE
26	DE
ISSUE	
1/2019	

TOURATECH



TRAVEL TIME



SPECIAL ADVENTURE BIKES

BMW R1250 GS & Adventure • BMW F 850 GS Adventure
Ducati Multistrada Enduro • Honda Africa Twin & Adventure Sports
KTM 790 & 1290 Adventure



ZEGA EVO
Der neue Koffer im Detail



LOOK AROUND THE GLOBE
Unterwegs auf vier Kontinenten



BIKE BUILD
Africa Twin WTE



FAHRERAUSSTATTUNG
Destino Touring





30K

Intuitives & selbstoptimierendes Mesh Intercom™ & Bluetooth Kommunikationssystem für große Gruppen



Mehrwegesprechanlage



2km Intercomreichweite



Audio Multitasking™

10C PRO

Bluetooth Kamera und Kommunikationssystem in Einem



QHD: 1440p 30fps



4-Wege-Intercom



Smart Audio Mix™



20S EVO

Das klassische Bluetooth Kommunikationssystem für bis zu 8 Fahrer



Advanced Noise Control™



2km Intercomreichweite



8-Wege-Intercom





Nadine Arglebe (CFO), Jochen Schanz (COO), Martin Wickert (CMO), Marc Pelzer (Owner), Alberto Reinhart (CEO)

Liebe Leserin, lieber Leser,

letztes Jahr war für Touratech ein Jahr der Neuorientierung, 2019 sind zahlreiche Visionen Wirklichkeit geworden - und die Ideen gehen nicht aus. »Wir haben eine regelrechte Aufbruchstimmung im Unternehmen«, bringt es Touratech CEO Alberto Reinhart im Interview auf den Punkt (S. 12).

Den Fokus klar auf der Adventure-Bike-Szene geht Touratech in großen Schritten in die Zukunft. Eine nie dagewesene Vielfalt an Reiseenduros der unterschiedlichsten Klassen ermöglicht es Motorradfahrern, ihr ganz persönliches Abenteuer zu finden. Und wir bei Touratech sind stolz darauf, diese Menschen mit dem besten Equipment bei ihren Unternehmungen zu unterstützen.

Wir hatten die Chance, bereits viele der relevanten Adventure Bikes ausgiebig zu testen. Selbstverständlich waren alle Fahrzeuge auf unserem Testride umfangreich mit dem neuesten Touratech Material ausgestattet. Sowohl Parts, die wir für das Originalzubehörprogramm der Motorradhersteller fertigen, als auch die Produkte unseres breiten eigenen Portfolios mussten sich einmal mehr auf anspruchsvollen Pisten und Trails in Südfrankreich bewähren (S. 28).

Im Mittelpunkt unserer Entwicklungen stand der Koffer ZEGA Evo, eine konsequente Weiterentwicklung basierend auf den Erfahrungen aus über 800.000 produzierten Aluminiumkoffern.

Ein ausführliches Portrait dieses High-End-Koffers findet sich in dieser Ausgabe (S. 40).

Der Aufbau von Sonderfahrzeugen, individuellen Kundenfahrzeugen sowie die Bereitstellung von Test- und Leihfahrzeugen für unsere Kunden gehören seit dieser Saison zum festen Bestandteil unseres Service. Erweiterte Werkstattangebote und viele Events für Motorradreisende in und aus aller Welt runden das Erlebnis Touratech ab.

Den alljährlichen Saisonhöhepunkt wird auch 2019 wieder das Touratech Travel Event in Niederschach bilden. Dieses Jahr mit noch mehr Action und Abenteuer, zusätzlich zum Event mit Probefahrten, Live Musik und kostenlosem Camp Ground gibt es geführte Touren. Erstmals ist ein Spezialevent für die Offroad-Fraktion im Angebot: Legales und natürlich markenoffenes Endurofahren an fünf Top-Locations im Schwarzwald! Die zahlreichen angereisten Motorrad- und Reifenhersteller und die vielen ebenfalls auf dem Travel Event vertretenen Dienstleister rund ums Motorradreisen präsentieren ebenso wie Touratech selbst ein breites Spektrum an neuen Produkten (S. 66).

Wir freuen uns auf euch und sehen uns im Schwarzwald, auf einem der Adventure Country Tracks oder irgendwo auf dem Globus.

Viel Spaß mit diesem Heft wünscht,

Euer Touratech Team



REISE

- 14 Afrika:** Joe Pichler hat Afrika auf Abwegen bereist: Vom Tschad aus durchquerte er die Sahara, erreichte das Buschland des Sahel und drang tief in den tropischen Regenwald vor, um seinen Extrem-Trip entlang der Westküste in Marokko zu beenden.
- 54 Weltreise:** Die Hälfte des Globus haben Marta Zajchowska und Lukasz Gorniak mit ihrer F 800 GS schon abgeklappert. Demnächst geht's weiter. Ein Zwischenbericht.
- 80 Nordspanien:** Wüsten Berge und schroffe Küsten – die Krad-Vagabunden haben sich im Norden der Iberischen Halbinsel auf Entdeckungsreise begeben.
- 86 Toskana:** Per Roadbook durch die Hügel der Toskana: Ein Touratech Team war mit Adventure Bikes auf anspruchsvollen Trails und Pisten in Mittelitalien unterwegs.

14



86



MOTORRAD UND TECHNIK

- 28 Adventure Bikes:** Acht große Reiseenduros und jede Menge neues Zubehör: Ein Testteam hat die neuesten Adventure Bikes über die Schotterwege der Corbières getrieben.
- 40 ZEGA Evo:** Der neue Alukoffer im Detail - Technik und Funktion in der Praxis.
- SPECIAL HONDA AFRICA TWIN**
- 48 Ich und meine Africa Twin:** Katja und Martin Wickert blicken zurück auf abenteuerliche Jahre im Sattel ihrer Africa Twins RD07.
- 50 Bike Build Africa Twin WTE:** Mit Touratech Parts wird aus der aktuellen Africa Twin ein Adventure Bike der Superlative: Fahrwerk - Protektoren - Gepäck - Räder - Ergonomie.

INHALT

78



INSIDE TOURATECH

- 12 Interview Marc Pelzer und Alberto Reinhart: Touratech Owner und CEO über die Restrukturierung, die Perspektiven des Unternehmens und eigene Motorradfahrerfahrten
- 66 Preview Travel Event: So großartig wird das 16. Touratech Travel Event.



28

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- 76 Erfahrungsbericht Destino Tour: Roman Schießl und Florian Greger tragen den Touratech Stiefel Destino Tour auf ihrer Reise von Salzburg nach Singapur. Erste Erfahrungen.
- 78 Compañero pflegen: Auch ein High-End-Anzug wie der Compañero braucht Pflege. Wir zeigen, wie's geht.

48

NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial
- 6 Aktuell
- 46 KTM 790 Adventure R
- 70 Treffen und Ausfahrten 2019
- 74 Distri-News
- 96 Ein Bild und seine Geschichte
- 98 Impressum



40





ATTRAKTIVES GELÄNDE IN SPANIEN

ENDURO PARK ISABENA

Mitte vergangenen Jahres hat bei La Puebla de Roda in den spanischen Zentralpyrenäen der BMW Motorrad Enduro Park Isábena seine Pforten geöffnet. Ein breites Angebot an Trainings sowie Ausfahrten in die umgebende Bergwelt werden angeboten.

Der 45.000 Quadratmeter große Enduro Park Isábena ist von BMW Motorrad zertifiziert, das heißt, die Instrukturen erfüllen genauso wie die Trainingsinhalte alle Anforderungen des Motorradherstellers. Das Training baut auf einem weltweit standardisierten Programm auf.

Angeboten werden Endurotrainings in der Gruppe für die unterschiedlichsten Erfahrungslevel, Einzeltrainings, Offroad-Ausfahrten sowie kombinierte »Abenteuer Pakete«. Die Übernachtung erfolgt im benachbarten Bungalow Park Isábena.

enduropark-isabena.com/de



AUF DEM TRAVEL-EVENT

TENERÉ 700 LIVE!

Wohl selten wurde eine Reiseenduro so sehnsüchtig erwartet wie die neue Ténéré 700 von Yamaha. Die gute Nachricht für alle Besucher des Touratech Travel Events: Yamaha hat einige Exemplare der neuen Ténéré in den großen Show Truck geladen, der an allen drei Tagen auf dem Festivalgelände in Niedereschach steht. Und man wird die Ténéré nicht nur anschauen können, auch Probefahrten sind möglich. Natürlich stehen die Yamaha-Experten zu allen Fragen rund um die Ténéré und die anderen Modelle an Bord gerne Rede und Antwort.

Wer sich auf jeden Fall eine Ténéré 700 sichern will, kann das nach wie vor auf der Online-Reservierungsplattform von Yamaha. Kunden, die übers Web bestellen, erhalten die Maschine zum Sonderpreis von 9299 Euro. Die Auslieferung erfolgt ganz regulär über die Yamaha Vertragshändler.

tenere700.yamaha-motor.eu



12 OFFROADBEGEISTERTE KOLLEGEN

ENDUROAUSFLUG NACH MONS

Einige Male im Jahr tun sich endurobegeisterte Kollegen bei Touratech zusammen, um gemeinsam an Offroadevents teilzunehmen. So war die inoffizielle »Betriebsportgruppe« in unterschiedlicher Besetzung schon auf Veranstaltungen in Frankreich, Italien, Rumänien und zuletzt auf einer »Balade« in Belgien. Baladen sind Offroadveranstaltungen mit Startnummer aber ohne

Wertung. In Mons waren mehrere hundert Offroadbegeisterte am Start. Überwiegend Belgier, Franzosen und Deutsche. Auf der über 130 Kilometer langen Runde gab es verschiedene Schwierigkeiten im Stil des klassischen Geländesports zu meistern. Touratech war mit 12 Kollegen vor Ort, die alle die tolle und gut organisierte Veranstaltung lobten.



VIelfach Einstellbar

WINDSCHILDSPoILER EVO

Die beliebten Windschildspoiler von Touratech bekommen mit dem Modell »Evo« ein topmodernes Nachfolgeprodukt. Die wegweisende 3D-Form des aus dem bruchsicheren Kunststoff Polymethylmethacrylat (PMMA) gefertigten Spoilers sorgt für einen optimalen Luftstrom, so dass Geräusentwicklung und Witterungseinflüsse deutlich reduziert werden. Der Airflow zwischen Spoiler und Scheibe minimiert die Turbulenzen am Scheibenrand.

Je nach Motorrad und Fahrer lassen sich die universell an fast alle Windschilde passenden Spoiler individuell einstellen. Dabei kann nicht nur die Höhe sondern auch der Abstand zur Scheibe reguliert werden. Der mit zwei seitlichen Doppelgelenken ausgestattete Mechanismus lässt sich leicht und ohne Werkzeug verstellen. Auch die Montage am Windschild erfolgt werkzeu-frei. Eine ABE ist für zahlreiche Motorradmodelle vorhanden.

Art.-Nr.: 040-1380 (klar), Art.-Nr.: 040-1381 (Rauch),

Preis je 119,90 Euro

ADVENTURE COUNTRY TRACKS



ERFOLGSGESCHICHTE

Seit sich die Adventure Country Tracks als eingetragener Verein einer breiten Öffentlichkeit geöffnet haben, sind bereits 400 motorradbegeisterte Mitglieder zu verzeichnen. Der Vorstand

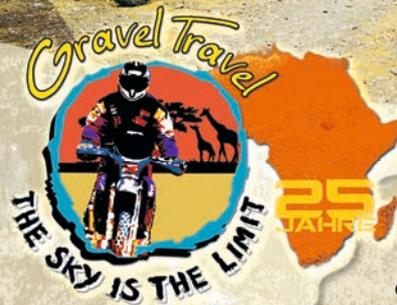
aus Martin Wickert, Mirko Nagler und Elvio Andrade wurde mit überwältigender Mehrheit im Amt bestätigt. Gemeinsam wird an der Erschließung von Offroadrouten durch europäische Länder gearbeitet. Und das mit großem Erfolg. Bereits 10.000 Mal wurden die GPS-Daten zu den bereits veröffentlichten ACTs (Portugal, Griechenland, Rumänien) heruntergeladen.

Mit Italien ist bereits der nächste ACT in Vorbereitung. Das Scouting läuft auf vollen Touren, bald soll ein umfangreiches Foto- und Video-Shooting zur Dokumentation der Strecke folgen.

adventurecountrytracks.com

Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika

www.motorradreisen.de



info@gravel-travel.de
Tel +49 5822 17 17

Seit 25 Jahren –
geführte Motorradreisen
in Namibia & Südafrika

Individuelles Endurofahren
auf wunderschönen Strecken,
durch grandiose Landschaften,
mit sorgfältig ausgewählten
Unterkünften und professioneller
Service-Fahrzeuggesteuerung.



- Argentinien, Chile, Bolivien, Peru, Ecuador
- 1-monatige Intensivtouren
- Erledigung aller Zollformalitäten

Mit eigenem
Motorrad durch
Südamerika

Programm Herbst / Winter 2019/20

Ruta 40 – Salar de Uyuni – Nordpatagonien

Von der Atacama zum Salar de Uyuni, zu den 6000ern und Canyons Nordwestargentinien und den feuerspeienden Vulkanen in Nordpatagonien – Traumpisten satt!

Patagonien, Carretera Austral und Feuerland:

Von Valparaiso über die schönsten Abschnitte der Ruta 40 und Carretera Austral, durch Nationalparks bis ans Ende aller Pisten in Argentinien und Chile.

2 x Ruta Norte: Atacama, Titicacasee und Machu Picchu

Durch die Farbenpracht der Atacama, Slalom zwischen riesigen Vulkanen, durch das bolivianische Hochland bis ins koloniale Cusco, auf den Spuren der Inkas nach Machu Picchu und zurück nach Chile.

Infos:

Explo-Tours-JZ, 81827 München, Tangastr. 82

Email: explo.tours.jz@gmail.com

Tel. +49 (0) 173 9148 674 oder +49 (0) 151 2658 9039

www.explo-tours-jz.com f Explo-Tours-jz



TANKRUCKSÄCKE UND STURZBÜGEL

PARTS FÜR
KTM 790 ADVENTURE

Gleich drei Tankrucksäcke bietet Touratech für das sportliche Adventure Bike KTM 790 Adventure an. Mit dem **Ambato Pure** steht ein Modell zur Verfügung, das seinem Namen alle Ehre macht. Ohne Schnickschnack bietet dieser Tankrucksack neun Liter Volumen - genug für eine Tagestour.

Der **Ambato EXP** hat 13 Liter Volumen und lässt sich per Reißverschluss spielerisch auf gewaltige 20 Liter erweitern. Dank Außentaschen, Kartentasche, Deckeltasche und Organizer im Inneren behält der Nutzer auch bei voller Beladung stets den Überblick. Reflektierende Gummizüge mit Schnellverschluss dienen zur Befestigung von Handschuhen oder Regenjacke.

Den zum Fahrzeug passenden Look bietet der **Ambato EXP Rallye** mit seinen orangenen Seitenteilen, der ansonsten mit allen Vorzügen des EXP überzeugt.

Touratech entwickelt für die 790 Adventure robuste aus Edelstahl gefertigte Sturzbügel, die perfekt an die Silhouette des Fahrzeugs angepasst sind. Die oberen **Sturzbügel für die Verkleidung** sowie die **Tankschutzbügel** können separat erworben werden, so dass sich dank der verfügbaren Varianten in Schwarz, Orange sowie Silber reizvolle Farbkombinationen realisieren lassen. Verfügbar ab Sommer 2019.

Ambato Pure, Art.-Nr.: 372-5802 (schwarz), Preis 99,90 Euro

Ambato EXP, Art.-Nr.: 372-5800 (schwarz), Preis 199,90 Euro

Ambato EXP, Rallye Art.-Nr.: 372-5825 (orange), Preis 199,90 Euro

PERFEKTE PASSFORM

HYDROGEFORMTER
MOTORSCHUTZ
FÜR R 1250 GS

Komplettschutz für die Fahrzeugunterseite von den Krümmern bis zum Katalysator bietet der neue Motorschutz für die BMW R 1250 GS. Der einteilige Motorschutz wird im Hydroforming-Verfahren aus einem robusten vier Millimeter starken Blech geformt. Hierdurch entfallen nicht nur Schweißnähte, der Protektor kann sich auch extra eng ans Fahrzeug schmiegen, was eine maximale Bodenfreiheit gewährleistet. Aufprallenergie wird von dem schlagzähen Material perfekt aufgenommen. Direkte Aufschläge kompensiert eine zusätzliche Edelstahlplatte im Inneren. Die cleveren Anlaufschrägen schützen die Schraubköpfe im harten Offroad-Einsatz. Dank Innensechskant-Schrauben kann der Motorschutz im Handumdrehen für Wartungsarbeiten demontiert werden.

Der Protektor ist sowohl mit den Sturzbügeln aus dem BMW-Zubehörprogramm wie auch mit Touratech Sturzbügeln kombinierbar.

Art.-Nr.: 037-5135 (silbern)

Art.-Nr.: 037-5136 (schwarz)

Preis je 299,99 Euro



TOURATECH WEBTV

Auf dem YouTube-Kanal von Touratech gibt es jede Menge sehenswerte neue Filme. Packendes Material ist auf der Touratech Adventure Bike Test-Tour in den südfranzösischen Corbières entstanden. In den **Biketalks**, denen ein eigener Beitrag gewidmet ist, geben die Mitglieder der Testcrew ihre Fahreindrücke von den Motorrädern offroad und auf der Straße ausführlich zu Protokoll.

Eine ganze Serie von kurzen Filmen haben wir dem **Aufbau einer Africa Twin** gewidmet. In diesem Bike Build zeigen wir, wie aus einer serienmäßigen AT Schritt für Schritt ein Traumbike für Fernreisende wird. Spätestens ab Mitte Juni wird die **Review des Travel Events** auf unserem YouTube Kanal zu sehen sein.

youtube.com/user/TouratechVideo

READY TO RACE
»www.ktm.com



FINDE DEINEN EIGENEN WEG

Als echter Abenteuerer erkundest du Gegenden, die kaum ein Mensch vor dir gesehen hat. Die KTM 790 ADVENTURE ist genau dafür gemacht. Sie bietet dir hervorragende Reisetauglichkeit und unerreichte Offroad-Performance, um die ausgetretenen Pfade zu verlassen und dein eigenes Abenteuer zu erleben.

KTM

www.kiska.com

Foto: F. Laskner

Gezeigte Fahrzeuge bitte nicht nachahmen. Schutzkleidung tragen und die anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten! Die abgebildeten Fahrzeuge, Komponenten und Teile sind teilweise vom Serienmodell abweichend und zeigen jeweils optionalen Ausstattung gegen Mehrpreis.



AUSSERGEWÖHNLICHE MARKETING-KOOPERATION MIT WÜSTHOF

Im Anspruch an höchste Qualität, Authentizität und dem Bekenntnis zu »Made in Germany« treffen sich die Markenwelten von WÜSTHOF und Touratech.

Bereits 1814 wurde das Familienunternehmen WÜSTHOF in Solingen gegründet. Seitdem ist man der Herstellung von Schneidlösungen für die Kulinarik auf höchstem Niveau verpflichtet. Heute entwickeln und fertigen über 400 Mitarbeiter ein umfangreiches Kochmesser-Sortiment mit nahezu vollständiger Wertschöpfung in der Klingenstadt Solingen. WÜSTHOF genießt weltweit Anerkennung als der Spezialist / MASTER of Solingen für hervorragende Messer.

Ab Mai 2019 haben sich WÜSTHOF und Touratech zu einer Marketing-Kooperation zusammengetan. In zahlreichen Projekten sollen die gemeinsamen Werte Ausdruck finden. Neben einer komplett WÜSTHOF-gebrandete BMW R 1250 GS werden aus der Kooperation einige faszinierende Produkte hervorgehen. Für die Gourmets unter den Abenteurern wird es zum Start der Kooperation erstmal ein hochwertiges Messerset aus der WÜSTHOF Cut-To-Go Selection geben. Natürlich nicht nur für die Nutzung zu Hause, sondern auch auf Tour für den »Cut-To-Go«.

Hierzu ist das hochwertige »Biker Kit« in Form und Größe als Deckelintentasche für die Touratech ZEGA Koffer ausgeführt. Das heißt: Minimaler Platzbedarf bei maximalem Schneidekomfort. So wird das was mit dem Barbecue out there on the tracks!

Zusätzlich wird die WÜSTHOF-gebrandete BMW R 1250 GS auf der Film-Tour zum neuesten Adventure Country Track - ACT Italia - eingesetzt sowie an zahlreichen Locations im ganzen Bundesgebiet zu sehen sein. Auch auf dem Travel Event (s. S. 66ff.) hat die WÜSTHOF-GS einen Auftritt. Und das nicht allein: Die legendären Wildbakkers, Jörg Schmid und Johannes Hirth, werden das Publikum nicht nur mit ihrer atemberaubenden Backkunst in den Bann ziehen, sie werden auch zeigen, was mit WÜSTHOF Messern alles möglich ist - sozusagen ein Vorgeschmack auf den »Cut-To-Go«.



Martin Wickert (CMO), Alberto Reinhart (CEO), Jochen Schanz (COO)

BEST BRAND: 2 X PLATZ 1 FÜR TOURATECH

Die Zeitschrift MOTORRAD hat ihre traditionsreiche Leserwahl »Best Brand« auch dieses Jahr wieder durchgeführt. Insgesamt 47.407 Leser nahmen an der Abstimmung teil, zur Bewertung waren 21 Kategorien ausgeschrieben.

Erfreulich für Touratech: Die Produkte aus Niedereschach sicherten sich in gleich zwei Kategorien den ersten Platz. Touratech konnte sich in den Kategorien Umbauten/Zubehör sowie Rucksäcke an der Spitze platzieren, in fünf weiteren Kategorien wurden Top-15-Platzierungen erreicht.

NEUES TOURENMAGAZIN "RIDE"

Die Motor Presse Stuttgart hat ein neues Tourenmagazin an den Kiosk gebracht: Ride. Das viermal jährlich erscheinende Heft hat jeweils ein regionales Schwerpunktthema, bietet aber auch Reise Geschichten zu anderen Destinationen. Nutzwertthemen zu Motorrädern, Fahrerausstattung und Zubehör runden das Angebot ab. Im Heft enthalten ist eine Karte mit den vorgestellten Touren, dazu gibt es Links zu den GPS-Daten und Roadbooks. Der aktuellen Ausgabe, die sich dem Gardasee widmet, liegt der MOTORRAD Hotelguide 2019 bei. Ride kostet 8,90 Euro und ist auch als E-Paper erhältlich.

motorradonline.de/ride



metzeler.de



BEST BRAND 2018

Kategorie: Reifen

MOTORRAD

BEST BRAND 2019

Kategorie: Reifen

DER METZELER KAROO™ STREET.
**DER OFF-ROAD REIFEN MIT
ÜBERZEUGENDER
STRASSENPERFORMANCE.**

Ein Stollenreifen mit ausgezeichneten Straßeneigenschaften und bemerkenswerten Fähigkeiten auch auf unbefestigten Wegen. Erfahre mehr auf www.metzeler.de



METZELER 

KAROO™
Street

»WIR INVESTIEREN IN DIE ZUKUNFT«

Seit eineinhalb Jahren gehört Touratech zur Happich GmbH Wuppertal. Marc Pelzer (Eigentümer) und Alberto Reinhart (CEO) stehen der Geschäftsleitung vor. Travel Time sprach mit ihnen über den Restrukturierungsprozess, Motorradfahrten und die Perspektiven des Unternehmens.



Marc Pelzer (l.) und Alberto Reinhart beim ACT Romania

➤ Seit eineinhalb Jahren führt ihr gemeinsam die Touratech GmbH. Jetzt steht der nächste Travel Event kurz vor der Tür – gibt es Gründe zu feiern?

Alberto: Ja, absolut. Unsere Ziele für 2018 haben wir nicht nur erreicht, sondern übererfüllt. Wir haben innerhalb des Unternehmens viel mehr bewegen können, als wir uns anfänglich zuge-
traut hatten. Und um es ganz deutlich zu sagen: Die Mitarbeit der Kollegen, die wir vorgefunden haben, war hervorragend.

Wie würdet ihr die aktuelle Situation der Touratech GmbH mit ein paar Schlagworten beschreiben?

Alberto: Neue Leute, neue Entwicklungen, neue Märkte, neue Shops. Wir haben eine regelrechte Aufbruchsstimmung im Unternehmen.

Was waren die größten Herausforderungen nach der Übernahme?

Marc: Wir haben Touratech im Januar übernommen und hatten keinen Lagerbestand. Und im März stand die Saison vor der Tür! Wir mussten die Produktion wieder hochfahren und im Hochlauf gleichzeitig neue Produkte einfließen lassen.

Welches sind die wichtigsten Veränderungen, die ihr bislang umgesetzt habt?

Marc: Wir mussten uns zunächst ein Gesamtbild des Unternehmens verschaffen, die Zahlenlage war sehr lückenhaft...

Alberto: ...und wir haben unternehmerische Standards eingeführt, die in der Automobilindustrie gang und gäbe sind, die aber bei Touratech nicht existierten. Der große Spagat war, diese unerlässlichen Standards zu implementieren, gleichzeitig aber auch den Spirit von Touratech zu erhalten. Ein Unternehmen Touratech, das ausschließlich nach unternehmerischen Kennzahlen arbeitet, ist sicher nicht das Unternehmen, das unsere Kunden erwarten. Ein Unternehmen, das aber ausschließlich auf Spirit setzt, ist auf Dauer wirtschaftlich nicht überlebensfähig. Wir mussten diese beiden Seiten miteinander in Einklang bringen.

Wie haben die Mitarbeiter auf diesen Kulturwandel reagiert?

Marc: Es gab nur ganz wenige, denen das nicht gepasst hat. Die allermeisten waren sehr zufrieden – und sind es heute noch.

Alberto: Marc und ich kennen viele Unternehmen, einige haben wir gemeinsam aufgebaut. Und selten habe ich eine Firma erlebt, in der es so wenig Widerstand gegen neue Ideen, Verfahrensabläufe und Strukturen gab. Die allermeisten Kollegen haben diese Veränderungen sehr positiv aufgenommen und leben diese auch bewusst. Ich werde immer wieder von Kollegen darauf angesprochen, wie zufrieden sie mit diesem Wechsel sind. Und das nicht nur, weil das Unternehmen wirtschaftlichen Erfolg hat, sondern auch weil viele Dinge transparent geworden sind, weil Informationen für Mitarbeiter verfügbar sind. Jeder Mitarbeiter kann jeden Monat anhand der veröffentlichten Kennzahlen feststellen, wo wir gerade stehen, wie hoch der Ausschuss ist, wie sich die Umsätze entwickeln, was neu kommt, was gut läuft – aber auch was weniger gut läuft.

Die Motorradbranche hat in den letzten Jahren einen regelrechten Boom verzeichnet. Wie bewertet ihr die weiteren Perspektiven?

Marc: Wir hören von vielen Motorradherstellern, dass sie verunsichert sind. Sie fragen sich, wie es mit der Elektromobilität vorangeht, welche neuen gesetzlichen Vorgaben kommen werden. Diese Themen werden derzeit im Pkw-Bereich gepusht, im Motorradsektor jedoch sehr zögerlich angegangen. Ich denke, dass das ganz einfache Leben, das die Branche in den vergangenen Jahren hatte, vorbei ist.

Alberto: ...das gilt sicher für die Motorradbranche als Ganzes. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass wir uns innerhalb dieser Branche in einem Nischenbereich befinden. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass im Bereich der Reiseenduros Elektromobilität eine große Rolle spielen wird. Bei Enduros sicher und auch bei Straßenmaschinen. Reiseenduros ohne Verbrennungsmotor halte ich zum jetzigen Zeitpunkt jedoch für nicht realistisch.

Wie seht ihr die Stellung von Touratech im deutschen sowie im internationalen Markt für Motorradzubehör?

Marc: Wir haben im deutschen Markt zwei Mitbewerber, die im gleichen Segment tätig sind. Und die hatten aufgrund der Insolvenz die Möglichkeit, Touratech Kunden abzunehmen. Im Moment sind wir aber dabei das zu drehen. Die merken, dass wir wieder da sind.

Alberto: Wir nehmen alle Wettbewerber ernst und wir sind der Meinung, dass die einen guten Job machen. Aber wir sind der Meinung, dass es keinen Wettbewerber gibt, der die ganze Produktpalette von Touratech abbilden kann...

Marc: ...und schon gar nicht die Fertigungstiefe. Da haben wir eine absolute Ausnahmestellung - ebenso wie im Bereich der Eigenentwicklungen.

Alberto: Wir sind dabei, ein Netz von Flagship Stores aufzubauen. Einen haben wir vergangenes Jahr in Ebikon bei Luzern in der Schweiz eröffnet, ein weiterer wird im Mai in Madrid seine Tore öffnen. Das heißt, wir wollen unseren internationalen Auftritt noch besser als in der Vergangenheit darstellen.

Touratech beliefert zahlreiche renommierte Motorradhersteller wie BMW, Ducati oder KTM mit Teilen für deren Zubehörprogramm. Welchen Stellenwert haben für Touratech OEM*-Aufträge im Verhältnis zum Endkundengeschäft?

Alberto: Der OEM-Anteil beträgt etwa ein Drittel unseres Gesamtumsatzes. Es sind zwei völlig unterschiedliche Geschäftszweige innerhalb des Hauses, die völlig unterschiedliche Strukturen benötigen, aber wir möchten das OEM-Geschäft nicht missen. Ich denke, es kommt auf die gesunde Mischung an.

Ihr kommt beide aus dem Automotive-Bereich. Welche Lerneffekte gab es für euch im Motorradbusiness?

Alberto (lacht): Mir war bislang nicht klar, dass man so viel Spaß auf der Arbeit haben kann, wie im Motorradgeschäft. Es ist ein Riesenunterschied, mit Produkten zu tun zu haben, die einem persönlich viel

Spaß machen. Ich habe das in der Vergangenheit sicher unterschätzt. Es ist auch beeindruckend zu sehen, mit viel Passion die Mitarbeiter bei der Sache sind. Ich habe in meiner ganzen Laufbahn noch nicht erlebt, dass sich Mitarbeiter derart mit ihren Produkten identifizieren.

Marc: Im Automobilzulieferbereich bekommt man mittlerweile so viele Vorgaben, teilweise komplette CAD-Datensätze, und dann baut man im Endeffekt nur noch etwas für den Kunden zusammen. Wenn wir uns bei Touratech mit unseren OEM-Kunden zusammensetzen, dann gehen wir Neuentwicklungen gemeinsam an. Da ist ein ganz anderes Verhältnis vorhanden. Und dann ist da natürlich die Produktpalette für die Endkunden. Es macht Spaß, sich mit Produkten zu beschäftigen, die man im Gegensatz zu einem Autozulieferteil tatsächlich sieht - und die auch dem Kunden Spaß bereiten.

Ihr wart Teil der Motorradcrew beim Fotoshooting für die ACT Romania. Welche Erfahrungen habt ihr bei diesem anspruchsvollen Offroad-Trip gewonnen?

Marc: Ich hatte einen Riesenspaß, weil ich so etwas noch nie gemacht habe: Einfach quer durch ein Land fahren und das auch noch vorwiegend offroad. Vor der Tour war ich zehn Jahre nicht mehr Motorrad gefahren - diese Erfahrung war der Grund, weshalb ich wieder angefangen habe.

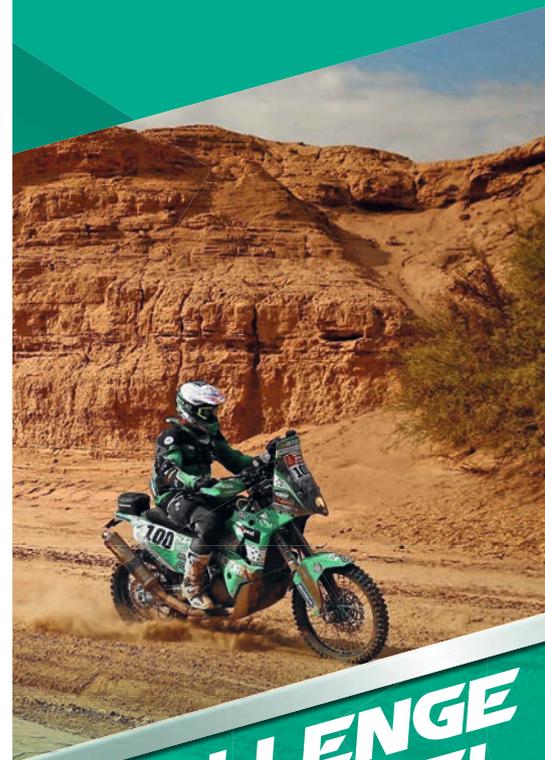
Alberto: Ich fahre sehr viel Motorrad. Aber ich habe das Projekt unterschätzt, denn ich hatte null Erfahrung offroad. Ich bin sehr häufig in meinen Grenzbereich vorgestoßen und musste eine steile Lernkurve hinlegen. Aber es hat auch mir sehr viel Spaß gemacht - und ich freue mich auf das nächste Mal.

Welches Fazit zieht ihr nach 18 Monaten und welche wichtigen Schritte stehen für die Weiterentwicklung von Touratech demnächst an?

Alberto: Wir haben das Allermeiste richtig gemacht. Wir investieren weiterhin stark, beispielsweise bauen wir derzeit eine komplett neue Lagerhalle. Und wir spekulieren nicht auf das laufende Geschäft, sondern investieren in die Zukunft, denn uns ist klar, dass wir viele neue Dinge bringen müssen und nicht auf der Stelle treten dürfen. <

*) OEM - Original Equipment Manufacturer, Originalausrüster.

MOTOREX
Oil of Switzerland



**CHALLENGE
THE LIMITS!**



Weitere Informationen unter:

MOTOREX GmbH
0049 (0) 2932 - 280326
info-sav@motorex.com
www.motorex.com

WÜSTE, BUSCH UND REGENWALD



22.000 KILOMETER DURCH AFRIKA

Von N'Djamena im geheimnisvollen Tschad haben sich Renate und Joe Pichler auf kaum bereisten Strecken durch die zentrale Sahara ins tropische Afrika und schließlich durch Westafrika bis Marokko durchgeschlagen.



Text und Fotos:
Renate und Joe Pichler



AUS LIBYEN GESCHMUGGELTE BENZINFÄSSER
SIND DIE EINZIGE MÖGLICHKEIT,
IN DIESER REGION TREIBSTOFF ZU BEKOMMEN.

*Da gibt es doch diese Regel, nie bergauf im Sand stehenzubleiben... (o.)
Ein dreiachsiger Pinzgauer versorgt die Dörfer an der Grenze zu Kamerun (r.).
Das Spielzeug ist selbstgebastelt, aus alten Öldosen und Kürbissen (S. 17 o.).
Die Felsgravuren von Terkey sind ein Fenster in die Vergangenheit (S. 17 u.).*





Das Abenteuer Afrika beginnt bereits bei der Anreise nach N'Djamena. Ein kaputtes Triebwerk unserer Boeing beschert uns einen Zwangsaufenthalt in Yaounde, Kamerun. Endlich in der Hauptstadt des Tschads angekommen, habe ich es eilig, zum Frachtterminal zu gelangen und meine KTM 790 Adventure R durch den Zoll zu bekommen.

Aber ein Motorrad temporär in den Tschad zu importieren, ist für den sichtlich überforderten Zollbeamten keine alltägliche Aufgabe. Nach zwei Tagen ist aber der Papierkram erledigt, und wir starten Richtung Norden in die Zentralsahara.

Renate wird die erste Etappe im Begleitauto mitfahren. Die Sahara im Tschad ohne einen ortskundigen Führer zu bereisen, wäre absoluter Wahnsinn. Es sind große Distanzen ohne Versorgung und Verkehr zu überwinden. Dazu liegen immer noch Minen vom Krieg gegen Libyen herum.

Die Piste nach Faya bildet die Hauptverbindung nach Libyen, auf der uns schwerbeladene Lkw entgegenkommen. In Faya gibt es dann schlechte Nachrichten. Im Tibesti Gebirge gibt es heftige Kampfhandlungen zwischen den Tubu, die sich selbst als »Menschen des Gebirges« bezeichnen, und den Regierungstruppen. Im Tibesti wurden 2013 riesige Goldvorkommen entdeckt. Zwischen der Zentralregierung und den Tubu gibt es nun massive Differenzen darüber, wie die Reichtümer des Gebirges aufgeteilt werden sollen. Uns bleibt nichts anderes übrig, als die Route zu ändern und das Gebiet südlich zu umfahren.

In der Borkou Wüste finden wir Felsgravuren von Rindern, Giraffen und Straußen, Abbildungen aus einer Zeit vor rund 5000 Jahren, als die Sahara ein fruchtbarer Fleck Erde war.

Mit Gouro erreichen wir einen wichtigen Handelsposten am Ostrand des Tibesti. Aus Libyen geschmuggelte Benzinfässer bilden die einzige Möglichkeit, in dieser Region Treibstoff zu bekommen. Dafür kostet ein Liter auch nur 550 CFA (ca. 83 Cent). Haben wir auf der Strecke von Moussoro nach Faya immer wieder andere Fahrzeuge getroffen, so sind wir östlich von Gouro



völlig alleine unterwegs. Es macht riesigen Spaß, mit der nur leicht beladenen KTM durch die Sandwüste zu sausen. Am späten Nachmittag tauchen wie eine Fata Morgana die Seen von Ouinanga vor uns auf. Ich traue meinen Augen nicht. Inmitten dieser extremen Wüste bieten die Seen Lebensraum für Menschen und Tiere. 2012 sind die Seen in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen worden. Die meisten der Seen sind salzhaltig, aber der Boku See ist mit Frischwasser gefüllt. Ich genieße es, mir im kühlen Wasser den Wüstenstaub der letzten Tage abzuwaschen. Ein sehr exklusives Vergnügen, dass man sich auch mit viel Geld nicht kaufen kann. Man muss schon selber hierher fahren.

Auf dem Weg ins Ennedi Gebirge stoppen wir in der winzigen Ortschaft Demi. Unter unvorstellbaren Bedingungen leben hier einige Familien vom Salzabbau. Es sind nur Frauen und Kinder hier. Die Männer sind mit den Kamelen unterwegs, um das Salz nach Fada zu bringen.

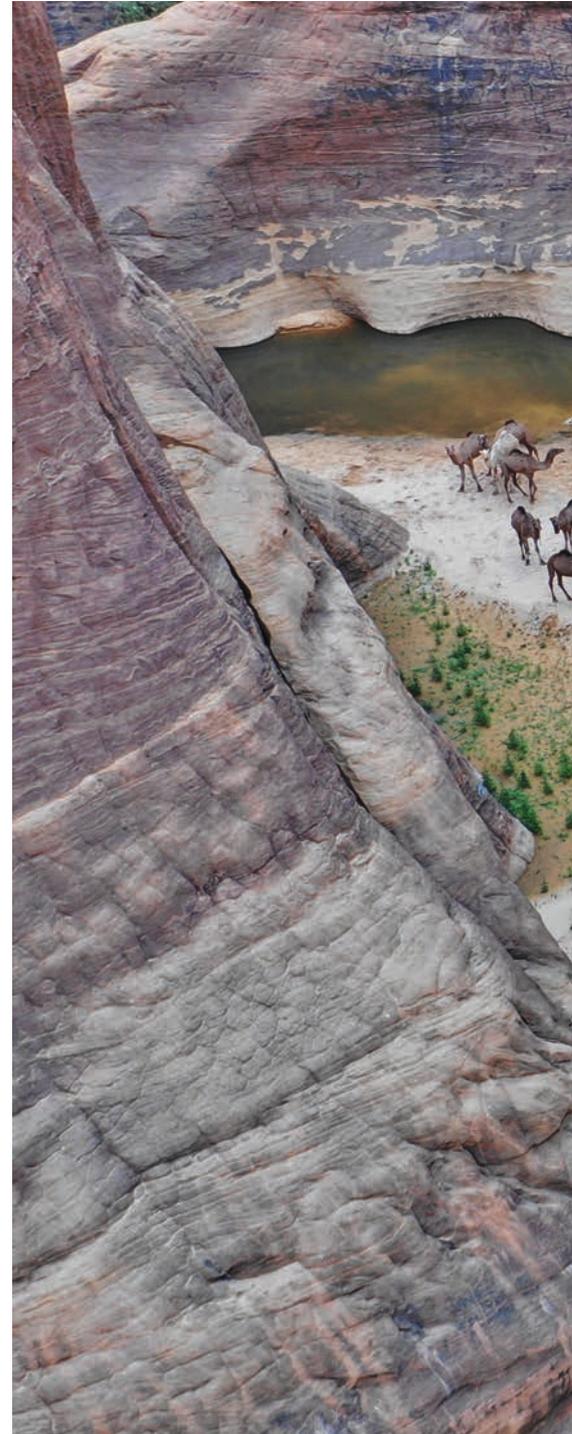
Am südlichen Ende der Depression du Mourdi baut sich nun das Ennedi Gebirge vor uns auf. Nach hunderten Kilometern im Sand macht es wieder Spaß, auf einer steinigen, kurvigen Piste in die Berge zu fahren. Inmitten faszinierender Felsformationen schlagen wir unser Camp auf.

Seit einer Stunde sind wir nun bereits im Ennedi zu Fuß unterwegs, auf dem Weg zum Guelta Archei. Aber erst jetzt hören wir die Schreie der durstigen Kamele. Das Echo der Schreie bricht sich mehrfach an den Felswänden, und sie scheinen von überall herzukommen. Seit Jahrhunderten treiben die Hirten ihre Herden in die enge Schlucht zum Tränken.

Auf der Fahrt von Abeche zurück nach N'Djamena finden wir in vielen Dörfern Schilder mit der Aufschrift »Brunnen gesponsert von der EU«. Der Tschad ist schon ein verrücktes Land. Die Weltbank finanziert eine Ölpipeline, die Chinesen bauen eine Raffinerie. Aber die Einnahmen aus Erdöl und Gold gehen in die Privatkasse der herrschenden Elite. Und die Europäer bauen Brunnen damit die Menschen überleben können.

In N'Djamena heißt es, Abschied nehmen von unserem Begleitem. Renate nimmt auf dem Sozius Platz. Seit zwei Tagen sind wir nun schon auf den extrem schlechten Pisten im Südosten von Kamerun unterwegs. Mächtige Schneisen wurden von den Holzfällerfirmen in den Regenwald geschlagen. Aber laut Louis vom WWF (World Wildlife Fund) ist die staubige Piste für uns die einzige Chance, auf einem halbwegs sicheren Weg den Süden der Zentralafrikanischen Republik zu erreichen.

In Libongo endet die Piste am Sangha Fluss, den wir mit einer schmalen Piroge überqueren. Nach 20 Minuten Bootsfahrt erreichen wir den Grenzposten der Zentralafrikanischen Republik. In einer windschiefen Bretterbude sitzt ein Typ in Armeeuniform und kontrolliert unsere Pässe. Nach 10 Minuten gibt er mir die Pässe retour und verlangt 9000 Zentralafrikanische Francs (rund 15 Euro) Bearbeitungsgebühr. Meine Frage, ob ich dafür einen Beleg bekomme, ignoriert er. Das geladene Gewehr am Schreibtisch reicht aber als Argument, um trotzdem zu bezahlen.





Das Guelta Archei ist für die Kamelherden der Tubus lebenswichtig (o.). In Westafrika werden schmale Bänder gewebt, die danach zu Tüchern vernäht werden (l.). Mit der leichten KTM 790 Adventure R macht es richtig Spaß, über die Pisten zu sausen (r.).





Wegweiser sind selten in der Sahara, aber Issa mein Guide findet den Weg auch ohne sie (o.).

Auf dem Weg zum Ouidah-Voodoo-Festival in Benin (I.).

ZURÜCK IN KAMERUN GIBT ES FÜR UNS SCHLECHTE NACHRICHTEN.



Wanderdünen kann nichts aufhalten, auch mein Zelt würde in einigen Wochen verschluckt werden (l.).

Uralte Handschrift aus den Ruinen von Chinguetti (o.)

Das harte Leben in der Wüste Mauretaniens hat seine Spuren hinterlassen (u.).



Die 50 Kilometer von Sibongo nach Bayanga sind extrem schlammig und schwierig zu fahren. In der Regenzeit möchte ich hier nicht unterwegs sein.

Die Doli Lodge ist das Hauptquartier des WWF. Von hier aus wird der Dzanga Sangha Nationalpark betreut. Mit einem Baaka Pygmäen als Führer machen wir uns auf die Suche nach Flachlandgorillas. Über eine Stunde sind wir schon auf Elefantentrampelpfaden und quer durchs Dickicht unterwegs, bis im dichten Gestrüpp Mielle, ein mächtiger Silberrücken, vor uns auftaucht. Mit fast 200 Kilogramm Lebendgewicht ist er eine mächtige Erscheinung. Genau eine Stunde dürfen wir ihn und seine Familie durchs Gestrüpp begleiten.

In Dzanga Sangha gibt es nicht nur Gorillas sondern auch Waldelefanten. Die scheuen Waldelefanten in freier Natur zu Gesicht zu bekommen, ist normalerweise nur einem kleinen Kreis von Forschern vorbehalten. Wir stehen aber nun am Rande der Dzanga-Bai, einer natürlichen Waldlichtung und sehen 40 bis 50 Tiere. Der Boden hier ist besonders mineralhaltig, zieht die Tiere an und ermöglicht uns dadurch ein einzigartiges Naturerlebnis. Aber auch dieses Tierparadies ist bedroht. Das Elfenbein der Waldelefanten ist härter als normales Elfenbein und wird für horrendes Summen gehandelt. Bewaffnete Patrouillen versuchen, die Wilderei zu bekämpfen. Kein ungefährliches Unternehmen in der Zentralafrikanischen Republik, einem gesetzlosen Chaos-Staat.

Zurück in Kamerun gibt es für uns schlechte Nachrichten. Die anglophonen Provinzen Kameruns »Southwest« und »Northwest« werden von Gewalttaten erschüttert. Viele Angehörige der englischsprachigen Minderheit fühlen sich hier benachteiligt. Eine Gruppe will ein unabhängiges »Ambazonia« errichten. Es kommt immer häufiger zu Zusammenstößen zwischen Rebellen und Soldaten. Viele Bewohner der Dörfer flüchten in die umliegenden Wälder oder ins Nachbarland Nigeria. Auch Ben, ein Holländer der in Bamenda lebt, rät uns ab, hier über die Grenze nach Nigeria zu fahren.

Nun gilt es, einen anderen, halbwegs sicheren Grenzübergang zwischen Kamerun und Nigeria zu finden. Von Norden nach Nigeria einzureisen, ist auch nicht zu empfehlen. Hier wütet die islamistische Terrormiliz Boko Haram. So bleibt für uns die extrem schlechte Piste von Banyo nach Gembu als einzige Möglichkeit, die Grenze zu überqueren.

Normale Pkw fahren hier nicht mehr. Auf nigerianischer Seite werden österreichische Pinzgauer Allradfahrzeuge zur Versorgung der Dörfer eingesetzt. Entsprechend erschöpft erreichen wir nach 120 anstrengenden Kilometern Banyo. Im einzigen Hotel des Ortes treffen wir eine Hochzeitsgesellschaft. Herr Babangida hat seine neue Frau samt Freundinnen auf einen Fruchtsaft eingeladen. Hakima ist seine vierte Frau und um 20 Jahre jünger. Aber das stört hier niemanden, bis zu vier Frauen zu haben, ist hier ganz normal.

Nigeria ist das Land der »Roadblocks«. Gezählte 121 Straßensperren passieren wir auf der Fahrt durch das bevölkerungsreichste Land Afrikas. Bei 101 Sperren werden wir durchgewinkt oder überhören die Stopp-Rufe und fahren einfach weiter. 15 Mal werden wir freundlich nach unserem Reiseziel gefragt. An vier Kontrollposten wird Geld verlangt und an einem will man uns unbedingt unser Navi abluchsen. Dazu kommt ein chaotischer Verkehr. Des Öfteren rettet uns nur ein Sprung in den Straßengraben davor, die Reise als Kühlerfigur eines Lkw zu beenden.

Heil in Benin angekommen, genießen wir über Sylvester die Annehmlichkeiten des Awalé Plage Hotels in Grand Popo. Für den Besuch von Ganvié müssen wir das Transportmittel wechseln und unsere KTM im Hafen von Abomey-Calavi parken. Ganvié liegt im Nokoué-See und ist das größte Pfahlbautendorf Afrikas. Die Menschen leben hier in Häusern aus Bambus, die auf Stelzen aus dem See ragen. Boote sind das einzige Transportmittel, um sich in der Lagune zu bewegen.

Eine staubige Piste führt uns in den Norden Benins. Die hier lebenden Somba wohnen zum Teil noch in traditionellen burgartigen Lehmbauten, die Tatas genannt werden.

Vor der Weiterreise nach Togo müssen wir in Boukombe unseren Pass stempeln lassen, nach einem Carnet fürs Motorrad fragt hier niemand.

In Togo wird es Zeit, unseren lecken Kühler reparieren zu lassen. Das ist aber kein Problem, denn in der Hauptstadt Lomé gibt es den einzigen KTM-Händler Westafrikas.

In Kpalime gibt es einen weiteren österreichischen Stützpunkt. Das Royal Hotel gehört einer Österreicherin aus Gundramsdorf, die mit einem Togolesen verheiratet ist. Standesgemäß wird ein ausgezeichnetes Wiener Schnitzel und dazu ein kühles Bier serviert.

Auf einer recht schlechten Piste erreichen wir die Grenze zu Ghana. Wie auf der gesamten bisherigen Reise ist der Grenzübergang auch hier kein Problem. In Ghana geht die Piste schließlich in eine neue Asphaltstraße über, und wir erreichen Accra bereits am frühen Nachmittag. Es wäre noch genügend Zeit, um ein paar entspannte Stunden am Strand zu verbringen. Aber leider sind fast überall in Ghana die Strände stark verschmutzt und werden mangels Alternativen von der lokalen Bevölkerung als öffentliches WC genutzt.

In Ghana werden wir erstmals auf dieser Reise mit einem bisher unbekanntem Phänomen konfrontiert, mit Radarkontrollen. Jeder Dorfpolizist zwischen Accra und Elmina scheint mit einer Radarpistole ausgestattet zu sein. Wir haben es nicht eilig und halten uns strikt an die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Im Gegensatz zu den vielen Minibusfahrern, die ordentlich zur Kasse gebeten werden.

Ohne einen Cent Strafe zu bezahlen, erreichen wir Elmina. Hier steht mit dem Fort São Jorge da Mina die erste europäische Festung an der Küste Schwarzafrikas.



Mit einem dumpfen Knall schließt sich die schwere Eisentüre hinter mir. Es sind nur wenige Minuten, die ich alleine in der Todeszelle verbringe. Aber viel intensiver kann man die grausame Geschichte die mit der Befestigungsanlage verbunden ist, nicht erleben. In dieser Zelle starben unzählige Sklaven, die sich gegen die Deportation nach Amerika gewehrt haben. 1482 wurde Fort São Jorge da Mina von den Portugiesen errichtet und war der wichtigste Handels- und Militärstützpunkt an der Goldküste. Zuerst wurde nur mit Elfenbein, Gold und Pfeffer gehandelt. Anfang des 16. Jahrhunderts begann man dann mit dem lukrativen Geschäft des Sklavenhandels. Über 10 Millionen Menschen wurden von Westafrika aus nach Nord-, Zentral- und Südamerika verschleppt. Zigtausende wurden hier in Elmina durch das Tor ohne Wiederkehr auf die wartenden Transportschiffe getrieben. Abidjan in der Republik Côte d'Ivoire ist meine Lieblingsstadt in Westafrika. Hier genießen wir alle Vorteile einer modernen afrikanischen Großstadt. Am Plateau gibt es bei Bondin einen köstlichen Cappuccino. Die Supermärkte sind voll mit kulinarischen Köstlichkeiten und europäischen Luxusartikeln. Unser Hotel liegt aber nicht am noblen Plateau, sondern in Treichville. Zum Preis eines Cappuccino kann ich mir hier vier große Flaschen Bier kaufen.



Eine von 121 Straßensperren in Nigeria (S. 22 o.).

Ganvié ist mit fast 20.000 Einwohnern das größte Pfahlbautendorf Afrikas (S. 22 u.).

Pittoreske Felsformationen prägen die Landschaft im Ennedi (ganz o.).

Im Norden von Benin leben die Somba noch in Lehmbugen (l.).

Gewürzladen auf dem Wochenmarkt im marokkanischen Rissan (o.).

IN MAURETANIEN
BEGINNT FAST ÜBERGANGSLOS
DIE SAHARA.



Händler auf der Suche nach Kunden am Cap Skirring, einer beliebten Urlaubsdestination in Senegal (o.).

Alle paar Stunden braust ein mit Eisenschwer beladener Zug durch die Weite der Mauretanischen Sahara (l.).

Chinguetti war einst ein wichtiger Handelsposten entlang der Karawanenrouten (u.).

Nach 22.000 km erreichen Renate und Joe am Mittelmeer das Ziel ihrer Reise (S. 25).



In Abidjan ist es kein Problem, sich ein Visum für Mali zu besorgen. Es wird sofort ausgestellt. Doch die Sicherheitslage in großen Teilen Malis ist extrem schlecht. Deshalb beschließen wir, direkt von Bamako über die Grenze bei Kéniéba in den Senegal weiterzureisen.

In Dakar angekommen, verabschiedet sich Renate. Sie fliegt für ein paar Wochen in die Heimat. In Mauretania werde ich alleine unterwegs sein.

Im Norden Senegals prägen Baobabs eine bizarre Landschaft. Die Affenbrotbäume speichern in ihren Stämmen gewaltige Wassermengen und können so auch lange Trockenzeiten überdauern. Die Sahara ist nicht mehr weit. Aber einmal im Jahr, wenn der Regen fällt, werden hier riesige Gebiete überflutet. So auch der Djoudj Nationalpark, das drittgrößte Vogelreservat der Welt.

Mit einem kleinen Motorboot bin ich auf dem Weg zu einer kleinen Insel inmitten der Wasserwildnis. Über 5000 Pelikanpaare treffen sich hier im Winter zur Brut und bilden eine der größten Vogelkolonien Afrikas. Pelikane soweit das Auge reicht. Auch für Millionen Sing- und Wasservögel aus Europa ist der Djoudj Park überlebenswichtig. Er bietet eine der wenigen Möglichkeiten, nach Überquerung der Sahara endlich Wasser und Nahrung zu finden.

In Mauretania beginnt fast übergangslos die Sahara. Atar ist über eine gute Asphaltstraße zu erreichen. Nur der extreme Seitenwind macht Probleme. Eine staubige Wellblechpiste führt weiter nach Chinguetti. Aber mit der 790 Adventure R ist schnell eine Geschwindigkeit von gut 90 Stundenkilometern zu erreichen, bei der vom Wellblech nichts mehr zu spüren ist.

Chinguetti war einst eine wichtige Etappenstation für Kamelkarawanen durch die Sahara. Mit dem Ende des Karawanenhandels wurde der Ort aufgegeben und teilweise von riesigen Sanddünen bedeckt. Mit Geldern der EU wurde er wieder freigelegt und man kann heute in den Bibliotheken wertvolle Manuskripte aus dem 17. Jahrhundert bestaunen.

Meine letzte Wüstenetappe führt zurück an die Atlantikküste. Es sind 370 sandige und einsame Kilometer von Choum entlang einer Eisenbahntrasse nach Bou Lanouar. Alleine mit vollem Gepäck diese einsame Route zu befahren, wäre sicherlich etwas riskant gewesen. In jungen Jahren hätte ich nicht viel darüber nachgedacht und wäre einfach losgefahren. Aber mit dem Alter wird man ja bekanntlich etwas ängstlicher - man kann auch »vernünftiger« dazu sagen. Zudem habe ich Renate versprochen, mir für diese Etappe ein Begleitfahrzeug zu organisieren. Also begleitet mich Abdu in seinem Allrad-Toyota.

Es ist ein beeindruckend, mitten in der Wüste zu halten und einen schier nicht enden wollenden, zwei Kilometer langen und 17.000 Tonnen schweren Zug ans ich vorbeidonnern zu sehen. In den Waggons wird Eisenerz aus den Minen in der Sahara ans Meer transportiert. Mauretania ist eines der ärmsten Länder der Welt. Die Bahnlinie ist extrem wichtig für die Wirtschaft, denn

das Eisenerz macht 50 Prozent aller Exporte des Landes aus.

Mit Marokko habe ich das letzte afrikanische Land auf meiner Reise erreicht und ich bin in einem anderen Afrika angekommen. Es gibt ein gut ausgebautes Straßennetz, das Internet funktioniert ausgezeichnet und die Autofahrer bleiben bei roten Ampeln stehen. In den ersten zwei Tagen treffe ich mehr Motorradreisende als in den vier Monaten zuvor. Dazu sind unzählige französische Rentner mit ihren riesigen Wohnmobilen unterwegs.

Auf dem schnellsten Weg geht es nach Erfoud, denn der 1. März 2019 ist der einzig fixe Termin auf der gesamten Reise, den ich einhalten muss. In Erfoud wird die neue KTM 790 Adventure R der Weltpresse präsentiert. Ich bin ein Teil der Präsentation, sozusagen der Überraschungsgast, der aus der Wüste kommt.

Es ist ein großartiges Gefühl, mit Offroad-Stars wie Marc Coma, Quinn Cody, Jordi Viladoms und Chris Birch über die Pisten zu sausen. Bislang war ich der Meinung gewesen, dass ich meine KTM auch abseits befestigter Pisten flott bewegen kann, doch nachdem ich mit Chris Birch unterwegs war, und hautnah sah, wie er das Bike beherrscht, kam ich mir wieder wie ein blutiger Anfänger vor. Um eine Erfahrung und einige Tipps von Chris reicher, starte ich zur letzten Etappe Richtung Heimat.

Renate nimmt nun wieder hinten drauf Platz. Natürlich besuchen wir auch die Dades und die Todra Schlucht. Aber so faszinierend schön die Landschaft auch ist - mir sind hier einfach zu viele Leute unterwegs.

Auf der Suche nach einer weniger befahrenen Strecke finden wir eine steinige Piste über den 2.500 Meter hohen Tizi n Tieta. Andere Motorradfahrer oder Franzosen mit Wohnmobilen trifft man hier nicht mehr. Dafür sehen wir auf 2500 Metern zum ersten Mal in diesem Winter Schnee. Aber es sind ja nur mehr 3300 Kilometer bis nach Salzburg. Die werden wir auch noch schaffen.



REISEINFORMATIONEN

ANREISE UND EINREISE

Ein gültiger Reisepass, nationale Zulassung und nationaler Führerschein sind obligatorisch. Für Mauretania, Gambia und Senegal können alle Einreiseformalitäten ohne Probleme an der Grenze durchgeführt werden.

Zwischen Senegal und Mauretanien unbedingt die Grenze bei Diama wählen. Hier geht es völlig stressfrei zu, im Gegensatz dazu hört man von Rosso Horrorgeschichten.

Die restlichen erforderlichen Visa sollten soweit wie möglich vorab angefordert werden. Für Nigeria und Ghana ist es sehr schwierig bis unmöglich, die Visa unterwegs zu beantragen.

Ein Carnet des Passage ist nicht zwingend erforderlich. Wir haben es aber in Tschad, Nigeria, Ghana, Elfenbeinküste, Senegal und Gambia verwendet. Ansonsten wird an der Grenze eine temporäre Einfuhrgenehmigung ausgestellt. Die Carte Brune gilt in den meisten Ländern Westafrikas.

Der Motorradtransport in den Tschad ist nur per Luftfracht möglich.

REISEZEIT

Für die beschriebene Strecke empfiehlt sich der Zeitraum von November bis Februar. Dann ist es in der Sahara nicht mehr so heiß, und die Regenzeit in West- und Zentralafrika hat noch nicht begonnen.

MOTORRADFAHREN

Von Autobahnen über einsame Wüstenstrecken bis zu schlammigen Pisten ist je nach Routenwahl alles vorhanden. In bewohnten Gebieten ist die Benzinversorgung kein Problem. Auch wenn es keine Tankstellen gibt, wird überall Benzin aus Flaschen angeboten.

Eine Reise durch den Tschad ist derzeit nur mit einem Begleitfahrzeug zu empfehlen. In der Zentralafrikanische Republik, Kamerun, Nigeria, Mali und in Mauretanien sind große Landesteile nicht zu bereisen. Information zur Sicherheitslage gibt das Auswärtige Amt. Dazu ist es generell wichtig, sich bei den Einheimischen über die jeweilige Sicherheitslage vor Ort zu informieren. Die Situation kann sich sehr schnell ändern.

GESUNDHEIT

Für den Tschad ist eine Gelbfieberimpfung vorgeschrieben. Impfungen gegen Tetanus und Hepatitis A und B sind generell zu empfehlen. Zur Malariaprophylaxe gibt es mehrere Möglichkeiten. Individuelle Informationen dazu gibt es bei den Tropeninstituten.

GELD

Geldautomaten gibt es, man sollte jedoch unbedingt einen Vorrat an Euro und US-Dollar in Cash mithaben. Dienstleistungen an den Grenzen können oft nur bar bezahlt werden. In allen CFA Ländern kann der Euro einfach getauscht werden.



KOMMUNIKATION

Für Telefonate innerhalb der Länder empfiehlt es sich, bei einem längeren Aufenthalt eine lokale Sim-Karte zu kaufen. Das eigene Handy geht fast überall, aber die Roaminggebühren sind recht hoch. Wifi ist weit verbreitet.

LITERATUR UND KARTEN

Im Reise Know-how Verlag sind Karten erhältlich. Sie sind wasserfest und unzerreißbar, daher für den Motorradgebrauch bestens geeignet. Als Übersichtskarte ist die Michelin Afrika Nord-West praktisch. Für das GPS sind die Karten von OSM und Tracks4Africa zu empfehlen.

Detaillierte Reiseführer zu den einzelnen Ländern gibt es im Reise Know-how Verlag auf Deutsch und bei Lonely Planet in Englisch.

UNTERKUNFT

Hotels findet man in allen größeren Ortschaften. In der Weite der Sahara ist natürlich das Zelt die einzige Möglichkeit zur Übernachtung.

ESSEN UND TRINKEN

In Westafrika gibt es überall kleine Restaurants, hier könnte man den Kocher getrost zu Hause lassen. In der Einsamkeit der

Wüste ist er jedoch wichtig. Mineralwasser kann man überall kaufen und ein kühles Bier gibt es südlich von Mauretanien auch.

WEITERE INFORMATION

<https://tracks4africa.de>
Landkarten fürs GPS

<http://garmin.openstreetmap.nl>
OSM Landkarte fürs GPS

<http://www.horizonsunlimited.com>
Motorradreiseforum auf Englisch

<http://www.wuestenschiff.de>
Reiseforum auf Deutsch

ZUM AUTOR

Joe Pichler, Motorradreisender aus Leidenschaft, Vortragender und Autor als Beruf. Seine Frau Renate fährt am Sozus mit, schießt alle Fahraufnahmen und ist für die Videos zuständig.

Ab Herbst tourt Joe mit seiner neuen Live-Reportage »Afrika – 22.000 km durch Wüste, Busch und Regenwald« durch die Lande.

Termine unter www.josef-pichler.at

Von der gesamten Reise gibt es auch eine DVD die direkt bei Joe ab Herbst unter www.josef-pichler.at bestellt werden kann.

NEXT
HORIZON

TÉNÉRÉ DEMO TOUR

31.05.-02.06.19 – Touratech Travel Event 2019, Niedereschach

15.-16.06.19 - SW-Motech Open House 2019, Rauschenberg



Probefahrten auf Ténéré 700

<https://www.yamaha-motor.eu/de/de/experience/>

Demnächst macht die TÉNÉRÉ DEMO TOUR Station in Deutschland. Beim Touratech Travel Event und beim SW-Motech Open House haben Interessenten die Gelegenheit, das neue Adventure Bike aus dem Haus Yamaha erstmalig Probe zu fahren. Zwei Termine also, die man sich vormerken sollte. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

www.yamaha-motor.de

 YAMAHA MOTOR SERVICES |  YAMALUBE |  MY GARAGE
BRINGING BIKES TO LIFE



 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Text: Andreas Reimar
Fotos: Katja Wickert



Auf ins



Abenteuer

Mit acht Reiseenduros war ein Touratech Team in den südfranzösischen Corbières unterwegs. Neben unzähligen Fotos und reichlich Filmaufnahmen haben die Adventure Biker auch jede Menge Fahreindrücke von den umfangreich mit Zubehör ausgestatteten Maschinen mitgebracht.



➤ **Rund ein Jahrzehnt lang schien es, die Motorradhersteller hätten verlernt, wie man eine gute Reiseenduro baut.** Auf die Hochzeit dieser Fahrzeuggattung mit Transalp, Africa Twin oder BMW R 100 GS und den damals noch einzylindrigen Boliden vom Schlage einer Ténéré, DR 600 oder KLR folgte in den 1990er und frühen 2000er Jahren eine im wahrsten Wortsinne bleierne Zeit der schweren und lustlos aus veralteter Technik zusammengeschaubten Eisenhaufen. BMW wollen wir von dieser Kritik einmal ausnehmen, die blieben mit ihren GS-Modellen dem ursprünglichen Reiseendurokonzept immer treu. Doch selbst diese Modelle wurden zunächst immer schwerer. KTM kommt als Späteinsteiger die Rolle zu, mit der 950 Adventure zu Beginn der 2000er Jahre einen geländetauglichen Zweizylinder an den Start geschoben zu haben.

Die (für Reisende) viel zu sportliche 950er KTM fiel indes zusammen mit der Kehrtwende bei BMW hin zum Leichtbau in Form der 2004 präsentierten R 1200 GS. Zunächst nur zögerlich zogen andere Hersteller nach. Mit Triumph und Ducati meldeten sich jedoch neue Player mit eigenständigen Konzepten im Adventure-Bike-Segment. Yamaha brachte schließlich die 1200er Super Ténéré, und nach noch längerer Bedenkzeit knüpfte Honda mit der CRF 1000 L an die Tradition der legendären Africa Twin an. Die CRF ist derzeit das hubraumstärkste Modell einer reich und vielfältig besetzten Mittelklasse, in der wieder echte Endurotugenden wie mäßiges Gewicht, 21-Zoll-Vorderrad und geländetaugliche Federwege zählen.

In den letzten Jahren haben Adventure Bikes einen enormen Boom verzeichnet. Es ist sicher nicht übertrieben zu sagen, dass es noch nie so viele - und so gute - Reiseenduros gab wie heute. Fast jeder Hersteller will mit mindestens einem Modell in diesem attraktiven Segment mitmischen. Zu Recht, denn Adventure Bikes stehen für einen unverfälschten und unmittelbaren Motorradspirit. Sie stehen fürs Draußensein, für das authentische Erleben, für echte Abenteuer, für das Gegenteil von Alltag. Sei das eigene Fahrzeug nun eher onroadorientiert oder mit echter Geländetauglichkeit gesegnet - mit der Reiseenduro auf Tour zu gehen, ist ein Statement gegen eingefahrene Wege.

Intensiver als jeder andere Zubehörhersteller widmet sich Touratech seit über 25 Jahren dem Thema Adventure Bike in allen seinen Facetten. Ein Großteil der Mitarbeiter ist selbst mit diesen unverwüstlichen Motorrädern in der Welt unterwegs. Je nach persönlicher Philosophie auf kernigen Wochenendtouren oder auf wochen- und monatelangen Fernreisen. Die gebündelten Erfahrungen von hunderttausenden so gewonnenen On- und Offroad-Kilometern fließen in die Entwicklung und Optimierung der Touratech Produkte ein.

Und auch »dienstlich« sind immer wieder Teams von Touratech auf Reiseenduros unterwegs. Zuletzt in den südfranzösischen Corbières. Mit dabei ein hochkarätiges Line Up aktueller Fahrzeuge: BMW steuerte mit R 1250 GS Exclusive, R 1250 GS Adventure und F 850 GS Adventure gleich drei Maschinen bei. Ducati war mit der bärenstarken 1200 Multistrada Enduro dabei und Honda schickte neben dem Standardmodell der aktuellen Africa Twin auch noch die Extremvariante Adventure Sports ins Rennen. Mit 790 Adventure R und 1290 Adventure R waren die Offroad-Spezialisten von KTM ebenfalls zweifach vertreten.

Und es gab viel zu tun in Südfrankreich. Die Liste mit den Aufgaben für unser Fotoshooting war lang. Zahlreiche neue Produkte galt es in authentischer Umgebung zu fotografieren, neu entwickelte Teile im Einsatz auf Pisten und Straßen zu erproben.

Für Adventure Bikes sind die Corbières, so heißt das Vorland der Pyrenäen auf französischer Seite, geradezu ideal. Ein Netz kleiner Landstraßen mit unzähligen Kurven durchzieht das hügelige Terrain. Abseits des Asphalts wartet ein schier endloses Gewirr von Pisten und Schotterwegen bis hinunter zum Single-Trail auf den geneigten Enduristen.

Ebenso unterschiedlich wie die Adventure Bikes auf dieser Ausfahrt waren die Fahrerpersönlichkeiten. Mitarbeiter aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen waren dabei, engagierte Sportenduristen ebenso wie erfahrene Fernreisende aber auch Gelände-Neulinge.

In den sechs Tagen des Fotoshootings wurden die Maschinen immer wieder durchgetauscht. Fahrer mit komplett verschiedenem Background mussten die Motorräder auf unterschiedlichem Terrain bewegen. Auf diese Art entstand ein riesiger Pool von Eindrücken, der sich natürlich nicht nur auf die Maschinen selbst, sondern auch auf das montierte Touratech Zubehör bezieht. Dieser Ansatz erlaubt es, das einzelne Produkt im Fokus unterschiedlicher Sichtweisen zu bewerten - und so Lösungen für die Weiterentwicklung abzuleiten.

Stützpunkt für die Test- und Fototour war die Motorradfahrerunterkunft Maison Las Clauzes in Moux. Es traf sich gut, dass Touratech Mitarbeiter Lothar dort in seiner Freizeit seit mehr als zehn Jahren als Tourguide aktiv ist. Es dürfte nur wenige Enduristen geben, die die Region besser kennen als er. Mit Holger stand uns in der Maison Las Clauzes ein zuvorkommender Wirt zur Seite, der - selbst eingefleischter Enduro- und Trialfahrer - stets ein offenes Ohr für die Anliegen des Test-Teams hatte.

Wo auch immer uns die nächste Test-Tour hinverschlagen wird - wir freuen uns auf Yamaha, wenn die Japaner mit ihrer brandneuen Ténéré das aktuelle Adventure Bike Line Up komplettieren.



BMW F 850 GS ADVENTURE



Auch zur BMW F 850 GS gibt es eine Adventure-Variante. Zu Recht, denn der einfach zu fahrende und dennoch ausreichend quirlige Paralleltwin hat sich als Aggregat auf langen und anspruchsvollen Touren bewährt. Im Gelände ist niemand von diesem gutmütigen Motor überfordert, auf der Straße erfreut er mit Drehfreude und gegenüber dem 800er Vorgängermodell deutlich mehr Spitzenleistung.

Die Federelemente verfügen über ausreichend Arbeitsweg, um auch mit grobem Untergrund fertig zu werden. Für eine optimale Offroadperformance stehen umfangreiche Tuningmöglichkeiten von Touratech Suspension zur Verfügung. Das Maximum lässt sich mit dem am Testbike verbauten Cartridge System in Verbindung mit dem Federbein der Serie »Extreme« aus dem GS Fahrwerk herausholen.

Der mächtige Tank mag beim ersten Probesitzen für Irritationen sorgen, sobald die Maschine in Fahrt ist, denkt man gar nicht mehr dran. Außer vielleicht, wenn bei Fahrern anderer Mittelklasse-Adventure-Bikes schon wieder die Reserveleuchte blinkt. Auch auf das Platzangebot hat das gegenüber der Standardausführung von 15 auf 23 Liter vergrößerte Tankvolumen wenig Einfluss. Selbst wenn die 850er nicht der typische Zweipersonen-Reisedampfer ist, lässt es sich auch zu zweit ausreichend komfortabel touren.

Onroad und im Alltag erfreut die F 850 GS Adventure mit ihrem unkomplizierten Handling und ihrer ebenso wertigen wie funktionalen Ausstattung.

Statement

VOLKER HALLER

Touratech Marketing, Grafikdesigner

»Die F 850 GS Adventure bietet ein klassisches Konzept mit moderner Technik. Ich bin aufgestiegen und alles hat sofort gepasst. Der Kniewinkel – ich bin einsechszwanzig groß – ist nicht zu eng, der Lenker liegt gut zur Hand, die Instrumente sind perfekt im Blick. Ich habe mich spontan wohlgefühlt. Besonderen Spaß hat mir der knackige Motor gemacht. Bei unseren Ausfahrten ins Gelände habe ich gemerkt, dass dir dieses Motorrad keine Grenzen setzt. Ganz gleich ob Single Trail oder Steilauffahrt: Was geht, entscheidest du. Das Fahrwerk von Touratech Suspension macht die F 850 GS Adventure zu einem anderen Motorrad. Ich habe viel mehr Rückmeldung von der Straße, gleichzeitig sprechen die Federelemente sehr präzise an, was sich sehr positiv auf die Fahrpräzision auswirkt. Im Gelände habe ich deutlich mehr Kontrolle über das Motorrad.«

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl):

Cartridge Kit für Gabel, Federbein Extreme, Alukoffersystem ZEGA Evo, erweiterbare Gepäckbrücke, Tankrucksack, Motorschutz



Technische Daten

BMW F 850 GS Adventure

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Hubraum	853 ccm
Leistung	70 kW (95 PS) bei 8.250 U/min
Drehmoment	92 Nm bei 6.250 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-Down Gabel, ø 43 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	230 mm / 215 mm
Reifen vorne	90/90 21
Reifen hinten	150/70 R17
Tankvolumen	23 l
Leergewicht (fahrfertig)	211 kg

BMW R 1250 GS



Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl): Alukoffersystem ZEGA Evo, Sturzbügel (Motor und Verkleidung), Motorschutz, Windschild L, Sturzbügeltaschen, Lenker-tasche, Tankrucksack, Werkzeugbox am Kofferträger



Statement LOTHAR TEUFER

Touratech Distri-Team, Betreuung der Importeure

»Bei meiner Körpergröße von zwei Metern zwei ist die Auswahl an Motorrädern eingeschränkt. Die Ergonomie der R 1250 GS lässt sich sehr gut anpassen, so dass das Motorrad für so gut wie jede Körpergröße passend gemacht werden kann. Ich habe Lenkererhöhungen von Touratech montiert, so dass ich im Gelände im Stehen nicht so weit nach vorne gebeugt fahren muss. Zur Optimierung des Beinwinkels, der bereits serienmäßig recht gut passt, gibt es eine höhere Sitzbank. Der Windschild lässt sich sehr effektiv in der Höhe anpassen. Robuste Sturzbügel aus Edelstahl mit Vier-Punkt-Befestigung schützen die Zylinder, eine Erweiterung schützt die Verkleidung. Ich bin begeistert, was diese Reiseenduro sowohl auf der Straße als auch offroad umsetzen kann. Alleine wie im Sozusbetrieb ist die GS ein traumhaftes Reisemotorrad.«

Das Kürzel GS steht schon fast paradigmatisch für das Segment der Reiseenduros. Kein Wunder, hat BMW dieses doch mit der R 80 G/S vor bald 40 Jahren begründet. So vollgestopft mit moderner Technik die jüngste Vertreterin dieser Familie, die R 1250 GS, auch sein mag, die Traditionslinien zu ihrem kernigen Urahn sind unverkennbar: Sie ist eine unverwüstliche Maschine, die trotz ihres Gewichts selbst in größerem Gelände Erstaunliches zu leisten vermag.

Mit Kardan und Boxer arbeitet sie sich durch alle erdenklichen Schwierigkeiten – die Auswahl des richtigen Mappings sollte man allerdings nicht vergessen. Denn mit seinen 136 PS ist der jüngste Boxer ein echtes Sportagregat, das für den Geländeeinsatz etwas gezügelt werden muss. Onroad hingegen kann man den Pferden freien Auslauf gewähren und sich am ebenso sicheren wie agilen Fahrverhalten der 1250er erfreuen. Auch mit der jüngsten GS-Generation ist es BMW wieder gelungen, das scheinbar Unvereinbare in einem Fahrzeug zu realisieren: Die R 1250 GS ist Enduro, Roadster und Tourer in einem Motorrad.

BMW bietet die GS sowohl mit herkömmlichen Federelementen als auch mit dem elektronischen Fahrwerk ESA an. Für beide Varianten sind hochwertige Komponenten von Touratech Suspension erhältlich, die entweder als Ersatz oder als Vorbereitung für Abenteuerreisen unter Beibehaltung aller serienmäßigen Funktionen montiert werden können.

Was den Komfort an Bord betrifft, ist die R 1250 GS eine Klasse für sich. Das Platzangebot sucht seinesgleichen. Selbst mit voller Zuladung im Zweipersonenbetrieb ist man auf der GS bequem unterwegs – onroad wie offroad. Fahrer wie Copilot haben genügend Bewegungsfreiheit, der Witterungsschutz ist ausreichend, kann jedoch durch Touratech Parts noch deutlich verbessert werden.

Technische Daten BMW R 1250 GS (Adventure*)

Motor	Luft-/flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor
Hubraum	1.254 ccm
Leistung	100 kW (136 PS) bei 7.750 U/min
Drehmoment	143 Nm bei 6.250 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kardan
Vorderradaufhängung	Telelever mit Zentralfederbein
Hinterradaufhängung	Paralever mit Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	190 mm / 200 mm (210 mm / 220 mm)
Reifen vorne	120/70 R 19
Reifen hinten	170/60 R 17
Tankvolumen	20 l (30 l)
Leergewicht (fahrfertig)	249 kg (268 kg)

* Werte für Adventure in Klammern

BMW R 1250 GS ADVENTURE



Für die Variante Adventure gilt natürlich dasselbe wie für die Standardausführung R 1250 GS: Eine für alles. Doch mit ihrem mächtigen Tank und den längeren Feder-elementen verfügt die Adventure über einen eigenständigen und souveränen Auftritt. Die mächtige Erscheinung mit ihrer markanten Formensprache schreit förmlich danach, auf die Pisten dieser Welt losgelassen zu werden. Und dort macht sie ihren Job seit Generationen wunderbar, was ihr einen treuen Freundeskreis in der Fernreiseszene beschert. Ganz gleich, ob einst R 80 G/S PD oder heute R 1250 GS Adventure – die BMWs mit den großen Tanks sind wie gemacht für Weltentdecker.

Das Bisschen Mehrgewicht zur Standardausführung fällt bei einer Abenteuerreise nicht so ins Gewicht, viel mehr zählen dort die durch den riesigen 30-Liter-Tank gewonnene Autonomie und die dank der langhubigeren Federbeine verbesserte Bodenfreiheit. Auch für diese Ausführung ist ein Sportfahrwerk von Touratech Suspension erhältlich.



Statement

GERHARD FORSTER

Enduroprofi und Instruktor

»Neben Straßentouren und breiten Schotterpisten, auf denen man so richtig angasen und driften kann, sind wir auch jede Menge Single Trails gefahren. Da ist es immer wieder spannend, wie das mit so einem großen Motorrad funktioniert. Das Tolle ist: Mit der GS klappt es fast immer. Dieses Motorrad macht einfach extremen Spaß in allen Fahrsituationen. Das weiß man ja schon vom Vorgängermodell, doch mit dem aktuellen Modell mit dem ShiftCam-Motor hat man untenrum nochmal wesentlich mehr Drehmoment zur Verfügung – genau in dem Drehzahlbereich, den man in Schotterpassagen braucht. Der Motor läuft insgesamt ruhiger, hat immer Druck und ist einfach genial zu fahren.«

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl):

Volume-Booster für BMW-Koffer, Motorschutz, Tankrucksack, Lampenschutzgitter





Statement
THOMAS BESCH
 Touratech Fertigungsleitung

»Im März 2018 habe ich eine Honda Africa Twin Baujahr 2015 mit DCT gekauft. Anfangs war ich etwas skeptisch, da im Zweiradbereich mit einem Automatikgetriebe Unsportlichkeit assoziiert wird. Die Gangstufen der Automatik sind jedoch sehr gut abgestimmt. Für sportliche Fahrer schaltet sie zwar etwas zu schnell, d.h. man ist schnell im 6. Gang. Man hat aber jederzeit die Möglichkeit, mit zwei Handschaltern hoch- oder runterzuschalten. Trotz geringer Geländeerfahrung komme ich auch offroad gut zurecht und finde, dass das DCT gut für die wechselnden Anforderungen abseits der Straße abgestimmt ist. Die Africa Twin mit DCT ist für mich die perfekte Mischung zwischen bequemem Reisemotorrad und Enduro.«

HONDA AFRICA TWIN

Honda trifft mit der CRF 1000 L die goldene Mitte des Segments.

Selbstbewusst verweigert sich die Africa Twin dem Leistungswettrüsten der anderen Anbieter. Mit ihren 98 PS bietet sie dennoch mehr als genug Power, um auf der Straße richtig flott unterwegs zu sein. Doch es lässt sich auch herrlich bummeln mit dem knapp 1000 Kubikzentimeter großen Reihentwin. Lässig schiebt die AT schon bei niedrigen Touren an, ohne Hemmungen vor sportlichem Hochdrehen zu haben.

Mit ihrem Doppelkupplungsgetriebe (ein herkömmliches Schaltgetriebe ist wahlweise auch erhältlich) nimmt die Africa Twin eine Sonderstellung unter den Reiseenduros ein. Doch dies gereicht ihr nicht zum Nachteil. Das DCT arbeitet unauffällig und selbst in schwierigem Gelände macht es eine gute Figur. Ungeübten Fahrern bietet es sogar handfeste Vorteile, wenn es gilt, auf rutschigem Grund oder in steilen Auffahrten Traktion aufzubauen. In solchen Situationen profitiert die Africa Twin einmal mehr von ihrer robusten Motorcharakteristik. Wie ein Traktor arbeitet sich der Zweizylinder stur durch anspruchsvolles Terrain. Die gelungene Fahrwerksgeometrie und die ordentlich dimensionierten

Federelemente tun das ihre, um dem Fahrer ein sicheres Gefühl in jeder Situation zu geben. Unser Testbike war mit einem Cartridge-System sowie einem Federbein von Touratech Suspension ausgerüstet. Beide bieten gegenüber der Serienkonfiguration ein deutliches sensibleres Ansprechverhalten sowie mehr Reserven beim sportlichen Einsatz.

Alleinreisende fühlen sich auf der Africa Twin ebenso wohl wie Paare. Abmessungen und Sitzposition lassen ein entspanntes Reisen auch zu zweit mit viel Gepäck zu.

Onroad fühlt sich die CRF 1000 L genauso wohl wie auf losem Untergrund. Sie ist in engen Kurven ausreichend handlich, bietet aber auch bei Höchstgeschwindigkeit die nötige Stabilität.

Honda hat der Africa Twin mit einigen Wahlmöglichkeiten bei der Sensibilität der Traktionskontrolle sowie der Abstimmung der Motorcharakteristik ausreichend sicherheitsrelevante Features mitgegeben, ohne das Fahrzeug mit zu viel Elektronik zu überfrachten.



Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl):

Cartridge Kit, Federbein Extreme, Alukoffersystem ZEGA Pro, Sturzbügel, Motorschutz, Tankrucksack, Kofferdeckeltaschen, Taschen für Sturzbügel

Technische Daten Honda CRF 1000 L Africa Twin DCT (Adventure Sports*)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Hubraum	998 ccm
Leistung	70 kW (95,2 PS) bei 7500 U/min
Drehmoment	98 Nm / 6000 U/min
Kraftübertragung	Doppelkupplungsgetriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-Down Gabel, ø 45 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, über Hebel angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	230 mm / 220 mm (252 mm / 240 mm)
Reifen vorne	90/90-21
Reifen hinten	150/70-18
Tankvolumen	18,8 Liter (24,2 Liter)
Leergewicht (fahrfertig)	230 kg (243 kg)

* Werte für Adventure Sports in Klammern

HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS



Mit der Ausführung Adventure Sports hat Honda Fernreisenden eine Africa Twin auf den Leib geschneidert. 20 Zentimeter mehr Federweg prädestinieren die Adventure Sports für epische Ausritte abseits des Asphalts. Ihr Tankvolumen kaschiert die Maschine recht geschickt, lediglich extrem langbeinige Zeitgenossen werden Probleme mit dem Knieschluss bekommen. Je nach Terrain sorgt das Plus von knapp sechs Litern Benzin an Bord für rund 100 Kilometer zusätzliche Reichweite. Ein starkes Argument draußen in the middle of nowhere.

Statement

ALEXANDER SCHÖNBORN

Touratech Head of Marketing



»Die Africa Twin DCT Adventure Sports ist ein tolles Motorrad für große Leute. Mit dem hohen Touratech Fahrwerk und der schönen aufrechten Sitzposition mit der Rallye Sitzbank ist die Honda erstaunlich gut im leichten bis mittleren Gelände. Aufstehen wird durch den entspannten Kniewinkel auch für Leute um die 2 Meter ein Leichtes. Aufgrund der zahlreichen einfachen Einstellmöglichkeiten der Traktionskontrolle und des Motormanagements wird die Africa Twin zur guten Bergziege. Das automatisierte Getriebe schaltet meiner Meinung nach perfekt im Gelände. Auf der Straße ist die Africa Twin AS ein solides und komfortables Reisemotorrad.«

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl):

Cartridge Kit, Federbein Extreme, Alukoffersystem ZEGA Pro, Sitzbank »Rallye«, Tankrucksack, Lampenschutzgitter, Lenkererhöhung



DUCATI MULTISTRADA 1200 ENDURO



Statement

MARTIN WICKERT

Touratech Chief Marketing Officer

»Ich habe die Multistrada 1200 Enduro bei zwei Adventure Country Tracks – in Griechenland und Rumänien – eingesetzt, bin also rund 5000 bis 6000 Kilometer mit dem Bike unterwegs gewesen. Und ich muss sagen, ich bin überrascht von diesem Motorrad. Während die gut 150 PS auf der Straße Spaß ohne Ende bringen, ist der Enduro-Modus so konzipiert, dass das schwere Fahrzeug gut zu handeln ist. An Power fehlt es nie, manchmal muss man etwas höhere Drehzahlen anlegen, aber das ist für Ducatis schon immer normal gewesen. Einfach am Gasgriff drehen, und schon zieht die Ducati hartnäckig ihre Bahn über Steine, durch Schlamm oder Sand. Spektakulär ist das Tank- und Ladevolumen. Während der Rest der Gruppe auf der Suche nach einer Tankstelle ist, ist der Tank noch immer halb voll. Das Motorrad schleppt Gepäck ohne Ende und lässt sich weder bei der Leistung noch beim Fahrverhalten negativ beeinflussen.«

Zumindest in der jüngeren Firmengeschichte hat sich Ducati mit seinen Motorrädern niemals auf losen Untergrund gewagt. Die erste Multistrada von 2003 war da schon ein echter Kulturschock für eingefleischte Fans der italienischen Marke. Das universelle Konzept kam aber so gut an, dass Ducati im Jahr 2015 noch einen Schritt weiter ging und der 1200er Multistrada der zweiten Serie die Ausführung »Enduro« an die Seite stellte.

Mit ihrem über 150 PS starken V-Twin agiert die Multistrada leistungsmäßig in der Spitzengruppe der Adventure Bikes. Doch von der nominell sehr beeindruckenden Power sollte sich niemand abschrecken lassen. Es ist den Italienern sehr gut gelungen, ihr Aggregat für den reiseenduristischen Einsatz abzustimmen – der elektronischen Motorsteuerung sei Dank. Diese bietet mehrere Mappings, die die Charakteristik von Motor und Antischlupfregelung an die jeweilige Nutzung anpassen. Der Motor ist in jeder Situation gut fahrbar, ohne jedoch seine sportlichen Wurzeln zu verleugnen.

Von den Federwegen her bewegt sich die Ducati gemeinsam mit der 1250er GS im kurzhubigen Bereich. Das elektronische Sky-Hook-Fahrwerk sorgt dank Echtzeit-Adaption jedoch für eine gute Performance auf allen Untergründen.

Auf dem ausladenden 30-Liter-Tank thront eine weit hochgezogene Verkleidung, die den auf langen Etappen nötigen Witterungsschutz bietet. Das Platzangebot auf der Multistrada ist zwar nicht das größte der hier versammelten Maschinen, reicht aber auch für Touren zu zweit mit großem Gepäck durchaus.

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl): Alukoffersystem ZEGA Pro, Windschild, Lampenschutzgitter, Lenkertasche, Komfortsitzbank



Technische Daten Ducati Multistrada 1200 Enduro

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor
Hubraum	1198 ccm
Leistung	112 kW (152 PS) bei 9500 U/min
Drehmoment	128 Nm bei 7500 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-Down Gabel, ø 48 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	200 mm / 200 mm
Reifen vorne	120/70 R 19
Reifen hinten	170/60 R 17
Tankvolumen	30 l
Leergewicht (fahrfertig)	254 kg



KTM 790 ADVENTURE R



Die KTM 790 Adventure R war das jüngste Modell auf unserer Testtour - die offizielle Fahrpräsentation lag gerade in paar Wochen zurück. Entsprechend groß war die Spannung. Es war dann tatsächlich erstaunlich, wie wirklich jeder Fahrer des Test-Teams auf Anhieb von der 790er begeistert war: Draufsetzen und passt! Die Ergonomie funktioniert für große Fahrer ebenso wie für kleine. Das bedeutet, dass der Kurzbeinige wunderbar sicheren Bodenkontakt mit beiden Füßen hat, ohne dass sich großgewachsene Kollegen übermäßig zusammenfallen müssen. Zudem gibt die vorderradorientierte Sitzposition beste Kontrolle über das Fahrzeug.

Der Reihenweizylinder mit knapp 800 Kubikzentimetern Hubraum liefert eine Spitzenleistung von 94 PS ab. Das reicht angesichts des vergleichsweise geringen Fahrzeuggewichts locker für sportliche Einlagen auf der Bergstraße, bei denen auch das wunderbar handliche Fahrwerk mitspielt.

Im Enduro-Modus spricht der Twin ausreichend sensibel an, um auch auf rutschigem Untergrund Traktion aufbauen zu können. Das Heck ist ausreichend groß dimensioniert, um die 790 Adventure R mit einem Alukoffersystem auszustatten und zu zweit auf Tour zu gehen. Nichtsdestotrotz dürften sich vor allem enduristisch veranlagte Adventure Biker von der Maschine angesprochen fühlen, die auf ihren Reisen das ganze Offroadpotenzial des langhubigen Fahrwerks ausschöpfen wollen.



Statement

JENS WEHRLE

Touratech Fuhrparkmanager

»Die KTM 790 Adventure R übersetzt die Tugenden der 640 LC4 in den Zweizylinderbereich. Sie ist leicht und einfach zu fahren. Die Sitzposition ist sehr angenehm, sie passt bei allen Fahrsituationen und ist auch über große Distanzen bequem. Die Fahrmodi sind sehr gut eingeteilt: Es gibt Road, Rain, Offroad, Rallye sowie zusätzliche Optionen zur Regelung von ABS und ASR. Damit lässt sich das Fahrzeug sehr individuell anpassen. Allerdings muss man sich erstmal durch verschiedene Untermenüs kämpfen. Gerade in dem hier gefahrenen schweren Gelände habe ich von der sehr weichen Gasannahme im Offroad-Modus profitiert. Offroad macht sich auch die gelungene Gewichtsverteilung dank es tief sitzenden Tanks positiv bemerkbar. Ich würde wegen meiner Größe eine Lenkererhöhung montieren, um im Gelände etwas aufrechter stehen zu können.«

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl): KTM Alukoffersystem (Touratech OEM), Lampenschutzgitter, Handprotektoren, Sturzbügel für Tank und Motor (Prototyp), breite Fußrasten, Tankrucksack, Gepäckrolle

Technische Daten KTM 790 Adventure R

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Hubraum	799 ccm
Leistung	70 kW (94 PS) bei 8000 U/min
Drehmoment	88 Nm bei 6600 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-Down Gabel, ø 48 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	240 mm / 240 mm
Reifen vorne	90/90-21
Reifen hinten	150/70-18
Tankvolumen	20 l
Leergewicht (fahrfertig)	210 kg



Statement
CLIFF VIZER
 Touratech Entwicklung

»Die KTM 1290 Adventure R ist ein echter Allrounder. Die kraftvolle Leistungsentfaltung des V2-Motors ist für eine sportliche Fahrweise sehr gut geeignet, kann aber für eine lange Reise souverän und gemütlich dosiert werden. Eine KTM wird selbstverständlich immer an ihrer Offroadtauglichkeit gemessen und auch hier lässt die 1290 ADV keine Wünsche offen. Im Gegensatz zu anderen Reiseenduros sitzt man gefühlt eher auf dem Motorrad anstatt darin. Für das Fahren auf losem Untergrund sind Sitzposition und Schwerpunkt gut abstimmt und geben dem Fahrer ein sehr sicheres Fahrgefühl.«

KTM 1290 ADVENTURE R

Mit ihrem 160 PS starken V-Twin setzt sich die KTM 1290 Adventure R leistungsmäßig an die Spitze unserer Reiseenduro-Auswahl. Das Aggregat nimmt den Firmen-Claim »Ready to Race« tatsächlich wörtlich. Auf weitläufigen Schotterpisten schiebt die 1290er gewaltig an. Ihr spurstabiles und präzises Fahrwerk gibt dem Fahrer die nötige Sicherheit für solche flotten Einlagen. Wird das Geläuf jedoch technischer, verlangt der potente Twin selbst im Enduro-Modus nach einer gefühlvollen Gashand.

Mit jeweils 220 Millimetern Arbeitsweg sind die Federelemente der 1290 Adventure im Vergleich nicht besonders lang. Dennoch überzeugen die Gabel mit dem Cartridge Kit von Touratech Suspension und das Federbein vom Typ »Extreme« durch enorme Nehmerqualitäten bei gleichzeitig sehr gutem Ansprechverhalten.

Den Wechsel vom Schotter auf den Asphalt pariert die KTM souverän. Nicht ganz so agil wie ihre kleine Schwester aber immer durstig nach Schräglage schraubt sie sich Serpentinien aller Radien hinauf, um schließlich auch auf langwierigen Überlandetappen bei hohem Tempo zu überzeugen.

Die Sitzposition bildet einen guten Kompromiss zwischen fahraktiver Haltung und Komfort. Dies gilt für den Solobetrieb ebenso wie für ausgedehnte Touren zu zweit. Mit 23 Litern Tankinhalt bietet die KTM 1290 Adventure R ausreichend Autonomie auch auf Abenteuerreisen in entlegene Gebiete.

Montiertes Touratech Zubehör (Auswahl): Cartridge Kit, Federbein Extreme, Edelstahl-Kofferträger, Softgepacksystem, Tankrucksack, Gepäckrolle, Rahmenschützer



Technische Daten KTM 1290 Adventure R

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor
Hubraum	1301 ccm
Leistung	118 kW (160 PS) bei 8750 U/min
Drehmoment	140 Nm bei 6750 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-Down Gabel, ø 48 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	220 mm / 220 mm
Reifen vorne	90/90-21
Reifen hinten	150/70-18
Tankvolumen	23 l
Leergewicht (fahrfertig)	240 kg

SIMPLE. PROGRESSIVE.



www.husqvarna-motorcycles.com

www.kiska.com

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.

RESTART YOUR FIRE

**DIE SVARTPILEN 701 VEREINT DIE URALTE
FREUDE AM MOTORRADFAHREN AUF
UNKOMPLIZIERTE UND PROGRESSIVE WEISE.**

Jede Fahrt auf diesem außergewöhnlichen, bärenstarken 1-Zylinder wird dich daran erinnern, warum du überhaupt angefangen hast, Motorrad zu fahren.



IM FOKUS: ZEGA EVO





Mit dem ZEGA Evo hat Touratech die legendäre Alukoffer-Familie zeitgemäß weiterentwickelt. Die neuen Koffer wurden nicht nur in vielen Details verbessert, sie verfügen auch über einen revolutionären Einhängemechanismus, der pistenfeste Robustheit mit höchstem Komfort verbindet. Wir zeigen den ZEGA Evo im Detail.

Seit über 25 Jahren setzen die Aluminiumkoffer der ZEGA Familie den Standard beim Gepäcktransport auf dem Motorrad. Der neue ZEGA Evo ist wie seine Vorgänger aus hochfestem 1,5 Millimeter starkem Aluminium gefertigt, übertrifft diese jedoch in Sachen Robustheit und Komfort bei weitem.

Eine Weltneuheit ist der pistenfeste Einhäng- und Verriegelungsmechanismus. Er ist nochmals robuster als das zehntausendfach bewährte Vorgängersystem, bietet zudem jedoch eine konkurrenzlos komfortable Einhandbedienung.

Die jetzt rundere Formgebung der Verschlusselemente resultiert in einer angenehmen Haptik und deutlich verbessertem Bedienkomfort.

Um den Nutzer bei der Ordnung des Gepäcks zu unterstützen, befinden sich auf der Deckelinnenseite vorinstallierte Befestigungshaken für allerlei optionales Zubehör. Die Außenseite des Deckels ist in bewährter Weise mit hochfesten Zurrösen ausgestattet. Serienmäßig verfügt der ZEGA Evo über einen in die Deckelmulde integrierten Tragegriff aus Gurtband.

ZEGA Evo – die Fakten

- 1,5 Millimeter starkes Aluminiumblech, silbern oder schwarz eloxiert
- Korpus und Boden vernietet
- Deckel und Boden tiefgezogen
- robustes Deckelprofil mit Silikondichtung
- schlagzähe Eckenverstärkungen
- versenkter Tragegriff aus Gurtband
- neue ergonomische Verschlüsse
- Verschlüsse mit zusätzlicher Scharnierfunktion
- Deckel komplett abnehmbar
- neues, einfach abnehmbares Deckelfangband
- verbesserte Entlüftung
- komplett neuer Einhäng- und Verriegelungsmechanismus
- umfangreiche Ausstattung mit Zurrösen, Gepäckhaken, Zubehörfestigung
- Erhältlich mit 31 / 38 / 45 Litern Volumen

DER NEUE EINHÄNGEMECHANISMUS

Jeweils zwei robuste Metallhaken sorgen für einen präzisen Sitz des ZEGA Evo auf dem oberen und unteren waagerechten Rohr des Trägerrahmens. Wird der Koffer komplett an den Träger angedrückt, rastet eine Mechanik ein. Die Mechanik wird durch einen Handhebel arretiert, der zusätzlich mit einem Schloss versperrt werden kann.

Robust, effektiv und funktional: Der neue Einhängemechanismus.



Befestigung und Abnehmen des Koffers erfolgt bequem mit einer Hand.



Mit insgesamt vier Metallhaken sitzt der ZEGA Evo fest am Edelstahlträger.

Beim Andrücken des Koffers an den Träger wird der Verriegelungsmechanismus automatisch ausgelöst und rastet hörbar ein.



Arretierung der Mechanik durch den Handhebel.

Der Handhebel kann zur Diebstahlprävention gesperrt werden.

Mit einer Hand lässt sich der Mechanismus zur Kofferabnahme entriegeln.



DIE NEUEN VERSCHLÜSSE

Die Deckelverschlüsse des ZEGA Evo sind aus Leichtmetalldruckguss im Verbund mit Kunststoffelementen gefertigt. Ihre Formgebung ist bewusst fingerfreundlich ausgeführt. Wahlweise kann jeweils ein Verschluss als Scharnier dienen, so dass sich der Deckel sowohl nach vorne als auch nach hinten hochklappen lässt. Auch ein vollständiges Abnehmen des Deckels ist problemlos möglich. Als Diebstahlschutz sind gleichschließende Schlosssätze erhältlich.



Die neuen Deckelverschlüsse in ergonomischer Formgebung.



Die Deckelverschlüsse können beidseitig als Scharnier dienen, auch das komplette Abnehmen des Deckels ist problemlos möglich.





BIS INS DETAIL DURCHDACHT

Die Rückmeldung von Kunden sowie hunderttausende Kilometer eigener Reiseerfahrungen des Touratech Teams sind in die zahlreichen Detailverbesserungen des ZEGA Evo eingeflossen.

Leicht zu lösendes Deckelfangband



Schlagzähe Eckenverstärkungen



Serienmäßiger Tragegriff aus Gurtband in der Deckelmulde



Integrierte Gepäckhaken im Deckel zur optimalen Ausnutzung des Volumens



Robuste Vernietung von Korpus und Boden



Großzügig dimensionierte Zurrösen auf dem Kofferdeckel



Vormontierte Aufnahmen für Zubehörhalter auf der Kofferrückseite



Oberflächen mit abriebfester Eloxierung, edle Prägung auf der Kofferaußenseite





Protection is our Profession - Worldwide



ONB ORTEMA
Neck Brace
Zertifiziertes Neckbrace



ORTHO-MAX Jacket
Zertifizierte Protektorenjacke



OCP ORTEMA
Chest Protection
Zertifiziertes Stoneshield

Alle Produkte FIM zugelassen
gemäß EU Verordnung 2016/425

www.ortema-shop.com

+49 (0) 7145 - 91 53 890 · sport-protection@ortema.de





Endlich on the road: Nach langwierigen Vorbereitungen haben Florian und Roman die Etappe durch den Balkan in Angriff genommen.

#salzburgtosingapore



Roman Schiessl und Florian Greger sind Arbeitskollegen. In ihrer Freizeit sind sie stets dem Abenteuer auf der Spur. S2S ist jedoch ihre erste Fernreise mit dem Motorrad.

Von Salzburg nach Singapur – 30.000 Kilometer in 245 Tagen auf zwei KTM 790 Adventure R. Entlang der ehemaligen Seidenstraße. Was sich für viele wie ein verrückter Traum anhört, wurde für Florian Greger und Roman Schießl Anfang April diesen Jahres Wirklichkeit. Travel Time begleitet die beiden beim größten Abenteuer ihres Lebens.

➤ Ihren Anfang nahm die Reise schon vor über einem Jahr in einem Salzburger Ingenieurbüro, in dem sich Roman und Florian als Kollegen ursprünglich kennengelernt hatten. Eine Weltkarte an der Wand brachte die beiden mitten im stressigen Büroalltag auf den Gedanken, dem Trott einfach einmal den Rücken zu kehren und die Welt zu entdecken – am liebsten auf dem Motorrad. Die spontane Idee setzte sich in den Köpfen fest und formte sich zu einem Plan: Eine Motorradreise entlang der ehemaligen Seidenstraße – einer der längsten befahrbaren Landwege der Welt. Von da an ließ die Idee Florian und Roman nicht mehr los. Die beiden recherchierten eine Länderroute, kämpften sich durch die vielen komplizierten Visa-Anträge, verglichen unzählige in Frage kommende Motorräder, erstellten Listen mit dem nötigen technischen Equipment, Kleidung und Camping-Zubehör und vertieften sich in die Reiseberichte all derer, die schon auf ähnlichen Routen unterwegs waren.



Das Ergebnis: Sie wollten auf zwei brandneuen KTM 790 Adventure R von Salzburg nach Singapur fahren. Der Weg ist das Ziel - diese bekannte Redewendung machten sich Florian und Roman zum Motto und wählten eine Route, die für Motorrad-Fahrer einige Highlights bietet: Den Pamir-Pass, eine der weltweit gefährlichsten Straßen in Tadschikistan, den Karakorum-Pass, die weltweit höchstgelegene Fernstraße und den Kardung-Pass, der die beiden als einer der höchsten Passstraßen auf mehr als 5.300 Meter führen wird - und wegen des niedrigen Sauerstoffgehalts der Luft Mensch und Maschine alles abverlangt. Außerdem ist die Route eine der längsten Strecken, die sich auf der Erde auf dem Landweg zurücklegen lassen - ihre Reise führt die beiden Abenteurer durch mehr als 20 Länder. Die Ankunft in Singapur ist für Anfang Dezember geplant, anschließend geht's wesentlich schneller via Flugzeug und Schiff wieder nach Hause zurück.

Die gemeinsame Reise vereint für Florian und Roman ihre Leidenschaft fürs Motorradfahren, ihre Neugier auf neue Länder und Kulturen und lässt sie ihre Grenzen ganz neu entdecken.

Für beide ist diese Reise die erste Langzeitreise auf einem Motorrad - doch die beiden haben Erfahrung mit fernen Ländern und spannenden Abenteuern. Florian, 34, aus Salzburg, verbringt seine Freizeit am liebsten in der Luft: beim Fallschirm- und Base-Springen sowie Gleitschirmfliegen. Er war mehrere Monate in Südostasien unterwegs und fuhr bereits einige Wochen mit dem Motorrad auf der berühmten Route 66.

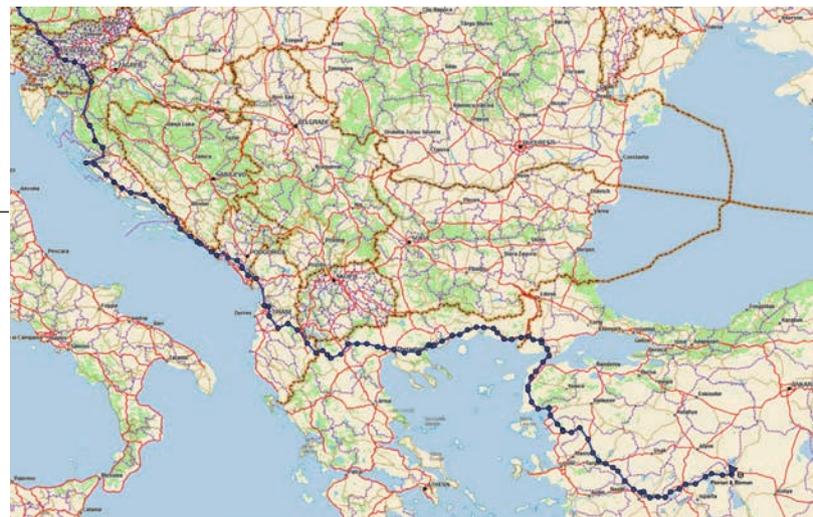
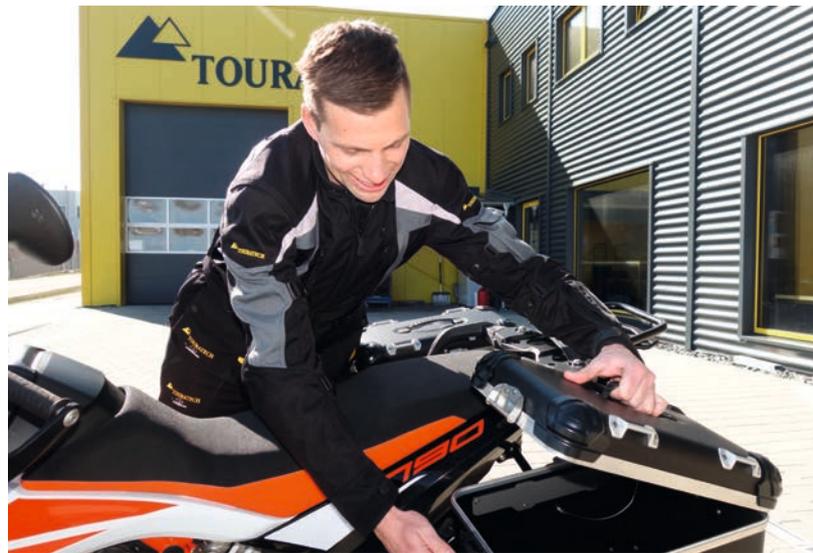
Roman, 28, aus dem bayerischen Chiemgau, entdeckt die Welt am liebsten auf seinem Motorrad oder mit nassen Füßen beim Canyoning. Auch Roman war mit dem Rucksack schon mehrmals in Südostasien und Mittelamerika unterwegs und hat mit dem Motorrad zahlreiche Kurztrips zu den Bergpässen Sloweniens, Österreichs und nach Südtirol unternommen.

Die ersten Tage der Reise haben die beiden bereits hinter sich gebracht. Diese führten sie durch Österreich, Slowenien, Kroatien, Bosnien, Montenegro, Albanien und Griechenland bis in die Türkei - als Nächstes folgt der Iran.

Auf den Social Media-Kanälen berichtet Touratech regelmäßig von den Erfahrungen und Erlebnissen der beiden Motorrad-Reisenden. Außerdem kann man ihre Route via Live-Tracking auf ihrer Homepage hautnah miterleben! 



Florian und Roman haben sich für ihre anspruchsvolle Reise für Fahrerausstattung und Motorradzubehör von Touratech entschieden. Am Firmensitz in Niedereschach finden letzte Abstimmungen statt.



LIVE DABEI

Homepage: s2s.bike

Facebook: facebook.com/SalzburgToSingapore

Instagram: instagram.com/salzburgtosingapore

Live-Tracking: eur-share.inreach.garmin.com/s2sbike

Ich und meine

Africa Twin



Vor 15 Jahren waren Katja und Martin Wickert mit ihren Africa Twin RD07 über 80.000 Kilometer von Kanada bis nach Feuerland unterwegs. So problemlos wie die beiden Maschinen funktionierten, waren Martins Erwartungen an die aktuelle CRF 1000 L natürlich hoch. Würde er sich wieder für eine Africa Twin entscheiden?





➤ **Viele Jahre waren meine Frau Katja und ich im Sattel von Cruisern unterwegs. Wir haben viele schöne Reisen mit diesen Motorrädern unternommen.** Doch auf einer Tour zum Nordkap sind uns die Schwerfälligkeit, die geringe Tankkapazität und last but not least die unbefriedigende Gepäckunterbringung dieser Fahrzeuggattung endgültig auf die Nerven gegangen.

Da wir schon länger von einer ausgedehnten Abenteuerreise träumten, mussten andere Motorräder her. Und es kamen eigentlich nur Adventure Bikes in Frage. Damit wir Ersatzteile jeweils nur in einfacher Ausführung mitnehmen mussten, wollten wir zwei identische Motorräder benutzen.

Nach reiflicher Überlegung kauften wir im März 2003 zwei Africa Twin RD07 beim Honda-Händler. Gepäcksysteme und Sturzbügel besorgten wir uns bei Touratech.

Eine erste Tour mit den neuen Motorrädern führte uns wiederum nach Nordnorwegen. Die Erfahrungen auf dieser Reise machten uns klar, dass wir uns für die richtige Maschine entschieden hatten.

Anfang 2004 kündigten wir unsere Jobs und verschifften die Africa Twins nach Montreal. Zwei Jahre hatten wir uns Zeit genommen für eine Reise, die uns kreuz und quer durch Nord-, Mittel- und Südamerika bis hinunter nach Ushuaia führen sollte.

Im April ging's dann los. Im Zickzack tingelten wir durch unzählige Länder der beiden Amerikas. Mit zwei identischen Africa Twins und deutschen Nummernschildern sind wir natürlich überall aufgefallen. Bei jedem Stopp gab's intensive Gespräche.

Die beiden Hondas waren perfekte Begleiter für diesen Trip mit Temperaturen von weit unter Null bis über 40 Grad Plus, von Meereshöhe bis hinauf auf 5000 Meter. In extremen Passagen wie Sand oder Matsch war die Africa Twin für Katja zwar etwas schwer, doch dank seiner gutmütigen Charakteristik baggerte sich das Bike überall durch.

Viel Zuwendung forderten die beiden Twins nicht von uns. Sie bekamen ihren turnusmäßigen Service, alle paar zehntausend Kilometer haben wir Reifen, Bremsbeläge und Kettensatz gewechselt. Die Ventile haben wir das erste Mal nach über 50.000 Kilometern in Peru eingestellt.

So unauffällig die beiden Africa Twins ihren Dienst verrichteten, so intensiv waren die Eindrücke, die uns diese Motorräder ermöglichten. Da war ein »Überfall« durch Soldaten in Baja California, der sich zum Glück als ein durch Langeweile motivierter Versuch, eine Unterhaltung anzufangen entpuppte. Oder

die 14-stündige Fahrt durch den Cañon del Pato nach Huaraz, die uns durch 40 enge Tunnel führte. Riesiges Glück hatten wir bei einem Unfall mit einem Auto, bei dem der ZEGA Koffer als Knautschzone diente.

In den rund 21 Monaten unserer Reise haben wir über 80.000 Kilometer unter teils sehr beanspruchenden Bedingungen zurückgelegt – und die Twins haben alles klaglos mitgemacht.

Natürlich haben mich diese intensiven Erfahrungen mit der Africa Twin nachhaltig geprägt. Entsprechend gespannt war ich, als Honda mit der CRF 1000 L endlich das langerwartete Nachfolgemodell präsentierte.

Und ich wurde positiv überrascht. Die neue Africa Twin ist ebenso charakterstark wie ihre legendäre Vorgängerin – und ihr konzeptionell sehr ähnlich. Sie ist wiederum nicht die Schnellste, nicht die Stärkste, nicht die Leichteste – aber im Grunde die vielseitigste Maschine im Segment der Adventure Bikes.

Sie bietet aktuelle Technik aber nicht zu viele Spielereien. Alle wichtigen Assistenzsysteme sind an Bord und bieten zeitgemäße Sicherheit. Mit 21-Zoll-Vorderrad und ausreichend langen Federwegen ist sie gut auf den Geländeeinsätze vorbereitet. Zudem hat sie ein gutmütiges Wesen, das es auch ungeübten Fahrern einfach macht, in schwerem Gelände klarzukommen. Ihre Motorcharakteristik überfordert niemanden, bietet aber genug Potenzial, um auch mal richtig flott unterwegs zu sein.

Mit der CRF 1000 L ist Honda ein richtig großer Wurf gelungen. Derzeit wird viel über eine noch stärkere Africa Twin spekuliert. Ich würde mir wünschen, dass Honda mit diesem Modell nicht in die gleiche Falle tappt wie seinerzeit mit der Varadero. Eine 1100er mit mehr Leistung wäre sicher eine tolle Ergänzung, ersetzen sollte sie die aktuelle Africa Twin aber nicht.

Für mich ist die aktuelle Africa Twin der ideale Kompromiss für Reisen, Touren und leichte Geländeausflüge. Das bedeutet jedoch nicht, dass ich an dem Fahrzeug kein Verbesserungspotenzial sehe. Doch dafür gibt es Touratech Parts. In Zusammenarbeit mit einigen Kollegen habe ich mir meine Traum-Africa-Twin aufgebaut. Und wie die entstanden ist, zeigt der nächste Beitrag. ➤



DAS TRAUMBIKE

BIKE BUILD PROJECT

Touratech CMO Martin Wickert hat sich einen Traum erfüllt.

Als eingefleischter Fan der Honda Africa Twin hat er sich auf Basis der aktuellen CRF 1000 L mit ausgewählten Technik-Parts sein persönliches Traumbike aufgebaut.



Die Honda CRF 1000 L Africa Twin ist ein ausgereiftes Motorrad, das bereits im Auslieferungszustand zu überzeugen weiß. Doch wie so häufig ist auch bei dieser beliebten Maschine das Bessere des Guten Feind. Will man mit der Africa Twin auf Reisen gehen oder die Maschine ernsthaft im Gelände bewegen, finden sich zahlreiche Ansatzpunkte für Verbesserungen. Aber auch sportlich orientierte Fahrer und Genusspiloten können ihre Africa Twin individualisieren und so noch mehr Spaß mit ihrem Fahrzeug haben.

Martin Wickert hat seinen Umbau konzeptionell auf den Einsatzzweck Fernreise ausgerichtet und sich dementsprechend auf die Bereiche Fahrwerk, Gepäckunterbringung und Protektion konzentriert. Nicht fehlen dürfen an diesem Traumbike natürlich Komfortparts für die lange Reise wie eine hohe Sitzbank und ein Windschild.

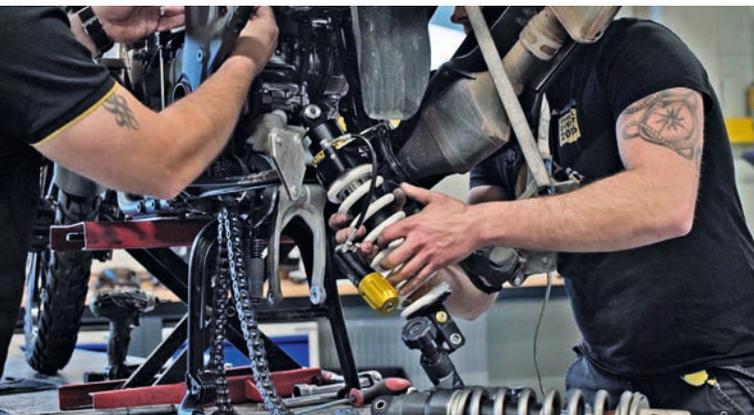


VIDEOSERIE ZUM PROJEKT
[YOUTUBE.COM/USER/TOURATECHVIDEO](https://www.youtube.com/user/touratechvideo)

FAHRWERK

Im Serienzustand hat das Fahrwerk der Africa Twin einen etwas zu großen Durchhang. Entsprechend schnell kommt man bei hoher Zuladung mit der Federvorspannung an die Grenzen. Auch die Reserven der Federelemente sind zu gering für zügige Fahrt auf anspruchsvollen Pisten.

Zur Aufwertung der Gabel bietet Touratech Suspension ein Cartridge Kit an. Dieses wird als Einheit komplett gegen das Innenleben der Seriengabel getauscht. Die Kartusche kann mit einer Feder in individuell angepasster Härte kombiniert werden, die Vorspannung lässt sich vom Fahrer je nach Bedarf anpassen. Das geschlossene Dämpfungssystem bietet ein sehr feines Ansprechverhalten, Durchschlagsicherheit sowie Verstellmöglichkeiten für Zug- und Druckstufe.



Ebenfalls voll einstellbar ist das Federbein von Touratech Suspension für die Africa Twin. Die richtige Federhärte wird mit dem »Fahrwerks-Check«, einem standardisierten Fragebogen, der vor jedem Fahrwerksumbau abgearbeitet wird, ermittelt. Der Durchhang lässt sich an dem Federbein der Serie »Extreme« sehr bequem mit einem hydraulischen Versteller anpassen. Am Ausgleichsbehälter befinden sich die Einstellmöglichkeiten der Druckstufen-Dämpfung für die Bereiche High- und Lowspeed. Durch das externe Reservoir steht eine höhere Ölmenge zur Verfügung, was die Betriebstemperatur des Dämpfers senkt und somit eine gleichmäßige Arbeitsweise garantiert. Um eine wegabhängige Dämpfung zu ermöglichen, wird ein zweiter Dämpferkolben gegen Ende des Federwegs aktiviert. Dieser verhindert ein Durchschlagen. Die Zugstufendämpfung kann ebenfalls adaptiert werden.

Cartridge und Federbein sind voll wartungsfähig. Im Rahmen eines Service werden Öl- und Stickstoff sowie Lager und Dichtungen ersetzt. Damit behalten die Fahrwerks-Komponenten von Touratech Suspension über ihre gesamte Lebensdauer ihre hohe Performance.

Durch Cartridge und Federbein von Touratech Suspension erhält das Fahrwerk der Africa Twin deutlich mehr Reserven für kritische Situationen, der Fahrer profitiert von einem deutlich verbesserten Komfort und den zahlreichen Anpassungsmöglichkeiten.



RÄDER UND REIFEN

Wie bei den meisten Adventure Bikes sind auch die serienmäßigen Felgen der Honda Africa Twin zu weich für den Einsatz auf groben Schotterpisten. Das heißt nicht, dass man solche Strecken nicht befahren könnte. Bei schnell überfahrenen Steinkanten besteht jedoch die Gefahr, dass das Hindernis bis auf die Felge durchschlägt. Serienmaterial ist solchen Beanspruchungen nicht gewachsen und dankt den Kontakt mit Verformung. Im schlimmsten Fall ist die Felge dann unbrauchbar.

Für unseren Umbau haben wir uns für Räder von Haan Wheels entschieden, Material, das seit vielen Jahren mit Erfolg im Rennsport eingesetzt wird. Das holländische Unternehmen speicht die hochfesten Felgen von Excel auf hauseigene, CNC-gefertigte Naben. Diese Konfiguration erlaubt zudem die Wahl individueller Farben für Nabe, Speichen und Felge.

Die Räder von Haan verfügen über keine ABE, können aber per Einzelabnahme in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

Als Allrounder mit guter Nasshaftung auf der Straße und überzeugender Laufleistung in Verbindung mit solider Offroad-eignung hat sich in zahlreichen Touratech Tests der Metzeler Karoo 3 erwiesen - erste Wahl also für unsere Africa Twin.





PROTEKTION

Die wichtigsten Modifikationen an einem Adventure Bike betreffen die Protektion. Im Gelände oder auf Fernreisen lassen sich Stürze oder Umfalle kaum vermeiden, auch von aufgewirbelten Steinen oder felsigen Hindernissen droht Gefahr.

Zum Schutz des Motors erhielt unsere Africa Twin einen Unterfahrerschutz. Dieser ist im Hydroforming-Verfahren aus vier Millimeter starkem Aluminiumblech gefertigt. Diese recht neue Technologie erlaubt eine Formgebung, die eng den Konturen des Fahrzeugs folgt. Das sieht nicht nur gut aus, sondern sorgt auch für hohe Bodenfreiheit und optimale Bewegungsfreiheit des Fahrers. Touratech bietet den Unterfahrerschutz für die Africa Twin in zwei Varianten an. Für diesen Umbau haben wir die etwas niedrigere Variante gewählt, um die Montage eines Motorschutzbügels zu ermöglichen. Dieser robuste Edelstahlbügel gewährt zusätzlichen Schutz bei Umfallern oder seitlichen Grundberührungen.

Die Protektion von Tank und Verkleidung übernimmt ein weiterer Sturzbügel. Wie sein unteres Pendant ist er aus Edelstahlrohr mit zwei Millimetern Wandstärke gefertigt und in silbern glänzender sowie schwarz beschichteter Ausführung erhältlich. Die solide Dimensionierung der Rohre sorgt in Verbindung mit der Verschraubung an drei Aufnahmepunkten für eine hohe Steifigkeit. Zusätzlich zu seiner Schutzfunktion kann der Verkleidungssturzbügel auch zur Aufnahme von maßgeschneiderten Seitentaschen dienen.



ALUKOFFERSYSTEM

Mit dem ZEGA Evo steht ab dieser Saison ein Aluminiumkoffer der neuesten Generation zur Verfügung. Der Koffer, selbst in vielen Details verbessert, wird nun mit einem komplett neuen Einhängemechanismus am bewährten Edelstahlträger befestigt. Ver- und Entriegelung erfolgen mit einem raffinierten Einheitsystem, das Pistenfestigkeit mit höchstem Bedienkomfort verbindet. Die Oberfläche des in schwarz und silbern erhältlichen ZEGA Evo ist eloxiert, so dass es keinen lästigen Aluminiumabrieb gibt. Zur Verfügung stehen Größen mit 31, 38 und 45 Litern Volumen.

Touratech bietet für den ZEGA Evo ein reichhaltiges Zubehörsortiment an. Zur einfachsten Montage zahlreicher Halter - beispielsweise für Flaschen, Taschen oder Kanister - ist eine Universalaufnahme vorinstalliert. Zusätzlichen Stauraum schaffen eine Tasche für den Deckelinnenraum oder eine Tasche, die sich an den serienmäßigen Zurrösen befestigen lässt.



SITZBANK

Seit vielen Jahren bietet Touratech Komfortsitzbänke in unterschiedlichen Ausführungen an. Alle Varianten verfügen über einen Kern aus Spezialschaum, der sich im Gegensatz zur Großserienware nicht durchsitzt und sich schneller regeneriert. Zusätzlich sorgt eine eingearbeitete Hohlkehle für eine Entlastung des Steißbeins. Für unterschiedliche Einsatzzwecke stehen verschiedene Obermaterialien zur Wahl. Standard ist die Ausführung »Fresh Touch«, die mit einer geringen Aufheizung bei Sonneneinstrahlung punktet. Für unseren Umbau haben wir uns für eine Rallye-Sitzbank entschieden, deren Konzept auf einen für die Hellas Rally entwickelten Prototypen zurückgeht. Sie verfügt über eine geradlinige Sitzfläche ohne Stufe, was maximale Bewegungsfreiheit garantiert. Das Obermaterial ist rutschfest, um einen sicheren Sitz selbst bei brachialen Bremsmanövern zu gewährleisten.



ACCESSOIRES

Zur optimalen Reisetauglichkeit tragen zahlreiche kleine Parts bei, die auf den ersten Blick gar nicht auffallen. Hierzu zählen verstellbare Hebel ebenso wie extra robuste Handschützer. Auch eine Lenkererhöhung kann Handling und Komfort nochmals verbessern. Bei der Auswahl dieser Komponenten spielen der Einsatzzweck des Fahrzeugs und individuelle Bedürfnisse eine große Rolle.

Optisch wie akustisch abgerundet wird das Erscheinungsbild dieses Africa-Twin-Umbaus durch einen Hexagon Endschalldämpfer von Remus - natürlich in Schwarz, wie die ganze Maschine.



WINDSCHILD

Durch die verwendete Rallye-Sitzbank fällt die Sitzposition des Fahrers besonders aufrecht aus. Hierzu passt der von Touratech eigens für die Africa Twin gefertigte Windschild in der höchsten Ausführung. Ein markanter Knick im oberen Bereich der Scheibe sorgt dafür, dass Wirbel wirksam vom Fahrer abgehalten werden. Zwei niedrigere Varianten des Windschilds sind ebenso lieferbar wie getönte oder klare Ausführungen. Für die individuelle Auswahl empfehlen sich ausgiebige Probefahrten. Hierfür halten die Touratech Stützpunkte Test-Scheiben bereit.



Alles beginnt mit einem

Traum.





Unter dem Motto »Look around the Globe« haben Lukasz und Marta in zweieinhalb Jahren den halben Erdball bereist - zu zweit auf einer BMW F 800 GS. Und bald geht es weiter. Hier erzählen sie von ihrer Motivation, ihren Erlebnissen und den Herausforderungen des Lebens »on the road«.

Text und Fotos: Marta Zajchowska und Lukasz Gorniak





Eurasien

Seit jeher lieben wir es,
die Welt zu erforschen
und zu entdecken und nie
länger an einem Ort zu
verweilen.

Der Plan ist nur ein theoretischer Ansatz, der von der Wirklichkeit schnell überholt werden kann.



➤ Seit jeher lieben wir es, die Welt zu erforschen und zu entdecken, nie an einem Platz zu verweilen, zu reisen. So oft es nur ging, machten wir unsere kleinen Touren durch Europa. Trotzdem war für mich immer klar, dass ich stets im Büro arbeiten und nur im Urlaub irgendwohin reisen würde.

Lukasz hingegen hat immer über den Tellerrand hinausgeschaut. Seiner Inspiration und Beharrlichkeit ist es zu verdanken, dass wir zu dieser Reise, die wir uns in unseren kühnsten Träumen nicht ausgemalt hätten, aufgebrochen sind.

Wir haben uns dafür entschieden, als Paar zu zweit auf einem Motorrad unterwegs zu sein. Das ist ungewöhnlich, zumal bei langen Reisen und noch dazu auf einer BMW F 800 GS. Doch jeden Tag aufs Neue beweisen wir, dass es möglich ist, einen kompletten Hausstand auf diesem Motorrad zu transportieren.

Vereinfacht wird diese Konstellation dadurch, dass Lukasz nur 1,66 Meter groß ist. Wir können tauschen, das Motorrad passt für uns beide. Nach so vielen gemeinsamen Kilometern haben wir gelernt, wie man solch ein Motorrad mit Tieferlegung auch auf schwierigen Untergründen wie Kies oder Sand fährt.

Dadurch, dass wir zu zweit auf einem Motorrad fahren, sind wir unterwegs bei allen Arten von Aufgaben flexibler, so werden beispielsweise Grenzübertritte unkomplizierter. Außerdem können wir auch fahren, wenn einer von uns müde ist. Oder einer geht einkaufen, während der andere draußen die Kette ölt. Die Teamarbeit klappt gut, auch wenn wir komplett unterschiedliche Persönlichkeiten sind.





Zweimal fuhren wir an die Grenze zu Botswana, um nach 400 Kilometern mit neuem Visum zurück-zukehren.



In Südafrika reichte ein Monat nicht, um auch nur die interessantesten Orte zu erkunden.



Afrika



Baja California, Alaska und einige Orte in den USA sind perfekte Orte zum Entspannen.

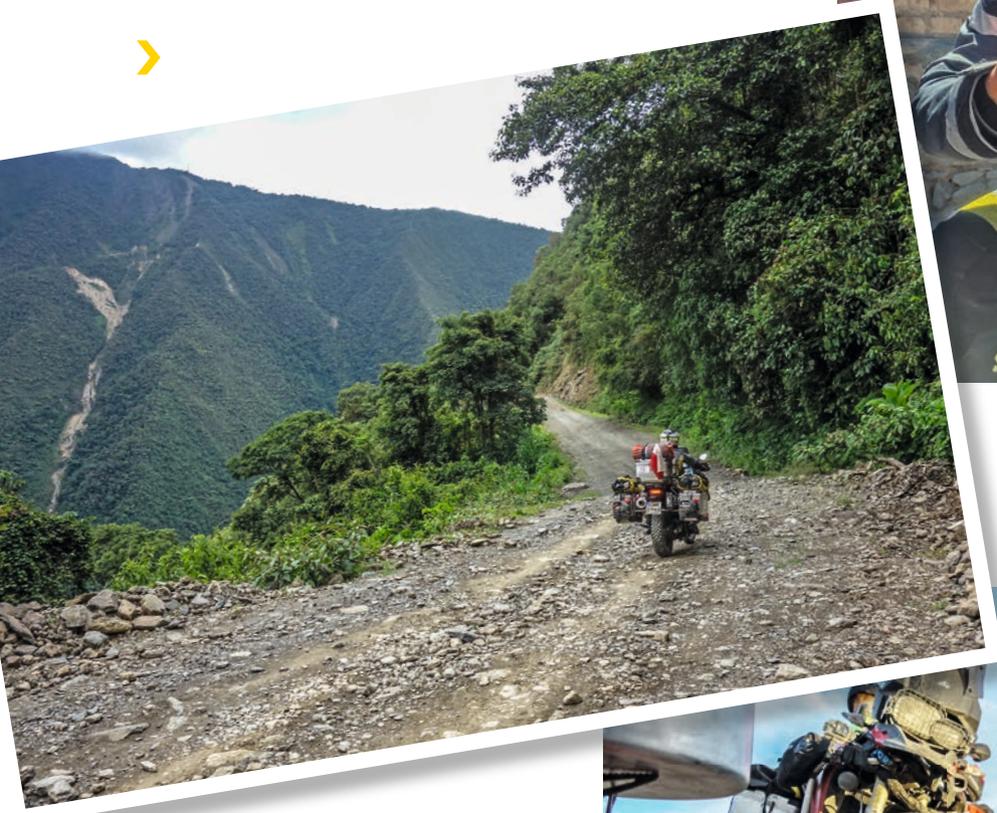
Nordamerika



Die Natur in Ruhe
genießen: Meer,
Wüste, Kakteen,
Tundra oder grüne,
dunkle Wälder.

Mittelamerika





Während unserer Fahrten campen wir, wann immer es möglich ist. Diese Art zu übernachten gehört für uns einfach dazu.



Südamerika



Die Natur
ist ein
Künstler,
der uns
verzaubert.





sicherstellen, statt sie während der Reise mehrmals ersetzen zu müssen. Denn wenn man unterwegs etwas nachkaufen muss, kann das zum Alptraum werden.

LEBEN IM MOMENT

Das tägliche Leben auf der Straße bringt unendlich viele unterschiedliche und außergewöhnliche Erfahrungen und Emotionen mit sich. Beim Reisen kommst du irgendwann zu der Erkenntnis, dass die Welt überall nach denselben, universellen Regeln funktioniert.

Oft tut es uns leid, dass wir nicht so viel Zeit an einem Ort verbringen können, wie wir bräuchten, um Kultur und Bräuche kennenzulernen. Denn jeder Ort hat eine andere Geschichte, strahlt etwas Neues, Interessantes, Unerwartetes und manchmal auch nicht einfach zu Verstehendes aus.

Obwohl wir in Zentralasien ziemlich schnell reisten - in 21 Tagen legten wir 15.000 Kilometer zurück -, hatten wir trotzdem Zeit, die Schwingungen der Leute vor Ort aufzunehmen, die so offen und freundlich gegenüber jedermann sind. Und es zeigte sich auf diesem Abschnitt einmal mehr, dass der Plan nur ein theoretischer Ansatz ist, der von der Wirklichkeit schnell überholt werden kann. Zwei Grenzen, die wir überqueren wollten, waren geschlossen, und so mussten wir 700 Kilometer extra fahren, was unsere Planungen so über den Haufen warf, dass wir einige eingeplante Orte nicht besuchen konnten.

In Südafrika reichte ein Monat nicht, um auch nur die interessantesten Orte zu erkunden. So haben wir unsere Aufenthaltsgenehmigung zweimal verlängert, was offiziell gar nicht funktionieren dürfte. Zweimal fuhren wir an die Grenze zu Botswana, um nach 400 Kilometern mit neuem Visum zurückzukehren. All das nur, um mehr Zeit mit Menschen zu verbringen und das Land mit der Motorrad-Community zu erkunden.

Baja California, Alaska und einige Orte in den USA sind perfekte Orte zum Entspannen, ein Zelt aufzuschlagen und die Natur in Ruhe zu genießen: Das Meer, die Wüste, Kakteen, Tundra oder grüne, dunkle Wälder.

Eines unserer Lieblingsziele ist Peru. Es ist eines der spektakulärsten Länder, in denen man per Motorrad unterwegs sein kann. Peru ist wie ein Paradies für Motorradfahrer, es bietet so gut wie alle Klimazonen: Von der sengend heißen Wüste hinauf in die Anden und wieder hinunter in den schwülen Dschungel.

Innerhalb von fünf Stunden kann man von Meereshöhe bis hinauf auf 5000 Meter gelangen, und in der gleichen Zeit ist man auch wieder unten. Natürlich war das eine verrückte Idee, und wir hatten hinterher zwei Tage lang heftige Kopfschmerzen - aber das Erlebnis war es wert.

Argentinien ist ebenfalls ein perfekter Ort zum Campen, an dem man einfach den Geräuschen der Natur lauschen kann. Es gibt allerdings etwas, auf das wir besser hätten achten müssen: Den Wind. Wir mussten feststellen, dass die lustigen Warnschilder mit den

➤ Es dauerte eine Weile, bis wir uns als Team eingespielt hatten. Auch wenn die Meinungen oft sehr unterschiedlich waren, mussten wir lernen, schnell Lösungen zu finden. Es ist besser, sich auf die Lösung zu konzentrieren, als darüber zu streiten, wie oder was zu tun ist. Wir brauchten eine Weile, um zu dieser Erkenntnis zu kommen. Schlussendlich begriffen wir, dass wir zum gleichen Team gehören, dasselbe Ziel haben und dass wir daher gemeinsam antreten, um zu gewinnen.

ZU ZWEIT AUF EINEM BIKE

Bevor wir unsere Fahrt begannen, hatten wir nur vage Vorstellungen von der Technik eines Motorrads. Und selbst jetzt kommen wir kaum über Grundkenntnisse hinaus. Wir baten einige Freunde, die sich mit BMWs auskennen, uns vor unserer ersten Reise einen kleinen Crashkurs zu geben. Danach waren wir in der Lage, unterwegs kleinere technische Probleme zu lösen.

Ein Bike für zwei Reisende zu packen, war von Anfang an kein großes Problem. Jeder Tag brachte eine neue Erfahrung, durch die wir lernten, wie wir das Gepäck immer weiter reduzieren können.

Sorgfältig ausgewählte Ersatzteile, einige warme Kleidungsstücke, passendes Campingzeug, Elektronik, Ersatzreifen und verschiedenste Artikel - manchmal sind wir überrascht, wie einfach es ist, all das auf einem Bike zu transportieren.

Wir haben die Regel, dass alle Dinge, die wir mitnehmen, multifunktional, intelligent designt und von bester Qualität sein und uns das Leben erleichtern müssen. Wenn man jedes Teil täglich verwendet, merkt man, wie kurz manche Dinge bei täglichem Gebrauch halten. Es ist elementar, qualitativ hochwertige Kleidung und Ausrüstung zu haben, die eine langfristige Verwendung

umgeknickten Bäumen definitiv kein Witz sind. Mehr als einmal warf der Sturm unser geparktes Bike einfach um.

Der Salar de Uyuni in Bolivien, der größte Salzsee der Welt, ist ein wahrhaft magischer Ort. Fährt man mit dem Motorrad über die endlose Salzfläche, fühlt man sich frei, als würde man durch den Himmel gleiten. Allerdings war unser Motorrad nach diesem Erlebnis mit einer 1,5 Zentimeter dicken Salzschrift bedeckt. Es dauerte eine halbe Ewigkeit, bis wir die Maschine wieder gereinigt hatten. Und doch würden wir sofort wieder hinfahren, wenn wir noch einmal die Chance hätten!

Die Natur ist ein Künstler, der uns verzaubert. So oft es ging, hielten wir an, um die Schönheit am Weg zu genießen. Das gleiche gilt für die Tiere, wenn sie mitten auf der Straße stehen, wie die neugierigen Giraffen in Kenia, oder wenn sie uns hinterherrannten und brüllen wie einige Elefanten in Uganda, oder wenn ein Bär direkt am Vorderrad vorbeispaziert, wie in Kanada.

DER ZWEITE BLICK

Wir haben auch gelernt, dass der erste Eindruck oft gar nichts zählt - beispielsweise im Sudan. Zunächst hatten uns die Behörden des Sudan unser Visum verweigert. Das ärgerte uns und machte uns skeptisch in Bezug auf dieses Land. Schlussendlich haben wir das Visum doch noch erhalten. Als wir den Sudan dann tatsächlich erreichten, mussten wir unsere Meinung komplett revidieren. Die Menschen, die wir trafen, waren extrem hilfebereit, offen, lächelnd, sie hießen uns mit ausgebreiteten Armen willkommen und entschuldigten sich häufig für die chaotische Lage in ihrem Land, in dem Proteste stattfanden und kaum Benzin verfügbar war. Sogar in einer kilometerlangen Schlange vor einer Tankstelle wurden wir als Gäste von den Wartenden ganz nach vorne geschickt.

ÄNGSTE ÜBERWINDEN

Während unserer Fahrten campen wir, wann immer es möglich ist. Diese Art zu übernachten gehört für uns einfach dazu, zum Abenteuer Motorradreise. Und wenn die Bedingungen nicht perfekt sind, muss man seine eigenen Ängste und Schwächen überwinden. Das gilt insbesondere dann, wenn Grizzlybären, Skorpione, Schlangen oder Löwen zu den Nachbarn zählen.

In Deadhorse zelteten wir neben einem Fluss, obwohl wir wussten, dass dort Grizzlybären leben. Als wir um drei Uhr nachts ankamen, schien die Mitternachtssonne und wir fühlten uns trotz einer 16-stündigen Fahrt nicht müde. Das Zelt haben wir eher als Schutz vor den in riesigen schwarzen Schwärmen auftretenden Moskitos aufgebaut. Das Landschaftserlebnis war so grandios, dass Angst vor ungebetenem Besuch gar nicht erst aufkam. Unser Essen verwahrten wir dennoch in einem ziemlichen Abstand vom Zelt ...

Und manchmal ist es besser, gar nicht zu wissen, wer so alles in der Nachbarschaft haust. Als wir eines morgens in Afrika unsere

Köpfe aus dem Zelt steckten, fielen uns Männer mit Gewehren auf. Wie sich herausstellte, jagten sie einen Löwen, der sich in der Nähe herumtrieb. Wenn wir das vorher gewusst hätten, wäre unser Schlaf bestimmt weniger ruhig gewesen.

Dass Menschen in zahlreichen Ländern bewaffnet herumlaufen, ist auch etwas, woran man sich gewöhnen muss. Es wird bald Teil des Abenteuers. Im tropischen Südamerika ist kaum ein Erwachsener ohne Machete unterwegs. Sie winken dir ein freundliches »Hallo« mit ihrem Buschmesser zu. Es ist für sie ein Werkzeug zum Überleben und nicht zur Einschüchterung von Reisenden gedacht.

ES GEHT WEITER

Zweieinhalb Jahre waren wir nun auf Achse, und schon bald geht es weiter. Wir freuen uns, mit unseren Geschichten andere Menschen zum Reisen zu ermutigen und lassen uns von ihren Geschichten inspirieren. <



Hi! Wir sind Marta und Lukasz. Wir lieben das Motorradfahren, es ist unsere Leidenschaft. Und so wollten wir die Welt sehen, zu zweit auf einer BMW F 800 GS. Früher fuhr Lukasz nur Straßensportler. Eine Reiseenduro zu besitzen, war für ihn aufgrund seiner Körpergröße lange nur ein Traum. Das änderte sich, als er ein Kit für die Tieferlegung fand, welches das Problem auf einfache Weise löste. Ich selbst kaufte mir mein erstes Motorrad im Jahr 2011 als Geschenk zu meinem 27. Geburtstag.

Um die Welt zu entdecken, haben wir unsere Jobs aufgegeben, ich als Verkaufsmanagerin und Lukasz als Logistik- und Vertriebsexperte. Das war keine leichte Entscheidung - in unseren Köpfen gab es viele Zweifel. Aber als wir die Entscheidung getroffen hatten, begannen wir, unseren Plan umzusetzen.

Wir hatten keine großen Erfahrungen als Reisende oder »Overlander«, als wir uns dazu entschlossen, die Welt zu bereisen. Es war eine große Herausforderung und ein Test für uns selbst. Wir haben gelernt, dass einen eine gute Organisation und schlaue Ideen beim Reisen immer weiter bringen. Und es gibt noch eine Menge zu lernen und zahlreiche Orte zu entdecken. Drückt uns die Daumen!

Mehr zu unseren Unternehmungen im Web unter www.facebook.com/LookAroundTheGlobe

TRAVEL EVENT 2019

Vom 31. Mai bis 2. Juni steigt wieder das Travel Event am Touratech Headquarters in Niedereschach. Drei Tage lang gibt es ein buntes Programm mit Info und Action rund ums Motorradreisen. Und mit »Touratech Active Adventure« ist das Kultfestival um noch eine fahraktive Attraktion reicher.

31. MAI - 2. JUNI





Motorradreise-Workshop mit Lothar Teuffer (l.). Fahraktive Aktionen für Adventure Biker.

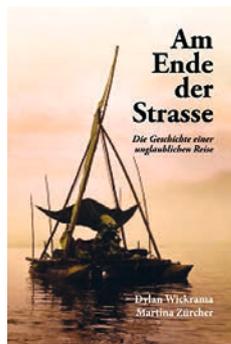
Das Touratech Travel Event hat sich in seiner Historie von gut anderthalb Jahrzehnten zu einem der wichtigsten Festivals für Motorradreisende weltweit entwickelt. Viele tausend Motorradfahrer aus aller Welt kommen alljährlich mit ihren Maschinen nach Nierereschach, um drei Tage lang mit Gleichgesinnten eine große Party zu feiern.

Das Firmengelände in Nierereschach inklusive der Zufahrtsstraße wird zu diesem Zweck in eine riesige Feiermeile mit unzähligen Attraktionen verwandelt. Streetfood-Stände bieten Köstlichkeiten aus aller Herren Länder an, natürlich dürfen auch kühles Bier und Softdrinks nicht fehlen.

Echte Hingucker sind die Show-Trucks der Motorradhersteller, die ein breites Line Up ihrer aktuellen Modelle für Probefahrten mitgebracht haben. Auch zahlreiche Motorradausrüster, darunter renommierte Reifenhersteller, haben ihre Produkte dabei und stehen für intensive Fachgespräche zur Verfügung.

An allen drei Event-Tagen finden Vorträge und Workshops statt. Reisende berichten von ihren abenteuerlichen Unternehmungen und Experten geben ihr Wissen in kleiner Runde an alle Interessierten weiter. Tagsüber finden zahlreiche kleinere Vorträge im Gebäude statt, Freitag- und Samstagabend entern Referenten die große Open-Air-Bühne mit ihren Multivisionen.

Die Freilichtbühne unter dem großen Polygonzelt, umgeben von Biergarnituren, ist Zentrum des Travel Events. Neben den Multivisionen finden ganztägig Motorradpräsentationen statt, und



VORTRÄGE AUF DER HAUPTBÜHNE

Freitag, 31. Mai, 20.00 Uhr

DYLAN WICKRAMA: AM ENDE DER STRASSE - DER FILM

Exklusiv für das Touratech Travel Event gibt Dylan Wickrama einen Einblick in das Making-of seines Films, zeigt zum ersten Mal Ausschnitte und erzählt das Abenteuer, das sein Leben veränderte, aus einer neuen Perspektive.

Freitag, 31. Mai, 21.00 Uhr

LEA RIECK: SAG DEM ABENTEUER, ICH KOMME

In ihrem Multimediovortrag nimmt Lea Rieck die Zuschauer mit Bildern und Videos mit auf eine Reise um die Welt, sie erzählt berührende Geschichten vom Fallen und Wiederaufstehen, von Mut und Gelassenheit, dem Glauben an sich selbst und andere, von Empathie, Hoffnung und Entschlossenheit.

Samstag, 1. Juni, 21.00 Uhr

JOE PICHLER: 27.145 KM VON SALZBURG NACH INDIEN

Eine spannende Motorradreise führt den Salzburger Abenteuerer Joe Pichler über Land nach Indien. Joe nimmt seine Zuschauer mit auf eine einzigartige Reise durch eine Welt voller Gegensätze, großer Augenblicke und faszinierender Abenteuer.





zahlreiche Experten zeigen locker moderiert interessante Neuigkeiten rund ums Motorradreisen. Und abends geht auf der Bühne die Post ab, wenn Live-Bands den Motorradfahrern mit fetziger Musik einheizen.

Das Travel Event bietet auch die einmalige Gelegenheit, bei Touratech hinter die Kulissen zu schauen. Bei den Werksführungen lässt sich live miterleben, wie die Touratech Produkte entstehen, geprüft und verpackt werden und über das ebenso riesige wie hochmoderne Logistikzentrum schließlich zum Kunden kommen.

Und da für Motorradreisende nichts schöner ist als selber zu fahren, gibt es beim Touratech Travel Event jede Menge fahraktive Angebote. Natürlich können sich Biker einfach spontan zusammenschließen und eine Runde durch die hügelige Landschaft rund um Niedereschach drehen. Wenn sie aber die echten Geheimtipps lokaler Insider kennenlernen wollen, dann sollten sie sich einer der geführten Touren anschließen. Wer dabei sein will, sollte sich unbedingt vorab einen Platz über unsere Website sichern.

Direkt auf dem Festivalgelände können Fahrer von Reiseenduros erste »Gehversuche« abseits des Asphalt unternehmen. Professionelle Instrukturen geben Offroadnovizen eine Schritt-für-Schritt-Einführung ins Geländefahren. Wie's aussieht, wenn man fleißig übt, zeigen die Motorsportler des Touratech Race Teams bei ihren spektakulären Showfahrten.



OFF THE ROAD AGAIN. MAKE LIFE A RIDE.

MEHR UNTER ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE

TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE



Für Fahrer, die schon über Offroadfahrerfahrung verfügen, gibt es beim diesjährigen Travel Event ein echtes Schmankerl: Das Touratech Active Adventure. Rund um Niedereschach warten fünf Offroadstationen auf engagierte Enduristen. Die Gelände bieten jeweils Endurostrecken unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade und mit ganz verschiedenem Charakter. Zum Erholen liegen zwischen den Stationen jeweils einige schön geschwungene Landstraßenkilometer. Das Touratech Active Adventure geht vom 31.5. bis 1.6. über zwei Tage. Die Teilnahme kostet 185 Euro, eine vorherige Anmeldung ist erforderlich. Mitmachen dürfen Fahrer mit Adventure Bikes und Enduros ab einem Hubraum von 630 Kubikzentimetern.

TOURATECH TRAVEL EVENT
31. MAI - 2. JUNI 2019
EINTRITT UND CAMPING KOSTENLOS
INFOS UNTER
TRAUELEVENT.TOURATECH.DE



TOURATECH Active Adventure

- Legal Offroad auf 5 Locations
- 2 Fahrtage (31. 05. + 01. 06.)
- Enduros ab 630 ccm
- Teilnahmegebühr 185,00 Euro

Wie bei jedem Travel Event hat das Shop Team auch dieses Jahr wieder jede Menge exklusive Angebote vorbereitet. Zahlreiche Produkte gibt es exklusiv vom 31. Mai bis 2. Juni zu attraktiven Sonderpreisen. Richtig Geld sparen lässt sich auch beim beliebten Zweite-Wahl-Verkauf. Produkte mit geringfügigen optischen Mängeln gibt es hier für kleines Geld.

Nach einem spannenden Tag mit jeder Menge Info-Input, Shopping, Motorradfahren, Endurotraining und Musik lässt es sich herrlich am großen Lagerfeuer relaxen. Und danach geht es ins gemütliche Zelt auf der großen Campingwiese. <



WELT WEIT WAS LOS

Nicht nur das Travel Event am Touratech Headquarters in Nidereschach ist ein Magnet für Motorradreisende. Auch die Distributoren in Ländern rund um den Globus stellen attraktive Aktivitäten auf die Beine.

Fotos: Donni Reddington, Dirk Schäfer, Touratech



Die Idee des Travel Events, Motorradreisende unter der Marke Touratech zusammenzubringen, hat Schule gemacht. Nachdem sich das Travel Event am Firmensitz in Nidereschach zu einer der wichtigsten Zusammenkünfte der Traveller-Szene in Europa entwickelt hat, konnten auch zahlreiche Touratech Distributoren vergleichbare Veranstaltungen erfolgreich etablieren. Legendär sind die beiden alljährlich abgehaltenen Touratech Rallyes in den Vereinigten Staaten.

Ebenfalls ein echter Klassiker sind die Adventure Days des skandinavischen Importeurs, bei denen sportliche Adventure Biker ebenso auf ihre Kosten kommen wie betuliche Reisende.

Die weltumspannende Verbreitung des Adventure-Virus zeigt sich wunderbar daran, dass selbst in völlig anderen Kulturkreisen Motorradbegeisterte bei den Events der lokalen Touratech Partner zusammenkommen. So veranstaltet der Distributor auf den Philippinen ein GS Camp, in Myanmar gibt es ein Travel Event. Die Kollegen in Vietnam rufen sogar dreimal in diesem Jahr eine Off Road Week aus, während die Adventure Biker in Korea zu den Touratech Olympics antreten, einem Wettbewerb ähnlich der GS Trophy.



Einen noch sportlicheren Weg hat Meletis Stamatis von Touratech Griechenland eingeschlagen. Mit der Hellas Rallye hat er eine einzigartige Motorsportveranstaltung ins Leben gerufen, bei der Profis Seite an Seite mit engagierten Amateuren auf abenteuerlichen Trails auf Punktejagd gehen.

Den Gepflogenheiten der jeweiligen Szene entsprechend sind die Travel Events bei den Touratech Stützpunkten in Europa gestaltet. Eines ist ihnen allen jedoch gemein: Eine offene und internationale Atmosphäre, so dass es sich durchaus lohnt, auch mal in einem anderen Land mit Gleichgesinnten zusammenzukommen.

Der griechische Touratech Importeur Meletis Stamatis organisiert die Hellas Rallye. Frauen-Power bei Touratech Thailand. Die Kollegen in Tschechien sind auf Messen und mit einem eigenen Travel Event aktiv (o.v.l.). Travel Event in Nidereschach, Touratech Rallye USA (u.v.l.).

EVENTS BEI DEN TOURATECH DISTRIBUTOREN WELTWEIT 2019 (AUSWAHL)

Termin	Distributor	Veranstaltung
02.03.	Touratech Philippinen	GS Camp
13.04.	Touratech Portugal	Touratech Day
17. - 19.05.	Touratech Frankreich	Travel Event
20. - 26.06.	Touratech Griechenland	Hellas Rallye
31.05. - 02.06.	Touratech Deutschland	Travel Event
Mai, August, November	Touratech Vietnam	Off Road Week
06. - 09.06.	Touratech Nordic	Adventure Days
27. - 30.06.	Touratech USA	West Coast Rally
23. - 25.08.	Touratech Tschechien	Travel Event
15. - 18.08.	Touratech USA	East Coast Rally
14. - 16.09.	Touratech Myanmar	Travel Event
27. - 19.09.	Touratech Polen	Travel Event
11. - 13.10.	Touratech Südafrika	Travel Event
Oktober	Touratech Südkorea	Touratech Olympics
November	Touratech Irland	Travel Event
tbd	Touratech Australien	Travel Event
tbd	Touratech Russland	Travel Event
tbd	Touratech Kolumbien	GS Trophy Qualifier



TREFFEN + EVENTS



Foto: MACH Motorbike Festival

FÜR ADVENTURE BIKER UND MOTORRADREISENDE

Jede Menge Treffen warten auch diese Saison wieder auf die Motorradreisenden. Wir haben einen – nicht repräsentativen – Querschnitt durch das Festivalgeschehen in Europa zusammengestellt.

Was gibt es Schöneres, als mit Gleichgesinnten über das gemeinsame Hobby zu plaudern? Zum genüsslichen Erfahrungsaustausch haben Motorradreisende auch diesen Sommer wieder reichlich Gelegenheit bei unzähligen großen und kleinen Meetings.

Die Konzepte der Treffen sind ebenso vielfältig wie die Szene selbst. Da gibt es die altgedienten Klassiker wie das Tesch Travel Treffen oder das MRT in Gieboldehausen, die großen internationalen Veranstaltungen wie das Touratech Travel Event und die BMW Motorrad Days oder gar einwöchige Mega-Parties vom Schläge der European Bike Week, des Biker Fest oder des Meetings in Faro.

Sehr reizvoll sind aber auch die in der Breite weniger bekannten eher familiären Veranstaltungen wie das IZI Meeting in Polen, auf dem eingefleischte Adventure Biker zusammenkommen oder das traditionsreiche Stella Alpina bei Bardonecchia, das seit Jahrzehnten nur von Mund-zu-Mund-Propaganda und dem Enthusiasmus seiner Besucher getragen wird.

Einen eigenen Terminkalender füllen all die Meetings und Ausfahrten, die sich rund um die Online-Community Horizons Unlimited gebildet haben. In zahlreichen Ländern auf dem ganzen Globus organisieren lokale Gruppen unter dem HU-Label Treffen für Gleichgesinnte.

Noch ganz jung ist das Alpes Adventure Motofestival in Barcelonnette. Workshops, Ausfahrten, Vorfürhungen und Musik vor majestätischer Alpenkulisse lassen die Herzen von Motorradreisenden höherschlagen.

Einen ganz eigenen Lifestyle bedient das Wheels & Waves in Biarritz. Hier bringen Biker und Boarder das Beste aus ihren Welten in ein gemeinsames Festival ein.

Eine Portion Personenkult aber auf jeden Fall eine große Menge Spaß bekommen die Besucher des Mach-Festivals von und mit Nick Sanders in Wales.

Britische Bike-Kultur, nach dem Ausstieg von Triumph nun aber markenoffen, erwartet Motorradfahrer, die sich beim Club of Newchurch am Fuße des Großenvedigers einfänden.

Egal, ob groß oder klein – der Besuch eines der genannten Treffen gibt sicher jede Menge Impulse für den eigenen Motorrad-Lifestyle.

MOTORRAD- UND REISETREFFEN 2019

Termin	Veranstaltung	Ort, Land	Info
26. - 28.04.	Tesch Travel Treffen	Malmedy, BE	berndtesch.de
09. - 12.05.	IZI Meeting	Burg Grodziec, PL	izimeeting.com
09. - 12.05.	Bikerfest	Lignano Sabbiadoro, IT	bikerfest.it
30.05. - 02.06.	HU Travellers Meeting Germany	Pfimmtal, DE	horizonsunlimited.com
31.05. - 02.06.	Touratech Travel Event	Niedereschach, DE	travevent.touratech.de
06. - 09.06.	Mach Festival	Llanidloes, UK	machfestival.co.uk
12. - 16.06.	Wheels & Waves	Biarritz, FR	wheels-and-waves.com
13. - 16.06.	HUBB UK	Black Mountain National Park, UK	horizonsunlimited.com
20. - 23.06.	Club of Newchurch	Neukirchen, AT	newchurch.at
05. - 07.07.	BMW Motorrad Days	Garmisch-Partenkirchen, DE	bmw-motorrad.de
13. - 14.07.	Stella Alpina	Bardonecchia, IT	-
18. - 21.07.	Concentracao de Motos	Faro, PT	motoclubefaro.pt
15.08. - 18.08.	HU Travellers Meeting Switzerland 2019	Meierskappel, CH	horizonsunlimited.com
03. - 08.09.	European Bike Week	Faak, AT	events.harley-davidson.com
06. - 08.09.	Motorrad Reise Treffen MRT	Gieboldehausen, DE	motorrad-reise-treffen.de
06. - 08.09.	Alpes Adventure Motofestival	Barcelonnette, FR	alpesaventuremotofestival.com

ACT TRAININGS

Adventure Country Tracks, das Konzept, europäische Länder auf eigene Faust auf Offroadstrecken zu bereisen, hat den Nerv der Reiseenduro-Szene getroffen. Zur Vorbereitung auf die teils anspruchsvollen Strecken gibt es jetzt maßgeschneiderte Trainings.



Portugal, Griechenland und Rumänien – drei Adventure Country Tracks gibt es bisher, Italien folgt diesen Herbst. So unterschiedlich die Reiseländer auch sein mögen, das Konzept der ACTs ist immer gleich: Möglichst nur auf unasphaltierten Strecken ein Land fernab der ausgetretenen Touristenpfade kennenlernen. Die GPS-Tracks mit sorgfältig gescouteten Strecken stehen kostenlos zur Verfügung. In welchem Zeitraum die Tour gefahren wird, ist jedem Reisenden selbst überlassen.

Wer sich auf die abenteuerlichen Strecken begibt, sollte seine Reiseenduro auf jeden Fall sicher im Griff haben. Je nach Witterung sind die Trails schwierig, nicht selten auch extrem. Steilauffahrten, Schlammpassagen, felsiges Terrain und Flussquerungen gehören zum Abenteuer ACT dazu.

Um gut vorbereitet einen der Adventure Country Tracks unter die Stollen zu nehmen, gibt es jetzt eigene Vorbereitungsstrainings. Die eintägigen Kurse werden in Kleinstgruppen mit maximal sechs Teilnehmern abgehalten. Vorkenntnisse im Geländefahren sind erforderlich. Trainiert wird auf der eigenen Maschine im Enduropark Ultraterrain bei Geislingen, persönliche Schutzausrüstung ist mitzubringen.

Termine ACT Training

12.05.2019 und 23.06.2019, jeweils 9.00 - 17.00 Uhr.

Kosten 249 Euro.

Weitere Informationen unter good-souls.com

Reisen mal anders.

move
MOTORRADREISEN
EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH

Neuseeland
Australien · Südafrika
Kanada

QR Code

Motorradmiete Individuelle Tour Geführte Tour

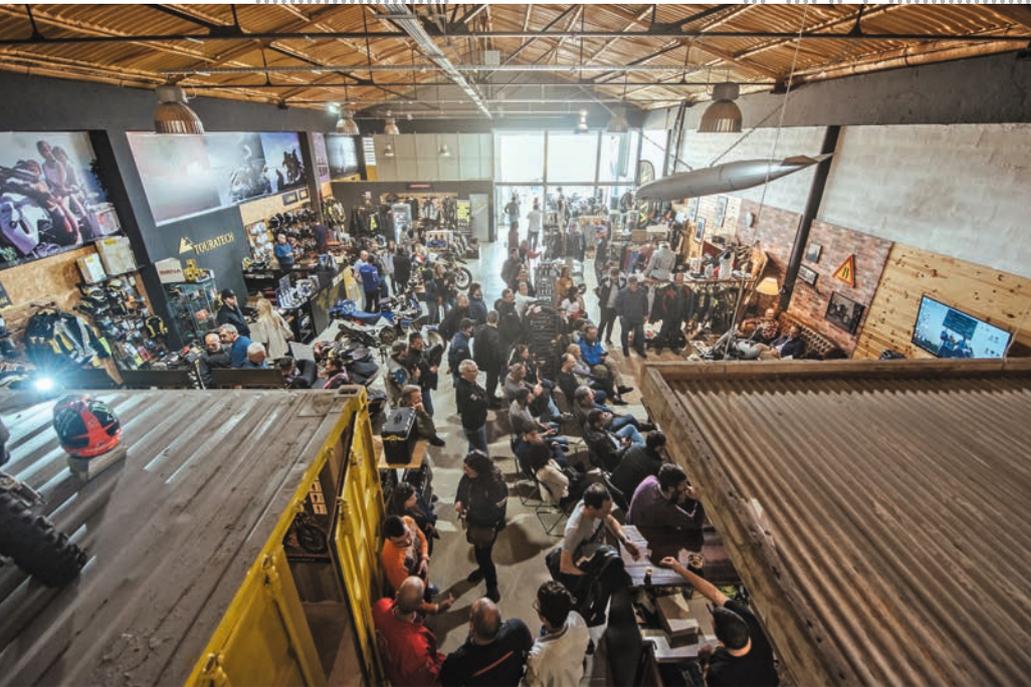
Tel. +49 - (0) 71 31- 40 57 971 · info@move-motorradreisen.de · move-motorradreisen.de

**DER SPEZIALIST FÜR
MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA**

Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com

TOURATECH WELTWEIT



URBANES FEELING IN LISSABON

Touratech in Portugal liegt an einem zentralen Punkt im alten Hafengebiet von Lissabon mit guter Anbindung zur Innenstadt. Der Shop ist einer der berühmtesten im gesamten Vertriebsnetz und hat am 13. April den Touratech Day organisiert. An der Veranstaltung nahmen alle Motorradmarken mit offiziellen Ständen und auch viele Motorradfahrerclubs teil.

Die Besucher konnten Motorräder testen, Produkte zu kaufen, an Workshops und Präsentationen teilnehmen oder einfach nur gemütlich grillen und bei Live-Musik den schönen Blick auf den berühmten Tejo genießen.



VOLLGAS IM NORDEN

Touratech Nordic hat einen neuen Showroom in Lidköping/Schweden eröffnet. Dieser brandneue Shop ist der erste Schritt zur Modernisierung des gesamten Vertriebsnetzes in Skandinavien unter der Leitung von Touratech Nordic.

Der Shop präsentiert alle Touratech-Produktlinien und ermöglicht den Kunden einen engen Kontakt zum gesamten Portfolio. Als einer unserer ältesten und aktivsten Distributoren plant Touratech Nordic neue Showrooms in Stockholm und Göteborg, die der Strategie eines starken PoS-Netzwerks mit hoher Beratungskompetenz folgen, um die Kunden in allen Belangen optimal zu unterstützen.

TOURATECH IRLAND: SERVICE FÜR GLOBETROTTER

Touratech Irland baut sein Angebot geführter Touren aus, das mittlerweile einen beträchtlichen Teil der Welt abdeckt. Von Namibia bis Thailand, über Griechenland, Portugal bis Rumänien bietet die Muttergesellschaft von Touratech Irland ein komplettes Dienstleistungspaket inklusive Motorradtransport für die Touren.

Für Selbst- und Fernreisende hat Touratech Irland verschiedene Transportmöglichkeiten im Angebot. Weitere Infos unter overlanders.ie



K60 Scout: Das Maß der Dinge

Kein anderer Reifen kombiniert Langlebigkeit und perfekt abgestimmte Allroundeigenschaften wie das Original

- seit über 10 Jahren

120/70 B 19
110/80 B 19

90/90 - 21

4.00 - 18

120/90 - 17
130/80 - 17
140/80 - 18

140/80 - 17

150/70 B 17
150/70 B 18

170/60 B 17

© Erik Peters vertraut auf HEIDENAU • motorradreisender.de

FLÄCHENDECKENDE PRÄSENZ IN SPANIEN

Touratech Spanien hat am 8. Mai seinen neuen Flagship Store in Madrid eröffnet. Gelegen in einer der wichtigsten Motorradregionen Spaniens war es wichtig, hier im Zentrum des Marktes ein attraktives Adventure Center zu eröffnen.

Das neue Geschäft befindet sich in unmittelbarer Nähe von Madrid in der Stadt Alcalá de Henares und direkt an der Autobahnausfahrt (Autobahn nach Barcelona). Der Shop verfügt über eine 700 Quadratmeter große Ausstellungsfläche, einen Lounge-Bereich, mehrere Präsentationsräume und sogar einen Bereich, in dem Reisende bei Bedarf übernachten können. Mit diesem Konzept setzt Touratech Spanien seine Politik der größtmöglichen Kundennähe fort. Nun gibt es sieben starke PoS, um das Land angemessen abzudecken (Barcelona, Madrid, Alicante, Valencia, Galicien, Malaga, Bilbao).



KURZ NOTIERT

- Bohling und Eisele in Karlsruhe-Grötzingen, eines der größten Motorradhäuser im Südwesten der Republik, arbeitet seit dem 1. April 2019 als offizieller Partner für Touratech Produkte. Adresse: Eisenbahnstraße 40, 76229 Karlsruhe, Fon 0721-7907770
- Der erste Schritt zur Neugestaltung des Shops in Niedereschach wurde zum Saisonstart im April abgeschlossen. Weitere Maßnahmen folgen im Laufe der Saison. Das beliebte Bikerfrühstück gibt es bereits jetzt wieder an jedem letzten Samstag im Monat.
- Bereits zum Jahreswechsel hat Riller und Schnauck, Touratech Partner in der Bundeshauptstadt, die Präsentation der Touratech Produkte komplett neu konzipiert. Der renommierte BMW-Vertragshändler hat die Verkaufsfläche mit den Parts aus Niedereschach direkt in den Service-Bereich integriert. Mit seinem gut sortierten Lager ist Touratech Berlin immer einen Besuch wert.

DIE ERSTEN 5000 KILOMETER



ERFAHRUNGSBERICHT ZUM TOURATECH DESTINO TOURING

Florian Greger und Roman Schießl sind mit ihren Motorrädern unterwegs von Salzburg nach Singapur. Sie haben sich für den Touratech Motorradstiefel Destino Touring entschieden. 5000 Kilometer haben sie bereits bewältigt und liefern einen ersten Erfahrungsbericht mit dem Destino Touring.

➤ In 245 Tagen mehr als 30.000 Kilometer von Salzburg nach Singapur zurück zu legen, ist in vielerlei Hinsicht eine Herausforderung. Einen nicht unbedeutenden Part zum Gelingen einer solchen Reise trägt die Ausrüstung bei. Es gilt, so wenig wie möglich aber trotzdem alles was nötig ist, mitzunehmen. Gerade was die Motorradkleidung - schließlich verbringen wir den Großteil der Zeit darin - angeht, waren unsere Ansprüche hoch. Unbedingt wollten wir es vermeiden, unnötiges Gepäck mitzuschleppen. Daher musste unsere gewählte Kleidung hauptsächlich funktionell und vielseitig sein. Was das Schuhwerk angeht, so haben wir uns jeweils für zwei Paar entschieden: Ein Sportliches für den Alltag und ein Allroundtalent als Motorradstiefel: Den Touratech Destino Touring.

Unser Anspruch: Ein Motorradstiefel, den wir bei Passüberquerungen bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt genauso gut tragen können, wie bei den Fahrten entlang der thailändischen Küste bei tropischer Hitze. Und vor allem sollte er bequem sein.



TOURATECH
DESTINO
TOURING



In punkto Bequemlichkeit übertrifft der Touratech Destino Touring unsere Erwartungen – selbst nach einem Tag im Dauerregen in der Türkei genießen wir am Tagesziel erst noch eine Tasse Tee mit den Einheimischen, bevor wir den Stiefel ausziehen. Tatsächlich schlüpfen wir des Öfteren bereits vor dem Frühstück in den Stiefel, noch bevor die Abfahrt in Sicht ist und die Motoren unserer KTM 790 Adventure R laufen.

Dank Schienbein- und Knöchelprotektoren fühlen wir uns während der Fahrt im Destino Touring stets sicher, der zugleich aber auch beeindruckend viel Bewegungsfreiheit lässt. Für uns muss der Stiefel aber auch abseits der Straßen gut tragbar sein – beim Sightseeing in der Stadt, auf einer kurzen Wanderung zum nächsten Wasserfall oder bei der Kaffeepause am Wegesrand. Nach gut 5000 Kilometern haben wir uns einen sehr guten ersten Eindruck vom Touratech Destino Touring verschafft – und sind vollauf zufrieden! Wir freuen uns auf die weiteren 25.000 Kilometer in diesem Stiefel. <

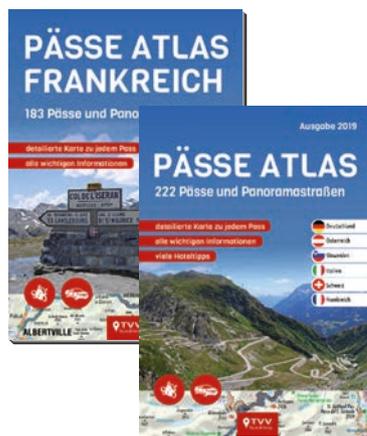
ENTDECKE DIE SCHÖNSTEN MOTORRADREVIERE EUROPAS



FOLYMAPS MOTORRADKARTEN

- jeweils 8 Einzelblätter, beidseitig bedruckt
- wetterfest, reißfest, mit wasserlöslichem Stift beschreibbar
- praktische Tasche mit Reißverschluss
- Tourenmaßstab: 1:250.000

Neu:
Je Set nur
19,95 €



PÄSSE ATLAS

- jeder Pass mit übersichtlichen Karten und Anfahrtswegen
- alle wichtigen Eckdaten, Kurzbeschreibung und Kombinationsmöglichkeiten
- GPS Tracks als kostenloser Download



MOTORRAD REISEFÜHRER

- jeweils 10 ausführlich beschriebene Touren mit vielen Bildern
- übersichtliche Tourenkarten
- 192 Seiten im Tankrucksack tauglichen Format

Jetzt bestellen auf:
bikerbetten.de



bikerbetten.de



COMPAÑERO PFLEGEN

Die Touratech Anzüge der Linie Compañero haben weltweit zigtausende Motorradfahrer überzeugt. Durch ihr innovatives Konzept ebenso wie durch hochwertige Materialien. Doch um die bestmögliche Funktionsfähigkeit zu erhalten, braucht auch ein Premiumanzug die richtige Pflege. Wir zeigen, wie's geht.

➤ Auf den Komfort einer Klimamembran möchte heutzutage kaum noch ein Motorradfahrer verzichten. Die High-Tech-Schicht macht Funktionsbekleidung nicht nur wasserdicht, sie entlässt dank ihrer Atmungsaktivität auch den Wasserdampf, der beim Schwitzen entsteht. Damit sorgt sie für ein angenehmes Körperklima über einen großen Temperaturbereich. Doch bei aller Liebe zur Membran herrscht bei vielen Bikern noch immer Unwissen, was ihre Pflege betrifft. Hartnäckig halten sich Gerüchte, sie könnte beim Waschen ihre Funktion einbüßen oder gar zerstört werden.

Wir können hier Entwarnung geben. Gerade die im Dreilagenn-Laminat des Compañero World2 oder Compañero Boreal verwendete Membran von GORE-TEX besteht aus einem der widerstandsfähigsten Materialien überhaupt. Das verwendete expandierte PTFE (Polytetrafluorethylen, in anderer Aufbereitung auch als Teflon bekannt) ist temperatur-, öl- und benzinbeständig.

Das Waschen von Textilanzügen wie den Compañeros in der Waschmaschine ist durchaus zu empfehlen. Eine Wäsche tut

nicht nur Optik und Geruchskulisse des Anzugs gut, sie erhält auch seine Funktionsfähigkeit. Denn Schmutz und Schweiß im Material reduzieren die Atmungsfähigkeit und dadurch den Tragekomfort. Auch der wasserabstoßende Effekt wird durch starke Verschmutzung beeinträchtigt. Es gilt der Grundsatz: Besser häufiger, dafür mit wenig Waschmittel waschen.

Bevor der Compañero in der Trommel verschwindet, gibt es noch einige Vorbereitungen zu erledigen. Zunächst benötigen wir ein für Membrankleidung geeignetes Waschmittel. Zahlreiche Hersteller haben speziell auf Funktionsbekleidung abgestimmte Produkte entwickelt (z.B. Hey, Nikwax, Dr. Wack). Einige Fabrikate tragen sogar den Aufdruck »Für GORE-TEX geeignet«. Da kann man sicher nichts falsch machen.

Auf keinen Fall darf bei der Wäsche von Funktionsmaterialien Weichspüler verwendet werden, da dieser ja gerade darauf ausgelegt ist, im Material zu verbleiben. Weichspüler zerstört die wasser- und schmutzabweisenden Eigenschaften unwiederbringlich.

Im nächsten Schritt bereiten wir den Compañero auf die Wäsche vor. Dass zunächst sämtliche Taschen entleert werden, sollte sich selbst für Haushaltsmuffel von selbst verstehen. Nun werden sämtliche Protektoren entnommen und ihre Taschen ebenso wie alle anderen Taschen, Reißverschlüsse, Knöpfe und Klettriegel sorgfältig verschlossen. Andernfalls betätigen sich Klett oder Reißverschluss als wirkungsvolle Reibeisen und können hässliche Spuren am Material hinterlassen. Sollten einige Partien des Anzugs besonders stark verschmutzt sein, empfiehlt es sich,



diese mit etwas Wasser, einem für Membrankleidung geeigneten, weichspülerfreien Flüssigwaschmittel und Schwamm vorzubehandeln.

Nun kann der Anzug in die Maschine - und zwar Jacke und Hose einzeln. Sollten beim Compañero World2 Innenanzug »Summer« und Überanzug »All Weather Add« eine Wäsche benötigen, bedeutet dies, dass vier Waschgänge erforderlich sind. Das mag aufwendig erscheinen, schont jedoch das Material.

Gemäß den Herstellerangaben auf dem eingenähten Pflege-Etikett wird das Waschmittel zugegeben. Es sollte nur die unbedingt benötigte Menge verwendet werden, das Motto »viel hilft viel« ist bei der Wäsche von Funktionsbekleidung kontraproduktiv. Nun wird der Schonwaschgang ohne Schleudern (sehr wichtig!) z.B. bei 30°C ohne Vorwäsche gestartet.

Um sicherzugehen, dass auch wirklich kein Waschmittel im Textil zurückbleibt, spendieren wir noch einen extra Spülgang. Auch diesen ohne Schleudern. Denn Waschmittelreste auf dem Material wirken ähnlich wasseranziehend wie der Schmutz selber.

Gut hat es nun, wer einen Wäschetrockner besitzt. Mit diesem geht der Trocknungsvorgang nicht nur wesentlich schneller vonstatten, die Wärme in seinem Inneren hat auch noch einen zweiten positiven Effekt. Sie reaktiviert die wasserabweisende Ausstattung des Obermaterials. Eine niedrige Temperatureinstellung reicht hierfür vollkommen aus.

Wer keinen Trockner besitzt, kann den Anzug nach dem Trocknen vorsichtig bügeln. Dies geschieht nicht, um etwaige Falten zu beseitigen, sondern ebenfalls zur Reaktivierung des ABERPERLEFFEKTS. Das Eisen nur mit geringer Hitze (siehe Pflege-Etikett) auf Einstellung »Synthetik« betreiben.

Eine Neuimprägnierung mit speziellen Präparaten ist erst nach zahlreichen Wäschen erforderlich. Auch hier bieten viele Hersteller speziell für GORE-TEX Membranen geeignete Mittel an.

Im Anschluss werden die Protektoren wieder sorgfältig eingesetzt. Der Compañero sieht nun nicht nur wieder aus wie neu, auch in Sachen ABERPERLEFFEKTS und Atmungsaktivität bringt er wieder Bestleistungen.

Bitte beachten sie bei jedem der Schritte die Angaben auf dem Pflege-Etikett des Herstellers!



CHECKLISTE

- Geeignetes Flüssigwaschmittel besorgen
- Taschen entleeren
- Protektoren entnehmen
- Knöpfe, Reiß- und Klettverschlüsse schließen
- Ggf. Verschmutzungen vorbehandeln
- Im Schonwaschgang bei 30°C waschen, nicht schleudern
- Extra Spülgang durchführen, nicht schleudern
- Im Wäschetrockner trocknen
- Ggf. Appretur durch bügeln reaktivieren
- Protektoren einsetzen
- Bitte beachten Sie bei jedem der Schritte die Angaben auf dem Pflege-Etikett des Herstellers!

REPARATUR

- Sollte ein Compañero einmal beschädigt werden, sei es durch Sturz oder langjährige Belastung, ist das noch lange kein Grund, dem treuen Begleiter den Laufpass zu geben. Touratech bietet einen Reparaturservice an, der den Compañero wieder auf Vordermann bringt. Durch Sturz beschädigte Textilpartien können ebenso ersetzt werden wie defekte Reißverschlüsse. Bei Bedarf unterbreitet der Kundenservice ein unverbindliches Angebot.
- Kontakt: Touratech Support
- Tel.: +49 (0)7728 9279-1222
- E-Mail: support@touratech.de

IMPRÄGNIERUNG

- Bei sehr alter Textilbekleidung oder nach zahlreichen Wäschen kann eine Neuimprägnierung in Betracht kommen. Die Notwendigkeit lässt sich einfach daran erkennen, wenn Wasser trotz thermischer Reaktivierung vom Obermaterial nicht mehr abperlt.
- Für die Neuimprägnierung kommen grundsätzlich zwei Verfahren in Frage: Aufsprühen oder einwaschen. In jedem Fall aber silikonfreie Mittel verwenden! Es versteht sich von selbst, dass der Anzug zuvor wie oben beschrieben gewaschen wird – ansonsten wird bestenfalls der Schmutz konserviert. Einwaschimplägnierungen benötigen eine thermische Aktivierung durch Trockner oder Bügeleisen.

Viva el Norte de España!





Bettenburgen und verbaute Küste sucht man in Spaniens Norden vergeblich. Dafür hat die Region landschaftliche Highlights en masse zu bieten. Auf ihrem Weg zur rauen Atlantikküste durchquerten die Krad-Vagabunden wilde Gebirge und spektakuläre Halbwüsten. >



Text und Fotos:
Frank Panthöfer und
Simone Dörner

Vereinzelte Tümpel zeigen, dass es hier irgendwann auch mal regnen muss.

Pintxos – die baskische Variante der Tapas.

Vierbeiner haben »Vorfahrt« vor Zweirädern.

Bardenas Reales – Westernfeeling auf einem Stahlross.

(Reihe u. von links)

Rioja direkt von der Quelle (ganz u.)



➤ Auf erstklassigen Schotter- und Erdpisten durchstreifen wir die Bardenas Reales, ein großes Naturschutzgebiet, das man als Monument Valley Navarras bezeichnen könnte. Die Szenerie ist tatsächlich Wilder Westen pur. Unwillkürlich fängt man an, Soundtracks aus der Jugendzeit in den Helm zu summen und sich wie Clint Eastwood zu fühlen. Imposante Felsen ragen aus einer staubtrockenen Landschaft, dazwischen ausgedörrte Felder, angesichts derer man sich fragt, was hier wohl gedeihen mag. Aber vielleicht ist das Bild auch nur deshalb so trostlos, weil jetzt im Spätherbst der Höhepunkt der Dürre ist? Vereinzelte Tümpel zeigen, dass es hier irgendwann auch mal regnen muss.

Rioja empfängt uns standesgemäß mit Weinbergen, Olivenhainen und noch mehr Weinbergen. In Autol stechen zwei eindrucksvolle Sandsteinzinnen in den Himmel, die von einem adretten, kleinen Park mit Teich umgeben sind. Die Strecke von hier nach Quel ist ein Genuss. Linker Hand sieht man sporadisch den Rio Cidacos, rechter Hand nonstop interessant geformte Sandsteinwände.

Oberhalb der Geisterstadt Turruncun schlagen wir unser Zelt in freier Natur auf und sind begeistert. Was für ein Glücksgriff! Zum Erkunden ist es leider schon zu spät, denn es dämmt schon. Lageraufbau und Kochen sind nun erstmal alltägliche Pflicht. Beim Einschlafen bekommt unsere Begeisterung dann leichte Risse. Wir versuchen, das nahe Rascheln eines Kleintiers (?) und die schaurigen, nicht enden wollenden Schreie eines Geiers (?), mit allzu lauten Scherzen ins Lächerliche zu ziehen. Aber uns beiden

ist klar, dass uns schon ein bisschen mulmig ist. Dass mein Smartphone statt des Mobilnetzes »nur Notruf« anzeigt, gibt dem Ganzen noch eine extra gruselige Note.

Wir folgen der Ruta del Cidacos, der Dino-Themenstraße, für viele Stunden und freuen uns über jede neue Skulptur wie die Kinder. Dass die nicht bequem am Rand einer breiten Landstraße stehen, macht es für uns nur umso reizvoller. Die Abzweige zu den riesigen Dinosauriern sind in der Regel mehrere Kilometer lange, staubige Pisten mit teilweise ordentlichem Gefälle. Das macht Laune und hält autofahrende Touristenmassen fern.

Die Landkartenbeschriftungen entlang der Ruta del Cidacos klingen in unseren Ohren nach Abenteuer pur: Sierra de Penalosa, Sierra de Achena und Sierra de la Hez. Letztere ist die trockenste, wo einem die – was auch immer – grasenden, keineswegs wohlgenährten Kühe richtig leid tun.

In einer der vielen Bars von Pamplona gönnen wir uns ein typisches Mittagessen. Neben dreigängigen Tagesgerichten gibt es die baskische Version von Tapas, die hier Pintxos heißen und sich nicht nur im Namen von ersteren unterscheiden. Bei den baskischen Häppchen scheint das Brot häufig ins Gericht integriert zu sein, wohingegen man es im restlichen Spanien eher als Sättigungsbeilage reicht. Wir finden es auf alle Fälle klasse, uns durch unbekannte, spannende Leckereien futtern zu können. Denn genau das ist der Vorteil dieser Speiseart: Man kann aufgrund der kleinen Portionen viel ausprobieren. Beispielsweise



Sardellenfilets auf einem Zwiebel-Gurke-Relish, das mit einem Klecks Erdbeermarmelade auf dem knusprigen Brot unterlegt ist. Oder pikante Chorizowurst mit hausgemachten, fetttriefenden Kartoffelchips auf Toastbrot. Letzteres klingt nach Fastfood und zunächst vielleicht nicht verlockend. Es schmeckt aber so gut, dass ich schon bei der Hälfte »davon nehme ich noch eins« denke. Die Pintxos schlagen übrigens mit rund zwei Euro zu Buche und ein Gläschen Cidre oder Wein dazu mit einem schlappen Euro.

Ganze hundert Liter Rotwein pro Tag spendieren die Bodegas Irache den vorbeiziehenden Pilgern. Und Krad-Vagabunden sind doch so etwas Ähnliches wie Pilger, oder? Wir hatten davon gelesen und waren skeptisch, ob das nur ein Marketingtrick ist, oder ob da wirklich trinkbarer Rotwein sprudelt. Und siehe da, es klappt: Um 12 Uhr mittags ist das Tageskontingent noch nicht erschöpft und der rote Tropfen sogar von trinkbarer Qualität.

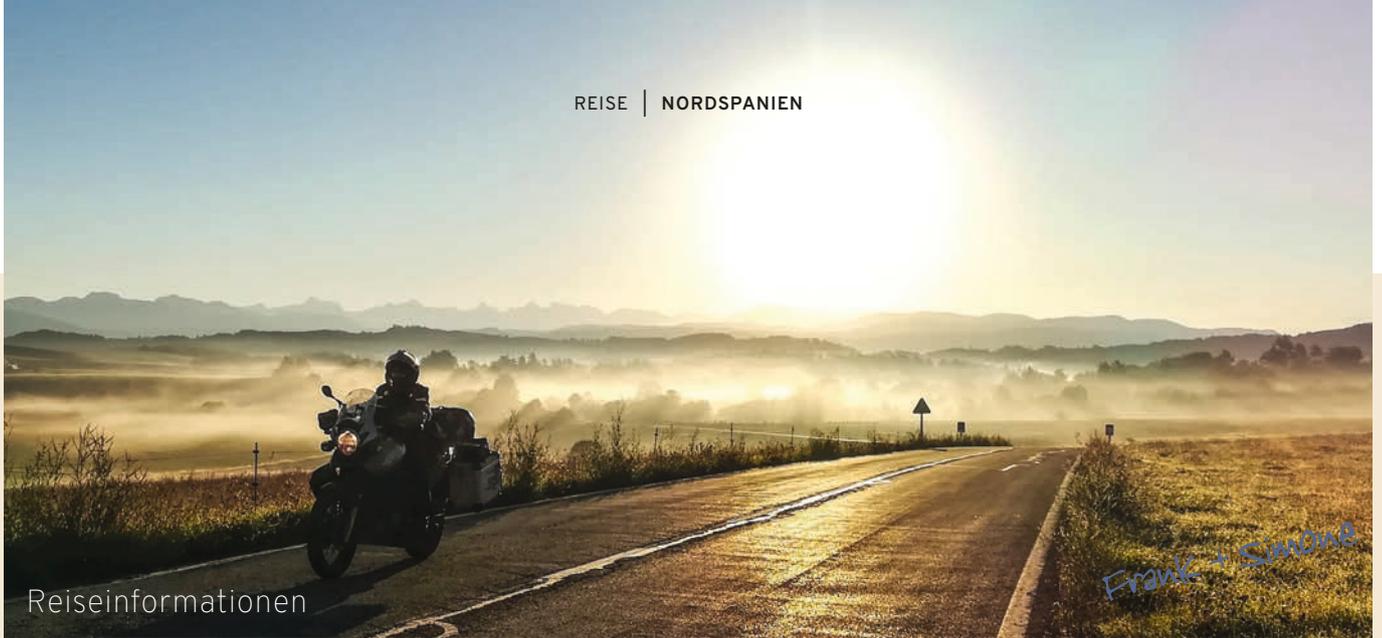
Unser nächstes Ziel heißt Embalsa de Mansilla. Die kurvenreiche Strecke zum Stausee ist ein Genuss für Motorradfahrer. Die jahreszeitliche Trockenheit und der extrem niedrige Wasserstand sind von Vorteil. Tote Bäume stechen schwarz und gespenstisch aus dem Wasser und eine ganze Ruinenstadt lädt zum Erkunden ein.

Was ab dem Aussichtspunkt Mirador de la Raina straßen- und panoramamäßig folgt, kann einzig mit dem Wort grandios angemessen beschrieben werden. Das dunkle Band der Straße schlängelt sich vor leuchtend blauem Himmel, den kein einziges Wölkchen stört, durch satt grüne Hochweiden, auf denen fried-

lich Vieh grasst. Die vereinzelt liegenden Gehöfte sind aus grobem Stein gebaut. Landschaftlicher Höhepunkt im Nationalpark Picos de Europa ist der Gletschersee Enol.

Im asturischen Luarca checken wir auf dem Camping Los Cantiles ein. Unser Zelt steht 20 Meter vom Abgrund entfernt und thront rund 50 Meter über dem rauen Atlantik, der unter uns stürmisch über und gegen die Felsen brandet. Linker Hand auf einer Klippe ragen eine Kirche und ein Leuchtturm mit seinem kreisenden Lichtsignal in die Abenddämmerung. Je weiter die Sonne sinkt, desto romantischer wird die Szenerie, die minütlich in ein anderes Programm zu schalten scheint. Mit einem Glas süffigem Rioja prosten wir uns zu: Viva el norte de España - ein Hoch auf Spaniens Norden!





Reiseinformationen

REISEZEIT

Die Atlantikküste, die Pyrenäen und die Picos de Europa sind von Frühling bis zum späten Herbst ein lohnendes Ziel und auch im Hochsommer erträglich. Die Bardenas Reales hingegen besucht man besser in der Nebensaison, da es dort im Sommer arg heiß sein kann. Schneebedeckte, fotogene Pyrenäengipfel sprechen für den Frühling. Dann sind die trockenen Gebiete Navarras und Riojas zudem generell etwas grüner.

ANREISE

Für die Durchquerung Frankreichs stehen diverse interessante Routen zur Wahl. Wer Zeit hat, kann z.B. entlang der Küste über die Normandie und die Bretagne fahren – eine Route, die auch zu kühleren Jahreszeiten etwas milde Temperaturen verspricht.

Wir haben uns für gemütlich »quer durch« entschieden und ausschließlich Landstraßen benutzt. Vor allem auf der höchsten Kategorie, den Route National, kommt

man deutlich schneller voran als auf deutschen Bundesstraßen. Die noch schnellere Variante über Autobahnen ist in Frankreich mautpflichtig.

MOTORRAD FAHREN

Asphaltstraßen sind auf EU-Niveau, aber es gibt auch reichlich Möglichkeiten, sich auf Pisten legal auszutoben. Diese sind meist in passablem Zustand. Das Tankstellennetz gewährleistet eine sichere Versorgung.

UNTERKUNFT

Die Campingplatzdichte ist ausreichend, wild Zelten ist in den weniger touristischen Bereichen möglich. Günstige, sehr einfache Unterkünfte findet man vor allem entlang des Jakobswegs. Unterkunfts-Schnäppchen kann man außerhalb der Hauptsaison vor allem über Online-Buchungsportale machen. Eine empfehlenswerte Alternative zu Hotels und Co. sind sogenannte Casas Rurales, Unterkünfte in historischen oder traditionell gebauten Gebäuden.

KULINARIK-TIPP

Patxaran ist ein delikater Anis-Schlehen-Likör, dessen Name sich von Basaran ableitet, einem baskischen Wort für Schlehe. Das süffige Tröpfchen wird im ganzen Land

und in jedem gut sortierten spanischen Supermarkt in Deutschland verkauft, aber Hauptverbreitungsgebiet und Ursprung sind Navarra, das Baskenland und Aragonien.

LANDKARTEN / REISEFÜHRER

Die Landkarte von Reise-Know-how ist wasserfest und leidendfähig und somit perfekt für Krad-Reisende. Campingplätze sind markiert. Außerdem sind viele interessante Sehenswürdigkeiten eingezeichnet, so dass man sich als Reiseführermuffel einfach leiten lassen kann.

Reise Know-how Landkarte

Spanien Nord / Jakobsweg (1:350.000). ISBN 978-3-8317-72810, Preis: 9,95 Euro

Reise Know-how Landkarte

Pyrenäen (1:250.000). ISBN 978-3831772896, Preis: 9,95 Euro

Reiseführer

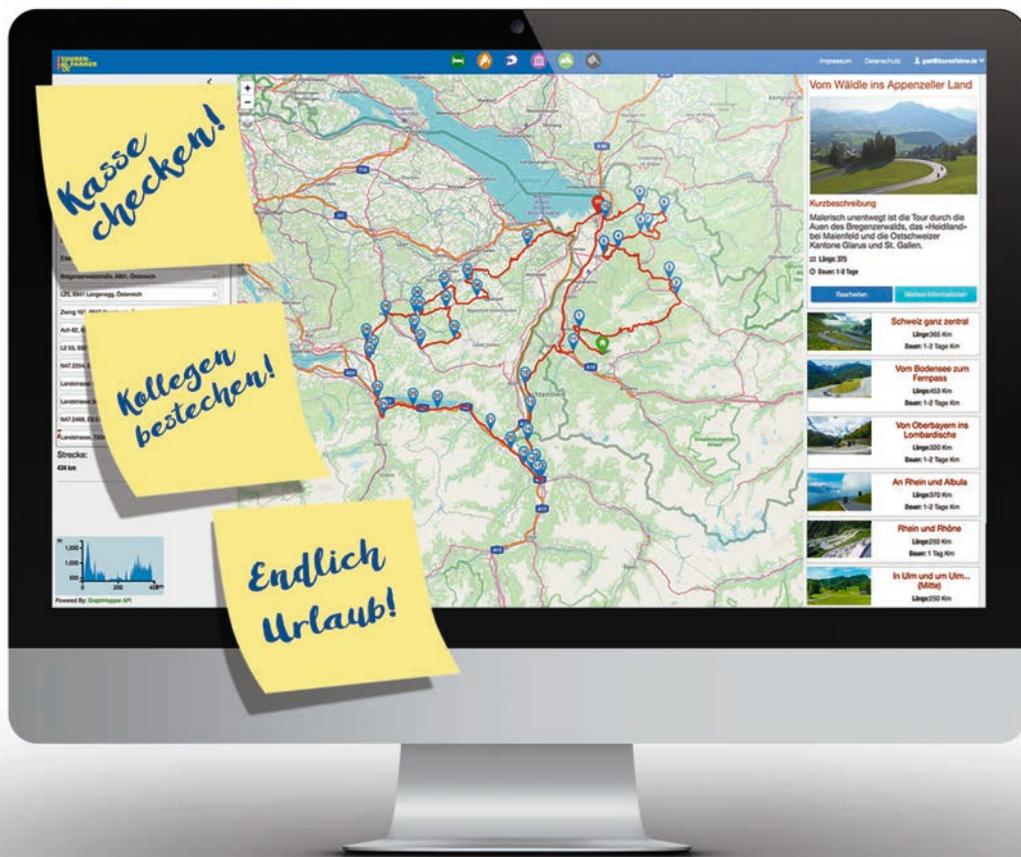
Andreas Drouve: Nordspanien mit Jakobsweg. Reise Know-how, ISBN 978-3831727506; Preis: 22,50 Euro

DIE AUTOREN

Frank Panthöfer und Simone Dorner sind die »Krad-Vagabunden«. Über ihre sechsmonatige Winterflucht durch Spanien, Portugal und Marokko haben die Autoren dieses Artikels ein lesenswertes und reich bebildertes Buch geschrieben. Mehr dazu auf www.krad-vagabunden.de. Unter dem Menüpunkt »Kontakt« kann man auf der Seite formlos die GPS-Daten für die hier beschriebene Tour anfordern.



Der TF-Routenplaner



- **kostenlose Touren-Planung**
- **immer aktuelles Kartenmaterial**
- **über 400 TF-Partnerhäuser**
- **viele POIs**
- **TF-Tour-Datenbank mit über 800 Touren**

Infos online

Alle Infos und Anmeldung unter bit.ly/tf-routen



www.tourenfahrer.de/routenplaner

GÜNSTIG UND BEQUEM IM ABO!

TOURENFAHRER

- nur 59,88 Euro* / 12 Ausgaben
- E-Paper-Upgrade nur 7,20 Euro
- kostenloser Zugang zum TF-, MF- und MA-Online-Archiv und zur TF-Tour-Datenbank

»Motorradfahrer«

- nur 31,32 Euro* / 12 Ausgaben
- E-Paper-Upgrade nur 3,60 Euro
- kostenloser Zugang zum MF-Online-Archiv

MotorradABENTEUER

- nur 27,30 Euro* / 6 Ausgaben
- E-Paper-Upgrade nur 3,60 Euro
- kostenloser Zugang zum MA-Online-Archiv



Bestellen Sie einfach Ihr Abo unter www.nitschke-verlag.de.
Noch schneller geht es per Telefon 02251/650460.
Heute schon »geshopp«? Schauen Sie doch einmal bei www.tourenfahrer-shop.de vorbei!

Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH, Eifelring 28, 53879 Euskirchen



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

Alle Titel auch als E-Paper – epaper.nitschke-verlag.de



* Abo-Preise gelten pro Jahr und sind inklusive Porto.

DIE

TOSKANA FRAKTION





Die Idee war einfach zu verlockend: Mit brandneuen Motorrädern von der Mailänder Messe direkt zum Foto-shooting! Ein Touratech Team ließ aus dem spontanen Einfall Realität werden und erlebte drei ereignisreiche Tage auf den schönsten Endurostrecken der Toskana. 



Text: Andreas Reimar
Fotos: JO Wolframm



*In nicht allzu weiter Ferne
zeichnen sich die ersten Hügell-
ketten ab.*

➤ Als wir die aufwendig lackierten und hochglanzpolierten Maschinen vom Messestand schieben, überkommen uns doch leichte Skrupel. Wie werden die Bikes aussehen, wenn wir eine knappe Woche später mit ihnen zurück in Niedereschach sind? Doch für Bedenken ist kein Raum, die Idee ist einfach zu verlockend: Wir fahren mit den brandneuen Maschinen direkt von der Messe zum Fotoshooting!

Ein kurzer Transfer von Mailand in die Toskana, und schon sind wir im Einsatzgebiet. Als Basis für unsere dreitägige Tour dient uns das Agriturismo Il Bettarello nahe der Stadt Roccastrada. Nicht nur die im Hause gepflegte Gastlichkeit ist ein Grund dafür, dass das Bettarello schon von zahlreichen endurobegeisterten Touratech Kollegen besucht wurde. Die Endurostrecken in den Hügeln der näheren und weiteren Umgebung addieren sich auf hunderte von Kilometern. Und das Beste daran ist, man muss nicht lange suchen. Gegen kleines Geld können Tripys, das sind elektronische Roadbooks, ausgeliehen werden. Die robusten Kästchen lassen sich einfach am Lenker montieren, und dann muss man nur noch den Navigationsanweisungen folgen. Die hinterlegten Roadbooks umfassen ein Portfolio, das von Strecken, die sich auch mit schweren Reiseenduros problemlos befahren lassen, bis hin zu anspruchsvollen Sportenduropfaden reicht. Genau das Richtige also für unser knappes Zeitbudget, schließlich sollen wir nicht nur mit Fahreindrücken, sondern auch mit jeder Menge Foto- und Videomaterial zurückkommen.

TAG 1: ACHTERBAHN DURCHS HÜGELLAND

Es sind nur ein paar hundert Meter Asphalt, bis wir dem Pfeil auf dem kleinen Bildschirm im Cockpit folgend in einen Feldweg einschwenken. Das feuchte Gras zwingt uns mit unseren Boliden, am Start sind R 1200 GS WTE, Honda Africa Twin mit DTC, F 850 GS und die brandneue R 1250 GS, eine etwas zurückhaltende Fahrweise auf. Doch bald folgen breitere Wege mit fester Kiesoberfläche, so dass wir uns bei flotterer Gangart mit den Maschinen vertraut machen können.

Wir gleiten bei milder Temperatur und herbstlich diesigem Licht durch eine weitläufige Ebene, passieren Olivenhaine, am Wegesrand die roten Stämme geschälter Korkeichen. Zypressen markieren verstreut liegende Gehöfte und in nicht allzu weiter Ferne zeichnen sich die ersten Hügellketten ab.

Einige Kilometer gewundener Asphalt entführen uns aus der Ebene. Dichte Nebelschaden gleiten vorbei, knorrige Bäume formen unheimliche Schemen im Dunst. Auf einem Sattel endet das kurze Onroad-Intermezzo. Der Navi-Pfeil weist schnurstracks in einen

Waldweg. Der Untergrund ist nass, weich und rutschig, denn es hat in den vergangenen Tagen stark geregnet. Mit den schweren und leistungsstarken Maschinen sind sowohl die glitschigen Steine als auch der schmierige Lehm erste echte Herausforderungen.

Die Navigation ist trickreich, nicht nur wegen des Nebels. Immer wieder biegt die Route scharf ab. Dank des Tripy können wir uns aber aufs Fahren konzentrieren und schon bald haben wir uns an den schlüpfrigen Untergrund gewöhnt.

Wie in einem schnell geschnittenen Film wechseln sich Wald- und Feldwege mit kurzen asphaltierten Abschnitten ab. Zurück auf festem Belag müssen die Reifen erst mal wieder sauber gefahren werden, bevor man sich richtig in die Kurve legen kann.

Kurzzeitig kommt Highway-Feeling auf, als sich eine schnurgerade Landstraße von der Hügelkuppe bis zur gegenüberliegenden Anhöhe überblicken lässt. Doch bevor wir zu Easy Ridern mutieren, zweigt der Track schon wieder in einen Waldweg ab, und es folgt die erste knackige Steilauffahrt unserer Tour. Tiefe Rinnen



Schöne Schotterwege rund um den Monte Argentario (linke Seite). Im Herbst kann sich der Nebel schon mal länger in den Wäldern halten (ganz oben).

Kurze Pause im Hafen von Porto Santo Stefano (oben).

im Lehm, grobe Steinbrocken und - verdammt noch mal - nach der ersten Kurve wird der elende Track auch noch richtig steil! Puh! Keine halbe Stunde unterwegs und schon richtig am Schwitzen!

Oben auf dem Höhenzug ist der Boden sand- und steinhaltiger und dadurch wesentlich trockener als in den Tälern. Entsprechend flott lassen wir es auf dem kurvigen Trail angehen. Mittlerweile gut an die Maschinen gewöhnt, stellt sich bei diesen perfekten Bedingungen ein richtiger Flow ein.

Zugegebenermaßen haben wir durch die Fixierung auf das elektronische Roadbook die eigene Orientierung schon seit geraumer Zeit verloren. Und so sind wir nicht schlecht überrascht, als sich plötzlich der Blick auf die hoch auf einer Hügelkuppe thronende Stadt Roccastrada öffnet - nur einen guten Kilometer Luftlinie von unserer Unterkunft entfernt. Die Rückkehr in die Zivilisation kommt genau zum richtigen Zeitpunkt. Wir hatten die Tanks bewusst nur zu einem geringen Teil gefüllt, um keinen unnötigen Ballast durchs Gelände schleppen zu müssen. Und prompt leuchtet bei der ersten Maschine die Reservewarnung auf.

Nach wenigen Metern auf der Hauptstraße führt uns ein schmales Sträßchen hunderte Höhenmeter in engen Serpentinien hinab, bis wir in einem Flusstal ankommen. Im Hügelland der Toskana bedeutet diese lange Abfahrt, dass wir den Höhenunterschied bald wieder hinauffahren müssen oder - besser gesagt - dürfen. Ein Hohlweg mit griffigem Untergrund führt uns zunächst sanft und dann immer steiler eine sonnige Talflanke hinauf. Durchs Kronendach dringt gedämpftes Licht auf den mit einer dicken Laubschicht bedeckten Waldboden. Und gleich ist der Flow wieder da. Fast schwerelos gleiten wir durch diesen Zauberwald. Knorrige Äste ragen über den Weg, Laub wirbelt hinter den Maschinen, üppige Farne wiegen sich im Luftzug. Durchs Blätterdach zaubert die Sonne bizarre Lichtsäulen ins dunstige Halbdunkel.

Das verträumte Gleiten durch die nachmittägliche Idylle findet an einer Steilabfahrt ihr abruptes Ende. Auf der Schattenseite gelegen, ist der Weg hier feucht und rutschig. Die Spuren der Traktoren sind durchs Regenwasser tief in den steinigen Lehm- boden eingeschnitten, für die breit bauenden Motorräder bleibt nur der schmale Mittelwall. Den steilen Hang hinab wird uns das Gewicht der Maschinen zum ersten Mal so richtig bewusst. Während uns bergauf die Traktionskontrolle half, 100 PS und mehr im Zaum zu halten, sind im steilen Geläuf bergab wieder alte Enduristentugenden gefragt. Das ABS hat Pause, keine Chance, die Strecke mit aktiviertem Blockierverhinderer zu bewältigen. Mächtig schiebt die Masse talwärts, nur mühsam finden die Vorderräder Halt auf dem glitschigen Grund. Zentimeterweise arbeiten wir uns mit den Adventure Bikes die knifflige Passage hinab. Entsprechend groß ist die Freude, als alle Boliden wohlbehalten am Fuße der Abfahrt ankommen.

So schön der Herbst als Reisezeit für uns Enduristen ist, einen großen Nachteil hat er doch: Die Tage sind bereits sehr kurz. Gerne hätten wir diese Achterbahnfahrt durch die toskanischen Hügel noch lange fortgesetzt, doch die langen Schatten mahnen zur Heimfahrt.

Die erste Lerneinheit in Sachen Kulinarik bekommen wir gleich nach dem Frühstück.



TAG 2: MAREMMA

Roccastrada ist die Olivenstadt! Diese Botschaft haben wir rund um das Örtchen auf Schildern und Plakaten gefühlt alle paar hundert Meter gelesen. Und die Strada del Vino haben wir bei unserem gestrigen Ausritt auch mehr als nur einmal gequert. Grund genug, diesen kulinarischen Verheißungen nachzuspüren: Unseren zweiten Fahrtag wollen wir dem verfeinerten Lebensstil widmen.

Die erste Lerneinheit in Sachen Kulinarik bekommen wir unversehens bereits gleich nach dem Frühstück. Oma Tecla, unangefochtene Küchenchefin im Bettarello, bittet uns in ihr Reich. In einem Crash-Kurs werden wir in die Geheimnisse der Nudelherstellung eingeweiht. Hartweizenmehl, Wasser und ein kleiner Schuss Olivenöl - mehr braucht es nicht für den Nudelteig. Das Ganze dann kräftig durchgewalkt, zu einer Platte ausgerollt und durch eine Nudelharfe gepresst. Fertig sind die Pici, wie sich diese Sieneser Nudelspezialität nennt.

Unser kulinarisches Seminar ist damit noch nicht beendet. Hausherr Lucca deutet uns, ihm zu folgen. Als echter Endurist möchte er natürlich mit seiner Dominator vorausfahren. Als sich die





Die geheimnisvolle Kirchenruine weckt unser Interesse (linke Seite o.).

Frisch gepresst: Dickflüssig suppt das Olivenöl in den Behälter (linke Seite u.).

Das elektronische Roadbook TripY hat uns gute Dienste geleistet (r.).

Die Butteri, die Cowboys der Maremma, treiben eine Rinderherde zusammen (u.).

betagte Maschine nicht zum Leben erwecken lässt, muss er mit leicht geknicktem Stolz das Auto nehmen. In umso flotterer Fahrt geht es über die Feldwege, die wir vom Vortag schon kennen. In den Olivenhainen sind rund um die Bäume feinmaschige Netze ausgelegt. Mit einer Art Propeller am langen Stil werden die Oliven von den Zweigen gelöst und purzeln auf die Unterlage.

Nach wenigen Minuten Fahrt erreichen wir eine Ölmühle. Rund um das Gebäude herrscht emsiges Kommen und Gehen. In Pick Ups und auf Anhängern liefern die Bauern ihre Olivenernte an. Die Früchte werden auf Rüttelsieben von den Blättern getrennt, bevor sie von einem Förderband ins Mahlwerk gelangen, wo sie von zwei riesigen im Kreis rollenden Mühlsteinen ihres Öls beraubt werden. Der grünlich-golden schimmernde Saft läuft aus einem Rohr in bereitgestellte Edelstahlbehälter.

Doch nun genug mit dem Informationsinput. Uns zieht es hinaus. Tagesziel ist die Maremma, die urwüchsige Küstenlandschaft südlich von Grosseto. Über mehrere Jahrhunderte versuchten die wechselnden Herren der Toskana die Maremma durch intensive Drainierung trocken-zulegen - um Weideland zu gewinnen und die grassierende Malaria einzudämmen. Auch die riesigen Piniwälder, die man leicht für einen Urwald halten könnte, sind





*Urplötzlich endet der Wald,
und nur ein schmaler Sandstreifen
trennt uns noch vom Meer.*

*Die Sandstrände der Maremma zählen zu
den letzten zusammenhängenden unver-
bauten Küstenabschnitten der italieni-
schen Mittelmeerküste.*

künstlich angelegt, um dem Sumpfland Wasser zu entziehen. Heute ist man etwas entspannter, bemüht sich, einen Ausgleich zu finden zwischen den Bedürfnissen der Bewohner und einer vorsichtigen Renaturierung. Teile des küstennahen Flachlands bei Grosseto sowie die dichtbewaldeten südlich angrenzenden Monti dell' Uccellina sind mittlerweile sich selbst überlassen und bilden einen Naturpark.

Wie groß der Besucherandrang während der Sommermonate in dieser einzigartigen Landschaft ist, lassen die Kassenhäuschen und Schranken an der einzigen Zufahrtsstraße erahnen. Jetzt, außerhalb der Saison, stehen die Schranken weit offen. Gemütlich rollen wir durch Wald und dichtes Buschwerk. Der angenehme Duft von Pinienharz, getragen von einer Brise, die bereits das nahe Meer ahnen lässt, strömt in den Helm.

Urplötzlich endet der Wald, und nur ein schmaler Sandstreifen trennt uns noch vom Meer. Nur wenige Menschen tummeln sich um diese Jahreszeit am Strand, der sich als langgestreckter Bogen ohne jegliche Bebauung viele Kilometer südostwärts erstreckt. Ein perfekter Ort für eine kurze Pause und ein kleines Sonnenbad.

Kaum haben wir den dichten Pinienwald wieder verlassen, glauben wir unseren Augen nicht zu trauen: Wir wähen uns im Wilden Westen. Direkt neben der Straße treibt eine Gruppe Cowboys eine Herde Rinder in einen Pferch. Es sind die Butteri, die berittenen Hirten der Maremma. Auf kraftvollen Pferden, die Beine mit Lederschürzen, den Kopf mit einem großen Hut bedeckt, kreisen sie die Rinder ein und treiben sie mit lauten Rufen vor sich her. Ebenso urwüchsig wie die Butteri sind die Rinder - riesige Tiere mit gewaltigem, leierförmigem Gehörn. Das hochwertige Fleisch der Vacca Maremmana ist in der lokalen Küche sehr geschätzt und wird beispielsweise als Bistecca alla fiorentina in Form opulenter Steaks serviert.

Unseren Ausflug an die Küste beschließen wir mit einer Runde über die kurvigen Küstenstraße rund um den Monte Argentario, einen fast kreisrunden Berg im Meer, der nur durch zwei schmale Landzungen mit der Küste verbunden ist. Sogar einige sehr schöne Schotterwege können wir finden, die uns bis hinauf auf den Gipfel führen, was einem Anstieg von stolzen 635 Höhenmetern entspricht.

Nach dem Ausflug auf den Monte Argentario sind wir gezwungen etwas zu tun, was wir eigentlich stets vermeiden: Wir nehmen die Autobahn. Der Grund ist profan, die Zeit drängt. Wir haben uns nämlich noch zu einer Weinverkostung verabredet. Nur wenige Kilometer von unserer Unterkunft entfernt befindet sich das Weingut Valdonica.

Durch raumhohe Scheiben fällt mildes Abendlicht in den Degustationsraum. Die Einrichtung minimalistisch, die Stimmung konzentriert. Mary, eine Studentin des internationalen Weinmanagements, bringt uns die Erzeugnisse des Hauses näher. Zunächst zwei Weiße, Vermentino, dann die ganze Palette der Roten. Alles Klone der San Giovese Rebe, gewachsen auf unterschiedlichen Lagen, ausgebaut in verschiedenen Fasstypen aus Eichenholz - riesigen Tonneaus oder kleineren Barriques. Vieles ist experimentell in Valdonica, die Winzer haben freie Hand, neue Weinkreationen zu erproben. Mehr als jeweils einen ganz kleinen Schluck dürfen wir uns von den edlen Erzeugnissen nicht genehmigen, schließlich liegen noch einige kurvige Kilometer bei stockfinstrer Nacht vor uns.

Endlich wieder im Bettarello angekommen, warten Wirtin Monia und Tania schon mit dem Abendessen auf uns. Nach einigen Antipasti werden die am Morgen von Tecla hergestellten Pici als zweiter Gang serviert: Wahlweise mit einer Sauce à la Panna auf Basis eines geriebenen harten Pfefferkäses oder mit Sauce Ragout. Fleisch und Würste kommen diesmal vom Grill. Auch riesige Steaks werden aufgetragen, da könnte durchaus so ein Ungetüm aus der Maremma dabei sein... Mit selbst gemachten Keksen als Dessert endet dieser ebenso lehr- wie genussreiche Tag.

TAG 3: AUF SPORTENDURO-PFADEN

Den letzten Tag widmen wir noch einmal zu hundert Prozent dem Endurofahren. Nachdem wir uns auf den eigens für große Adventure Bikes konzipierten Strecken bestens an die Maschinen gewöhnt haben, wählen wir diesmal ein Roadbook der Kategorie »Sportenduro, leicht«. Der Unterschied zu den Reiseenduro-Strecken ist gewaltig. Mit den 100-PS-Boliden haben wir auf den ebenso schmalen wie steilen und steindurchsetzten Tracks mächtig zu kämpfen.

Für ein echtes Aha-Erlebnis im anspruchsvollen Geläuf sorgt die Africa Twin mit dem Doppelkupplungsgetriebe. Wer meint, die »Automatik« sei etwas für Weicheier, wird im schweren Gelände eines Besseren belehrt. Wie ein Traktor arbeitet sich die Maschine unter Alex' kundiger Hand selbst die haarsträubendsten Auffahrten hinauf, baut auch auf rutschigen Steilstufen noch irgendwie Grip auf. Da von den übrigen Piloten niemand seine Kupplung verheizen möchte, bekommt der Bezwinger nach seiner

*Wir wählen
ein Roadbook der
Kategorie
»Sportenduro, leicht«.*





Die Roadbooks halten Herausforderungen für alle Fahrtechnik-Level bereit, so dass es am Ende des Tages erschöpfte aber stets zufriedene Gesichter gibt.

Rückkehr aus dem Hard-Enduro-Terrain einen gebührenden Applaus, und dann geht es weiter auf moderaten Strecken. Dass diese nicht langweilig werden, dafür sorgt die enorme Ortskenntnis von Markus Körbel, der die Roadbooks erstellt hat.

Touristischere Passagen wechseln sich ab mit schmalen Trails. Von luftigen Hügelkuppen geht es hinab in enge Täler, grobes Blockwerk folgt auf flowige Waldwege, schnelle Schotteretappen kontrastieren mit von Wasserlöchern durchsetzten Lehmipisten.

Viel zu schnell neigt sich auch dieser Endurotag seinem Ende entgegen. Zum Abschluss wollen wir uns noch bei einem Hillclimb direkt hinter der Unterkunft messen. Doch der schmale, durch Wasserinnen zerfurchte und mit Felsbrocken gespickte Steig ist eine Nummer zu »hard« für unsere Big Bikes. Die Vernunft siegt über den sportlichen Ehrgeiz, und nach rund hundert Metern machen wir kehrt. Die Motorräder danken es uns. Nach einer gründlichen Wäsche sehen sie fast so schneie aus wie auf dem Messestand in Mailand. Nur einige winzige Blessuren im Lack zeugen davon, dass diese Adventure Bikes nun tatsächlich Abenteuer erlebt haben. <



NUDELN, HAUSEGEMACHT

Pici sind eine Art kurze Bandnudeln, wie man sie in Siena und Umgebung schätzt. Sie zählen zu den Teigwaren, die Oma Tecla, die resolute Küchenchefin des Il Bettarello, täglich frisch herstellt. Aus Wasser und Hartweizenmehl wird ein Teig geknetet, ein Schuss des hauseigenen Olivenöls sorgt für die Geschmeidigkeit.

Zwischen den Walzen der Nudelmaschine entsteht eine gleichmäßige Teigplatte. Diese drückt Tecla mit dem Wellholz durch eine Nudelharfe, einen mit straffen, dünnen Drähten bespannten Holzrahmen. Anschließend werden die fertigen Pici noch kräftig mit Mehl eingestäubt, damit sie nicht verkleben.

Nun kann man sie abgedeckt bis zum Kochen am Abend lagern, wenn sie mit verschiedenen Saucen als leckere Vorspeise serviert werden. Buon appetito!



Reiseinformationen

ANREISE

Mit Adventure Bikes kann die Anreise auf eigener Achse erfolgen. Ab dem Brenner werden auf der Autobahn rund 30 Euro Maut fällig. Wer viel Zeit hat, wählt eine kurvenreiche Strecke durch den Apennin. Sportenduristen werden eher mit Transporter oder Hänger anreisen. Abstellmöglichkeiten sind auf dem weitläufigen Gelände des Il Bettarello vorhanden.

REISEZEIT

Auch wenn in den Hochlagen der Toskana im Winter Schnee fallen kann, ist die Region grundsätzlich ganzjährig zu bereisen. Oktober bis November ist die niederschlagsreichste Zeit des Jahres, Januar und Februar sind sehr kühl. Ideal für Endurotrips sind die Monate März bis Juni und September bis Oktober.

UNTERKUNFT

Das Agriturismo Il Bettarello ist bestens auf die Belange von Endurofahrern eingestellt. Hausherr Luca ist selbst begeisterte Offroader und steht auf Wunsch mit Rat und Tat zur Verfügung. Hausgäste können sich gegen Entgelt ein so genanntes Tripy ausleihen (siehe »Orientierung«).

Die Zimmer sind einfach und ausgesprochen gepflegt. Höhepunkt des Tages ist das Abendessen, bei dem mehrere Gänge liebevoll zubereiteter italienischer Hausmannskost serviert werden. In der Küche führt Oma Tecla das Regiment, Hausherrin Monia und Tania, der gute Geist des Hauses, kümmern sich mit echt empfundener Gastfreundschaft um alle Wünsche ihrer Gäste. Weitere Informationen unter www.bettarello.it

ORIENTIERUNG

Der Schlüssel zu den besten Endurostrecken rund um das Il Bettarello sind die Tripys, die im Haus ausgeliehen werden können. Das Tripy ist ein elektronisches Roadbook. Die Geräte sind mit zahlreichen Offroadrouten bespielt, die von Markus Körbel gescouted wurden. Wie beim klassischen Roadbook werden detaillierte Streckeninformationen und Abbiegehinweise angezeigt. Nur ist die Handhabung wesentlich einfacher. Dank GPS-Unterstützung wird stets das »Bild« zur aktuellen Position angezeigt. Per Hand kann vor und zurück »geblättert« werden. Alle Touren beginnen direkt am Haus. Der Schwierigkeitsgrad der exakt klassifizierten Touren trifft alle Erwartungen vom

gelassenen Enduroreisenden bis hin zum adrenalinhungrigen Sportfahrer.

DAS WEINGUT VALDONICA

Das Weingut Valdonica in Sassofortino wurde vor rund 20 Jahren vom österreichischen Arzt Dr. Martin Kerres gegründet. Auf der Suche nach einer neuen Herausforderung soll sich der Mediziner spontan in ein Stück Land »verliebt« haben. Er kaufte es auf und formte aus der vormaligen Brache ein Weingut. Mittlerweile wurde auch ein benachbarter historischer Betrieb integriert. Valdonica produziert streng ökologisch. Angebaut werden neun Klone der regionstypischen Rebe San Giovese sowie die weiße Rebe Vermentino. Die verschiedenen Lagen des Guts sind geprägt durch eine große Vielfalt von Böden, die ihren Beitrag zum Charakter der unterschiedlichen Weine leisten. Derzeit sind acht Hektar in Bewirtschaftung, die einen Ertrag von etwa 150 Hektolitern liefern. Neben der Möglichkeit der Weinverkostung mit herrlichem Fernblick über die Hügel bietet Valdonica auch hochwertig ausgestattete Gästezimmer an.

Weitere Informationen unter www.valdonica.com

Text und Foto:
Dirk Schäfer

Im wilden



Western

KAMERA:	HASSELBLAD L1D-20C
BRENNWEITE:	10,3 MM
BELICHTUNGSZEIT:	1/320 SEK
BLLENDE:	f/5,0
BELICHTUNGSKORREKTUR:	KEINE
MODUS:	PROGRAMM
ISO-ZAHL:	400



➤ Als Karl May seinen Winnetou schuf, ahnte er nicht, dass dieser statt in den USA in Kroatien wohnt, der Rio Pecos eigentlich der Zrmanja-Canyon ist und Santa Fé Trogir heißt. Macht aber nichts, denn damit ist der Wilde-Westen auch von Deutschland auf Achse erreichbar. Ein bisschen muss man schon suchen, aber man findet die Drehorte der Deutsch-Western noch. Und wenn nicht, durchfährt man trotzdem grandiose Landschaften.

Gleich mehrere Drehorte finden sich im Velebit-Massiv. Dieses Gebirge trennt die kroatische Küste vom Hinterland. Zu den fahrerischen Perlen zählt die Piste, die sich von Sveti Rok nach Obrovac windet. Winnetou ließ dort seinen Iltschi traben und Old Shatterhand schwamm im nahegelegenen Rio Pecos um sein Leben.

Auf den Spuren der Drehorte kommt man zwingend am Abbruch des Velebit Massivs, gleich in der Nähe des über 1100 Meter hohen Tulove Grede vorbei. Gerne wollten wir an der Abbruchkante unsere Zelte aufstellen. Aber die Fallwinde aus den Bergen waren so heftig, dass wir uns wieder auf das Hochplateau zurückzogen, um ein besseres Plätzchen zu finden. Keine leichte Aufgabe, denn viele Regionen des Velebit sind noch mit Minen aus dem Balkankrieg verseucht.

Jenseits der Stelle, an der Rollins Winnetou erschoss, fanden wir ein Stück Wiese, auf dem vor uns schon Leute gewesen sein mussten. Als die Zelte standen, war die Nachmittagssonne immer noch nicht untergegangen. Guido und ich fuhren noch einmal zur Abbruchkante des Velebit. Die untergehende Sonne schwappte mit warmem Orange über die eigentlich kalkweißen Felsen. In der Ferne plätscherte die dunkelblaue Adria. Und die geschotterte Kehreanlage des Mali-Alan-Passes lag verlassen unter uns.

Auf dem Rückweg zu den Zelten passiert die Piste eine gemauerte Wand aus groben dunklen Steinen. Eine auffallend helle Steinplatte ist daran montiert. Komisch, dass sie mir nicht schon vorher aufgefallen war. Auf der Platte ist das Konterfei Winnetous abgebildet. Oder besser gesagt, das von Pierre Brice, der den Winnetou in elf Filmen spielte. 2015 ging auch er in die Ewigen Jagdgründe. Howgh!





IMPRESSUM

FEEDBACK

Wir möchten wissen, was unsere Leser bewegt und freuen uns über Feedback. Konstruktive Kritik hilft uns, Travel Time noch besser zu machen. Für uns und unsere Kunden. Schreibt uns eine E-Mail an: traveltime@touratech.de

HEADQUARTERS & DISTRIBUTORS

DEUTSCHLAND

HEADQUARTERS 1000 m² SHOP!
TOURATECH GmbH
Dauchinger Straße 80
DE 78078 Niedereschach
Tel: +49 (0)77 28 - 92 79 - 0
Fax: +49 (0)77 28 - 92 79 - 29
info@touratech.de

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

TOURATECH-Nord 900 m² SHOP!
Holstenhofweg 44
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 450 m² SHOP!
KOHLE 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 & Schnack 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 Kassel
Touratech Retail GmbH
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
DE 48653 Coesfeld
Tel: +49 (0)2541- 94 19 12
info@ahag-coesfeld.de

ÖSTERREICH

Bierbaum GmbH
Vöslauerstraße 6
AT 2500 Baden
Tel: +43 (0)225 225 4300
Fax: +43 (0)225 2841 0030
info@touratech.at
www.touratech.at

SCHWEIZ

Touratech Swiss
Happich Pelzer GmbH
Luzerner Strasse 38
CH 6030 Ebikon
info@touratech-swiss.ch
www.touratech-swiss.ch

TRAVEL TIME

erscheint regelmäßig bei der

TOURATECH GmbH

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

Herausgeber:
TOURATECH GmbH

Redaktionelle Leitung:
Andreas Reimar
Alexander Schönborn

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Vivien Benz, Alexander Schönborn, Martin Wickert

Layout und DTP: **Volker Haller**

Fotografie: **Katja Wickert**

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

Konzept und Realisierung:
MAGNA VALLIS media network
www.magnavallis.de

Der Nachdruck, auch in Auszügen, bedarf der schriftlichen Genehmigung der Touratech GmbH

Printed in EU (Germany)

WWW.TOURATECH.DE
WWW.TOURATECH.COM





EDELWEISS
BIKETRAVEL

Best ride there is!



DIE WELTTOUR

TRÄUMST DU NOCH ODER ERZÄHLST DU SCHON?



Bestelle jetzt kostenlos
den Welttourkatalog online!

Los Angeles

Panama City

Cartagena

Punta Arenas

Munich

Riga

Moscow

Istanbul

Cape Town

Dar es Salaam

Bangkok

Bali

Die Edelweiss-Welttour: In 6 Etappen mit dem Motorrad um die Welt. Mit dieser organisierten Tour war der Traum einer Weltreise noch nie so einfach zu verwirklichen. Buche einzelne Abschnitte oder die ganze Tour in einem Stück. So machst du dein Welttour-Abenteuer perfekt und erzählst Geschichten, von denen andere nur träumen!

www.edelweissbike.com



BMW Motorrad

EINSTIEG INS ABENTEUER. MAKE LIFE A RIDE.

BMW MOTORRAD TRAVEL PACKAGE.

Aller Anfang ist schwer? Nicht mit unserem **Travel Package¹**, das Du beim Kauf einer **F 750 GS** oder einer **F 850 GS** einfach „on top“ dazubekommst: mit dem Kofferset und dem Navigator VI bist Du bestens für Deine Ausflüge gerüstet. Und das ist noch nicht alles. Das **Travel Package** kannst Du auch mit dem **Ready2Ride Leasing** kombinieren und die **F 750 GS** oder die **F 850 GS** schon ab **119,00 EUR** mtl.² Dein Eigen nennen. Mehr Informationen erhältst Du bei Deinem BMW Motorrad Partner oder unter bmw-motorrad.de



Variokoffer-Set, schwarz

Navigator VI

¹ Aktionszeitraum bis 30.08.2019, nur für sofort verfügbare Lagerfahrzeuge mit Produktion vor 31.01.2019 und nur bei teilnehmenden Händlern.

² Leasingbeispiel F 750 GS: Anschaffungspreis 9.350 €; Leasingsonderzahlung 1.088,97 €; Laufleistung p.a. 4000 km; Laufzeit 24 Monate; 24 monatliche Leasingraten à 119,00 €; Sollzinssatz p.a. 1,49% (gebunden für die gesamte Vertragslaufzeit); Effektiver Jahreszins 1,50%; Gesamtbetrag 3.944,97 €

Ein unverbindliches Finanzierungsbeispiel der BMW Bank GmbH, Heidemannstraße 164, 80939 München; alle Preise inkl. 19% MwSt.; Stand 01/2019. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht.