

INSPIRATION FÜR MOTORRADREISENDE

NUMBER 25	LANGUAGE DE
ISSUE 2018/19	

TOURATECH



JUBILÄUMSHEFT
25.
AUSGABE
TRAVEL TIME

TRAVEL TIME



ABENTEUER PUR: ACT ROMANIA



TRAUM-TRIP
USA - Der Südwesten



OFFROADBOXER
Kleinserie R9X



BIKE PREVIEW
Die neue BMW R 1250 GS



WELTNEUHEIT
Alukoffer
ZEGA EVO

SENA



WO AUCH IMMER DEIN WEG DICH HINFÜHRT, **SENA** IST DABEI!



BOK

Der Gruppenkönig. Sprich mit bis zu 16 Fahrern über eine Reichweite von bis zu 8 km (mind. 5 Fahrer) mit der Sena MESH-Technologie.



10C PRO

Der Alleskönner. Action-Kamera & Gegensprechanlage in einem Gerät.



SF-SERIE

Das Sena für Jedermann. Für Solo-Fahrer, Fahrten mit Sozus oder in kleinen Gruppen, hier wird jeder fündig!

Sena.com/de



R I D E C O N N E C T E D

Offizieller Partner
der ACT





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

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit diesem Heft haltet ihr die 25. Ausgabe unseres Magazins Travel Time in den Händen. Wir freuen uns ganz besonders, dass dieses **Jubiläumshft** just zu einem Zeitpunkt herauskommt, zu dem die Adventure Bike Szene so lebendig ist wie wahrscheinlich noch nie. Immer mehr Menschen brechen aus ihrem Alltag aus und suchen mit ihren Maschinen unverfälschte Erlebnisse – sei es auf einem Nachmittagstrip oder einer mehrmonatigen Fernreise.

Die Motorradhersteller werden diesem Trend gerecht und stellen diesen Herbst eine **Fülle neuer Modelle** vor, die nur dazu gemacht sind, echte Abenteuer zu erleben. Die BMW R 1250 GS, die KTM 790 Adventure und die Yamaha Ténéré 700 sind nur die prominentesten Beispiele für aktuelle Interpretationen des wohl authentischsten Motorradtyps – des Adventure Bikes.

Dass wir bei Touratech den Adventure Bike Spirit nicht nur mit starkem Zubehör befeuern, sondern ihn auch selbst leben, davon zeugt unser Engagement für die **Adventure Country Tracks (ACT)**. Im Sommer 2018 war unser komplettes Management per Bike dabei, als die neueste ACT quer durch Rumänien dokumentiert wurde. Eine große Reportage über diese abenteuerliche Tour gibt es hier im Heft. Videos und weitere Bilder spielen wir über unsere Social-Media-Kanäle aus, und die kompletten Infos inklusive kostenloser GPS-Daten gibt es bald online. Stay tuned!

Auch ein komplett neues Kapitel der Touratech Firmengeschichte fällt mit dieser Jubiläumsausgabe zusammen. Ab der Saison 2019 gibt es bei Touratech **Komplettfahrzeuge** zu kaufen. Unsere aktuellen Highlights sind die World Travel Edition, ein ready to travel ausgestattetes Adventure Bike auf Basis der BMW R 1200/1250 GS sowie die R9X – der wohl geländegängigste Vierventilboxer aller Zeiten!

Wer nur mal einen ersten Eindruck von den Touratech Komplettfahrzeugen haben möchte, kann sich ab Frühjahr 2019 inspirieren lassen – dann steht ein großer **Mietfuhrpark** mit umfangreich ausgestatteten Maschinen bereit. Ausführliche Infos auch hierzu im Heft.

Natürlich stellen wir euch in dieser Ausgabe auch wieder jede Menge neues Zubehör vor. Highlight der Saison ist das komplett neue **Alukoffersystem ZEGA Evo** mit revolutionärem Verriegelungsmechanismus.

Faszinierende Neuigkeiten gibt es auch im Bereich der Fahrerausstattung: Hier können wir euch das komplettierte **Stiefelsortiment** mit nun drei verschiedenen Boots für alle Einsatzzwecke zeigen. Und auch bei unseren **Premiumhelmen** für Reise und Abenteuer gibt es Updates.

Eine echte High-Tech-Entwicklung unseres R&D Teams ist **Touratech Connect**. Die clevere Kombination aus Hardware-Komponente und App macht aus eurem Smartphone ein multifunktionales Display, das euch unglaublich viele Motorrad-Daten anzeigt!

Und wie könnte es anders sein, wir haben den zusätzlichen Umfang dieses Jubiläumshfts dafür genutzt, um euch noch mehr tolle **Reisereportagen** zu präsentieren. Folgt unseren Autoren auf ihren spektakulären Reisen zu Zielen rund um den Globus, lasst euch faszinieren von den großartigen Fotos und nutzt diese Inspiration für eigene Abenteuer.

Last but not least – **Kommunikation** ist für uns bei Touratech keine Einbahnstraße. Mit Travel Time liefern wir euch Stories – doch dreht den Spieß doch einfach mal um. Besucht uns in den Shops, ruft an oder trifft uns auf den Messen (siehe unten). Berichtet uns von euren Abenteuern, gebt uns Feedback zu den Produkten und lasst uns wissen, was wir für euch tun können.

Viel Spaß mit diesem Heft wünscht,

*Euer
Touratech Team*

MESSETERMINE 2018/2019

Messe	Ort	Datum
Intermot	Köln	03.–07.10.2018
Eicma	Mailand	08.–11.11.2018
Motorradwelt Bodensee	Friedrichshafen	25.–27.01.2019
IMOT	München	15.–17.02.2019
Swiss-Moto	Zürich	21.–24.02.2019
Motorräder	Dortmund	28.02.–03.03.2019



48

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- 48 **Destino - Motorradstiefel für alle Fälle:** Das Touratech Stiefelportfolio deckt alle Spielarten des Motorradreisens ab. Drei Modelle im Portrait.
- 51 **Funktionsunterwäsche:** Von luftig bis sturmdicht - die beste Unterbekleidung für jede Jahreszeit.
- 52 **Die Aventuro Helmfamilie:** Hardenduro, Dualsport und Tour - Premiumhelme von Touratech für jeden Einsatzzweck.
- 55 **Heizsitze:** Leistbarer Luxus. Mit den Heizsitzen von Touratech verlieren Kältefahrten ihren Schrecken.

NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial
- 6 Aktuell
- 12 Preview BMW R 1250 GS
- 46 Charly Sinewan
- 85 Distri-News international
- 89 Fellows Ride #2
- 112 Ein Bild und seine Geschichte
- 114 Impressum



18



36

REISE

- 18 **USA - Der Südwesten:** Auf einsamen Pfaden, ganz ohne Touristenrummel, hat Dirk Schäfer die Highlights im Südwesten der USA besucht.
- 36 **Rumänien:** Der neueste Adventure Country Track (ACT) führt auf abenteuerlichen Strecken quer durch Rumänien.
- 68 **Mid Atlantic BDR:** Als erste Backcountry Discovery Route im Osten der USA führt diese Tour von Virginia bis New York.
- 86 **Crash-Report:** Jakob Weinknecht berichtet von seinem dramatischen Sturz in den Karpaten, darüber wie die Rettung gelang und welche Schlüsse er für künftige Offroad-Abenteuer zieht.
- 94 **Marokko:** Bereits fünf Mal hat der Fotograf Steffen Burger Marokko bereist. Eine Liebeserklärung an das nordafrikanische Land in Bildern.
- 104 **Skandinavien im Winter:** Andreas Hülsmann und Rainer Krippner haben sich durch Eis und Schnee gekämpft. Ihr Ziel: Polarlichter sehen.



MOTORRAD UND TECHNIK



- 14 World Travel Edition:** Erstmals bietet Touratech ein komplettes Neufahrzeug an. Die voll ausgestattete World Travel Edition auf Basis der BMW R 1200 GS ist ein Fernreisebike aus einem Guss für anspruchsvolle Individualisten.
- 30 Touratech R9X:** Rallyeboxer extrem - die R9X holt das Maximum an Geländegängigkeit aus der luftgekühlten R 1200 GS.
- 56 ZEGA Evo:** Generationswechsel bei den Touratech Alukoffern. Der ZEGA Evo verbindet zeitgemäßes Design mit einer völlig neuartigen Befestigungstechnologie.



56

- 62 Special Yamaha XT:** Zwei eingefleischte XT-Fans schwelgen in Erinnerungen und freuen sich auf die neue Ténéré 700.
- 90 Touratech Connect:** Eine Kombination aus Hardware und App macht das Smartphone zur Informationszentrale im Motorrad-Cockpit.



62

INSIDE TOURATECH

- 76 Rückblick - 25 Ausgaben Travel Time:** Gestartet als Kundenmagazin hat sich Travel Time als unverzichtbares Medium der Motorradreise-Szene etabliert.
- 80 Touratech Shops:** Die Teams der Shops in Deutschland stellen sich vor.

JOE PICHLER

AUF TOUR MIT KTM 790 ADVENTURE R



Bilder © KTM und Joe Pichler

Der österreichische Motorradabenteurer Joe Pichler wird seine nächste Reise mit der brandneuen KTM 790 Adventure R durchführen. Die extremen Tracks in Afrika dürften ein Hätetest für die neue Maschine werden.

Von November 2018 bis ins Frühjahr des nächsten Jahres hinein ist Joe auf wenig bereisten Strecken in Afrika unterwegs. Los geht's im Tschad, weitere Stationen werden Kamerun, Nigeria, Benin, Togo, Ghana, Elfenbeinküste, Guinea, Senegal, Mauretanien, Westsahara und Marokko sein.

Joe durfte im KTM-Werk Mattighofen schon mal auf der 790er probesitzen - und war sehr angetan: »Die Maschine ist leichter als die 1090er, das Handling ist wegen des weit heruntergezogenen Tanks und des entsprechend niedrigen Schwerpunkts jedoch um Größenordnungen agiler. Ich bin sehr gespannt auf die Performance unterwegs«.

Touratech wird Alukoffersystem, Fototankrucksack, Packsack und weitere Accessoires zur Ausstattung der Maschine beisteuern.

Auf den Strecken in der Zentralsahara wird Joe solo auf der 790er unterwegs sein. Seine Frau Renate fährt im obligatorischen Begleitfahrzeug mit. Die Eskorte bleibt im Tschad zurück, ab Kamerun werden beide auf der Maschine bis in den Senegal reisen. Mauretanien und Westsahara bestreitet Joe wieder als Solotrip. In Marokko und für die Heimreise stößt Renate wieder dazu.

Klar, dass die beiden ihre Erlebnisse in einer Live-Reportage verarbeiten, und man kann die Reise auf Joes Homepage mitverfolgen.

www.josef-pichler.at

TRAVELLER UNTER SICH

HU MEETING SCHWEIZ

Eine bunte Schar Globetrotter traf sich vom 16. bis 19. August im schweizerischen Meierskappel bei Luzern. Motorradreisende schlugen ebenso ihre Zelte auf dem Gelände eines Erlebnisbauernhofs auf wie Traveller der 4x4-Fraktion. Eingeladen hatten zum Horizons Unlimited Meeting die beiden Weltreisenden Heike und Filippo Fania, die von ihren Abenteuern auch schon in Travel Time berichteten.

In entspannt familiärer Atmosphäre mit rund 120 Teilnehmern gab es ein abwechslungsreiches Programm mit zahlreichen Vorträgen und Workshops. Viele spannende Themen wurden von

den Referenten behandelt. So gab es Informationen zum Thema Motorradelektrik, zur Bürokratie im Vorfeld von Fernreisen, Tipps zur Motorradverschiffung, Ratschläge für alleinreisende Frauen, und Touratech Suspension Spezialist Peter Hanna gab einen fundierten Überblick über die Fahrwerkstechnik bei Motorrädern. Im Anschluss an die Theorie konnten alle Interessierten das Fahrwerk ihrer Maschine unter fachkundiger Anleitung selbst abstimmen.

www.horizonsunlimited.com



INTENSIVE MESSEPRÄSENZ

TOURATECH LIVE

Wer die in diesem Heft vorgestellten Produktneuheiten live erleben und sich mit den Touratech Experten austauschen möchte, hat hierzu auf zahlreichen Motorradmessen Gelegenheit. Parallel zu den Ausstellungen fährt Touratech die »Messeaktion«. Das heißt: In den Kalenderwochen 41 bis 46 wird jede Woche ein neues Angebot ausgespielt. Die günstigen Preise gelten jeweils eine Woche in allen deutschen Shops sowie im Webshop.

Messen 2018/19

Intermot	Köln	03.-07.10.2018
Eicma	Mailand	08.-11.11.2018
Motorradwelt Bodensee	Friedrichshafen	25.-27.01.2019
IMOT	München	15.-17.02.2019
Swiss Moto	Zürich	21.-24.02.2019
Motorräder	Dortmund	28.02.-03.03.'19



**OFF THE
ROAD AGAIN.
MAKE LIFE A RIDE.**

MEHR UNTER ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE

Official Partner of
BMW Motorrad

TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE


**ENDURO
PARK
HECHLINGEN**



SAVE THE DATE

TRAVEL EVENT 2019

Am Pfingstweekende (7.-9. Juni) steigt das internationale Touratech Travel Event 2019 in Niedereschach.

Mit jeder Menge Aussteller, Vorträgen, Bike-Demos und Workshops wird das Travel Event auch 2019 wieder tausende Motorradreisende aus vielen Ländern der Welt nach Niedereschach locken. Natürlich wird es wieder die beliebten Probefahraktionen der Motorradhersteller geben, auch die geführten Touren sind wieder Teil des Programms. Ganz nach Geschmack wird bei fetziger Musik oder eher besinnlich am Lagerfeuer bis in die Nacht die Freude am Motorrad gefeiert.

Infos unter travelevent.touratech.de

MOTORRAD MIETEN BEI TOURATECH

ADVENTURE BIKE FOR RENT

Die eigene Maschine ist gerade nicht startklar, oder einfach mal Lust, ein anderes Bike zu probieren? Ganz egal. Am Touratech Standort Niedereschach steht eine große Flotte Mietmotorräder bereit.

Kernige Adventure Bikes der unterschiedlichsten Hubraumklassen und Fabrikate warten darauf, auf die traumhaften Strecken des Schwarzwalds oder anderswohin entführt zu werden. Und das Beste daran: Die Maschinen sind reisefertig mit jeder Menge Touratech Zubehör ausgestattet. Also einfach aufsteigen und losfahren.

Das Preissystem ist einfach und fair. Im Mietpreis eingeschlossen ist auch eine Vollkaskoversicherung mit 1500 Euro Selbstbehalt.



PREISE

Bis einschließlich 900 ccm

Tagespreis	inkl. 250 km	119 Euro
Wochenende (Fr.-Mo.)	inkl. 600 km	239 Euro
Wochenpreis (Mo.-Fr.)	inkl. 1500 km	599 Euro

Ab 900 ccm

Tagespreis	inkl. 250 km	139 Euro
Wochenende (Fr.-Mo.)	inkl. 600 km	259 Euro
Sparwoche (Mo.-Fr.)	inkl. 1000 km	475 Euro
Wochenpreis	inkl. 1500 km	649 Euro

AKTUELL VERFÜGBARE MODELLE

- BMW R 1200 GS AC, R 1200 GS LC, S 1000 XR, F 800 GS (tief), F 800 GS, RnineT Scrambler
- KTM 1090 Adventure R, 1290 Adventure R
- SUZUKI V-Strom DL 1000
- TRIUMPH Tiger 800 XCx
- YAMAHA XT 1200 Z Super Ténéré
- HONDA Africa Twin CRF 1000 L mit DCT, CRF 1000 L Adventure Sports
- DUCATI Multistrada 950 S, Multistrada 1200 Enduro

Kontakt: jens.wehrle@touratech.de



NICK SANDERS

TESTFAHRT MIT TÉNÉRÉ 700

Gleich zwei Mal hat Nick Sanders in den letzten neun Monaten die Strecke von Wales in die Mongolei bewältigt.

Die erste Tour war ein Extrem-Test der Yamaha Tracer 700. Kurz darauf führte Nick eine Gruppe von fünf Klienten bis in die Hauptstadt Ulan Bator. Kaum zurück, nutzte Yamaha Nicks Expedition Centre in Wales als Basis für weitere Vorbereitungen zum Launch der neuen Ténéré 700. Nick konnte das Vorserienmodell bereits intensiv testen - und war begeistert. Die Abstimmung des 700er Reihenzweizylinders bezeichnet Nick als »smooth«. Die Charakteristik ist nach seiner Einschätzung bestens geeignet, auch durchschnittlichen Enduristen kernige Geländeausflüge zu ermöglichen. Die Ergonomie fand ebenso Nicks Zustimmung wie die Onroadqualitäten der Maschine. Leicht zu handeln und flott zu bewegen, lautet das Urteil des Reise-Profis. Sobald Yamaha ihm ein Fahrzeug für längere Zeit überlässt, will sich Nick damit auf eine Weltumrundung begeben. Doch allzu lange müssen die Japaner auf ihr Bike gar nicht verzichten, denn viel länger als drei Wochen dürfte »Quick Nick« für die Tour um den Globus nicht brauchen.

www.nicksanders.com

SAISONABSCHLUSS DER TOURATECH STÜTZPUNKTE

GRANDE FINALE

Kurz bevor das Motorrad die wohlverdiente Winterruhe antritt, geben die Touratech Stützpunkte noch mal richtig Gas. Bereits gute Tradition sind die Veranstaltungen zum Saisonabschluss in mehreren Shops. Touratech Demobikes und Sonderfahrzeuge werden vor Ort sein, und die Shopteams haben zahlreiche attraktive Sonderangebote vorbereitet. Individuell ist an jedem Standort das Rahmenprogramm. Dass für Speis und Trank zu fairen Preisen gesorgt ist, wissen alle, die immer wieder gerne kommen. Der Saisonabschluss findet jeweils von 9.00 bis 16.00 Uhr statt.

Wann	Wo
22.09.	Touratech Kassel
13.10.	Touratech Swiss
20.10.	Touratech Niedereschach
27.10.	Touratech-Nord

Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika
www.motorradreisen.de

Gravel Travel
 THE SKY IS THE LIMIT

Seit 25 Jahren – geführte Motorradreisen in Namibia & Südafrika
 Individuelles Endurofahren auf wunderschönen Strecken, durch grandiose Landschaften, mit sorgfältig ausgewählten Unterkünften und professioneller Service-Fahrzeugbegleitung.

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

• 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 Nordwestargentinens, 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

IN NIEDERESCHACH UND LUZERN

SUSPENSION SCHULUNG

Ein gut funktionierendes Fahrwerk spielt eine zentrale Rolle für die Fahrsicherheit eines Motorrades. Umso erstaunlicher, wie wenig Aufmerksamkeit immer noch viele Biker ihren Federelementen widmen. Selbst unter Fernreisenden, die monatelang mit hoher Zuladung unterwegs sind, herrscht häufig gefährliches Unwissen über die Zusammenhänge von Fahrwerksabstimmung und Fahrtdynamik.

Mit einer Workshop-Reihe will Touratech Motorradfahrer für dieses wichtige Thema sensibilisieren. Hierzu hat Suspension-Spezialist Peter Hanna ein äußerst informatives und spannendes Programm rund um Feder, Dämpfung & Co zusammengestellt. In einem Theorieteil werden grundlegende Funktionsweisen von Gabel und Federbein erläutert. Intensiv geht der Fachmann auf die Möglichkeiten und Effekte der Fahrwerkseinstellung ein. Dank der kleinen Gruppengröße können Fragen direkt beantwortet werden. Im Praxisteil haben die Teilnehmer die Möglichkeit, das Gelernte sofort an ihren Maschinen anzuwenden. Gemeinsam wird der Durchhang bestimmt, es folgen die Anpassung der Federvorspannung, und schließlich wird die Dämpfung optimiert. Es lohnt sich also, mit dem Motorrad zu kommen.

Der erste Workshop findet am 13. Oktober am neuen Standort Ebikon bei Luzern statt. Eine Woche später, am 20. Oktober, wird es anlässlich des Saisonabschlusses im Touratech Headquarters Nidereschach ebenfalls einen Suspension Workshop geben. Die Teilnahme ist kostenlos.



Weitere Informationen unter www.touratech.de und www.touratech-swiss.ch

ERSTE PARTS VERFÜGBAR

BMW R 1250 GS JETZT GEHT'S LOOOOS!



Mit der R 1250 GS präsentiert BMW eine der meistbeachteten Modellneuheiten des Herbstes. Der neue Boxer mit ShiftCam-Technologie macht die GS nochmals attraktiver.

Ganz klar, dass das Touratech Entwicklungsteam mit Hochdruck an Teilen für den Nachfolger der beliebtesten aller Reiseenduros arbeitet. Bereits ab Anfang Dezember werden die ersten Parts verfügbar sein. Und dann geht es Schlag auf Schlag... shop.touratech.de

AB HERBST

TEILE FÜR F 850 GS LIEFERBAR

Ab Herbst 2018 hat Touratech ein breites Sortiment an Teilen für die neue Mittelklasse-Reiseenduro BMW F 850 GS vorrätig. Mit den verfügbaren Parts ist die GS sofort startklar für Touren, Urlaubsreisen oder Expeditionen. Selbstverständlich gibt es ein maßgeschneidertes **Alukoffersystem** mit Edelstahlträger und ZEGA Boxen. Ausführungen in verschiedenen Größen und Oberflächenqualitäten sind verfügbar. Für kleinere Reiseutensilien gibt es eine große Auswahl **Softgepäck**. An Protektoren für Motor, Scheinwerfer und Verkleidung haben die Entwickler ebenso gedacht wie an ein breites Angebot von **Ergonomie-Parts**. Hierzu zählen beispielsweise verschiedene Komfortsitzbänke, Windschilde, breite Fußrasten oder Lenkererhöhungen. Und für gute Sicht bei schwierigen Lichtverhältnissen sorgen **LED-Zusatzscheinwerfer**.



Eine Übersicht mit den neuen Parts für die BMW F 850 GS gibt es im Web-Shop unter shop.touratech.de

MOTORRAD KAUFEN BEI TOURATECH

KOMPLETT PAKET

Mit der World Travel Edition (WTE) hat Touratech erstmals ein komplett ausgestattetes Motorrad im Angebot. Doch die WTE ist nur der Anfang.

Künftig gibt es bei Touratech ein ausgesuchtes Sortiment an Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Das Spektrum reicht von günstigen Vorfühomaschinen mit umfangreichem Equipment bis zu individuell nach Kundenvorstellungen aufgebauten Neufahrzeugen. Alle werksneuen Motorräder werden über Vertragshändler des jeweiligen Herstellers ausgeliefert, so dass der Kunde von der vollen Werksgarantie profitiert.



KATALOG

NEUER KATALOG AB JANUAR

DAS VOLLE PROGRAMM

Den Katalog für die Saison 2019/20 gibt es ab Ende Januar. Auf gut 800 Seiten präsentiert Touratech Parts für neue und bewährte Modelle, gibt wertvolle Tipps für die Praxis und liefert mit tollen Stories Inspirationen für Reiseabenteuer.

Der Touratech Katalog 2019/20 ist wie immer kostenlos. Erhältlich ist er in den Touratech Stützpunkten, auf Messen oder online.

www.touratech.de



BMW R 1250 GS

NEXT GENERATION

BMW hat den Boxer grundlegend überarbeitet. Neuartige Zylinderköpfe mit ShiftCam-Technologie erlauben die Variation von Steuerzeiten und Ventilhub. Das Ergebnis: Verbesserte Laufruhe, angenehmes Ansprechverhalten und mit 136 PS deutlich mehr Leistung.

Wer gedacht hatte, mit der Flüssigkeitskühlung sei der BMW-Boxer ausevolutioniert, wird mit der neuesten Generation des charismatischen Antriebs eines Besseren belehrt. BMW hat dem Zweizylinder komplett neue Zylinderköpfe spendiert. Und die haben es im wahrsten Wortsinne in sich. Erstmals setzt BMW Motorrad in der Großserie eine variable Ventilsteuerung ein.

Für mittlere / niedrige Drehzahlen sowie für höhere Touren gibt es jeweils ein eigenes Nockenprofil auf der Einlassseite. Während der sanftere Nocken moderate Steuerzeiten und einen geringen Ventilhub realisiert, greift bei hohen Drehzahlen das scharfe Profil. Zusätzlich werden die beiden Einlassventile pro Zylinder auch noch asynchron geöffnet. Dies führt zu einer stärkeren Verwirbelung des Gemischs, die in einer verbesserten Füllung des Zylinders - und damit einem höheren Wirkungsgrad - resultiert.

Für den Fahrer der BMW R 1250 GS macht sich der technische Aufwand bezahlt. Die Spitzenleistung des Boxers wächst gegenüber dem Vorgänger von 125 auf 136 PS - bei unverändert 7750 U/min. Das auf 143 Newtonmeter gestiegene Drehmoment liegt nun bereits bei 6250 Touren an. Das sind perfekte Voraussetzungen für kraftvolles Beschleunigen aus der Kurve heraus und kernige Offroadabenteuer auch bei schwierigen Traktionsbedingungen.

Und die BMW-Techniker haben dem neuen Boxer noch weitere Updates spendiert. So werden die Nockenwellen statt wie bisher per Rollenkette über eine Zahnkette angetrieben. Auch die Ölversorgung wurde im Sinne einer verbesserten Standfestigkeit optimiert. Die Kraftstoffeinspritzung erfolgt jetzt über Zweistrahlndüsen, die Abgasanlage wurde an die neuen Strömungsverhältnisse angepasst. Serienmäßig verfügt die neue R 1250 GS bereits über zwei Fahrmodi, ASC und Hill Start Control. Als Sonderausstattung sind Fahrmodi Pro mit zusätzlichen Fahrmodi, Dynamischer Traktionskontrolle DTC, ABS Pro (R 1250 RT Serie), Hill Start Control Pro sowie Dynamischem Bremsassistent DBC erhältlich. Ebenso kann das elektronische Fahrwerk Dynamic ESA »Next Generation« mit automatischem Beladungsausgleich geordert werden.

Ausgerüstet mit dem ShiftCam-Boxer wird neben der R 1250 GS zunächst die R 1250 RT, weitere Modelle folgen.

Die Touratech Entwickler haben sich bereits intensiv mit der Maschine beschäftigt und Konzepte für eine breite Zubehörpalette entwickelt.

Die ersten Touratech Parts für die neue BMW R 1250 GS werden schon ab Anfang Dezember lieferbar sein.



Variable Nockenwelle mit eigenen Profilen für niedere und hohe Drehzahlen.



FAHRWERKS SERVICE

Ähnlich wie ein Motor benötigen auch die Touratech Suspension Fahrwerke einen regelmäßigen Service, um Leistung und Haltbarkeit zu gewährleisten. Wir empfehlen Ihnen einen Intervall von ca. 20.000km oder nach ca. 3 Jahren.

Bei diesem Service an ihrem Federbein wird nicht nur das Öl gewechselt und der Stickstoff neu befüllt. Wir zerlegen das Federbein, reinigen alle Teile und prüfen sie auf Verschleiß. Sämtliche Dichtungen, das Kolbenband, der komplette Dichtkopf und der Anschlagpuffer werden gewechselt. Buchsen, Lager und Kolbenstange werden geprüft und bei Bedarf erneuert. Das Federbein wird montiert, neu befüllt und die Dämpfung überprüft und angepasst.

Für Informationen zu ihrem Fahrwerksservice richten Sie eine unverbindliche Email bitte an suspension@touratech.de
Wir beraten Sie gerne.

Jetzt Termin vereinbaren!



AB 149 €*

*alle Verschleißteile sind in diesem Preis berücksichtigt. Bei Beschädigungen, die über den normalen Verschleiß hinausgehen, halten wir Rücksprache mit Ihnen.



WORLD TRAVEL EDITION

*Das Fernreise-
Traumbike aus einem Guss!*

Mit der World Travel Edition bietet Touratech erstmals ein Komplettfahrzeug an. Auf Basis einer aktuellen BMW R 1200 GS haben die Experten aus Entwicklung und Werkstatt eine Reisemaschine für allerhöchste Ansprüche aufgebaut. Ausgestattet mit einer cleveren Zusammenstellung des besten Touratech Zubehörs ist die World Travel Edition startklar für alle Abenteuer.



➤ **Basis des exklusiven Umbaus, der erstmals in der Touratech Firmengeschichte als Komplettfahrzeug angeboten wird, ist jeweils eine werksneue BMW R 1200 GS jüngsten Baujahrs in technischer Vollausrüstung – und bald auch die neue 1250er. Durch das Zusammenspiel des aufwendigen Designkonzepts mit der intelligent zusammengestellten Zubehörausrüstung entsteht ein Fahrzeug, das höchste Ansprüche an Individualität und Praxis-tauglichkeit erfüllt.**

Design

Die Optik der World Travel Edition ist geprägt durch ein eigenständiges Touratech Design. Ein unverwechselbar markantes Gesicht erhält die Maschine durch den Verkleidungskit Desierto V. Der von Rubber Dust entwickelte Dekorsatz arbeitet die Offroadgene der R 1200 GS intensiv heraus. Einen reizvollen Kontrast bilden die in kraftvollem Gelb lackierten Komponenten zu den komplett schwarzen Partien wie Hauptrahmen, Motorgehäuse, Antriebsstrang – und den edlen Kreuzspeichenrädern mit schwarzen Felgen (original BMW). Die seitlich montierten Zusatzscheinwerfer unterstreichen den Adventure-Look.

Fahrwerk

Ein Highlight der World Travel Edition ist das Fahrwerk. Die Originalfederbeine werden durch expeditionstaugliche Komponenten von Touratech Suspension ersetzt. Diese bieten unerreichte Robustheit und höchsten Fahrkomfort. Sämtliche Funktionen des elektronischen Fahrwerks bleiben dank »Plug & Travel«-Technologie vollständig erhalten. Dieses semiaktive Suspension-Package erschließt dem Fahrer on- wie offroad völlig neue Dimensionen an Agilität und Dynamik.

Protektoren

Mit ihrer umfassenden Protektorenausrüstung ist die World Travel Edition selbst für härteste Einsätze gerüstet. Angefangen beim robusten Sturzbügel, über den weit hochgezogenen Motorschutz, die Zylinderschützer bis zum Scheinwerfergitter und zahlreichen weiteren Protektoren sind alle Baugruppen bestens vor Schäden im Geländeeinsatz geschützt.

Ergonomie

Durch ihre klappbare Ausführung, die ein Abbrechen verhindert, schlagen die Fußhebel den Bogen von den Protektoren zu den Ergonomieparts: Denn dank Längenverstellung lassen sie sich genauso individuell anpassen wie die voll einstellbaren Handhebel. Breite Fernreisefußrasten geben dem Fahrer auch mit schwerem Schuhwerk sicheren Stand.

Einen wichtigen Beitrag zum Fahrkomfort leistet die einteilige Komfortsitzbank mit hitzereflektierender »Fresh Touch«-Technologie, die auch lange Etappen bei hohen Temperaturen ihren Schrecken nimmt. Ebenfalls im Dienste höchsten Fahrkomforts steht der effektive Witterungsschutz der Desierto V Verkleidung mit verstellbarem Windschild.

Gepäck

Das Reisegepäck findet in den beiden schwarz eloxierten Aluminiumkoffern der Ausführung ZEGA Pro2 Platz. Montiert sind die Koffer am bewährten Touratech Träger aus Edelstahl. Zum Verzurren auch voluminöser Gepäckrollen ist die World Travel Edition mit einer soliden Gepäckbrücke ausgestattet.

Abgasanlage

Geringes Eigengewicht verbindet der Endschalldämpfer »Black Hawk« von Remus mit sportlich-sonorem Sound.

Liebe zum Detail

Die Touratech World Travel Edition ist viel mehr als die Auflistung zahlloser Parts. Geschickte Auswahl und Kombination der fahrzeugspezifisch konstruierten Komponenten garantieren ein Höchstmaß an Funktionalität und Praxis-tauglichkeit. Gerade unauffällige Detaillösungen wie beispielsweise die Verlegung der Kardan-Entlüftung zur Erhöhung der Wattiefe oder die kleinen Schützer an den Drosselklappen beweisen die Praxiserfahrung der Fernreiseexperten bei Touratech.

Gewusst wie

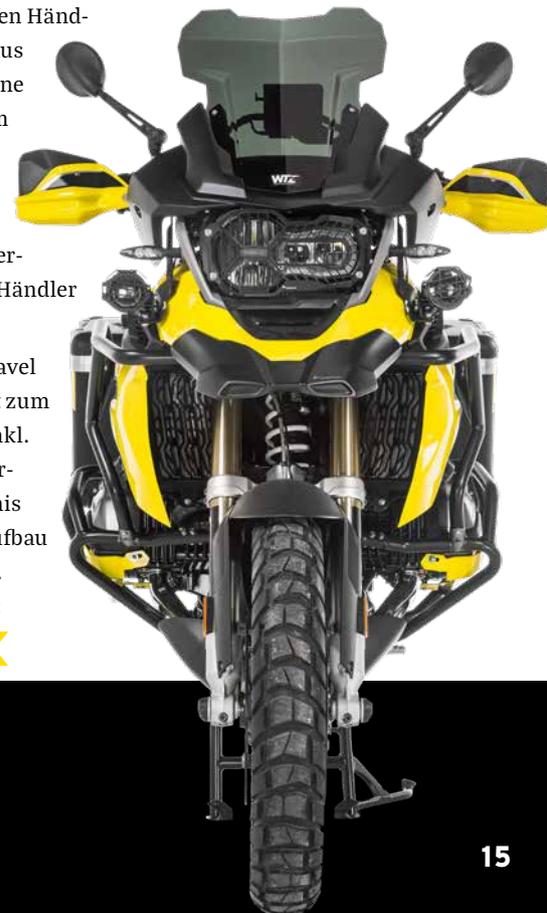
Touratech lässt die Käufer mit ihrer neuen World Travel Edition nicht allein. Im Kaufpreis enthalten ist ein umfangreiches zweitägiges Training. Dies umfasst 1 Tag Offroadtraining und 1 Tag Straßentraining inkl. Workshop zur Fahrwerksabstimmung. Eine Übernachtung im Hotel mit Halbpension ist inbegriffen.

Volle Garantie

Um neben der BMW-Werks-garantie einen optimalen Service durch die BMW-Vertragshändler sicherstellen zu können, kooperiert Touratech mit den lokalen Händlern. Das heißt, Käufer aus Deutschland erhalten eine Maschine, die von einem deutschen Händler ausgeliefert wurde, Schweizer Kunden eine entsprechend homologierte Maschine von einem Händler aus ihrem Heimatland.

Die Touratech World Travel Edition wird demnächst zum Preis von 31.700 Euro inkl. MwSt. (Deutschland) verfügbar sein. Die Ersparnis gegenüber dem Selbstaufbau beträgt rund 2000 Euro. Weitere Informationen:

www.touratech.de <





DIE BASIS

Die Touratech World Travel Edition wird auf Basis einer werksneuen BMW R1200 GS (LC) (technische Vollausrüstung) mit voller BMW-Garantie aufgebaut. Das Basisfahrzeug verfügt ab Werk bereits über heizbare Griffe + RDC 530 + Handschutz + Kreuzspeichenräder (schwarze Felgen) + Dynamic ESA + Keyless Ride + Vorbereitung für Navi + Temporegelung + LED Scheinwerfer + Schaltassistent Pro + Fahrmodi Pro + LED Blinker weiß + Connectivity R1200 GS

LIEFERUMFANG

Dieses Touratech Zubehör ist an der World Travel Edition verbaut:

038-5162	Sturzbügel Edelstahl, schwarz
038-5445	Kotflügelverbreiterung
038-5496	Schutz für Drosselklappen (Satz), schwarz
038-6300	Verkleidung Desierto V
040-0770	Rückspiegel Adventure, klappbar
040-5467	Scheinwerferschutz für Zusatzscheinwerfer
045-5000	Spritzschutz unter Kennzeichen
045-5005	ABS Sensorschutz, vorne
045-5013	Kühlerschutz Edelstahl, schwarz
045-5030	Schutz Bremsflüssigkeitsbehälter, hinten
045-5035	Rahmenschutz groß, links
045-5036	Rahmenschutz groß, rechts
045-5081	Schutz Abgasklappe, schwarz
045-5083	Schutz Klappensteuerung, schwarz
045-5095	Scheinwerferschutz Edelstahl, schwarz
045-5105	Schutz Seitenständerschalter
045-5131	Zylinderschutz Alu, schwarz
045-5139	Motorschutz RALLYE Alu, schwarz
045-5171	Sturzbügelerweiterung Edelstahl, schwarz
045-5172	Bremsattelabdeckung vorne (Satz), schwarz
045-5230	Stopfen für Öleinfüllung TORX50, schwarz
045-5266	Blende Radabdeckung
045-5275	Seitenständerauflagenverbreiterung
045-5295	Hard Part Lenkansschlag
045-5311	Schutz Anlasser
045-5315	Fernreisefußrasten WORKS
045-5395	Edelstahl Bremshebel, klappbar
045-5405	Schalthebel, längenverstell- und klappbar
045-5438	Seitendeckel
045-5440	Spritzschutz Soziusfußrastenhalter
045-5451	Gepäckbrücke, schwarz
045-5464	Hard Part Gepäckbrücke
045-5471	LED Zusatzscheinwerfer (Satz), Nebel/Nebel
045-5498	Bremsattelschutz vorne (Satz), schwarz
045-5500	Kardan-Schleifschutz
045-5505	Kardan-Sturzpad
045-5506	Verlegung Kardan-Entlüftung
045-5507	Sturzpad Vorderachse
045-5645	Set Bremshebel+Kupplungshebel, klappbar
045-5665	Spoiler für Original-Handprotektoren
045-5675	Radnabenabdeckung
045-5855	Endschalldämpfer Remus Black Hawk
045-5885	Touratech Suspension Fahrwerksset DDA Plug & Travel
045-5963	Komfortsitzbank Fresh Touch, einteilig
045-6067	ZEGA Pro2 Koffersystem AND-BLACK, 38/38 l
050-0874	Set Einbauschlösser, 4 Stück
100-0509	Dekorsatz für Gabel

Noch Fragen?

+49 (0) 7728 9279-1407

MARCO.KEMPF@TOURATECH.DE



T SUPER
TENERÉ
RAID EDITION



Neue Horizonte entdecken

NEXT
HORIZON

Die Yamaha Super Ténéré Raid Edition ist der Garant für totale Offroad-Abenteuer. Abenteuer-Reisen verlangen aber nach robusten Komponenten wie zum Beispiel Carbon-Abdeckungen. Die neuen Graphics des Motorrads unterstreichen seine Bestimmung. Abgestimmt auf lange Reisen: Die neuen Aluminium-Koffer der XT1200 ZE Raid Edition. XT1200ZE Super Ténéré Raid Edition. Auf zu neuen Abenteuern.

Wunderwelt

San Francisco, Las Vegas, Grand Canyon. Auch wer nie dort war, hat eine Vorstellung davon, wie es dort aussieht. Dirk Schäfer fährt durch den Südwesten der USA, um nach dem zu suchen, was sich abseits der ausgetretenen Pfade tut. Zwischen Kalifornien und Colorado wird er fündig.



SÜDWEST



➤ Die USA sind zu einem Allerweltsziel geworden. Städtetrips nach New York und San Francisco, Wohnmobilreisen durchs ganze Land, und die Bikerfreunde cruisen auf der Route 66. Aber mal ehrlich: Das soll's schon gewesen sein? Dazwischen muss doch jede Menge Land liegen, das sich dem allgemeinen touristischen Blick entzieht. Aber wie findet man diese Gegenden? Wenn man auf ein nächtliches Satellitenbild der USA schaut, findet man fast alle Regionen hell erleuchtet. Fast alle. Für den Südwesten, zwischen Pazifikküste und den Rocky Mountains gilt das nicht. Nur wenige Lichter stören die nächtliche Ruhe. Große Städte: Fehlanzeige. Pisten: Reichlich. Einsamkeit: Höchstwahrscheinlich.

Irgendetwas knistert am Zelt. Raschelt. Oh Mann! Es ist noch stockdunkel, und ich will einfach nur schlafen. Aber das inzwischen nervige Geraschel geht weiter. Bald bin ich hellwach und würde den Störenfried gerne verjagen. Aber dazu müsste ich raus aus dem Schlafsack, raus in die Kälte. Es wird nur knapp über dem Gefrierpunkt sein. November am Grand Canyon. Und allzu hektisch sollte ich meine temporäre Behausung auch nicht verlassen. Nur ein paar Meter weiter geht es abwärts. Circa 1000 Meter tief. Im Fall des Falles sollte das ausreichen, um vor dem Aufprall zu realisieren, dass man wegen des Geraschels besser nicht wutentbrannt aus dem Zelt hätte stürzen sollen.

Das Valley of the Gods ist der Nachbar des berühmten Monument Valley – aber viel einsamer.



Auf der Nordseite des Lake Powell verästelt sich die Piste nach Escalante zu mehreren Aussichtspunkten.

Nur ganz betulich geht die Sonne auf, lässt den Talboden des Grand Canyon noch lange in undurchdringlichem Schwarz. Dort, wo ihre Strahlen schon hin reichen, leuchten Präriebüschel und Hügelketten in trügerischem, Wärme suggerierendem Orange. Mit eisigen Fingern packe ich meine Siebensachen auf die 12'er Rallye. Ich bin an der engsten Stelle des Grand Canyon, weit ab von den touristischen Hotspots. 100 Kilometer Piste trennen

mich vom nächsten Asphalt. Nochmal 30 vom warmen Frühstück in der Kanab Creek Bakery von Marjorie Casse. Die geborene Belgierin hat im überschaubaren Kanab ein französisches Café eröffnet. Wenn das keine Verheißung ist!

Die Piste gibt sich erst ruppig, dann regelrecht soft, und die GS bügelt mit meinem leeren Magen nur so dahin. Kaum zu glauben, dass ich seit zwei Tagen am Grand Canyon bin und nicht eine Menschenseele



**Kaum zu glauben,
dass ich seit zwei Tagen
am Grand Canyon bin
und nicht eine Menschenseele
zu Gesicht bekommen habe.**

*Wo ist der beste Fotospot? Zwei
National-Geographic-Fotografen
geben Tipps (u.).*

*160 Kilometer Landschaftsepos
auf dem White Rim Trail (ganz u.).*



zu Gesicht bekommen habe. Außer Marjorie natürlich. Wenn sie sich nicht um ihr Café kümmert, was sie selten genug tut, arbeitet sie als freiwillige Rangerin im abgelegenen Nordteil des Grand Canyon. Kein Handyempfang, keine Verpflegung, keine Sanitäreinrichtungen. Nichts. Mal abgesehen von der Respekt einflößenden Natur und einer selten gewordenen Einsamkeit. Was bringt jemanden dazu, dieses harsche Leben draußen dauerhaft leben zu wollen?



Die Potash Road folgt dem Colorado zum White Rim Trail (o.).

Perfektes Enduro-Terrain zwischen Sierra Nevada und Death Valley (r.).

Im Death Valley, knapp 600 Kilometer weiter westlich, hatte ich eine ähnlich motivierte Frau getroffen. Von der Haupttroute durch das hitzige Tal des Todes war ich auf die bockige Piste zu den Moving Rocks abgelenkt. Überall fette Steine, spitze Felsen. Nicht das Terrain, über das man eine vollbeladene Zwölfhunderter treiben will. Aber für ein Wunder wie die wandernden Steine wollte ich die Anstrengung gepaart mit einem Quantum Risiko auf jeden Fall eingehen. Die Quittung bekam ich schnell: Die Piste ließ selten mehr als den zweiten Gang zu, und mir ging irgendwann der Schweiß aus. Aber die Motivation blieb. Und die wurde mit einem phänomenalen Blick über die Ebene mit den Moving Rocks belohnt. Unter uns: Wer hätte sich im Rausch des gerade Vollbrachten nicht auf die innere Schulter geklopft? War ja ohnehin niemand da, der dem Moment der Selbstzufriedenheit beiwohnt. Oder doch?





**Von der Hauptroute
durch das hitzige Tal des Todes
war ich auf die bockige Piste
zu den Moving Rocks abgebogen.**

Entweder hatte ich was an den Pupillen
oder der Mensch dort war verrückt.





In einiger Entfernung kam mir eine einzelne Person entgegen. Zu Fuß und einen Handkarren hinter sich herziehend. Hier im Death Valley, dem heißesten Ort Nordamerikas? Entweder hatte ich was an den Pupillen oder der Mensch dort war verrückt. Helen Thayer, die Frau mit dem Handkarren, war keineswegs verrückt. Sie durchquerte das Death Valley zu Fuß. So wie sie schon zu Fuß zum Nordpol gelaufen war. Ich nahm die Hand von meiner inneren Schulter und fragte vorsichtig, warum sie ausgerechnet durchs karge Death Valley läuft. »Das ist mein Geburtstagsgeschenk an mich selber«, lachte sie aus einem nicht mehr ganz jungen Gesicht. »Gestern bin ich 80 geworden und manche Sachen macht man

*Wunderland aus Stein: Der White Rim Trail (I.).
Alpenfeeling im Zion Nationalpark (u.).
Still alive: Die Cowboys der Marlboro-Generation
(ganz u.).*



*Fast food, selbst geköchelt. Mittagspause
im Gooseneck State Park (u.).*



besser, bevor man zu alt ist.« Eine Stunde unterhielten wir uns am Pistenrand und breiteten unsere Lebensgeschichten wie eine Picknickdecke aus.

Eine Woche später stehe ich in Big Water, einem Dorf mit dem Charme eines Baucontainers, und frage mich, ob ich die 130 Kilometer nach Escalante alleine unter die Räder nehmen soll. Wieder, wie schon am Grand Canyon und im Death Valley drängt sich kein Mitfahrer auf. Ende November ist Offseason und hierher verschlägt es ohnehin nur wenige. Zwar will ich abseits der ausgetretenen Pfade unterwegs sein und scheue eine vorübergehende Einsamkeit nicht. Aber, wie gehabt: Wenn etwas passiert, gibt's keinen Handyempfang, vermutlich keine anderen Fahrzeuge, nichts. Mit einem kurzen Gedanken an die achtzigjährige Helen Thayer, die mit ihrem Handkarren wohl auch hierher laufen würde, gebe ich dem Boxer die Sporen.

Meine Güte, was für ein Landschaftsepos! Isländisch zerfurchte Bergriegel, mecklenburgische Seen zwischen algerischen Felsplateaus. Das Hirn kommt kaum nach,

*Die Piste nach Cerro Gordo führt auf den
Sierra Nevada Hauptkamm (gr. Bild).*

Highway No. 1 und die Bixby Bridge (r.)

*Marc William Reissdorff heizt im Moab's
Blu Pig ein (ganz r.).*





Dirk Schäfer LIVE

Zu dieser Reise hat Dirk Schäfer eine live vorgetragene Multivision erarbeitet. Mit der aufwendig produzierten Schau »USA – Der Südwesten« tourt er durch zahlreiche Städte.

TERMIN

LOCATION

24.09.2018	Bonn
20.10.2018	Oberhausen
08.11.2018	Dresden
09.11.2018	Neu-Klingenberg
12.11.2018	Dresden
17.11.2018	Karlsruhe
20.11.2018	Pforzheim
09.12.2018	Köln
14.12.2018	Aachen
28.01.2019	Wismar
13.02.2019	Beeskow
14.02.2019	Storkow
16.02.2019	Jena
20.02.2019	Halle (Westf.)
14.03.2019	Berlin
11.04.2019	Bad Waldsee
03.05.2019	Vill.- Schwenningen
26.10.2019	Darmstadt



Weitere Infos unter dirkschafer.info,
Videotrailer unter bit.ly/2niYBH3



die Bilder abzuspeichern, die auf die Sehnerven einprasseln. Dazu wirbelt die GS eine Fontäne aus Staub auf, die für einen kleinen Hurrikan reichen würde. Wann habe ich das letzte Mal so ein Gefühl von Freiheit gehabt? Vielleicht vor Jahren in der algerischen Sahara. Aber es soll noch besser kommen!

Westlich von Moab begleitet die unscheinbare Potash Road den Colorado flussabwärts. Schon als Piste quert sie die absurd bunten Becken einer Kaliumgewinnung und mündet dann in den verheißungsvollen White Rim Trail. 160 Kilometer anspruchsvolles Geläuf zwischen Colorado und Green River. Im Sommer unsäglich heiß und kräftezehrend. Jetzt Anfang Dezember sind die Temperaturen auf meiner Seite. Tags milde 23° Celsius, nachts irgendetwas um den Gefrierpunkt.

Das müsste gehen. Wenn nichts dazwischen kommt.

Die mir schon bekannten ersten 30 Kilometer gehen schnell von der Gashand. Allzu weit sollte man den Beschleuniger allerdings nicht aufreißen. Zu wechselhaft ist der Trail, zu unabsehbar sind die Windungen. Und von einer Sicherung, der Ankündigung einer Gefahrenstelle keine Spur. Fahren Eins-Punkt-Null. Ein grober Schnitzer, und du landest entweder vor der Canyonwand oder im Canyon selber. Aber der Gegenwert! Eine Urgewalt von Landschaft nimmt dich auf, so ruhig und doch so mächtig. Auf dem Trail manövriert du durch das Land, wie es vor der Schöpfung war. Fühlst dich so groß wie das, was du siehst und bist doch so winzig in all dem. Ja, Helen. Manche Sachen macht man besser, bevor man zu alt ist. <

Fette Natur im Yosemite Nationalpark (o.).

Robert, letzter Einwohner der Minenstadt Cerro Gordo (u.).





ANREISE

Von Deutschland aus gibt es günstige Direktflüge nach Las Vegas. Das liegt zwar im benachbarten Nevada, ist aber nur einen Katzensprung von Utah entfernt.

MOTORRADFAHREN

In Las Vegas kann man Motorräder mieten, z.B. bei www.eurocyclerentals.com. Die Tagespreise beginnen bei 99 US\$ für eine Reiseenduro.

Das eigene Motorrad kann man auch per Luftfracht in die USA bringen lassen. One way geht es mit myaircargo von Lufthansa ab 1900 Euro von Frankfurt z.B. nach Los Angeles. Das Besondere an myaircargo ist, dass die Motorräder vor der Haustür abgeholt und auch dort wieder abgeliefert werden. Ebenfalls inklusive sind die Transportversicherung, die Gefahrgutdeklaration sowie Verladung und Sicherung auf Luftfrachtpaletten.

REISEZEIT

Für die hier beschriebenen Offroad-Strecken kommen Frühling, Herbst und Winter in Frage. Im Sommer klettern die Temperaturen Richtung Siedepunkt, der Trinkwasserverbrauch ist enorm, und auf den einsamen Strecken sind so wenige Leute unterwegs, dass im Fall eines größeren Problems nicht mit schneller Hilfe zu rechnen ist. Im Winter sind die Temperaturen tagsüber moderat, nachts muss mit Frost gerechnet werden.

DIE STRECKE

Alle Asphalttrouten sind in sehr gutem Zustand. Die meisten Pisten auch. Durchschnittliche Offroad-Erfahrung ist vielerorts ausreichend. Die komplette Route ist 6200 Kilometer lang und wurde in sechs Wochen gefahren. Tipp: Den White Rim Trail als Team angehen.

Es empfiehlt sich immer, die aktuellen Streckeninfos bei den örtlichen Tourismusbüros oder Rangerstationen einzuholen. Offroad-taugliche Bereifung ist sehr sinnvoll, selbst wenn die Wetterlage gut ist.

UNTERKUNFT

In den Nationalparks stehen sowohl Campingplätze als auch Lodges zur Verfügung. Auf dieser Tour wurde den Zeltmöglichkeiten, oft in Nationalparks, der Vorrang gegeben. Infos unter www.nps.gov. Wild zelten ist auf öffentlichem Grund zulässig. Mehr bei www.blm.gov. Die Moteldkette Motel 6 bietet günstige Unterkünfte ab 55 US\$ in fast allen Städten. Qualität und Ausstattung rangieren dem Preis entsprechend in der unteren Mittelklasse. www.motel6.com

AKTIVITÄTEN

Die möglichen Aktivitäten in den Nationalparks sind von Rafting über Bouldern bis hin zu Hubschrauberflügen schier endlos. Für 80 US\$ gibt es einen Jahrespass, der für alle Nationalparks der USA gilt. Reist man als Paar, gilt ein Pass für zwei Reisende, auch wenn sie auf zwei Motorrädern unterwegs sind. Das Befahren des White Rim Trails ist anmeldepflichtig. Die Rangerstation im Island in the Sky Nationalpark erledigt die Formalitäten.

KARTE

Die Karten von Rand McNelly berücksichtigen auch Pisten und stellen die Nationalparks in weiter vergrößertem Maßstab dar. Eine Empfehlung für je 7,49 Euro pro Bundesstaat.



AUF DIE

HARTE T



OUR

Rang 14 für Gerhard Forster in der Iron Class! Der bayerische Extremendurist schaffte, was niemand für möglich gehalten hatte: Er fuhr die Hardenduro Rally Red Bull Romaniacs als erster Starter überhaupt mit einem Zweizylinder - und verpasste dabei die Top Ten nur knapp. Als Arbeitsgerät hatte Forster, der seit vielen Jahren mit Top-Platzierungen bei internationalen Extrem-Enduro-Events glänzt, die R9X von Touratech gewählt. R9X - diese drei Zeichen stehen für das derzeitige Maximum, was an Geländetauglichkeit auf Basis eines Viertzilboxers realisierbar ist.

Um eine Zweizylindermaschine für ein Rennen aufzubauen, bei dem selbst leichte Einzylinder dutzendweise scheitern, musste das Touratech Entwicklerteam um Cliff Vizer das Konzept des Geländeboxers radikal neu denken: Wie lassen sich lange Federwege und hohe Bodenfreiheit mit einer akzeptablen Sitzhöhe unter einen Hut bringen? Wie kann die Schwerpunktlage für extrem technische Singletrails optimiert werden? Wie reagiert der Kardan auf die neue Fahrwerksgeometrie? Wie kann das Gewicht bei maximaler Robustheit auf ein praktikables Maß gedrückt werden? Diese und viele weitere Fragestellungen bildeten den Ausgangspunkt für den Konstruktionsprozess. Als Basisfahrzeug wurde eine BMW R nineT gewählt.

Während es bei der Rennmaschine ausschließlich darum ging, hochfunktionale Komponenten zu entwickeln, kommt für die Kleinserie ein weiterer Aspekt hinzu: Die Freude am Schönen. Ebenfalls voll geländetauglich, überzeugt die käufliche Version der R9X zusätzlich mit edlem Finish und außergewöhnlichen Parts.

Mit der R9X hat Touratech den ultimativen Offroadboxer auf die Räder gestellt. Bei den Red Bull Romaniacs hat die radikal umgebaute Maschine bereits ihre extreme Geländetauglichkeit bewiesen. Jetzt ist die R9X in einer exklusiven Kleinserie von nur fünf Exemplaren für anspruchsvolle Enduristen zu haben.



DER WILLE ZUR MAXIMALEN REDUKTION

Bereits beim Blick auf die Fahrzeugfront verrät der kleine Rundscheinwerfer den unbedingten Willen zum Minimalismus. Doch von den schlanken Abmessungen sollte man sich nicht täuschen lassen. Der 7-Zoll-Scheinwerfereinsatz von Speaker bietet dank modernster LED-Technik eine solide Ausleuchtung der Fahrbahn. Das superkompakte Motoscope Pro liefert als zentrales Anzeigeelement alle relevanten Informationen, ohne selbst viel Aufmerksamkeit zu beanspruchen.

Ergonomie und Ausstattung des Fahrer-Arbeitsplatzes unterstreichen das Sportendurokonzept. Der Magura-Lenker trägt Hydraulikarmaturen vom Typ HC3 aus gleichem Hause, die Handhebel sind klappbar ausgeführt. Geschützt werden sie von robusten Protektoren mit Alubügel und Kunststoffspoiler. Die Hydraulikleitungen sind dank einer Stahlflexummantelung besonders robust.



Ein echter Hingucker ist die edle Fußrastenanlage. Der Träger ist ebenso aus Aluminium CNC-gefräst wie die Hebel. Diese lassen sich zudem in der Länge anpassen und sind klappbar.

Der Rahmen ist mit zwei verschraubten Unterzügen verstärkt. Neben einem Plus an Verwindungssteifigkeit erlauben die Rohre die Montage eines robusten Alumotorschutzes entkoppelt vom Motor. Als Rahmenheck dient eine mit Streben versteifte Adaption des Serienbauteils. Die Soziusausleger entfallen, dafür gibt es zwei robuste Bergegriffe. Der hintere Bereich verfügt über eine Abdeckung aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Wanne und Spezialschaum der schlanken Sportsitzbank werden exklusiv bei Crew68 gefertigt, obendrauf kommt ein extra robuster und rutschfester Sitzbankbezug.

Die winzigen Kombileuchten, die die Funktion von Blinker, Rück- und Bremslicht vereinen, passen perfekt in die sportliche Endurooptik und erfüllen alle Voraussetzungen für die Straßenzulassung.



Die Idee zum Projekt R9X stammt von Alex Schönborn. Aufgebaut wurde die Maschine von Cliff Vizer, Patrik Graf, Ian Rowley und Wolfgang Banholzer.



SPORTFAHRWERK DER EXTRAKLASSE

Ein Schmeckerl für Technikfans ist das Fahrwerk der R9X. Als Vorderradführung kommt eine Upside-Down-Gabel mit 48er Innenrohren zum Einsatz. Die Gabelholme werden in eigens für die R9X konstruierten Brücken aus CNC-gefrästem Aluminium geklemmt. Closed-Cartridge-Einsätze von Touratech Suspension ersetzen das Originalinnenleben. Hierdurch erhält der Fahrer neben einem deutlich verbesserten Ansprechverhalten die Möglichkeit, umfangreiche Einstellungen vorzunehmen: Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung sind variabel. Über dieselben Einstellmöglichkeiten verfügt das ebenfalls von Touratech Suspension gefertigte Sportfederbein.

Um den Rädern eine höchstmögliche Festigkeit zu verleihen, fiel die Wahl auf Aluminiumfelgen von Haan Wheels. Diese sind auf Spezialnaben aus Aluminium gespeichert. Bereift sind die 21 und 18 Zoll großen Räder der R9X standesgemäß mit dem FIM-homologierten Sportenduroreifen Metzeler Sixdays Extreme.

BMW NAVI INTERFACE

Der Navi-Anschluss für BMW Motorrad

- perfekter Anschluss für alle Navigationssysteme
- verhindert schleichende Batterieentladung
- plug & play an werkseitig vorhandenem Sonderzubehör(=SZ) Stecker
- 100% Integration in Ihr BMW Bordnetz (CAN-Bus)
- einfachste Montage



59,90 EUR
zzgl. Versandkosten

passend für BMW:

C600/650, F650/700/800, F750/850, R1200/1250, S1000, K1200/K1300, K1600, HP2

Bestellung und weitere Info´s unter

www.bmw-navi-anschluss.de



Das erste Exemplar der Kleinserie wird auf der Intermot (3.-7.10.2018 in Köln) zu sehen sein. Bestellungen werden ebenfalls ab diesem Datum entgegengenommen.

Weitere Informationen unter www.touratech.de/r9x

Unangetastet bleibt das Herzstück der R9X, der luft-ölgekühlte Boxer von BMW. Dank seiner kraftvollen Charakteristik lässt sich die Leistung aus 1200 Kubikzentimetern Hubraum selbst auf traktionsarmem Grund effektiv in Vortrieb verwandeln. Für sicheren Kraftschluss und extreme Belastbarkeit sorgt eine Sinterkupplung von ZF Race Engineering. Da darf natürlich ein entsprechend sportlicher Sound nicht fehlen - den garantiert der Endschalldämpfer vom Typ Stealth, den AC Schnitzer beisteuert.

Jede der fünf käuflichen R9X wird in der Touratech Manufaktur von Meisterhand aufgebaut. Im Rahmen eines zweitägigen Übergabe-Workshops erhält der Käufer eine intensive Einweisung in alle Fahrzeugfunktionen, besonders ausführlich gehen die Techniker auf die Abstimmung des Sportfahrwerks ein. Auf Wunsch geht es im Anschluss gleich ins Gelände. Profiinstrukturen zeigen im Enduropark Ultraterrain in einem intensiven Eins-zu-Eins-Training, wie sich die Offroadperformance der R9X perfekt umsetzen lässt.

READY TO RACE
» www.ktm.com



1290 SUPER
ADVENTURE-S

JEDER ROAD TRIP EIN ABENTEUER

—

Starte den gewaltigen 1.301-cm³-Motor und sei bereit für ein unvergleichliches Highspeed-Abenteuer. Der Dreh am Gasgriff erzeugt Gänsehaut und verpasst jedem Ausritt den ultimativen Nervenkitzel. 118 kW (160 PS) pure Kraft gepaart mit überlegener Technik jagen die KTM 1290 SUPER ADVENTURE S durch endlose Serpentinien bis hin zum absoluten Adrenalinkick.

KTM

Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen. 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.

Foto: R. Scharf

MOTOREX
Öl für Outdoor

Zauber der Karpaten



Text: Niki Krutak Fotos: Katja Wickert

Wie ein großes S legt sich die Route der ACT Romania quer über den östlichen Karpatenbogen.

Niki Krutak von Touratech Austria war bei der Streckendokumentation dabei und schildert seine Eindrücke aus dem faszinierenden Land.



⚡
Schon am ersten Abend nimmt uns das Land mit seiner einmaligen Gastfreundschaft gefangen: Hier in Baia Mare, in der landschaftlich besonders reizvollen Maramureș, bereitet uns die Wirtin mit traditionellen Sarmale-Krautwickeln und kräftigem Schnaps einen herzlichen Empfang, dem wir später mit tiefem Schlaf in den uralten, liebevoll renovierten Bauernhäusern gerecht werden. Von der Bettwäsche bis zum Frühstück ist in der Country Lodge »Iz de Maramureș« alles von hoher Qualität, und es ist zu spüren, dass dahinter nicht touristischer Zeitgeist steht, sondern traditionelle Hingabe zu den guten Dingen.

Dass wir hier einem frisch geborenen Hundewelpen das Leben retten werden, verleiht dem ersten gemeinsamen Abend unseres Teams eine besondere Note. Die kleine »Lola Aventura de Maramureș« erfreut sich mittlerweile bester Gesundheit und wird glücklich im Schwarzwald aufwachsen.

Die reizende Melanie vom Agriturismo Iz de Maramures mit Lola, dem spontan gekidnappten Touratech-Firmenhund.

ACT verknüpft nicht nur die besten Offroad- und Country-Tracks, sondern bietet auch kulturelle Highlights.



Vor allem aber sind wir gekommen, um die neue ACT-Route unter die Stollen zu nehmen und dabei ausgiebig zu filmen. Nach ACT Portugal und Griechenland nun also Rumänien, das seinen Besuchern Zeitreisen bis ins Mittelalter beschert und wo Big Enduros offroad genauso willkommen sind wie auf den legendären Bergstraßen.

Trotz der freundlichen, hilfsbereiten Menschen und der pittoresk-bunten Dörfer sollte man das Land aber nicht als »lieblich« missverstehen. Eher »wildromantisch«, mit einer kräftigen Betonung auf »wild«. Es gibt Bären und Wölfe, die Natur ist mitunter genauso unberechenbar wie der Straßenverkehr, die Bergstraßen sind oft bis in den Juni hinein unpassierbar, und in den Ebenen werden die lehmigen Pisten bei Regen zur schmierigen Herausforderung.

Diese Unberechenbarkeit wurde im Vorfeld schon dem Scouting-Team mit ACT-Trackchef Filipe, Adventure-Filmer Stefan Klabunde und Pfadfinder Jakob zum Verhängnis. Sintflutartige Regenfälle, technische Probleme und ein über Offroad-Unfall von Jakob verhinderten Tag für Tag ein effizientes Scouting, so



Von wildromantisch bis lieblich ist in Rumänien alles drin. Und es ist erstaunlich viel erlaubt (o.).

Wenn es geregnet hat, können die einfachsten Waldpisten zur echten Herausforderung werden (l.).



Das Barsana-Kloster im Nordwesten ist der offizielle Startpunkt der ACT Romania (I.o.). Viele werden die Nacht davor im Iz de Maramures verbringen, wo hausgemachte Köstlichkeiten à la Sarmale-Krautwickel auf herausragende Gastfreundschaft treffen (o.). Rumänien ist generell ein freundliches, hilfsberechtigtes Land... man darf aber weder Deutsch- noch Englisch-Kenntnisse erwarten.



dass uns die Strecke zum Filmtermin erst halb fertig begrüßt.

Um sechs Uhr morgens weckt uns das Surren von Stefans Drohne, die in der Morgensonne unser erstes Nachtlager überfliegt. In den kommenden Tagen wird Stefan immer wieder neues Film-Equipment aus dem Landrover ziehen, und dieses wird sich jedes Mal mit vollen Akkus und leeren Speicherkarten zum Dienst melden ... exzellente Arbeit der Rugged Frames-Filmcrew!

Dann rufen wir Day1 im Trackspeicher unserer Navis auf und sind endlich »auf ACT«! Und ab in die Wälder. Vor einigen Tagen hat es hier dermaßen geregnet, dass das Pre-Scouting-Team einen Jeep anmieten musste, um die Strecke noch einmal abzufahren. In den Wäldern steht noch immer das Wasser, erste Bachquerungen

wirbeln meterhohe Gischt auf - aber alles unter Kontrolle. Die Berge der Maramures ruhen auf einem steinigern Fundament als die südlicheren Gebiete Transsylvaniens, wo es bei Regen gleich einmal schlammig wird. Hier oben kommen wir auf kiesigen Forststraßen sehr gut voran. Ein kurzes Gespräch mit der Besatzung eines Polizei-Rovers macht uns klar, wie nahe wir hier der ukrainischen Grenze sind: Es ist Grenzpolizei.

Am Morgen des zweiten Tages passieren wir massive Überschwemmungen und dann den Forstweg, von dem sich Jakob mit seiner Husqvarna zwei Meter tief in den Bach überschlagen und dabei so gut wie alle Rippen gebrochen hat. Eine geniale Rettungskette hat ihn blitzschnell ins Spital gebracht, auch das funktioniert also gut.

Die Vielfalt der Landschaften ist enorm. Am Lac Belea fühlt sich Rumänien skandinavisch an (o.). Gutes Flickzeug ist unerlässlich (u.). Filipe: »Die rustikale Romantik macht den besonderen Charme des rumänischen Hinterlands aus.« (r.o.) Auf den Trails steht auch in Trockenzeiten oft das Wasser (r.u.).





Der Weg ist eigentlich gut fahrbar, auch wenn das Wasser von oben herunterrinnt, als würden wir in einem Bachbett fahren. Aber alles folgt dem ACT-Gedanken: Gut mit Reiseenduro (und Gepäcksystem) fahrbare Etappen, alles bei normalen Bedingungen gut zu schaffen und sonst mit Umfahrungsmöglichkeiten.

Da wir in großer Gruppe unterwegs sind und auch noch viel filmen, werden unsere Tage lang, die Pausen kurz und der tägliche Mittagssnack von der Motorhaube des Land Rover kultiger Fixpunkt unserer Expedition.

Am dritten Tag setzt eine Flussquerung per Rollfähre das Highlight des Tages. Nirgends hat sich Rumänien afrikanischer angefühlt als beim Verladen und bei den Preisverhandlungen mit diesen Schiffern. Später am Tag fühlen wir uns dann noch wie in Südamerika, die landschaftliche Vielfalt ist faszinierend. Gefährliche Vielfalt aber auch auf den Straßen: Kaum überholt dich ein Bukarester Bonzen-Bomber, läufst du schon wieder auf ein unbeleuchtetes Pferdewerk auf. Auf Asphalt ist extreme Vorsicht geboten.

Und dann wird es wieder ganz rumänisch. Fröhlich morgens starten wir hoch oben nahe Cluj-Napoca in diesem einmalig goldenen Morgenlicht der Karpaten auf einen echten Offroad-Highway. Die vierte Etappe ist eigentlich als Erholungstag angelegt, etwas kürzer und leichter nach dem vielen Offroad der ersten drei Tage. Für uns wird





es aber der längste Tag des Filmtrips, weil wir viele ungeplante Extra-Kilometer machen müssen. Dafür erwartet uns am Abend wieder ein herzliches Willkommen in einem zauberhaften Agriturismo, wo wir später am Lagerfeuer auf unseren Team Spirit anstoßen können.

Und dann nähern wir uns dem ACT-Finale, mit etwas mehr Asphalt - dieser aber vom Feinsten! Zunächst schrauben wir uns die »Transalpina« mit weiten Radien und extrem griffigem Belag hinauf. Die Architektur der Straße ist extrem flowig, man fährt sich fast schwindlig. Canan hängt mit der Kamera von Stefans KTM wie eine Artistin am Trapez, während wir sie der Reihe nach rechts überholen. Dann der Einstieg nach Osten zur herrlichen »Strategica«, einer alten Militärpiste, die sich über 40 Kilometer lang mit traumhaften Ausblicken und Ligurischem-Grenzkamm-Feeling durch die Berge windet. Wegen eines Erdbebens dürfen wir diesmal leider nur den Einstieg genießen, einmal mehr begleitet vom Surren der Drohne, die hier spektakuläre Aufnahmen macht.

Und dann weiter zum Transfagarăsan-Highway, dieser legendären »Rennstrecke

Die »Strategica« als Abschluss des Offroad-Teils: (o.). Rollfähre über den Olt. Lagerfeuer-Romantik im Agriturismo. Der Landrover des Filmteams war aus vielerlei Gründen praktisch (u. von links.)





in den Bergen«. Einer urban legend zufolge ließ sie Diktator Nicolae Ceaușescu in den 1970ern als Spielplatz für seine Ferraris erbauen, wenn auch offiziell touristische und militärische Motive im Vordergrund standen. Ein Tunnel durchbricht am Pass den 2398 Meter hohen Paltinu-Grat, vorher zweigen wir aber zum Lac Balea ab, der mit seinem ganz in Rot gehaltenen See-Gast-

haus norwegisch anmutet. Von hier oben bietet sich ein spektakulärer Rückblick auf die Nordrampe der Transfăgărășan, über die wir soeben heraufgeflogen sind. Gut erkennbar das teilweise überhöhte Profil der löffelartig designten Serpentinaen, deutlich flüssiger zu fahren als die Spitzkehren der Alpen.

Hier oben ist der Zielpunkt der ACT Romania. Wir sind nicht weit von Hermannstadt/Sibiu, von wo es gute Anbindungen nach Wien, Budapest oder zurück nach Baia Mare gibt. Wir fahren aber über die Transfăgărășan Süd und die Dracula-Stadt Bran weiter nach Bukarest. Spätestens jetzt der verlockende Gedanke: Wenn es irgendwann eine ACT Bulgarien geben wird, die zur ACT Greece führt, dann wäre eine dreiwöchige Balkan-Abenteurroute geschaffen... <

PROJEKT: ACT hat sich zum Ziel gesetzt, legal befahrbare Offroadstrecken in Europa zu erhalten und für einen sanften Motorradtourismus zu erschließen. Gleichzeitig soll die touristische Infrastruktur in ländlichen Gebieten gefördert werden. Von Touratech ins Leben gerufen, firmiert »ACT Adventure Country Tracks e.V.« mittlerweile als gemeinnütziger Verein. Touratech ist als starker Sponsor weiterhin mit an Bord. Es gibt nun aber für alle Interessierten die Möglichkeit, sich in das Projekt einzubringen. Rumänien wird der dritte ACT. Adventure Country Tracks durch Portugal und Griechenland sind bereits erschlossen und erfreuen sich großer Beliebtheit bei Reiseenduristen.

TEAM: Die ACT Scouting-Tour war eine echte Touratech-Chefpartie. Die Geschäftsführer Marc Pelzer und Alberto Reinhart genossen den Adventure Spirit der rumänischen Wälder, und mit Jochen Schanz, Martin Wickert und Élvio Andrade war die gesamte weitere Firmenleitung am Start. Filipe Elias von TT Portugal machte wieder den Chief of Track. Als alte Rumänien-Hasen waren Niki Krutak und Scout Jakob Weinknecht von Touratech Österreich engagiert. Mirko Nagler von SENA sorgte für up-to-date Helmkommunikation und Andreas Offer von Suzuki brachte einen von Hessler Racing gefertigten Prototypen einer V-Strom Desert mit. Jens Wehrle brillierte einmal mehr als Master of Logistics, und die gesamte Unternehmung lief

unter der Regie von Karin Birkel von Good Souls.

FILM & FOTO:

Stefan Klabunde von Rugged Frames produzierte mit Canan Gündogan ein gutes Terabyte Filmmaterial, das in den kommenden Wochen und Monaten auf motorradreise.tv, facebook und youtube über den neuen ACT-Track informieren wird. Katja Wickert dokumentierte die Tour als Fotografin.

STRECKE: Nach einem Streckendesign von Matei und Anca Albulescu verläuft die ACT Romania in einem großen verkehrten S von Baia Mare im Nordwesten bis zum Pass des Transfăgărășan-Highways. Dabei werden die schönsten Regionen der Karpaten befahren. Die Streckenlänge beträgt etwa 1500 Kilometer, aufgeteilt auf fünf Tage, mit guten Übernachtungsmöglichkeiten an den Etappen-Zielpunkten.

UPDATE: Die offizielle Strecke wird im Herbst auf der ACT-Website vorgestellt und kann dann (schneebedingt) voraussichtlich ab Juni 2019 befahren werden. Tendenziell beste Reisezeit ist September/Okttober, wenn sich der Staub des heißen Sommers gelegt hat.

Weitere Informationen: www.adventurecountrytracks.com





Grandioser Schlusspunkt der ACT Romania am Pass der Transfăgărășan-Höhenstraße mit einmaligem Blick zurück (o.).

v.l.: Jochen Schanz, Marc Pelzer, Alberto Reinhart, Filipe Elias, Martin Wickert.

IMMER AUF ACHSE



Nach fünf Jahren intensiver Reisen in Afrika brauchte Charly Sinewan einen Tapetenwechsel. Er fuhr kreuz und quer durch Nordamerika und Kuba, bevor er zu seinem jüngsten Projekt in Richtung Mongolei aufbrach.

Trans American Trail

Als ich erfuhr, dass man die Vereinigten Staaten von Küste zu Küste auf Schotterpisten durchqueren kann, war ich sofort fasziniert. Die Strecke, bekannt als Trans American Trail, verläuft auf etwa 9000 Kilometern durch 13 Bundesstaaten. Auch nach neun Jahren on the road muss ich sagen, dass es wenige Länder gibt, die eine solche Vielfalt unterschiedlicher und spektakulärer Landschaften besitzen wie die USA. Darüber hinaus bieten die Vereinigten Staaten Motorradreisenden ideale Bedingungen wie Sicherheit, legal befahrbare Schotterstrecken und die Möglichkeit, an so gut wie jedem Ort zu kampieren.

Von Baja California nach Alaska

In Los Angeles an der Westküste angekommen, fuhr ich weiter nach San Diego und passierte in Tijuana die Grenze nach Mexiko. Als ich die Südspitze der Halbinsel Baja California erreichte, war es bereits Anfang Juni. Zunächst war meine Idee, mit dem Boot überzusetzen und dann durch Mexiko Richtung Süden weiter zu fahren. Doch dann fasste ich den spontanen Entschluss, meiner Reise eine unerwartete Richtungsänderung zu geben.

Gesagt, getan. Mit ein paar mexikanischen Freunden fuhr ich nach Prudhoe Bay in Alaska, zum nördlichsten Punkt Amerikas, den man per Straße erreichen kann.

Kuba

Von Alaska aus steuerte ich nach Florida, abermals quer durch die USA von Küste zu Küste. In Miami verbrachte ich eine sehr gute Zeit, während ich mich auf das nächste Kapitel meiner Weltreise vorbereitete. Mit einem deutschen Segelboot, das von der Isla Mujeres in Mexiko startete, setzte ich mit meinem Motorrad nach Cienfuegos auf Kuba über.

Während zwei Monaten fuhr ich kreuz und quer über die Insel, besuchte die größten Städte, sah spektakuläre Strände, und vor allem genoss ich die nicht endenden Gesprächen mit den Kubanern. Nachdem ich so viele Orte in den vergangenen Jahren gesehen habe, kann ich sagen, dass Kuba für Motorradfahrer nicht besonders spektakulär ist; aber es ist die menschliche Seite, die die Reise dorthin einzigartig und besonders macht.

Mongolei

Zurück nach Mexiko, stellte ich dort mein Motorrad für ein paar Monate an einem bewachten Platz unter und flog nach

Spanien. Ich hatte BMW Spanien vorgeschlagen, die neue BMW F 850 GS Probe zu fahren und mit ihr eine Jungfernfahrt zu unternehmen. Sie fanden die Idee ziemlich gut.

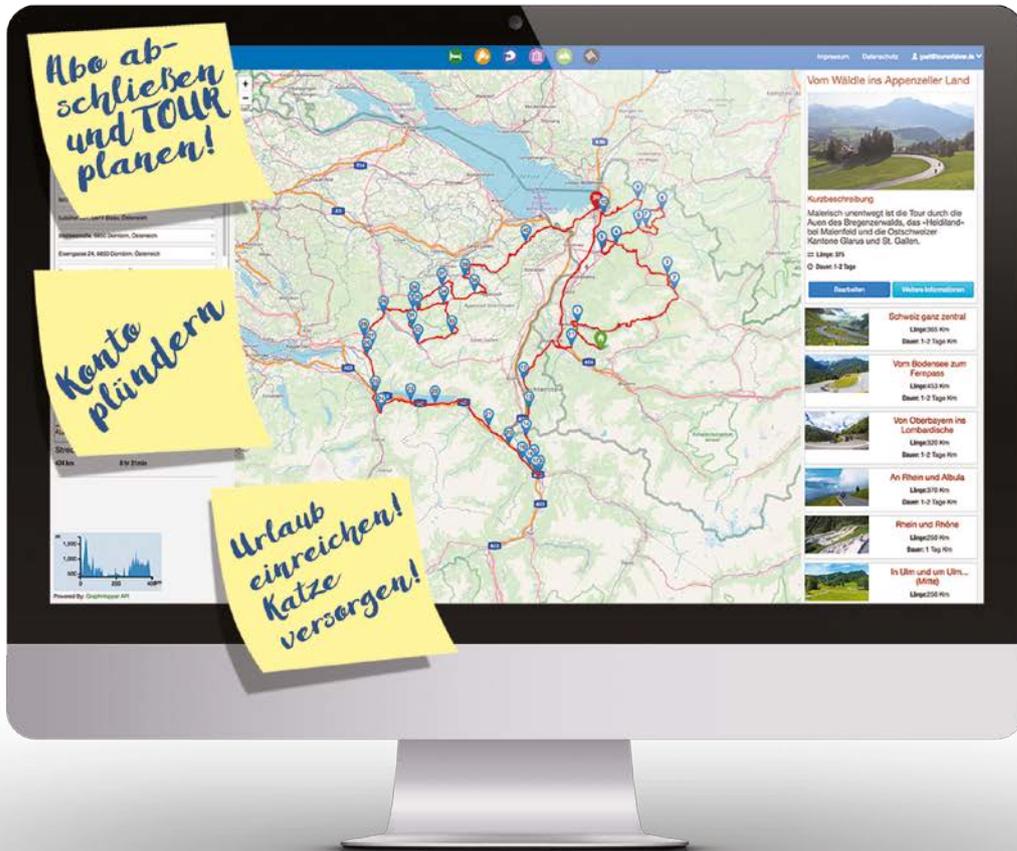
Ende Juli machte ich mich von Spanien aus auf den Weg, durchquerte Italien, Griechenland, die Türkei, Georgien, Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan und erreichte schließlich Duschambe, die Hauptstadt Tadschikistans – von wo aus ich im Moment schreibe.

Geplant war, bis in die Mongolei zu fahren, aber während der fast zwei Monate, die ich jetzt unterwegs bin, sind so viele Probleme aufgetaucht, dass ich im Moment hinter meinem Zeitplan liege. Mein Visum für Russland läuft in 11 Tagen aus. Es ist unmöglich, mein Ziel zu erreichen. Ich fürchte daher, dass ich mir einen Plan B suchen muss, da ich in weniger als einem Monat auf den BMW Days in den Pyrenäen einen Vortrag halten muss. Wie diese Reise endet, lest ihr in meinem nächsten Bericht.

Euch allen eine gute Reise!

Mehr über Charly Sinewans Reisen unter sinewan.com

Der neue TF-Routenplaner



- **kostenlose Touren-Planung**
- **immer aktuelles Kartenmaterial**
- **über 450 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!



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

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

DESTINO

MOTORRADSTIEFEL FÜR ALLE FÄLLE



DESTINO ADVENTURE

Der Destino Adventure meistert sämtliche Anforderungen auf klassischen Enduroreisen mit Bravour. Er ist hart im Nehmen wie ein Enduro-Stiefel und komfortabel wie ein Touring-Stiefel. Der robuste Außenstiefel ist aus gewachstem Full-Grain-Leder gefertigt und durch Protektoren verstärkt. Durchgenähte Sohlen garantieren Haltbarkeit selbst bei härtestem Offroad-Einsatz.

Der Innenschuh ist dank OutDry®-Membran wasserdicht und atmungsaktiv und verfügt über eine Gummisohle. Damit kann er auch separat als vollwertiger Freizeitschuh getragen werden.

Der Destino Adventure bietet perfekten Schutz auf der harten Schotteretappe, trägt sich bequem auf der kurvigen Landstraße und kann mit dem herausziehbaren Edelstahl-Kabel am Motorrad angeschlossen werden, während man im Freizeitschuh die Stadt erkundet. Der extra weite Einstieg garantiert bequemes Hineinschlüpfen.

In verschiedenen Designs erhältlich in den Größen 37-49.





Mit den neuen Modellen Enduro und Touring hat Touratech sein ausgeklügeltes Portfolio an Motorradstiefeln vervollständigt. Drei Premiumstiefel decken nun das gesamte Anforderungsspektrum unterschiedlichster Arten von Motorradreisen ab.

Sportlich orientierte Enduristen und Adventure Biker erhalten mit dem **Destino Enduro** einen Schuh mit kompromissloser Offroadperformance.

Der **Destino Adventure** hingegen deckt den Bereich von anspruchsvollen Schotteretappen bis zu ausgedehnten Genusstouren ab. Der **Destino Touring** wendet sich an Motorradreisende, die schwerpunktmäßig onroad unterwegs sind, gerne aber auch mal einen Ausflug auf Schotterstrecken unternehmen.

Entsprechend der persönlichen Touring-Schwerpunkte und Anforderungen werden mit diesem durchdachten Sortiment Reisende aller Couleur perfekt bedient.



DESTINO ENDURO X

Der robuste Stiefel aus einem Mix aus Rind- und Kunstleder richtet sich sowohl an Enduro- und Motocrossfahrer als auch an sportliche Adventure Biker. Ein Gelenk im Knöchelbereich sorgt für Beweglichkeit im Fußgelenk bei maximalem Schutz gegen seitliches Verdrehen. Der hohe und stabile Schaft ist mit Waden- und Schienbeinprotektor ausgestattet, die Stiefelspitze ist mit einer verstärkten Sohle.

Die öl- und benzinbeständige Sohle ist durch Ihre spezielle Profilierung besonders rutschfest. Eine Zwischensohle aus Nylon bringt zusätzliche Festigkeit und dient gleichzeitig als Durchdringungsschutz.

Ein weicher Schaftabschluss verhindert das Eindringen von Schmutz, ein herausziehbares Edelstahlkabel dient zum Anschließen der Stiefel an der Maschine.

Die Stiefel sind in den Größen 41 bis 48 erhältlich.





+

DESTINO TOURING

Der Destino Touring verbindet hohen Komfort auf langen Etappen mit besten Schutzeigenschaften. Der hohe Schaft ist mit einem Schienbeinprotector ausgestattet, Knöchelprotectoren und Lederdoppelungen an Ferse und Vorderfuß geben zusätzliche Sicherheit. Auf der Schaftinnenseite befindet sich ein Hitzeschutz

Der weich abgeschlossene Schaft lässt sich mittels weit überlappender Klettflächen und Verschlusschnallen individuell anpassen. Die dreifache Fixierung sowie solide verschraubte Verschlüsse garantieren höchsten Abstreifschutz.

Die weite Öffnung erlaubt einen leichten Ein- und Ausstieg. Flexzonen im Fußgelenk sorgen für hohe Beweglichkeit. Der flach geschnittene Vorfußbereich erlaubt ein präzises Gefühl für den Schalthebel. Dank seines schlanken Schafts kann der Stiefel auch unter der Motorradhose getragen werden.

Trotz seines aufwendigen Sicherheitskonzepts ist der Destino Touring angenehm leicht. Zum hohen Tragekomfort tragen auch die wasserdichte und atmungsaktive Klimamembran sowie die Air-Pump-Innensohle zur Luftumwälzung bei. Wie alle Destino Modelle kann auch der Touring mit einem herausziehbaren Edelstahlkabel am Fahrzeug fixiert werden.

Der Destino Touring ist in den Größen von 38-48 verfügbar.



Weitere Informationen:

shop.touratech.de/fahrerausstattung/stiefel.html

PRIMERO – HIGHTECH FÜR DIE HAUT

Primero heißt das Sortiment der Funktionsunterwäsche von Touratech. Vier verschiedene Linien stehen für diese wichtige innerste Schicht eines funktionalen Bekleidungssystems zur Verfügung. Von sommerlich leicht, über praktische Ganzjahresmodelle bis hin zur Ausstattung für Winterfahrer reicht das Angebot.



PRIMERO
NATURE



PRIMERO
FUNCTIONAL UNDERWEAR



NATURE

Die natürliche Funktionswäsche aus echter Merinowolle. Die einzigartige Faserstruktur der feinen Merinowolle garantiert hautfreundlichen, kratzfreien Tragekomfort und idealen Feuchtigkeitstransport - Schweißgeruch hat keine Chance! Die Merino-Wäsche kühlt im Sommer und wärmt im Winter – selbst wenn sie nass wird!

Material: Merino-Wolle 96 %, Elastan 4 %
Verfügbar als T-Shirt, Long Sleeve, Hose,
jeweils für Damen und Herren in zahlreichen
Größen.



ALLROAD

Das Leichtgewicht unter der Funktionsunterwäsche sorgt für optimalen Schweißtransport und schnelle Rücktrocknung. Die Körpertemperatur wird im Idealfall um 37°C gehalten; an warmen Tagen wirkt das Material kühlend und an kalten Tagen wärmend. Es gewährleistet ein angenehm trockenes Tragegefühl.

Beste Tragekomfort dank flacher Nähte und anliegender Passform.

Material: Polyamid 78 %, Polyester 22 %
Verfügbar als T-Shirt, Long Sleeve, Dreiviertel-
hose und Hose, jeweils für Damen und
Herren in zahlreichen Größen.



ALPINE

Dank 240g/m²-Gewebe ideal für Herbst und Frühjahr. Das Material sorgt für einen maximalen Feuchtigkeitstransport und unterstützt somit die atmungsaktiven Fähigkeiten der Motorradkleidung. Flexchannel-Stretchzonen sorgen für körpernahe Passform, weiche Abschlüsse ohne störende Nähte garantieren angenehmen Sitz.

Material: Polypropylen 80 %, Polyamid 20 %
Verfügbar als Long Sleeve und Hose, jeweils
für Damen und Herren in zahlreichen Größen.

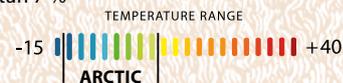


ARCTIC

Das speziell entwickelte Stretch-Fleece garantiert Elastizität in alle Richtungen. Höchster Tragekomfort und beste Isolierwirkung auch bei niedrigsten Temperaturen. Angenehm weich aufgeraute Innenseite und glatte Außenseite. Oeko-Tex Standard 100 für beste Hautverträglichkeit

Material: Polyester 64 %, Polyamid 29 %, Elastan 7 %

Verfügbar als Jacke und Hose, jeweils für
Damen und Herren in zahlreichen Größen.

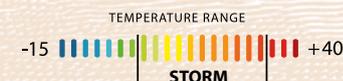


STORM

Dank Klimamembran ist die Serie »Primero Storm« absolut winddicht und trotzdem atmungsaktiv. Hochwertige Multikanal-Fasern sorgen außerdem für einen herausragenden Feuchtigkeitstransport nach außen. Thermoregulierende Hohlfasern schützen den Körper vor Auskühlung und großen Temperaturschwankungen. Atmungsaktive 3D-strukturierte Elemente im Rückenbereich bieten zusätzliche Stützfunktion im Lendenbereich.

Material: Polyester 58 %, Polyamid 38 %, Elastan 4 %

Verfügbar als Long Sleeve und Hose, jeweils für Damen und Herren in
zahlreichen Größen.



Weitere
Informationen:



AVENTURO

PREMIUMHELME VON TOURATECH



Touratech verfügt über ein Lieferprogramm mit Premiumhelmen, das sämtliche Bereiche des Adventure Biking abdeckt. Der Modularhelm *Aventuro Mod* wendet sich an komfortorientierte Reiseenduristen, der universelle *Aventuro Carbon2* ist erste Wahl für den gemischten Einsatz on-/offroad, und der *Aventuro EnduroX* wurde speziell für die Anforderungen sportlicher Enduristen entwickelt. Wo auch immer die Reise hinführt – den perfekten Helm gibt es bei Touratech.

SONDERPREISE: JETZT AVENTURO ENDURO X HOLEN!

Motorsportler und engagierte Adventure-Biker haben eines gemeinsam: Wenn es auf der Maschine richtig zur Sache geht, wird's heiß. Sehr heiß sogar. Da ist es wichtig, einen kühlen Kopf zu behalten: Nur so kann der Pilot seine maximale Konzentration in schwierigen Situationen aufrechterhalten, blitzschnell auf das Gelände reagieren, einen harten Tag in den Rasten durchstehen. Und das funktioniert nur mit einem Helm, der konsequent auf maximalen körperlichen Einsatz ausgelegt ist.

HIGHLIGHTS

- Hochfeste Helmschale aus Kohlefaserlaminat
- Antistatisches Helmfutter mit Kühleffekt
- Maximale Belüftung durch »Racing Air Flow«-System
- Vorbereitung für Trinksysteme
- »Eyewear Adaptive«-System für Brillenträger
- Geringes Gewicht ab 1200 Gramm
- Stufenlos justierbarer Helmschild

AB 499,- €





+



+



+

+

AVENTURO CARBON2 JETZT AUCH IN WEISS

In diesen faszinierenden Dekoren gibt es den Aventuro Carbon2.

TOURATECH AVENTURO CARBON2, WEISS

Größe XS Art-Nr.: 500-2410

Größe S Art-Nr.: 500-2411

Größe M Art-Nr.: 500-2412

Größe L Art-Nr.: 500-2413

Größe XL Art-Nr.: 500-2414

Größe XXL Art-Nr.: 500-2415

Größe 3XL Art-Nr.: 500-2416

Preis jeweils 499 Euro

Die zweite Generation des vielseitigen Multifunktions-Helms. Werkzeuglos lässt sich der Aventuro Carbon2 vom Crosshelm in einen Hybridhelm oder Straßenhelm verwandeln.

Die hochfeste Carbonschale erfüllt die Normen ECE 2205 und DOT. Ein extragroßer Gesichtsausschnitt sorgt nicht nur für beste Sicht, sondern erfreut auch Brillenträger. Die Aerodynamik wurde durch eine optimierte Schalenform und einen überarbeiteten Helmschild weiter verbessert.

Maximaler Sicherheit dienen der Doppel-D-Ring-Verschluss und die im Notfall einfach herausnehmbaren Wangenpolster.

Das komplett neu konzipierte Kinnteil und die neue Stirn-Belüftung sorgen für verbesserte Ventilation bei einfacher Bedienbarkeit auch mit Handschuhen. Ebenfalls zur guten Belüftung tragen die großzügigen Kanäle in der EPS-Kalotte bei.

Für den Komfort sind das Ergo-Padding System und die waschbare Innenausstattung aus schweißhemmendem, antiallergischem Coolmax-Futter zuständig.

Dank einer neuen, dritten Schalengröße, ist eine noch präzisere Passform möglich, und es gibt nun die Größe 3XL.



+



+



Weitere Informationen:
aventuro.touratech.de



Abbildung ähnlich

Der Aventuro Mod ist in zahlreichen attraktiven Dekoren erhältlich.



AVENTURO MOD JETZT AUCH IN »DARK STONE«



Optisch und funktional ein waschechter Adventure-Helm, in puncto Komfort ein Klapphelm: Mit dem Aventuro Mod bietet Touratech die perfekte Synthese für anspruchsvolle Motorradreisende. Durch austauschbare Komponenten erhält der Aventuro Mod jeweils die gewünschten Funktionen. Der Helm ist in Windeseile werkzeuglos umgebaut

Die Form der aus einem speziellen Glasfaser-Laminat gefertigten Helmschale bietet eine hervorragende Aerodynamik, das Klappsystem von Schubert ist tausendfach bewährt

Für beste Sicht sorgt ein Beschlag- und verzerrungsfreies Visier, eine integrierte Sonnenblende bewährt sich bei schwierigen Lichtverhältnissen.

Extragroße Lufteinlässe und variable Belüftungsmöglichkeiten garantieren optimale Ventilation, die herausnehmbare und waschbare Innenausstattung aus Coolmax-Material bleibt auch bei hohen Temperaturen hautfreundlich.

Der Aventuro Mod wird in zwei Schalengrößen gefertigt, sieben Helmgrößen sind verfügbar.

AVENTURO MOD, DARK STONE

Größe XS, Art-Nr.: 500-2180

Größe S, Art-Nr.: 500-2181

Größe M, Art-Nr.: 500-2182

Größe L, Art-Nr.: 500-2183

Größe XL, Art-Nr.: 500-2184

Größe XXL, Art-Nr.: 500-2185

Größe 3XL, Art-Nr.: 500-2186

Preis jeweils 749 Euro

Weitere Informationen:
aventuro.touratech.de





HEIZSITZE – THE LITTLE LUXURY IN LIFE

Die Komfortsitzbank HEAT CONTROL bietet dank zweier Heizstufen einen fantastischen Langstreckenkomfort – auch wenn es richtig kalt wird. Dabei ist sie natürlich wasserdicht und UV-beständig. Selbstverständlich ist die Sitzbank genauso bequem gepolstert wie unsere anderen Komfortsitzbänke.

Wir haben uns für eine vollintegrierte Elektronik entschieden. Ein einfacher Druck auf den eingebauten Knopf an der Seite des Sitzes und Sie wechseln die Heizstufe. Statt einer Anzeige im Cockpit erhalten Sie eine Vibrations-Rückmeldung direkt von der Sitzbank. Sie wenden somit Ihren Blick nicht unnötig von der Straße – ein absoluter Sicherheitsgewinn! Die Heizsitzbank bleibt unabhängig von der Bordelektronik, was die Montage erleichtert und unnötige Fehlermeldungen im Fahrzeugsystem ausschließt. Trotz minimalen Stromverbrauchs erhalten Sie eine maximale Heizleistung!

Dank des integrierten Verpolschutzes ist die Installation kinderleicht, und der Überhitzungsschutz schaltet die Heizung ab, bevor Motorrad oder Fahrer Schaden nehmen. Der Überlastungsschutz schützt die Heizung vor Stromspitzen.

Der hochwertige, mehrschichtige Sitzbankbezug ist mit einer Fresh Touch-Oberflächenbeschichtung ausgerüstet. Sie reduziert die Oberflächentemperatur durch Reflexion der Infrarot-Strahlung spürbar und sorgt für ein angenehmes, kühleres Gefühl beim Aufsitzen. Ein zusätzlicher, exklusiver Komfortgewinn für die heißen Tage!

**KOMFORTSITZBANK FAHRER
HEAT CONTROL,
FÜR BMW R 1200 GS (LC) /
R 1200 GS ADVENTURE (LC)**

Ausführung verstellbar, hoch

Art.-Nr.: 045-5970

Preis 549,00 Euro

Ausführung verstellbar, standard

Art.-Nr.: 045-5969

Preis: 549,00 Euro

Ausführung Sozias

Art.-Nr.: 045-5975

Preis: 529,00 Euro



ZEGA EVO

Gutes noch besser machen – das war die Vorgabe bei der Überarbeitung des Koffersystems ZEGA. Der neue ZEGA Evo vereint die zehntausendfach bewährte Robustheit mit einem extra komfortablen Handling – nicht zuletzt dank eines komplett neuen Verriegelungsmechanismus.



EVOLUTION



➤ **Mit dem ZEGA Case hat Touratech im Jahr 1992 eine neue Ära des Gepäcksystembaus für Motorräder begründet.** Das ZEGA Case war die ultimative Absage an alle halbherzig für den Motoreinsatz adaptierten Aluboxen.

Als erster nach industriellen Qualitätsmaßstäben und dezidiert für den Einsatz auf dem Motorrad gefertigter Aluminiumkoffer setzte das ZEGA Case wie alle seine Nachfolgemodelle den Maßstab in Sachen Gepäcktransport auf dem Adventure Bike.

Und mehr noch: ZEGA Koffer von Touratech werden nicht als isoliertes Produkt entwickelt, sondern sind vornherein als System gedacht. Der überragende Praxisnutzen ist Ergebnis der einzigartigen Kombination aus ebenso formschönem wie unverwüstlichem Koffer, genialem Befestigungsmechanismus und pistenfestem Träger aus 18 mm starken Stahlrohren. Standardwerkstoff ist heute Edelstahl.

KONTINUIERLICHE WEITERENTWICKLUNG EINES BEWÄHRTEN KONZEPTS

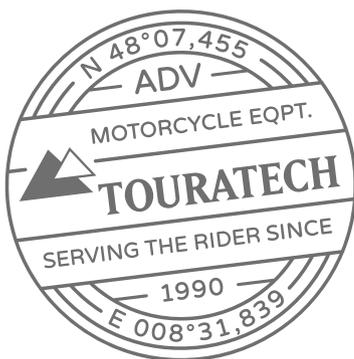
Das ZEGA Case der ersten Generation wurde im Jahr 2009 durch den Koffer ZEGA Pro abgelöst. Neue Fertigungstechnologien ermöglichten eine weitere Verbesserung der Robustheit, gefälliger Formen sorgten für ein zeitgemäßes Design. Mit der Variante ZEGA Pro2 führte Touratech schließlich das weltweit erste pistenfeste Befestigungssystem mit Einhandbedienung ein.

Die grundlegenden Konstruktionsmerkmale der ZEGA Produktfamilie sind der robuste Korpus aus einer 1,5 Millimeter starken, eigens entwickelten Aluminiumlegierung, der vernietete Boden, der abnehmbare Deckel, ein starkes Deckelprofil mit Dichtung, Verschlüsse mit Scharnierfunktion und last but not least robuste Eckenschützer. Legendär ist das durchdachte, exakt auf den Koffer zugeschnittene Zubehörprogramm.

IM FOKUS: PRAXISNUTZEN UND BEDIENBARKEIT

An diesem in härtesten Einsätzen bewährten Grundprinzip ändert sich auch für die jüngste Evolutionsstufe nichts. Dennoch schlägt der ZEGA Evo mit durchdachten Detailverbesserungen ein neues Kapitel auf. Mit einem überragend komfortablen Handling setzt der ZEGA Evo Maßstäbe in der Usability bei allen Einsätzen zwischen Alltag und Expedition.

Bereits auf den ersten Blick fallen die neuen Verschlüsselemente auf. Das von Touratech in diesem Bereich erstmals eingesetzte Herstellungsverfahren des Gesenkschmiedens erlaubt die Ver-





Der komplett neue Einhängemechanismus ist gleichermaßen robust und komfortabel zu bedienen.



wirklichung einer runderen Formgebung, die in einer angenehmen Haptik und deutlich verbessertem Bedienkomfort resultiert. Selbstverständlich erhalten bleibt die Zusatzfunktion als Scharnier, so dass sich der Deckel nicht nur komplett abnehmen sondern auch je nach Bedarf vorne oder hinten hochklappen lässt. Ebenfalls nochmals praxistauglicher ist die neue Deckelsicherung mit einem einfach zu entfernenden Gurtband ausgeführt.

Der Deckel selbst ist nun wie der Boden als Tiefziehteil gefertigt, wodurch in diesem Bereich komplett auf Schweißnähte verzichtet werden kann.

Die robuste Verbindung von Korpus und Boden wird in bewährter Manier durch hochwertige Nieten gewährleistet. Für die Dichtigkeit des Deckels sorgen umlaufende Profile mit formschlüssigen Querschnitten. Um die integrierte Dichtung bei starken Druckunterschieden, wie sie etwa bei Passfahrten auftreten, zu entlasten, verfügt der ZEGA Evo über eine neue, noch leistungsfähigere Entlüftung zum Druckausgleich.

Um den Nutzer bei der Ordnung des Gepäcks zu unterstützen und zusätzliche Bohrungen zu vermeiden, befinden sich auf der Deckelinnenseite vorinstallierte Befestigungshaken. Die Außenseite des Deckels ist wie gehabt mit hochfesten Zurrösen ausgestattet.

Als besonders bequem hatte sich beim ZEGA Pro2 der in der Deckelmulde integrierte Tragegriff aus Gurtband erwiesen. Dieses Feature hat der ZEGA Evo nun serienmäßig.

DER CLOU: AUTOMATISCHE VERRIEGELUNG

Die wahre Revolution des ZEGA Evo offenbart sich jedoch erst bei genauerem Hinsehen - oder aber ganz praktisch -, wenn man den Koffer an den Träger hängt. Touratech hat ein komplett neues Befestigungssystem entwickelt, das einfachste Handhabung mit maximaler Belastbarkeit vereint. Der Koffer muss lediglich mit den Haken in den Träger eingehängt und dann vollständig angedrückt werden. Der ausgeklügelte Mechanismus rastet automatisch ein; zusätzlich kann er noch abgeschlossen werden. Die Entriegelung erfolgt mittels bequem zugänglicher Elemente an der Kofferrückseite.

Unverkennbar wird der ZEGA Evo durch die neue Prägung auf der Außenseite, die mit der »Broken Line« ein zentrales Element der Touratech Markenidentität aufnimmt.

Immer wieder kopiert und nie erreicht, setzen ZEGA Koffer von Touratech auch mit der jüngsten Produktgeneration ZEGA Evo den Maßstab in ihrem Segment.



*R&D-Coordinator Cliff Vizer (l.)
und Jochen Schanz diskutieren Details
der neuen Kofferaufhängung.*

DER WEG ZUM ZEGA EVO

ZEGA Case, ZEGA Pro, ZEGA Evo – Der legendäre Alukoffer von Touratech geht in die dritte Generation. Was war der Grund, einen neuen Koffer zu entwickeln? Wir haben mit Jochen Schanz, als COO für alle Entwicklungen bei Touratech verantwortlich, gesprochen.

Travel Time: Kannst du kurz erläutern, wie das Konzept für den ZEGA Evo entstanden ist?

Jochen Schanz: Der ZEGA Evo ist eine logische Weiterentwicklung des sehr bewährten Prinzips von ZEGA Pro und ZEGA Mundo. Viele Wünsche unserer Kunden sowie die Erfahrungen der letzten 25 Jahre in Einsatz, Entwicklung und Produktion sind in diese Weiterentwicklung geflossen. Die sehr gut funktionierenden Komponenten wurden übernommen und überall dort, wo wir Optimierungen vornehmen konnten, haben wir das umgesetzt. Die Touratech Entwicklungsabteilung rund um R&D-Coordinator Cliff Vizer hat nahezu jedes Bauteil angefasst und überarbeitet.

Welches sind aus deiner Sicht die grundlegenden Verbesserungen des ZEGA Evo gegenüber dem Vorgängermodell?

Der ZEGA Evo hat ein komplett neu entwickeltes und konstruier-

tes Einhängesystem am Kofferträger. Dieses Einhängesystem ist äußerst robust, praktikabel und erfüllt viele sicherheitsrelevante Aufgaben, damit der Koffer auch bei sehr hohen Kräfteinwirkungen sicher am Motorrad bleibt. Die Bedienung zum Einhängen ist super einfach, die Verriegelung auch ohne Abschließen mit Sicherheitssperre versehen, und die Handhabung funktioniert sogar mit Handschuhen ganz leicht.

Die Verschlüsse des Deckels sind komplett neu gemacht und funktionieren wirklich gut und angenehm. Die Scharnierfunktion bleibt erhalten und ist sogar verbessert. Natürlich stand die Funktionalität auch unter anspruchsvollen Bedingungen wie Schmutz, Sand etc. im Vordergrund.

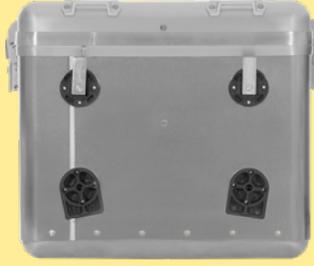
Äußerlich wird man natürlich das grundlegend neue Design des ZEGA Evo erkennen. Es wurden sehr viele Komponenten deutlich überarbeitet und moderne Verfahren und Werkstoffe eingesetzt.

Bisher hatten Touratech Koffer – mit Ausnahme des ZEGA Pro2 – das zehntausendfach bewährte Befestigungssystem mit den großen Rändelmuttern. Glaubst du nicht, dass viele Kunden dem alten System nachtrauern werden?

Wenn die Kunden das Befestigungssystem des ZEGA Evo erst einmal gesehen und ausprobiert haben, werden sie dem alten Konzept nicht nachtrauern. Das Einhängesystem des ZEGA Evo



ZEGA Evo Der Maßstab in Sachen Funktion, Design u. Komfort (2019)



ZEGA Mundo Reduktion auf pure Funktionalität (2015)



ZEGA Pro2 Detailverbesserungen und Einhandverriegelung (2013)



ZEGA Pro Modernes Design, verbesserte Funktionalität (2009)



ZEGA Case

In Verbindung mit dem 18-mm-Rohrträger war das Zega Case 1992 das erste nach industriellen Qualitätsmaßstäben gefertigte Alukoffersystem.

hat die Einfachheit des »alten« Befestigungssystems, eine mindestens ebenso hohe Robustheit und lässt sich bedienen, ohne dass man den Kofferdeckel öffnen und im Kofferinneren an den Rändelmuttern herumdrehen muss. Der Koffer kann geschlossen bleiben. Selbst mit zusätzlichem Gepäck, das auf dem Kofferdeckel befestigt ist, lässt sich der ZEGA Evo ganz einfach anbringen und abhängen. Und zusätzlich von außen mit einem Schließsystem absichern.

Wer jedoch auf das alte System weiterhin vertrauen möchte, dem bleibt es überlassen, einen ZEGA Mundo oder ZEGA Pro zu kaufen, die bleiben weiterhin im Verkaufsprogramm von Touratech. Ich würde auf jeden Fall den ZEGA Evo einsetzen, er bringt nur Vorteile.

Ist der ZEGA Evo mit älteren Trägern kompatibel?

Mit vielen Trägern ja, andere Träger werden für die Zukunft so umkonstruiert, dass dann sowohl ZEGA Evo, ZEGA Pro, ZEGA Mundo und auch ZEGA Pro2 passen werden. Hier haben wir bei Touratech die klare strategische Entscheidung getroffen, dass das Spitzenmodell ZEGA Evo die Vorgaben für die zukünftigen Kofferträger gibt und nicht anders herum. Wir hätten sonst zu viele Kompromisse eingehen müssen, anstatt die perfekte Lösung zu realisieren.

Wie wird das Alukoffersortiment von Touratech künftig aussehen? Welchen Koffer empfiehlst du wem?

In Zukunft wird es bei Touratech als Basismodel den ZEGA Mundo geben, der in seiner pragmatischen Ausführung und schlichten Eleganz viele Anhänger hat. In der »Mittelklasse« ist der ZEGA Pro angesiedelt, der sich das bewährte Befestigungssystem mit Rändelmuttern mit dem ZEGA Mundo teilt aber höherwertig ausgestattet ist. Außerdem kann der ZEGA Pro auch in einer silbern oder schwarz eloxierten Version gekauft werden.

Das Flaggschiff ist der ZEGA Evo, in diesem Modell sind alle technischen und optischen Vorteile vereint. Vom ZEGA Evo wird es zudem in naher Zukunft die praktischen symmetrischen Sondersystem-Varianten geben.

Letztendlich sind alle unsere Aluminiumkoffer das Beste, was auf dem Markt gekauft werden kann. Ich persönlich würde auf jeden Fall den ZEGA Evo wählen - mir gefällt das neue Design, und die technische Umsetzung sowie die Handhabung sind super. Und lieber gebe ich ein paar Euro mehr aus und habe dann ein Produkt, mit dem ich viele Jahre Spaß habe. Der ZEGA Evo ist für Jeden und jeden Einsatz gemacht, egal ob für Straßentouren oder langjährige Weltreisen.



READY TO RACE
»www.ktm.com

www.kiska.com

Foto: R. Scheel

LET'S TRADE KEYS

**SICHERE DIR BIS ZU 2.000 €
BEIM KAUF EINES KTM V-TWINS**

Jetzt ist der beste Augenblick um auf die Überholspur zu wechseln: Entscheide dich für eines der KTM ADVENTURE Modelle mit bis zu 2.000 € LET'S TRADE KEYS Bonus*.

Weitere Informationen unter www.ktm-bonus.de oder beim KTM Vertragshändler.

KTM

* „LET'S TRADE KEYS“ Bonus auf Bruttolisten-Neupreis i.H.v. 1.500 € bei Neukauf einer KTM 1290 SUPER DUKE R oder KTM 1290 SUPER ADVENTURE S bzw. i.H.v. 2.000 € bei Neukauf eines anderen KTM ADVENTURE Modells bei gleichzeitiger Inzahlungnahme des alten Motorrads (Fahrzeug muss mindestens 6 Monate auf den Käufer angemeldet sein). Aktionszeitraum 16. Juli 2018 - 31. Oktober 2018. Nur bei teilnehmenden KTM Vertragshändlern und solange der Vorrat reicht. Keine Barauszahlung möglich. Einmaliges Angebot pro Jahr pro Kunde. Weitere Informationen beim KTM Vertragshändler. Fehler und Irrtümer vorbehalten.

Gezeigte Fahrweisen bitte nicht nachahmen. 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.

MOTOREX



JOCHEN SCHANZ

fuhr anno 1991 mit seiner XT 600 ca. 15.000 km durch die Sahara und weiter über Togo bis Kenia.



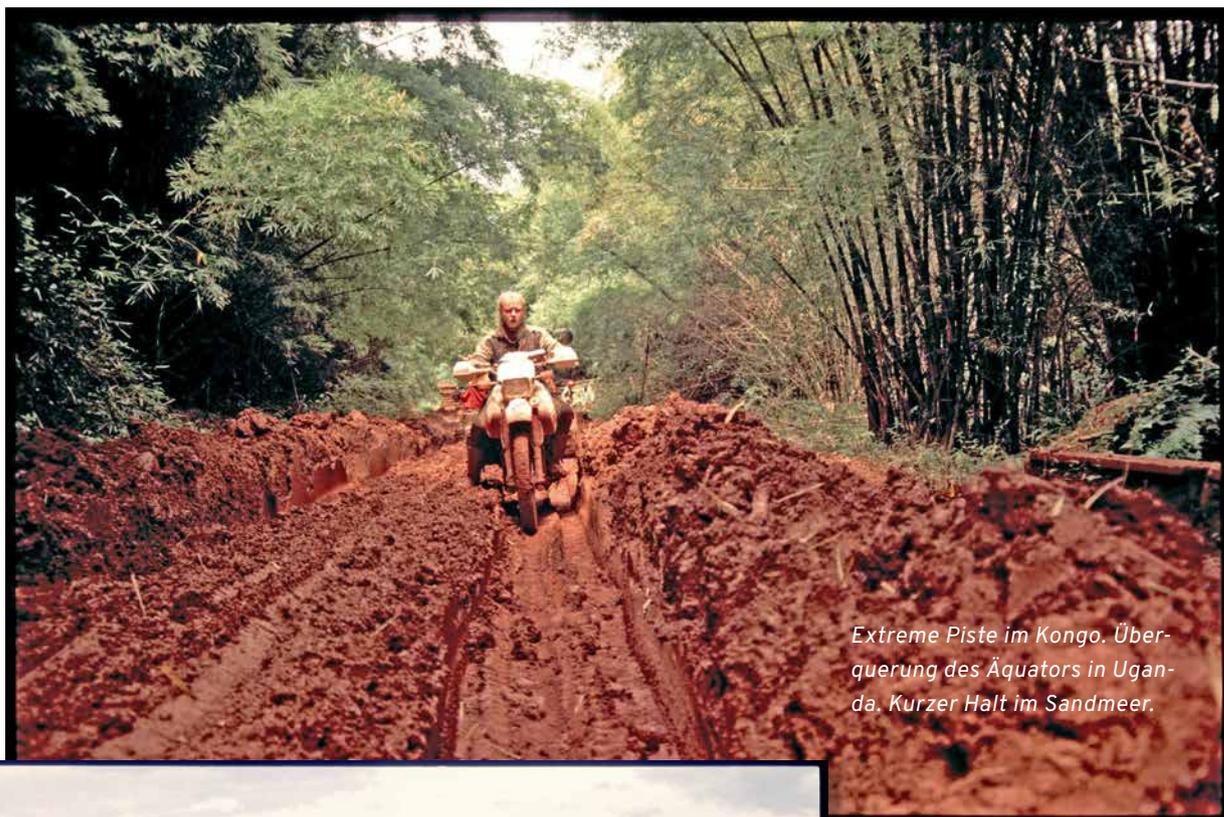
Lange genug hat Yamaha die XT-Fans auf die Neuauflage der legendären Ténéré warten lassen. Nun wird mit der T7 endlich eine zeitgemäße Interpretation des Kultbikes kommen. Zwei Yamaha-Fans bei Touratech, COO Jochen Schanz und Vertriebsmitarbeiter Lothar Teufer, blicken zurück auf ihre Abenteuer mit XTs und formulieren ihre Erwartungen an die neue T7.



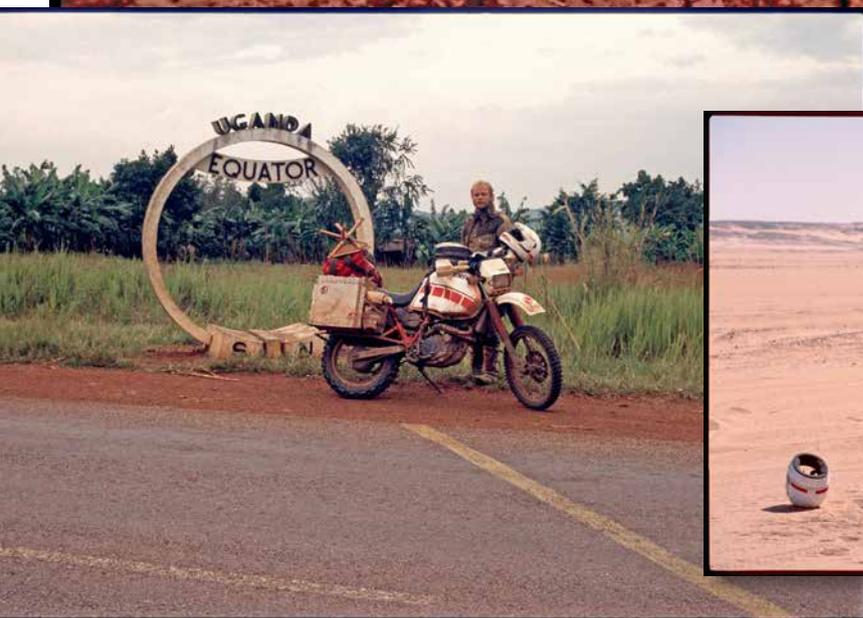
Ich und meine



LOTHAR TEUFER
reiste 1989 mit der
Yamaha XT 600 über
30.000 km von Kairo
nach Kapstadt.



Extreme Piste im Kongo. Überquerung des Äquators in Uganda. Kurzer Halt im Sandmeer.



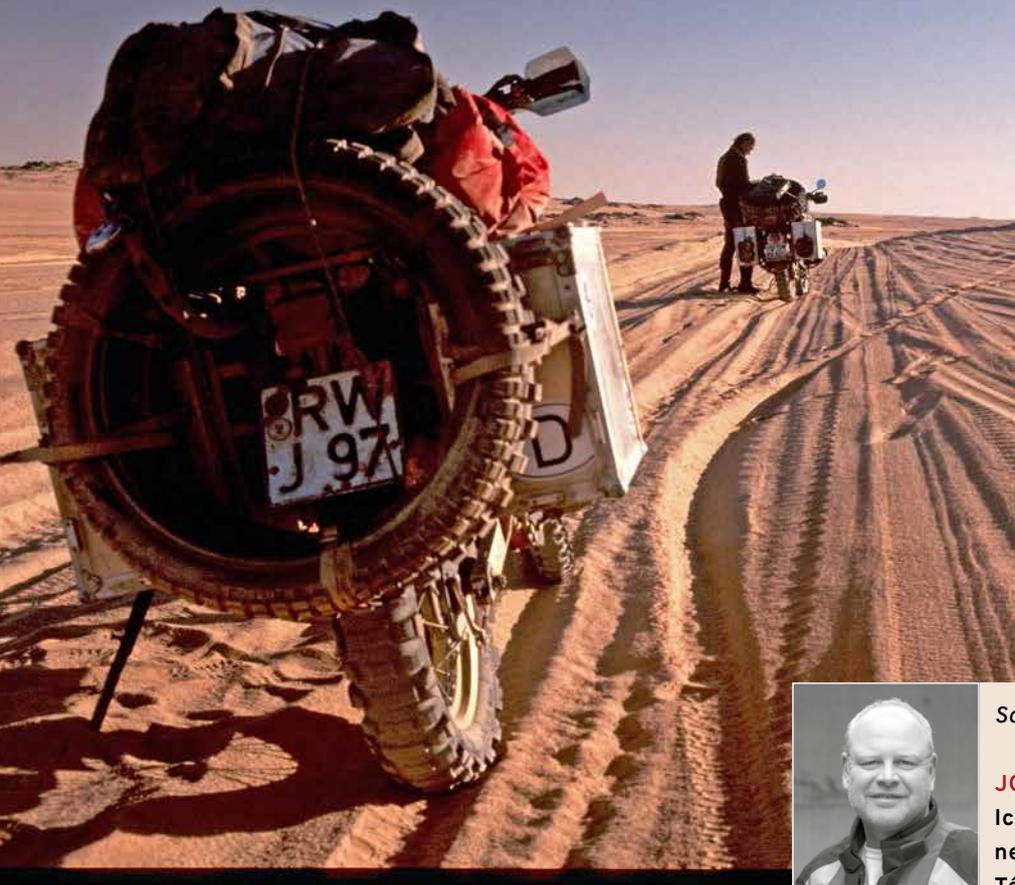
JOCHEN SCHANZ: Meine XT-Story

Die XT 600 war mein erstes echtes Motorrad. Zuvor hatte ich schon zwei DT 80 LC gefahren. Es lag also nahe, mir wieder eine Enduro von Yamaha zu kaufen. Zudem genoss die XT seinerzeit einen legendären Ruf in Sachen Zuverlässigkeit. An meinem 18. Geburtstag, im Januar 1986, war es dann soweit: Bei Yamaha Motorsport in Herrenberg kaufte ich meine XT 600.

Die XT blieb allerdings nicht lange im Serienzustand. Ich habe sie mit ihrem kräftigen Single und dem robusten Gesamtkonzept von vornherein als Basis betrachtet, auf der ich meine persönliche Traummaschine aufbauen wollte. Peu à peu habe ich die Maschine zum Fernreisebike umgebaut. Wenn man die Liste der Modifikationen betrachtet, waren an meiner XT damals schon die Komponenten, die Touratech später - in professionalisierter Form natürlich - erfolgreich gemacht haben.

Ein Koffersystem mit Aluboxen und breiter Gepäckbrücke durfte für die große Tour ebenso wenig fehlen wie ein voluminöser Tank. Viel Arbeit habe ich eine Einzelsitzbank sowie einen selbstgefertigten Tankrucksack gesteckt. Das Fahrwerk wurde ebenso überarbeitet wie die Ergonomie mit Lenker und speziellen Fußrasten. Für harte Einsätze montierte ich Unterfahrschutz, Handschützer und Scheinwerfergitter. Auch an der Schwinge musste ich Hand anlegen, damit ich den Michelin Desert - die erste Wahl für Wüstenfahrer - montieren konnte. Auch der Motor erfuhr einige Modifikationen, unter anderem habe ich einen Ölkühler installiert, um die thermische Standfestigkeit zu verbessern.

Mit diesen Umbauten war die Maschine startklar für die große Reise. Doch bis dahin sollte es noch etwas dauern. Zunächst einmal war die XT mein Alltagsmotorrad, bis zu 40.000 Kilometer pro Jahr habe ich darauf abgeschrubbt. Ein Auto besaß ich zu



Die Yamaha XT 600 bot mit ihrem für damalige Verhältnisse revolutionären Mono-Cross-Fahrwerk Souveränität auf sämtlichen Untergründen.

dieser Zeit nicht. Nur im Winter gönnte ich der XT immer eine Pause – da stieg ich auf eine XT 250 um.

Sobald es meine Zeit zuließ, ging ich mit meinem Traumbike auf Tour. Ein besonders beliebtes Ziel waren in meinem Freundeskreis die Westalpen. Allein fünfmal scheuchten wir unsere XTs auf den Chaberton. Und auch sonst waren wir in Europa viel auf Schotterstrecken unterwegs. Auch Tunesien, Algerien, Marokko und Libyen haben wir mit unseren Enduros intensiv bereist.

Die ultimative Bewährungsprobe für Motorrad und Umbauten kam dann im Jahr 1991. Von meinem damaligen Heimatort Bergfelden bin ich mit einer Gruppe begeisterter Enduroreisender nach Togo aufgebrochen. Von dem Land am Golf von Guinea ging es dann weiter quer durch Zentralafrika, bis wir nach dreieinhalb Monaten und 15.000 Kilometern Kenia erreichten.

Damals gab es noch kein GPS, weshalb die Navigation in der Sahara sehr schwierig war. Eine große Herausforderung waren



So wünsche ich mir die neue T7:

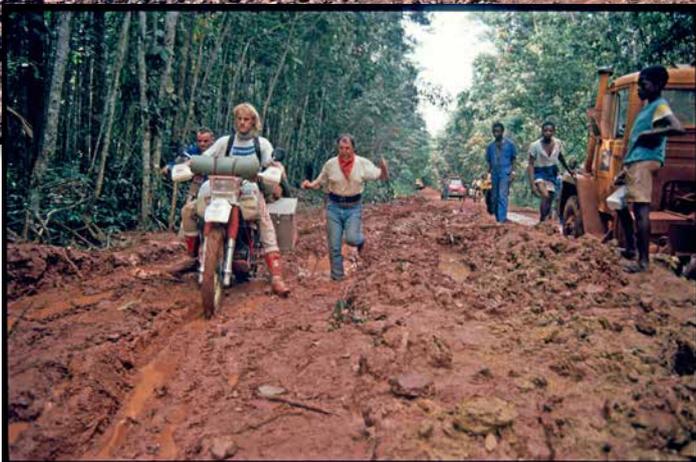
JOCHEN

Ich wünsche mir, dass Yamaha mit der neuen T7 an die Tradition der XT 600 / Ténéré anknüpft. Das heißt, ein Motorrad baut, das robust und kraftvoll ist, vor allem aber charakterstark und agil. Zudem sollte die T7 eine gute Basis für Anbauten und Individualisierungen bis hin zu leichtgewichtigen Sportumbauten bieten. Die bislang gezeigten Prototypen bringen sicher einige sehr gute Voraussetzungen wie den kraftvollen Motor mit. Ich hoffe, dass Yamaha mutig genug ist, kommerzielle Aspekte den Emotionen ein Stück weit unterzuordnen, um sich verloren gegangene Marktanteile zurück zu erobern.

auch die unglaublich schlechten Pisten in Zentralafrika. Der große Tank machte sich angesichts der unsicheren Benzinversorgung in Schwarzafrika mehr als bezahlt. Überhaupt war diese Reise von zahlreichen Unwägbarkeiten geprägt. Meist wussten wir morgens nicht, wo wir abends übernachten würden. Und auch die Sicherheitslage war sehr angespannt. Zu dieser Zeit tobten in Ruanda und Teilen Ugandas Bürgerkriege.

Letztlich haben wir alle Schwierigkeiten gemeistert, und auch meine XT 600 hat sich wacker geschlagen. Nur die Lichtmaschine hat kurz vor Ende der Reise ihren Geist aufgegeben, weshalb ich die letzten 600 Kilometer bis Nairobi abgeschleppt werden musste. Doch diese Panne hatte auch etwas Gutes: Ansonsten wäre ich wahrscheinlich noch länger in Afrika geblieben, und dann hätte es Touratech in dieser Form wahrscheinlich nie gegeben.

Mittlerweile hat die XT 150.000 Kilometer auf der Uhr und befindet sich immer noch in meinem Besitz.



Die Felspisten in der Zentralsahara lassen sich angenehmer befahren als die Schlammstrecken im tropischen Afrika. Doch Lothars XT steckt alles klaglos weg.

LOTHAR TEUFER: Meine XT-Story

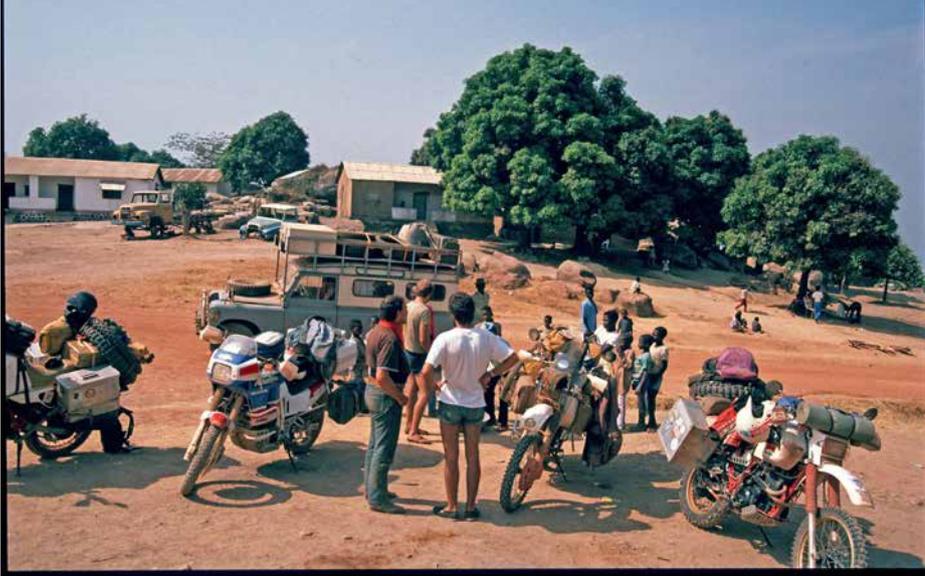
Im Herbst 1989 bin ich gemeinsam mit zwei Begleitern zu einer Afrika-Reise gestartet. Die Kollegen waren mit einer BMW R 80 GS und einem BMW-Enduro-Gespann unterwegs, ich mit einer Yamaha XT 600. Ich hatte die Maschine mit Kofferträger und Alukoffern und Motorschutz ausgerüstet - alles Eigenbau-, ein 40-Liter-Tank von Acerbis sorgte für die nötige Reichweite. Die Sitzbank musste ich entsprechend anpassen. Das Fahrwerk hatte ich mit stärkeren Federn für Gabel und Stoßdämpfer auf die hohe Belastung vorbereitet.

In der Algerischen Wüste bekommen wir die Nachricht, dass in Berlin die Mauer gefallen ist. Unsere gemeinsame Reise setzten wir noch bis nach Kamerun fort. Dort trennten sich leider unsere Wege. Das Enduro-Gespann hatte auf der Tour so stark gelitten, dass die beiden die Rückreise auf der GS antraten.

Ein paar Tage später traf ich auf dem Weg nach Bangui, der Hauptstadt Zentral Afrikas, drei Schweizer. Zwei von ihnen waren auf Ténérés unterwegs, Stefan auf einer Africa Twin. Wir blieben die gesamte Reise bis in den Süden Afrikas ein Team.

Doch bis dahin war es noch ein weiter Weg. Stefan hatte nach ein paar Tagen in Bangui einen Unfall und verletzte sich die rechte Hand. Durch einen glücklichen Zufall haben wir Richard und Gabi kennengelernt. Die beiden waren mit dem Geländewagen auf Hochzeitsreise und Richard erklärte sich bereit, die Africa Twin zu fahren und Stefan konnte im Toyota Landcruiser die Reise fortsetzen. Um das Team für die Weiterfahrt durch Zaire, den heutigen Kongo, zu komplettieren, schlossen sich Uwe und Ingrid mit einer 2CV (Ente) unserer lustigen Reisetruppe an.

Die Yamaha, es war übrigens mein viertes Motorrad nach Honda XL 250 S, Honda XL 500 R und einer '85er XT 600, hatte während



Pannenfrei bewältigte die XT die strapaziöse Reise, so dass Lothar komplett auf Land und Leute fokussieren konnte.



Meine Vision der neuen Ténéré:

LOTHAR

Ich hoffe, dass Yamaha ein möglichst niedriges

Gewicht realisiert – was für einen Zweizylinder eben machbar ist. Die Technik bleibt hoffentlich halbwegs überschaubar, schön wäre die Möglichkeit, ein Roadbook und einen Tripmaster zu montieren. Dass der Motor ausreichend drehmomentstark wird, wäre mir sehr wichtig. Um mit der T7 echte Abenteuerreisen durchführen zu können, sollte Yamaha unbedingt die beim Prototypen eingesetzten Radgrößen von 21 bzw. 18 Zoll beibehalten.

Ich denke, dass einige Erwartungen erfüllt werden. Yamaha hat sich mit diesem Motorrad ausreichend Zeit gelassen, und die Ténéré hat eine lange Historie, an die Yamaha durchaus anknüpfen kann. Der Motor hat sich bewährt und funktioniert in der MT-07 sehr gut.

der gesamten Reise, die mich ein Jahr lang 30.000 Kilometer von Tunis bis Kapstadt über teils schwierigste Strecken führte, keine Probleme. Außer für normale Servicearbeiten wie Ölwechsel, Kettenkit und Bremsbeläge tauschen, musste ich kein Werkzeug in die Hand nehmen.

Und ich habe mit der zuverlässigen Maschine bald darauf noch eine Extrem-Reise unternommen: 1991 fuhr ich mit der XT 600 acht Wochen durch Tunesien. <



Seinerzeit mussten wir unsere Fahrzeugausstattung noch selbst basteln...

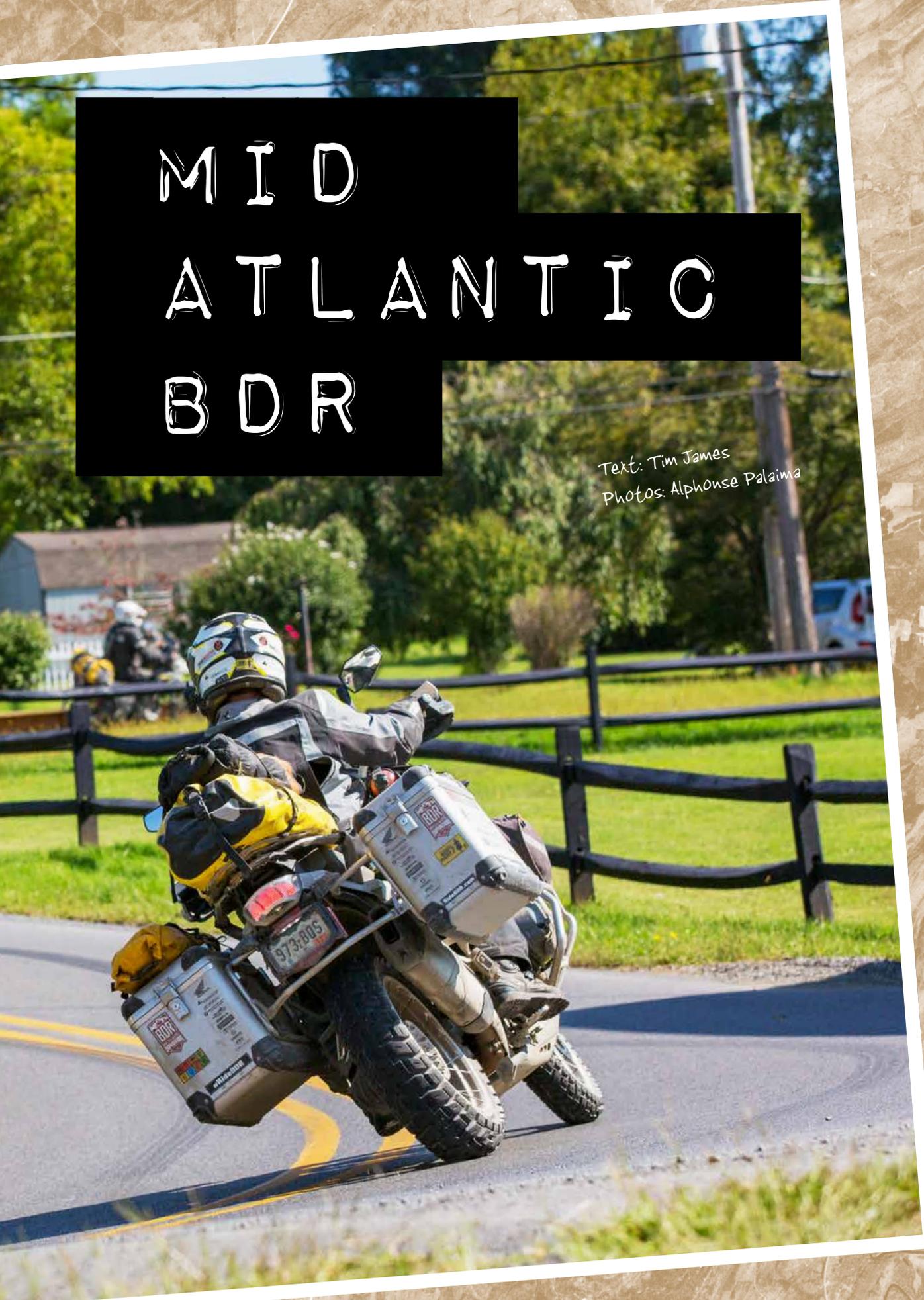


Mit der Mid Atlantic BDR gibt es endlich auch eine Backcountry Discovery Route im Ostteil der Vereinigten Staaten. Bestehend aus neun Etappen, bietet die von Virginia bis New York verlaufende Tour eine abwechslungsreiche Mischung von Schotterwegen und asphaltierten Nebenstrecken.



MID ATLANTIC BDR

*Text: Tim James
Photos: Alphonse Palaima*



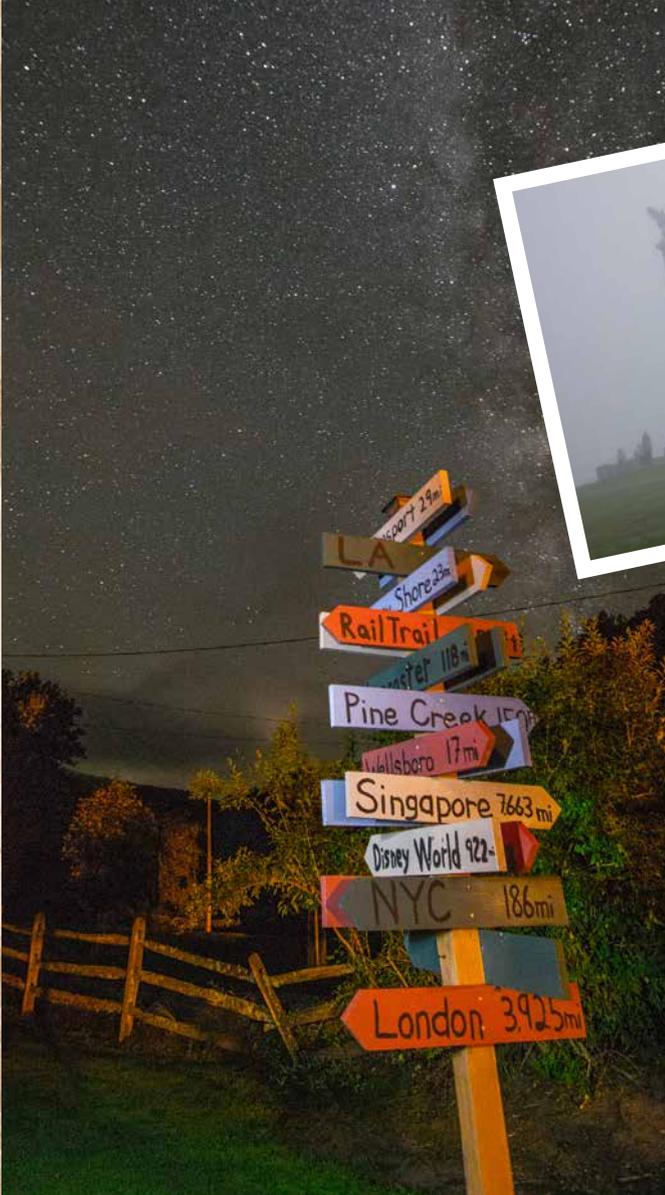


Wenn man als junger Mensch auf Enduros steht und knapp außerhalb von New York City aufwächst, dann passt das nicht so recht zusammen. Klar, in Jersey gibt es die beste Pizza der Welt, aber die Möglichkeiten, im Gelände zu fahren, sind recht begrenzt: Entweder vertreibt einen die Polizei von den Wegen entlang der Hochspannungsleitungen, oder man braust irgendwo über Jimmy Hoffas sterbliche Überreste in den berühmten Meadowlands. So oder so, unsere Abenteuer waren immer nur von kurzer Dauer und zogen manchmal rechtliche Konsequenzen nach sich.

30 Jahre später ist das Adventure-Bike-Fahren an der Ostküste noch immer eine Herausforderung. Es gibt keinen Mangel an Enthusiasten, aber unbefestigte Strecken zu finden, auf denen man auch fahren darf, und daraus eine mehrtägige Tour

zu bauen, ist sehr mühsam. Und die meisten Fahrer haben dafür weder die Zeit noch die nötigen Kenntnisse.

Deswegen freue ich mich sehr, dass nun die Mid Atlantic BDR (MABDR) offiziell als erste Backcountry Discovery Route an der Ostküste ins Leben gerufen wurde. Ich hatte das Glück, an der Erkundungstour und der Produktion der Film-Dokumentation teilzunehmen. Das Expeditionsteam bestand aus BDR-Vorstandsmitgliedern und Mitarbeitern, dem BDR-Botschafter Jack O'Connor und mir. Dazu kam noch eine professionelle Filmcrew, die von Sterling Noren geleitet wurde. Unser Guide war Vorstandsmitglied Kevin Woody aus Seattle, der unzählige Stunden damit verbracht hatte, diese fantastische Route auszuarbeiten – zusammen mit dem furchtlosen BDR-Streckenwart Rob Watt.



Die MABDR verbindet unbefestigte Pisten, Schotterstrecken und asphaltierte Straßen und schlängelt sich durch abgelegene Gebiete in Virginia, West-Virginia, Maryland und Pennsylvania. Sie beginnt in Damascus, VA, und erstreckt sich dann über 1.080 Meilen, bevor sie in Lawrenceville, PA, an der Staatsgrenze zu New York endet. Sie führte uns über verschlungene Wald- und Landstraßen durch die Appalachen, durch majestätische Staatsforste, uriges Farmland, durch das Land der Amischen und durch Orte, die in der frühen Geschichte der USA eine ausschlaggebende Rolle spielten.

Die Strecke ist in neun Abschnitte unterteilt, die man jeweils gut innerhalb eines Tages schafft - oder auch mehrere von ihnen, wenn einem danach ist, vor allem in den Sommermonaten, wenn die Tage länger sind.

Die BDR-Veranstalter stellen die Routen so zusammen, dass sie für den durchschnittlichen Dual-Bike-Fahrer auf einer vollbeladenen Reiseenduro gut geeignet sind. Aus Erfahrung kann ich sagen, dass sich der Schwierigkeitsgrad der MABDR von den westlichen Routen etwas unterscheidet. Ich bin ein

Durchschnittsfahrer und finde, dass die MABDR-Strecken auf der einfacheren Seite der Skala anzusiedeln sind. Wir hatten auf unserer Expedition ideale Bedingungen und eine bunte Mischung aus Maschinen von 650ern an aufwärts. Ich fuhr eine BMW R 1200 GS LC mit Zega Pro Aluminiumkoffern und neuen Grobstollern; für mich war es das perfekte Bike auf diesem Terrain.

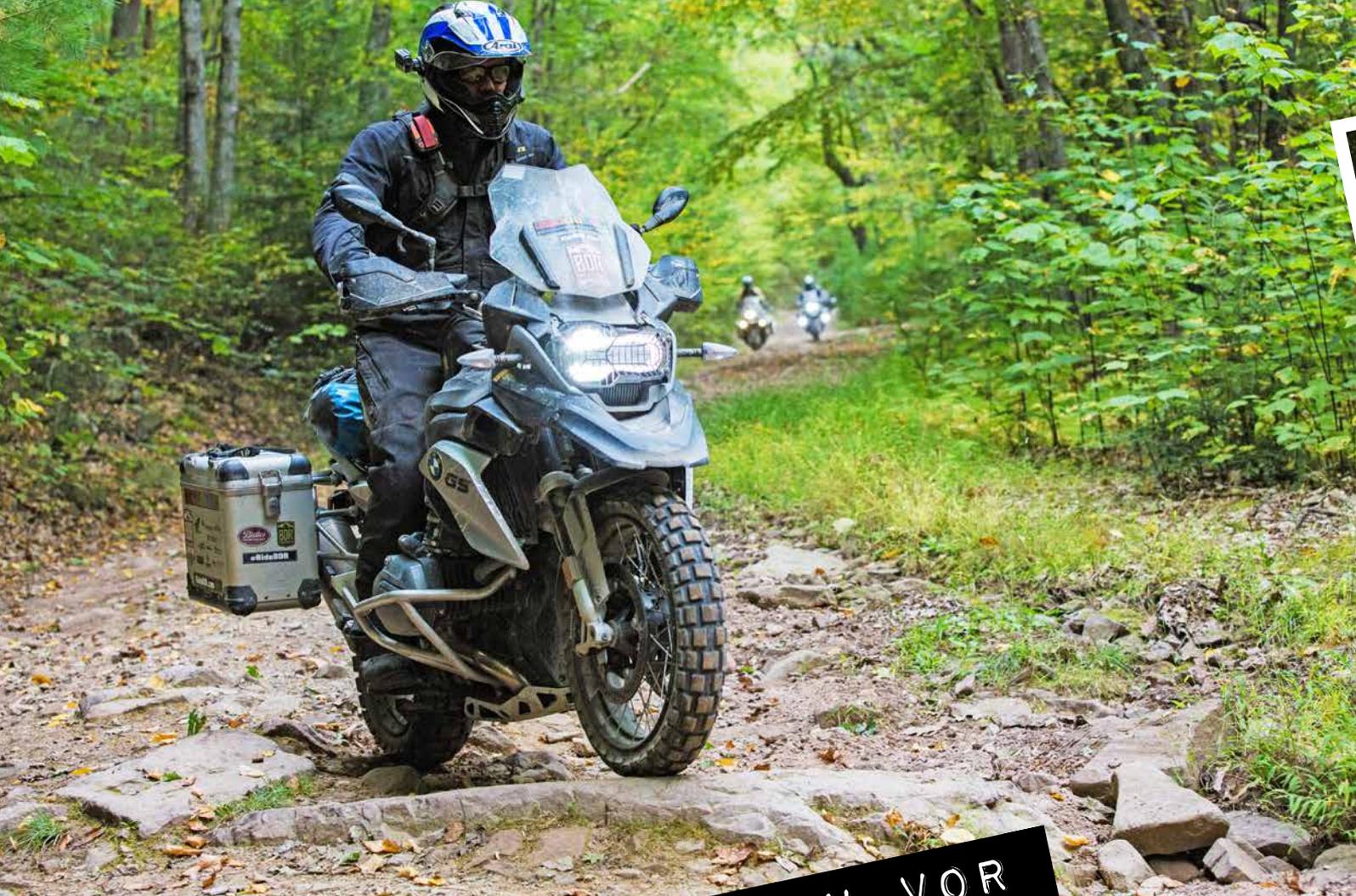
Paul Guillien, BDR-Präsident und CEO bei Touratech USA fuhr eine Honda Africa Twin, ein weiteres exzellentes Bike für unbefestigtes Gelände, das gleichzeitig auch auf kurvenreichem Asphalt

zu Hause ist. Ein paar Mal hatte ich die Gelegenheit, Paul zu jagen und erhoffte mir dabei ein paar Einblicke in sein Fahrkönnen. Unglücklicherweise war alles, was ich mir dabei einhandelte, eine Windschutzscheibe voller Dreck und ein in sich zusammengefallenes Ego, während er mich hinter sich zurückließ.

Im Prinzip ist die Strecke wie gemacht für Reiseenduros; unbefestigte und befestigte Abschnitte gehen fließend ineinander über, so dass man ständig gefordert ist. Wenn du gerne auf loser Oberfläche driftest, ist das hier deine Strecke! Wenn du hingegen diese Art zu fahren, etwas einschüchternd findest, stehen die Chancen gut, dass du die benötigten Fähigkeiten am Ende der MABDR-Reise gut beherrschst.

Die Mid Atlantic BDR bietet eine tolle Möglichkeit, die amerikanische Geschichte zu erkunden und auf einer Strecke zu fahren, die unglaublich Spaß macht.

NEUN ETAPPEN



DAS SOLLTEST DU VOR DEM START WISSEN

Die MABDR ist vom frühen Frühjahr an bis in den späten Herbst befahrbar, abhängig vom Schneefall. Die beste Zeit ist wahrscheinlich von Mai bis Oktober, allerdings kann es während der Sommermonate heiß und schwül werden. Obwohl unsere Expedition Mitte September stattfand, war es noch ziemlich warm, und die Herbstfarben standen kurz davor zu explodieren. Diese Strecke während des Indian Summer zu fahren, muss überwältigend sein.

Wie schon bei den anderen BDRs findet man auch bei der MABDR nur wenige Unterkünfte entlang der Strecke. Wenn man bereit ist, ein bisschen ins Land zu fahren, dann kann man aber durchaus Übernachtungsmöglichkeiten finden - hierbei erweisen sich Reise-Apps als recht hilfreich. Campingmöglichkeiten hingegen finden sich reichlich. Die offiziellen Campingplätze sind auf der BDR-Karte vermerkt, außerdem lassen sich entlang der Strecke auch einfache Campingplätze im Hinterland finden. Da die Anzahl an Motel-Zimmern und Campingplätzen entlang der MABDR begrenzt ist, empfiehlt es sich, diese rechtzeitig zu reservieren.

Welcome 😊
Bikers
To Horn Camp

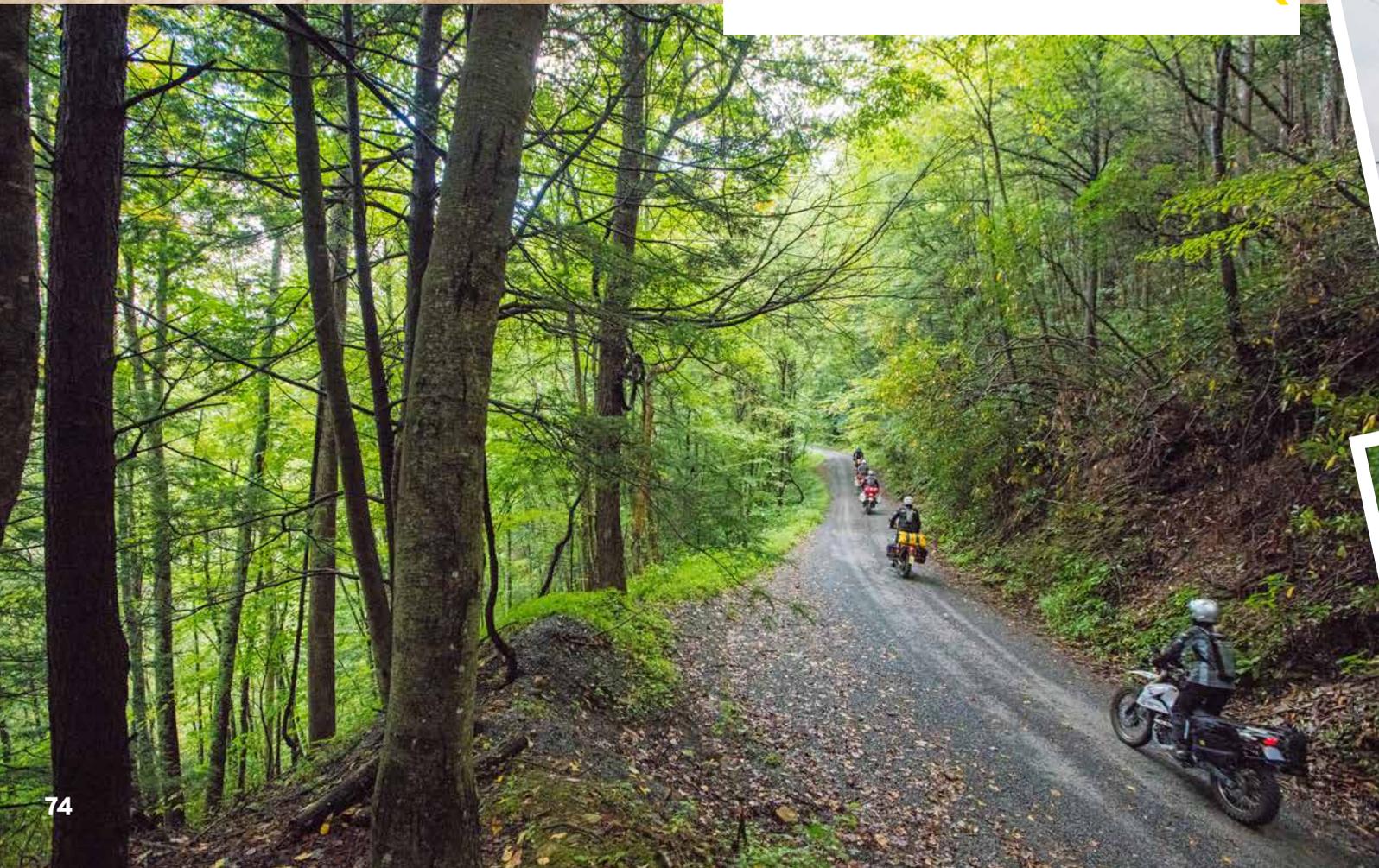




Auch mit einem so außergewöhnlichen Kartographen in unserem Team wie dem Mitbegründer von Butler Motorcycle Maps, Court Butler, kann man die MABDR ohne GPS nicht bewältigen. Mit all ihren Kurven und Wendungen muss man sich ziemlich in die Strecke hineinzoomen, um nicht versehentlich eine Abzweigung zu verpassen. Auf jeden Fall sollte man die Butler MABDR-Karte mit dabei haben, denn sie bietet eine tolle Übersicht über Strecke und Region und liefert zudem tonnenweise nützliche Informationen und Hilfsmittel.

Ich war überrascht, wie eingeschränkt die Nutzung von Mobiltelefonen auf einem Großteil der Strecke war - viel schlechter als bei den BDRs, die ich zuvor gefahren war. Ich nehme immer ein Satelliten-Ortungsgerät sowie ein Satellitentelefon für unvorhergesehene Notfälle mit.

Ganz wichtig: Verpasse niemals eine Gelegenheit zum Tanken. Dies habe ich während all der Jahre auf meinen Abenteuerfahrten rund um die Welt auf die harte Tour gelernt. Die größte Entfernung zwischen zwei Tankstopps auf der MABDR beträgt zwar nur 115 Meilen, aber wenn du eine Tankstelle verpasst, kann es gut und gerne 100 weitere Meilen bis zur nächsten dauern. Auch wenn dich dieses Ungetüm von einem Neun-Gallonen-Tank (34 l) über diese Distanz bringen kann, habe dennoch stets genügend Sprit an Bord. Es gibt immer jemanden in der Gruppe mit einem kleineren Dual-Bike, dem man aushelfen muss. 





DIE BDR-MISSION

Backcountry Discovery Routes ist eine gemeinnützige Organisation mit dem Zweck, Touren über öffentliche Motorradstrecken jenseits der Highways auszuarbeiten und für deren Instandhaltung einzutreten. Damit wird auch ein Beitrag geleistet zum Erhalt unserer Landschaft und zur Förderung der Wirtschaft in ländlichen Regionen.

RIDE RIGHT

Die MABDR ist voll mit kurvigen Strecken und engen Kurven – und ein perfektes Beispiel dafür, warum BDR die Initiative Ride Right entwickelt hat. Dieses Programm schafft ein Bewusstsein dafür, wie wichtig es ist, immer auf der rechten Seite der Straße zu fahren, um das Risiko von Frontalzusammenstößen in unübersichtlichen Kurven und in Situationen mit eingeschränkter Sicht zu reduzieren.

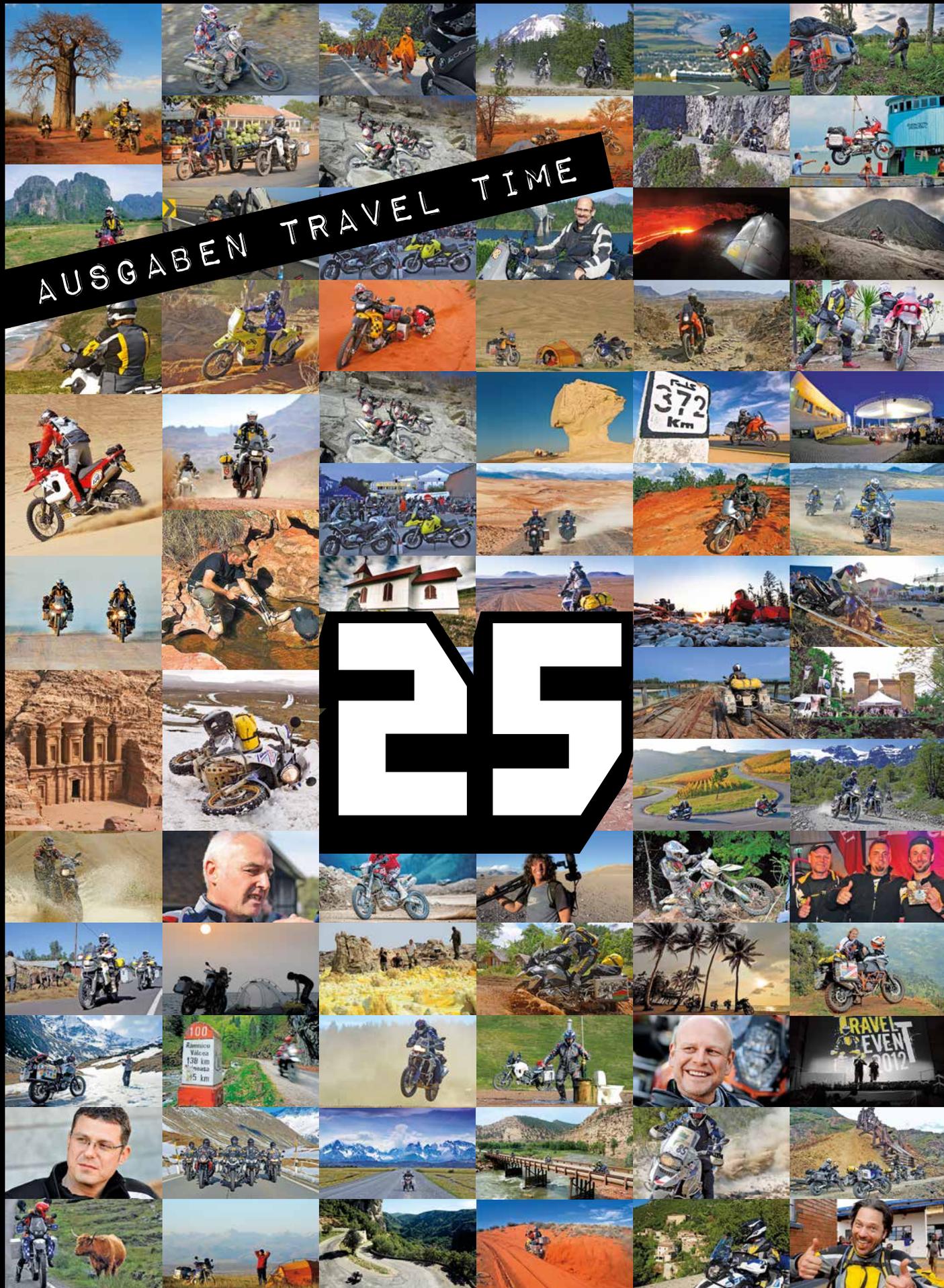
Das einfache Anbringen eines Ride-Right-Aufklebers auf der Innenseite seiner Windschutzscheibe oder an einem anderen gut sichtbaren Platz erinnert einen beim Fahren stets an diese lebensrettende Maßnahme.

SELBER FAHREN

Die kostenlosen GPS-Tracks und sämtliche Hilfsmittel, die zum Planen eines MABDR-Abenteuers benötigt werden, gibt es auf RideBDR.com.

25 AUSGABEN TRAVEL TIME

25



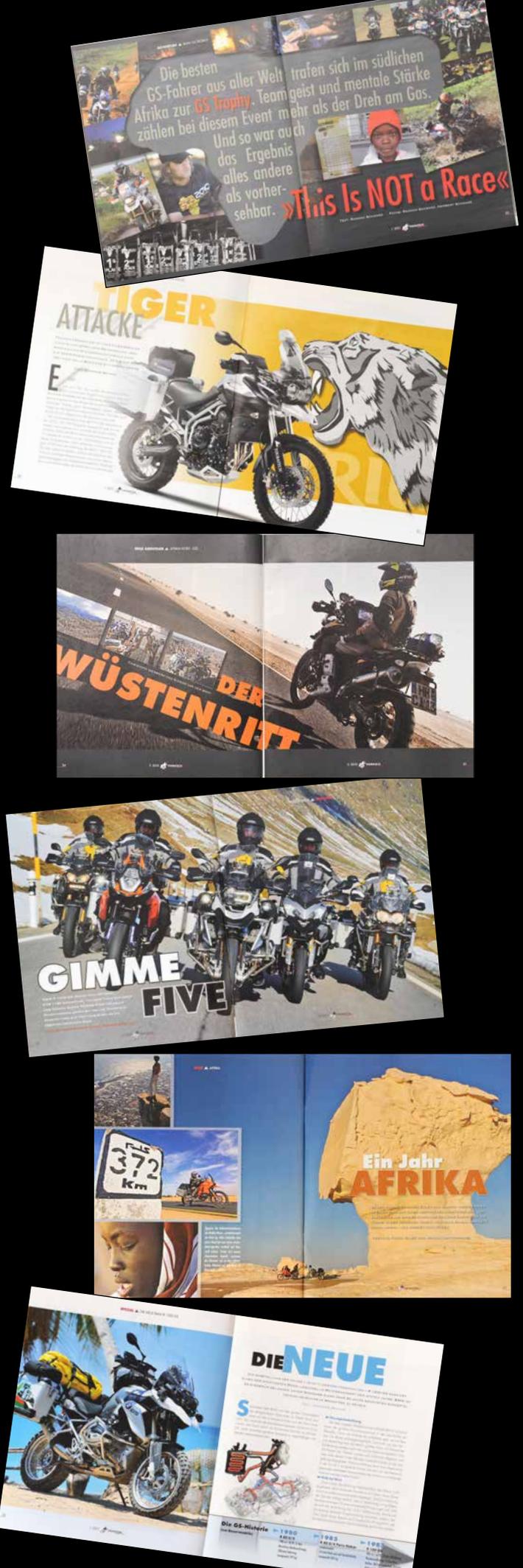


GRUND ZUM FEIERN!

Mit diesem Heft haltet ihr die 25. Ausgabe von Travel Time in Händen. Ein Jubiläum, das uns auch ein klein wenig stolz macht. Denn Travel Time ist viel mehr als nur ein Kundenmagazin: Die Zeitschrift hat sich in den letzten acht Jahren zu einem anerkannten Medium der Motorradreise-Szene entwickelt.

Es ist immer wieder ein besonderer Moment, wenn der Lkw an der Warenannahme vorfährt, und die Paletten mit der neuesten Travel Time Ausgabe abgeladen werden. Schnell die Plastikfolie ein Stück weit beiseite schieben und ein Exemplar herausangeln. Auch nach mittlerweile mehr als acht Jahren und 25 produzierten Ausgaben ist bei uns die Vorfreude auf jedes Heft noch riesig. Natürlich wissen wir nach Wochen intensiver Produktion bis aufs letzte Komma, was in dem Heft drinstehen wird. Doch das Magazin dann in der Hand zu haben, den Geruch der frischen Druckfarbe zu riechen und durch die Beiträge zu blättern, ist immer wieder großartig. Schließlich ist viel Herzblut, Zeit und Energie in das Produkt geflossen.

Und es sind beileibe nicht nur die Redaktion oder das Marketingteam, die zum Gelingen jeder einzelnen Ausgabe beitragen. Der Input für das Heft kommt von den unterschiedlichsten Menschen bei Touratech. Mitarbeiter aus dem Produktmanagement stehen der Redaktion Rede und Antwort zur Funktion neuer Produkte, Führungskräfte geben Auskunft über Strategien und Konzepte, und Kollegen aus der Fertigung zeigen, wie die Touratech Parts entstehen.





Touratech versteht sich nicht nur als Hersteller von Premium Motorradzubehör sondern auch als Teil der Motorradreise-Szene. Vom Management angefangen sind fast alle Mitarbeiter engagierte Motorradfahrer und viele von ihnen auch außerhalb der Arbeit eng mit der Adventure Bike Community vernetzt. Travel Time ist deshalb auch ein Medium, mit dem Touratech gezielt den Dialog mit der Motorradreise-Szene pflegt.

Diese Vernetzung schlägt sich natürlich auch in den Inhalten nieder. Wichtige Impulsgeber der Szene und renommierte Autoren von Dirk Schäfer über Andreas Hülsmann bis Michael Martin präsentieren ihre aktuellen Projekte im Heft und berichten von ihren Abenteuern.

Aber Touratech sorgt auch selbst immer wieder mit ausgefallenen Unternehmungen für Aufsehen. Seien es die spektakulären Sporteinsätze, von denen die Teilnahme am Endurance Day, dem Erzberg Hare Scramble oder den Red Bull Romaniacs nur die prominentesten sind, oder die mittlerweile legendären Testtouren - alles zusammen jede Menge Stoff für spannende Stories in Travel Time.

Natürlich berichtet Travel Time auch intensiv über neue Produkte, Trends im Zubehörbereich und hält die Leser über wichtige Entwicklungen im Unternehmen auf dem Laufenden.

Wertvolles Wissen über Nutzen, Anwendung und Funktionsweise komplexer Produkte liefern aufwendig recherchierte Ratgeber- und Technikthemen. Nicht fehlen dürfen Nachrichten aus der globalen Motorradreise-Community.



DIE LESERREPORTAGE

Auch Travel Time Leser haben mit ihren Reportagen viel zur Faszination des Magazins beigetragen. Wenn ihr auch eine tolle Reise mit Touratech-ausgestatteten Motorrädern gemacht habt, nehmt Kontakt mit uns auf. Vielleicht wird aus eurem Abenteuer eine spannende Story im Heft.

E-Mail: travelttime@touratech.de

Mit diesem ebenso vielfältigen wie anspruchsvollen Themenmix auf jeweils 100 Seiten nimmt Travel Time eine absolute Sonderstellung ein. Kein anderes Unternehmen im Motorradbereich bringt regelmäßig ein vergleichbares Magazin heraus.

Der große Erfolg von Travel Time beruht auch auf der Unterstützung durch starke Partner. Touratech arbeitet traditionell mit wichtigen Playern der Motorradindustrie sehr eng zusammen. Und diese Unternehmen sind von Anfang an Teil von Travel Time. Sie nutzen das hochwertige redaktionelle Umfeld für den Dialog mit potenziellen Kunden und setzen mit ihren Produkten auch inhaltlich Akzente.

Travel Time gibt es kostenlos in den Touratech Shops, auf allen Messen, bei denen sich Touratech engagiert, sowie bei Veranstaltungen wie dem Travel Event. Die deutschsprachige Ausgabe erscheint zwei-, bei Bedarf dreimal jährlich, einmal im Jahr gibt es eine internationale Ausgabe in englischer Sprache, die über die Touratech Distributoren weltweit vertrieben wird.

Travel Time ist auch digital als Multimedi magazin verfügbar. Zahlreiche Links und eingebettete Videos ergänzen die Heftinhalte. Die Digitalausgabe steht zudem im Archiv zum Online-Lesen oder Herunterladen kostenlos zur Verfügung.

Und wenn wir es mit Travel Time immer wieder schaffen, bei unseren Lesern Lust auf eigene Abenteuer zu wecken, dann haben wir unsere Sache richtig gemacht.



DIGITALE AUSGABE

Travel Time ist auch digital als Multimedi magazin verfügbar. Zahlreiche Links und eingebettete Videos ergänzen die Heftinhalte. Die Digitalausgabe steht zudem im Archiv zum Online-Lesen oder Herunterladen kostenlos zur Verfügung.

touratech.de/travel-time.html





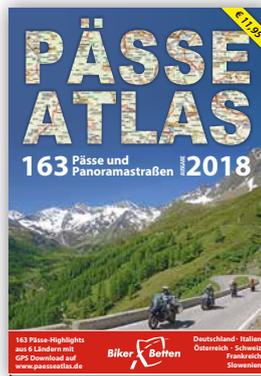
ENTDECKE DIE SCHÖNSTEN MOTORRADREVIERE EUROPAS



FOLYMAPS MOTORRADKARTEN

- 8–12 Einzelblätter, beidseitig bedruckt
- wetterfest, reißfest, mit wasserlöslichem Stift beschreibbar
- einfache Routen einzeichnen und später wieder entfernen
- praktische Tasche mit Reißverschluss
- Tourenmaßstab: 1:250.000, Deu. 1:300.000

Neu:
Je Set nur
19,95 €



PÄSSE ATLAS

- 163 Alpenpässe und Panoramastraßen
- übersichtliche Karte zu jedem Pass
- alle wichtigen Eckdaten, Kurzbeschreibung und Kombinationsmöglichkeiten
- nur 11,95 €



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

Rat & Tat



TOURATECH SÜD / MÜNCHEN

In München ist Touratech seit 2005 präsent. Am Standort in der bayerischen Landeshauptstadt kümmert sich ein Vier-Mann-Team aus begeisterten Motorradreisenden um die Kundschaft. René Grotrian ist seit sieben Jahren dabei, er fährt eine brandneue Honda Africa Twin. Noch länger, nämlich seit 2007, ist Tom Morzcinsky an Bord. Er fährt eine BMW R 1200 GS ADV und ein Ural Gespann. Ganz neu dabei ist Mechaniker Jan Luker, der aus Überzeugung mit einer BMW R 1150 GS unterwegs ist. Shopleiter Markus Gruber hat zurzeit eine BMW 1200 GS ADV. Sein bevorzugtes Tourenrevier ist die Adriaküste bis hinunter nach Griechenland. Im Winter zieht es ihn regelmäßig nach Sardinien. Die größten Abenteuer hat er jedoch in den afrikanischen Ländern gemacht.

Touratech München ist ein eigenständiger Shop mit 180 Quadratmetern Ladenfläche. In der angeschlossenen Werkstatt wird nicht nur Touratech Zubehör fachgerecht montiert, auch komplette Umbauten bis hin zu ausgefallenen Sonderwünschen werden realisiert.

Neben Beratung und Verkauf hält Markus Gruber für seine Kunden ganzjährig ein vielfältiges Programm bereit. Das Angebot reicht von Schrauberkursen über Navilehrgänge und Vorträge bis zum gemütlichen gemeinsamen Grillen.

»Kundenservice ist bei uns oberstes Gebot. Wenn der Kunde mit einem Lächeln unser Haus verlässt, haben wir alles richtig gemacht«, davon ist Shopleiter Markus Gruber überzeugt.



Touratech hat sieben Stützpunkte in Deutschland. Die engagierten Teams bieten ihren Kunden in der Region kompetenten Service und haben für alle Fragen rund um Motorradreisen und Zubehör ein offenes Ohr.

Professionelle Anbauten, ausgiebige Probefahrten und intensive Beratung sind für die Shoppartner selbstverständlich – schließlich sind sie selbst alle engagierte Motorradfahrer.

TOURATECH MITTE / MÖMLINGEN

Wenn man den rund 125 Quadratmeter großen Touratech Shop in Mömlingen betritt, wird man auf Volker Muhn oder Shopleiter Axel Funke treffen. Oder auch auf beide. Eher im Hintergrund agieren Babs, Christin, Franz, Andreas, Andi, Manfred und Raffi. Sie kümmern sich um Buchhaltung, Lager und Werkstatt.

Touratech Mitte ist seit 2009 Teil von Zweirad Norton, einer bereits 1979 gegründeten Motorradwerkstatt mit überregionalem Ruf. Satt 225 Quadratmeter stehen den Schraubern zur Verfügung – und die werden intensiv genutzt. Neben der Montage von Zubehör stehen individuelle Fahrwerksumbauten wie Tieferlegungen bei der Kundschaft hoch im Kurs. Für BMW-Motorräder gibt es einen kompletten Service, und auch ein Leistungsprüfstand ist vorhanden. Der TÜV kommt jede Woche ins Haus.



Damit niemand die Katze im Sack kaufen muss, bieten Axel und sein Team Probefahrten für Sitzbänke, Windschilde, Helme und Fahrwerk an. Nicht nur, wenn es ums Zubehör geht, ist Mömlingen eine gute Anlaufstelle. Touratech Mitte bietet auch Anhängervermietung zum Motorradtransport sowie Mietmotorräder an. Das eigene Know-how lässt sich bei den Garmin-Seminaren auffrischen, Reiseinspirationen gibt es bei den Vorträgen. Gefeierte wird bei der traditionellen Saisonöffnung »KickOn« und der schon legendären Weihnachtsfeier in der Werkstatt.

Man trifft die Crew auch auf regionalen Messen und beim Travel Event. **»Die Freude am Service leben wir täglich«, sagt der leidenschaftliche Reiseendurist Axel Funke. »Egal, wo du bist und wo du hin willst – wir unterstützen dich.«**



TOURATECH MÜNSTERLAND / COESFELD

Touratech Münsterland gehört zu den jüngeren Niederlassungen. Seit März 2016 sind 30 Quadratmeter bei der AHAG in Coesfeld für die Produkte aus Niedereschach reserviert. Als großer BMW-Händler kann die AHAG Coesfeld nicht nur die komplette BMW Motorrad Fahrzeugpalette anbieten, sondern verfügt auch über einen ausgesuchten Bestand gebrauchter Motorräder anderer Marken. Die Meisterwerkstatt bietet einen kompletten Service, Zubehörmontage, Fahrwerksumbauten und Customizing nach Kundenwunsch an. Natürlich sind auch BMW-Ersatzteile erhältlich. Reifenservice, tägliche HU/AU und Abnahmen im Hause sowie Wintereinlagerung runden das umfangreiche Angebot ab.



Und natürlich geht es bei Touratech Münsterland ganz viel ums selber Fahren. Neben den obligatorischen Probefahraktionen werden regelmäßig Kundenausfahrten angeboten. Reiseenduro-Trainings finden in Zusammenarbeit mit BMW und der Driving Area Wesendorf statt. Eine intensive Kooperation findet mit der AHAG in Bochum statt. Dieser Standort vertreibt ebenfalls BMW Motorrad.

Das Shopteam in Coesfeld besteht aus Susanne Karla, Michael Knuth-Zajonz und Shopleiter Guido Bakenfelder. Guido ist leidenschaftlicher Motorradfahrer seit Kindertagen. Bereits mit 12 Jahren hatte er eine Honda Dax. Heute bevorzugt er etwas größere Hubräume und ist entweder auf seiner R 1200 GS oder einer S 1000 XR unterwegs.

»Direkt die Dinge erledigen!«, so lautet Guidos Credo – nicht nur für die Arbeit mit den Kunden.



TOURATECH NORD / HAMBURG

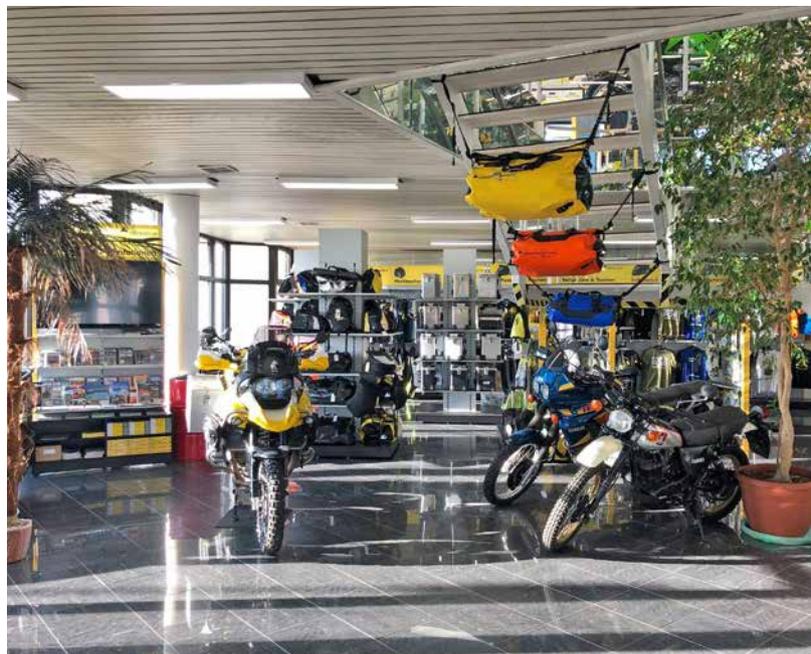
Mit 900 Quadratmetern Ladenfläche und großem eigenen Lager gehört Touratech Hamburg zu den Schwergewichten unter den Niederlassungen. Nach 14 Jahren wurde der alte Standort in der Rodigallee zu klein und man bezog die großzügigen Räumlichkeiten im Holstenhofweg 42–44.

In der Werkstatt direkt im Shop können Kunden das erworbene Zubehör gleich selbst montieren. Bei Bedarf wird natürlich tatkräftig geholfen. Dass Shopleiter Jörg Komstke seinen Kunden die Möglichkeit zum Selberschrauben gibt, hat mit seiner eigenen Begeisterung fürs Selbstgemachte zu tun. Jörg hat sich eine BMW R 1150 GS in Eigenregie komplett zur Desierto II umgebaut. Am liebsten ist er in Italien oder Spanien unterwegs; häufig in Begleitung seines Bruders, der ebenfalls eine komplett umgebaute 1150er GS fährt.

Unterstützung im Shop hat Jörg durch drei Kollegen. Seit 2015 ist Timo fest angestellt und steht den Kunden sechs Tage die Woche mit Rat und Tat zur Seite. Bereits seit 2003 gehört Jens zum Team. Er hilft der Mannschaft jeden Samstag und ist bei allen Events dabei.

Bärbel und Sabrina unterstützen das Team ebenfalls bei Veranstaltungen – und da hat Jörg so einiges auf die Beine gestellt. Es gibt regelmäßig Filmabende, GPS- und Erste-Hilfe-Kurse. Kernig geht es auf den Endurotouren zur Sache. Zum Saisonstart und -ende gibt es jeweils eine Feier in den Geschäftsräumen.

Dass Jörgs Wahlspruch »Wir halten, was wir versprechen!« kein leeres Versprechen ist, dafür sind 15 erfolgreiche Jahre als Touratech Niederlassung Beweis genug.



TOURATECH HEADQUARTERS / NIEDERESCHACH

Motorradabenteurer pur – das ist der erste Eindruck, wenn man den Touratech Shop am Firmensitz in Niedereschach betritt: An den Wänden riesige Poster mit Reismotiven, im Showroom voll aufgepackte Adventure Bikes der verschiedensten Fabrikate. Man bekommt sofort Lust, selbst auf Tour zu geben. Die Produktpräsentation ist modern und aufgeräumt, das riesige Portfolio ist sinnvoll nach Funktionsbereichen gegliedert. Hier eine riesige Wand mit der aktuellen Helmkollektion, dort Aufsteller mit dem kompletten Sortiment an Stiefeln. Oder der riesige Bereich von Touratech Suspension: Alle verschiedenen Federbeintypen gibt es live zum Anfassen, ein Rallyebike demonstriert, was die Produkte im Extremsatz leisten.

Der 2016 eröffnete Shop in Niedereschach hat mit 1000 Quadratmetern nicht nur die größte Fläche, sondern bietet auch die höchste Verfügbarkeit. Was kein Wunder ist, denn das Shopteam hat direkten Zugriff auf das Zentrallager. Jedes lagernde Produkt kann sofort zur unverbindlichen Ansicht in den Shop geholt werden. Das ist es auch, was Shopleiter Thomas Nagork so wichtig ist: »Wir wollen alle Kundenwünsche erfüllen, denn es gibt fast nichts, was unmöglich ist.« Daran arbeitet er täglich mit seinem Team aus sechs Vertriebsmitarbeitern und zwei Azubis.



Und das Leistungsspektrum des Shops erschöpft sich nicht mit optimaler Beratung zu den Produkten. Auf Wunsch kann jedes erworbene Teil gleich in der angeschlossenen Werkstatt montiert werden. Drei engagierte Mechaniker stehen für An- und Umbauten oder Reifenservice bereit. Auch die Fahrwerkskomponenten werden im zertifizierten Touratech Suspension Center fachgerecht eingebaut und individuell abgestimmt. Und Werkstattmeister Wolfgang Banholzer, ein erfahrener Dakar-Mechaniker, hat auch für ausgefallene Kundenwünsche stets ein offenes Ohr – selbst wenn es sich um einen Komplettumbau handelt.

Für Kunden, die sich intensiv mit ihrem Motorrad beschäftigen wollen, gibt es regelmäßig Fahrwerksworkshops. Auch zu den Themen Navigation, Reisevorbereitung und Fotografie werden Kurse angeboten. Inspirationen für eigene Touren liefern die Vorträge namhafter Referenten im Winterhalbjahr.

Wer eine Pause vom Anprobieren haben oder eine Kaufentscheidung in Ruhe durchdenken möchte, kann es sich in einer der gemütlichen Sitzgruppen im Shop bequem machen. Kleine Stärkungen gibt es im direkt angeschlossenen Bistro.

Tipps für schöne Ausflüge in die nähere Umgebung geben die Shopmitarbeiter gerne weiter – sei es mit der eigenen Maschine oder einem Bike aus dem Leihfuhrpark.



TOURATECH BERLIN

Mitten in Steglitz findet sich die Touratech Niederlassung in der Bundeshauptstadt unter dem Dach des Motorradhändlers Riller & Schnauck. 120 Quadratmeter stehen für die Produkte aus Niedereschach exklusiv zur Verfügung. Vier Mitarbeiter kümmern sich um die Belange der Touratech Kunden. Shopleiter Philipp Kirchner ist 29 Jahre jung und trotzdem schon eine Menge mit dem Motorrad herumgekommen. Meist zieht es ihn in den ehemaligen Ostblock oder nach Skandinavien. Auch tiefe Minusgrade halten den Outdoor- und Naturfreund nicht vom Motorradreisen ab. Kein Wunder, dass da jede Menge Erfahrung zusammengekommen ist. Und die teilt Philipp leidenschaftlich mit den Besuchern des Berliner Shops.

Know-how für die Praxis vermittelt auch das umfangreiche Aktivprogramm mit Offroadtrainings und Technikkursen zu Themen wie Pannehilfe oder Navigation. Auch namhafte Referenten sind regelmäßig zu ihren Vorträgen zu Gast in Steglitz.

Neben einer großen Auswahl aus dem Touratech Sortiment kann Philipp durch die Kooperation mit Riller & Schnauck noch jede Menge weitere Dienstleistungen anbieten. In der Werkstatt des BMW-Motorrad- und Triumph-Vertragspartners können alle Produkte montiert werden. Darüberhinaus können Servicearbeiten, Diagnosen, Reparaturen und kompletter Umbauten durchgeführt werden. Selbstverständlich sind auch Fremdfabrikate herzlich willkommen.

»Wir sind nicht immer perfekt, aber was wir tun, tun wir mit Herzblut und Engagement«, lautet Philipps Credo. Dazu passen auch die extralangen Shop-Öffnungszeiten.





TOURATECH OST / DRESDEN

Seit 2012 ist Touratech auch in der Elbmetropole Dresden vertreten. Zusammen mit Motorrad in Dresden logiert Touratech in einem liebevoll restaurierten Gebäude. Das mit viel Herzblut vom Team um Shopleiterin Dalila Vazquez selbst gestaltete Interieur trägt viel zur unverwechselbaren Atmosphäre im Laden bei. Viele Kunden bleiben viel länger als geplant und »verratschen« sich gerne mal bei einem Kaffee, verrät sie. Der Shop in der Agnes-Smedley-Straße ist längst Teil der Dresdner Motorradszene. Viele Biker kommen einfach her, um mit Gleichgesinnten auf dem tollen Außengelände einfach etwas Benzin zu reden oder die erlesene Modellvielfalt der Maschinen zu bestaunen.

Doch natürlich geht es in Dresden nicht nur um gute Stimmung. Echte Reise- und Adventure-Profis sind für die Beratung zuständig. Dalila, begeisterte Duke-Treiberin ist nicht nur auf der Straße flott unterwegs, sondern auch im Gelände. Ihr Kollege Michael Hänsel ist Instruktor beim Enduroactionteam und hat 2018 bei der GS Trophy in der Mongolei die deutschen Farben hochgehalten.

Um ein möglichst realistisches Erleben der Produkte zu ermöglichen, hat Touratech Ost einen großen Teil seiner Leihmotorradflotte mit Parts Made in Nidereschach ausgestattet. Gefällt ein Produkt, kann es in der angeschlossenen Werkstatt montiert werden oder auch gleich selbst angebaut werden. Unglaublich breit ist das Leistungsspektrum der Werkstatt. Es reicht von Wartung, Pflege und Reparatur aller Marken über Um- & Sonderbauten, Fahrwerksanpassung und -tieferlegung bis zu Unfallinstandsetzung und Lackierarbeiten. Touratech Ost ist Dekra-Prüfstützpunkt, Gutachten aller Art können erstellt werden. Ebenfalls im Angebot sind Fahrzeugaufbereitung, Reifen- und Batterieservice sowie Wintereinlagerungen, Motorradtransport und -vermietung.

Touratech Ost veranstaltet unter anderem eine Orientierungsrallye, Vorträge gibt es zu den unterschiedlichsten Motorrad- und Reisetemen.

»Teilen macht glücklich«, sind Dalila und Michael einhellig überzeugt. »Wir teilen unsere Möglichkeiten, Erfahrungen und unser Netzwerk.« Vorbeischaun lohnt sich also auf jeden Fall.



MOTORRADREISEN
EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH

Reisen mal anders.



Neuseeland
Australien · Südafrika
Kanada





Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour

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



HORIZONTE
tours

DER SPEZIALIST FÜR MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 15 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com



TOURATECH KASSEL

Rainer Krippner, Shopmanager bei Touratech Kassel, ist schon viel herumgekommen mit dem Motorrad. Von seinen Abenteuern in der Polarnacht erzählt die Reportage von Andreas Hülsmann in diesem Heft. Aber auch in der Mongolei war der Abenteurer schon unterwegs. Ruhe und Weite sind es, die Rainer sucht, wenn er mit dem Motorrad verreist. Das heißt aber nicht, dass er ein verschlossener Zeitgenosse wäre. Zuhause im Touratech Shop Kassel ist er ein offener und sachkundiger Gesprächspartner. Deshalb reisen die Kunden auch aus größeren Entfernungen an, um sich von Rainer oder seinem Kollegen Guido Rapp intensiv beraten zu lassen. Auf 400 Quadratmetern werden in Kassel Touratech Produkte exklusiv angeboten. Doch damit nicht genug. Der Shop beheimatet auch ein Touratech Suspension Center. Hier gibt es die hochwertigen Federelemente von Touratech Suspension. Rainer und Guido nehmen sich die Zeit, um herauszufinden, welches Part dem jeweiligen Kundenwunsch perfekt gerecht wird.

Kleinere Anbauten von Zubehörteilen können die Kunden im Shop selbst oder mit Rainers Unterstützung vornehmen, wenn es schwieriger wird, helfen Partnerwerkstätten in der Nähe.

In und um den verkehrsgünstig gelegenen Shop mit Parkplätzen vor dem Haus ist immer etwas los. Im Winter findet jeden ersten Freitag im Monat ein Klönabend statt, vier- bis fünfmal im Winterhalbjahr gibt es Vorträge. In Workshops werden diverse Themen wie Navigation, Fahrwerk, Reifen flicken, Erste Hilfe etc. behandelt.

Und dann gibt es noch das Enduroevent und ein Reiseendurotraining in Zusammenarbeit mit dem MCS Schrecksbach sowie mehrere gemeinsame Ausfahrten.

»Geht nicht, gibt's nicht!«, ist Rainers Credo. Also einfach mal hinfahren und sich Inspirationen fürs nächste Abenteuer holen.



TOURATECH WEST / AACHEN

Bereits seit dem Jahr 2000 werden bei Kohl Automobile in Aachen Touratech Produkte verkauft. Das funktionierte so gut, dass unter dem Dach des renommierten BMW-Händlers 2004 Touratech West gegründet wurde. Rund 450 Quadratmeter Ladenfläche sind für die Parts aus Niedereschach reserviert.

Betreut werden die Kunden vom Team aus Jody Tempels, Sebastian Schell, Julius Schweingruber, Claudia Weber und Shopleiter Tom Nick. Tom ist seit bald 40 Jahren im Sattel verschiedener Motorräder rund um die Welt unterwegs. Diese Leidenschaft teilt er mit den Kollegen aus der BMW-Werkstatt im Hause. »Wir haben hier extrem authentische Mitarbeiter, die alle selbst motorradfahren und –reisen«, verrät Tom. Ganz klar, dass Montagen von Touratech Parts hier gerne und kompetent durchgeführt werden. Und falls es sonst noch etwas an der Maschine zu tun geben sollte, finden die Profis schnell die perfekte Lösung.

Doch nicht nur wenn es um Parts und Werkstattarbeiten geht, ist Touratech West eine wichtige Anlaufstelle der (über-)regionalen Motorrad- und Travellerszene. Highlight der Saison ist sicher das Touratech West Travel Event im September. Im Winter präsentieren anerkannte Reiseprofis ihre Impressionen, und in Kursen lassen sich die eigenen Schrauberfähigkeiten verbessern. Wer gerne gemeinsam unterwegs ist, hat dazu bei geführten Touren oder Trainings Gelegenheit.

Alle gängigen Touratech Produkte werden bei Touratech West stets lagernd gehalten und mehrere Vorführräder stehen für Testfahrten bereit. Dieses Konzept passt zu Tom Nicks Motto: »Probe fahren, Probe sitzen, Probe tragen ... immer gerne!«



TOURATECH WELTWEIT



AZOREN PER MIETMOTORRAD

Touratech Portugal hält eine Mietmotorradflotte auf den Azoren bereit, genauer gesagt auf der Hauptinsel São Miguel. Die Inselgruppe mitten im Atlantik rückte erst in den letzten Jahren als Reiseziel in den Blick einer größeren Öffentlichkeit. Der Archipel verfügt ganzjährig über ein wunderbar mildes Klima und überrascht mit landschaftlicher Vielfalt: Vulkanseen, heiße Quellen, dichte Urwälder und traumhafte Strände gibt es zu entdecken.

www.touratech.pt



GS-AUSSTELLUNG IN THAILAND

Der thailändische Touratech Importeur hat im Juni eine große GS-Ausstellung durchgeführt. Eingeladen waren alle Adventure-Bike-Fans. Neben Probefahrmöglichkeiten gab es Praxis-Workshops, Wettbewerbe und die Möglichkeit zu intensivem Erfahrungsaustausch.

www.touratech.co.th

MEET UP AT TOURATECH PERU

Touratech Peru hat sich als wichtige Anlaufstelle für Adventure Biker in Südamerika etabliert. Verkehrsgünstig in Lima, nur ein paar Minuten von der Panamericana entfernt gelegen, schauen mehrere Fernreisende pro Woche bei Ivan Guerrero und seinem Team auf der Suche nach aktuellen Infos oder technischer Unterstützung vorbei. Einen Namen hat sich Touratech Peru auch als Veranstalter von organisierten Reisen sowie als Motorradvermieter gemacht. Kunden können per günstigem Direktflug nach Lima anreisen und eine top gepflegte Maschine übernehmen – für eine geführte Tour oder individuelle Abenteuer.

www.motoviajerosperu.com



GUTER START FÜR TOURATECH SCHWEIZ

Die Zahl der Kunden, die den Shop in Ebikon bei Luzern seit der Eröffnung im Juni 2018 besucht haben, hat selbst die kühnsten Erwartungen überstiegen. Ein junges, hoch motiviertes Team erwartet die Motorradfahrer im neuen Flagship Store und bietet neben Beratung und Verkauf zahlreiche weitere Dienstleistungen wie Fahrwerksservice, Motorradvermietung und Customizing an.

www.touratech-swiss.ch



NEUER STANDORT IN SÜDAFRIKA

Bike Adventure Imports Pty Ltd. hat am 1. September offiziell den Touratech Import für Südafrika übernommen. Die Adventure Experten um Pauli Massyn verfügen über solides Know-how in der Distribution von Motorradzubehör. In der Hauptstadt Pretoria haben sie nun einen extra Showroom nur für Touratech Parts eingerichtet. Hier gibt es Beratung von Profis – und die tollsten Offroad-Tracks liegen direkt vor der Tür.

www.touratech.co.za

PRAG-IRAK

Zwei Tschechen, der altgediente Globetrotter Igor Brezovar und der junge Schauspieler Martin Písařík sind mit ihren Maschinen zu einer Tour von Prag in den Nordirak aufgebrochen.

Auf der abenteuerlichen Reise ist ein Film entstanden, der im tschechischen Fernsehkanal Prima TV ausgestrahlt wurde. Martins 1190er KTM wurde von Touratech Tschechien umfangreich mit Zubehör ausgestattet.

facebook.com/touratech.cz



DER FALL DER FÄLLE



Offroadreisen führen uns in abgelegene Regionen, wir erleben Motorrad und Natur in höchster Intensität.

Doch »da draußen« warten nicht nur spannende Abenteuer, sondern auch handfeste Gefahren. Jakob Weinknecht erläutert auf Grundlage eigener Erfahrungen, wie man die Risiken auf Endurotouren sinnvoll managt.



Es war nur ein winziger Moment der Unachtsamkeit. Offenbar habe ich einen größeren Stein übersehen, und schon überschlage ich mich samt Motorrad rund drei Meter die Böschung hinab und lande im Bach. Das Motorrad mit seinen gut 200 Kilogramm fällt mir auf den Rücken.

Dies ist in groben Zügen der Ablauf meines schweren Unfalls, der sich beim Scouting zur ACT Romania tief in den Wäldern der Karpaten ereignete. Erste Diagnose: Acht gebrochene Rippen und Gehirnerschütterung. Die genaue Untersuchung drei Tage später in Österreich zeigt ein noch drastischeres Bild. Drei Rippen links, sieben rechts gebrochen, Pneumothorax, unzählige Prellungen, leichtes Schädeltrauma und zwei komprimierte Lendenwirbel.

Zu meinem Glück waren Filipe Elias und Stefan Klabunde mit mir unterwegs. Sie haben mich umgehend geborgen, hervorragend Erste Hilfe geleistet, die Bergung aus dem Gelände und den Transport ins nächste Krankenhaus organisiert. Hier noch einmal vielen herzlichen Dank an beide!

Auch mit der geballten Erfahrung von 15 Jahren Motorradreisen, zahlreichen Offroadtrainings und der Teilnahme an verschiede-

Text: Jakob Weinknecht
Bilder: Stefan Klabunde

nen Rallyes reicht ein kurzer Moment fehlender Konzentration, damit das Unglück seinen Lauf nehmen kann.

Gerade bei Offroad-Motorradreisen sollte man auf solche Ereignisse vorbereitet sein. Diese Vorbereitung fängt schon bei einer entsprechenden Schutzausrüstung an. Ich hatte zum Glück eine Protektorrenjacke sowie Hüft- und Knieschützer und Endurostiefel an. Diese Ausrüstung hat noch schlimmere Verletzungen verhindert.

Ebenso wie bei anderen Freizeitaktivitäten mit einem höheren Risiko gilt auch fürs Adventure Biking, dass man nie alleine sondern in einer Gruppe von drei, besser vier, Fahrern unterwegs ist.

Kompetente Erstversorgung sowie rasche Bergung nach einem Unfall entscheiden wesentlich über den weiteren Verlauf. Somit ist auch ein erweiterter Erste-Hilfe-Kurs ein absolutes Vorbereitungs-Muss für Abenteuerreisen. Natürlich gehört auch ein vollständig ausgestatteter Verbandkasten zur Pflichtausrüstung. Erste-Hilfe-Kurse werden von Rettungsdiensten und Automobil-Clubs laufend und zu sehr günstigen Preisen angeboten.

Auf den Websites der Automobilclubs finden sich auch Verzeichnisse mit Notrufnummern und Infos zum Rettungswesen in vielen Ländern. Diese druckt man sich aus und führt sie griffbereit mit.

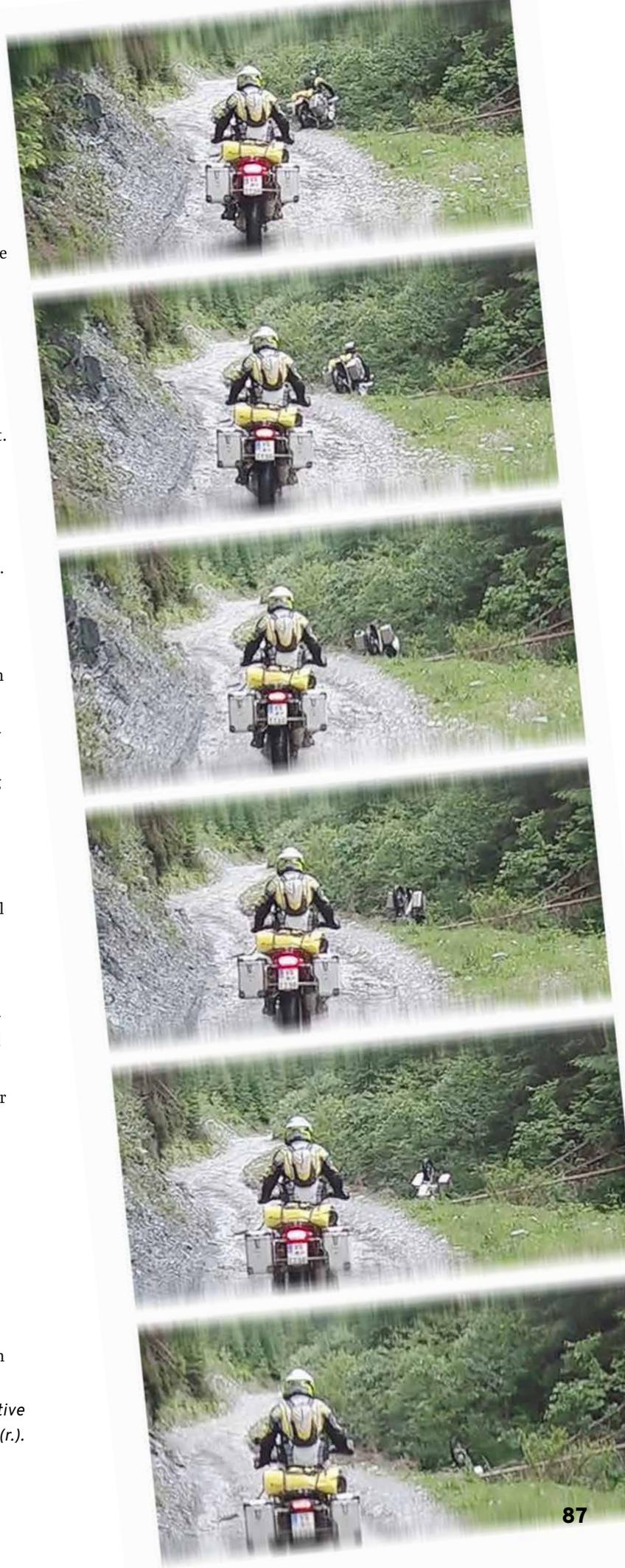
Wir hatten ein satellitengestütztes Notruf-System dabei. Mittlerweile gibt es mehrere Anbieter für diesen Dienst wie Garmin In-Reach (früher Delorme) oder SPOT. Die Systeme sind unabhängig vom Mobilfunknetz und können sowohl die Reiseroute tracken als auch Notrufe absenden. Ein Notruf geht den Weg über ein internationales Call Center, zu einer nationalen Rettungsorganisation, die wiederum lokale Einsatzkräfte mobilisiert - kurzum er braucht viel Zeit. Dennoch können diese Systeme sehr sinnvoll sein, etwa wenn es unmöglich ist, vor Ort Hilfe zu organisieren.

Obwohl wir am Unfallort kein Mobilfunk-Netz hatten, haben wir uns entschieden, direkt vor Ort Hilfe zu suchen. Filipe hat bei einem nahegelegenen Forstbetrieb Fahrer und Geländewagen organisiert, um mich aus dem Gelände zu transportieren, während Stefan weiter Erste Hilfe leistete.

Gleichzeitig wurde ein Rettungswagen gerufen, der mich an einer nahe gelegenen Straße zum Transport ins nächste Krankenhaus übernommen hat. So verging vom Unfall bis zur Versorgung im Krankenhaus nicht einmal eine Stunde.

Parallel zur medizinischen Erstversorgung in Rumänien lief bereits die Rettungskette des Austrian Ambulance Service in Österreich, koordiniert durch den ÖAMTC, an. Nach Abstimmung zwischen den Ärzten in Rumänien und Österreich konnte nach drei Tagen ein Heimtransport in ein spezialisiertes Traumazentrum nach Wien vorgenommen werden. Hierfür wurde ein dreiköpfiges Rettungsteam mit Notarzt von Österreich nach Rumänien geschickt.

*Jakobs Crash aus der Perspektive
von Stefans Helmkamera (r.).*



GUT GERÜSTET – RISIKEN SINNVOLL VORBEUGEN

Mit der richtigen Ausrüstung und sorgfältiger Vorbereitung lassen sich die Risiken auf Offroadreisen minimieren.

■ PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG

Helm und ggf. Crossbrille, Offroadstiefel, Rückenprotektor, Hüftprotektor, Knie-/Scheinbeinschützer, Handschuhe, Motorradanzug

■ FAHREN IN DER GRUPPE

Ideal sind drei bis vier Personen

■ ERSTE-HILFE-KENNTNISSE

Erweiterter Erste-Hilfe-Kurs und regelmäßige Auffrischungen

■ SATELLITENGESTÜTZTES NOTRUF-SYSTEM

Global Notrufe absetzen unabhängig vom Mobilfunknetz. Auch die eigene Position kann automatisch übermittelt werden

■ NOTRUFNUMMERN GRIFFBEREIT

Wichtige Rufnummern und Besonderheiten des Rettungswesens im Reiseland notieren

■ VERSICHERUNGEN

Die Police muss Krankenrücktransport aus dem Ausland abdecken. Auch die Fahrzeugrückholung sollte versichert sein.



Hier die klare Empfehlung, durch eine entsprechende Versicherung, welche solche Dienstleistungen umfasst, vorzusorgen. Entsprechende Policen werden von Automobilclubs und spezialisierten Versicherern angeboten.

Trotz der schweren Verletzungen konnte ich nach nicht einmal drei Wochen das Krankenhaus verlassen und einen Monat später wieder Arbeiten. Solch ein idealer Verlauf hat auch mit Glück zu tun, vielmehr aber noch mit sofortiger Bergung und Erstversor-

gung durch meine Mitreisenden und eine schnelle medizinische Versorgung.

UND DAS MOTORRAD?

Zugegeben, im Moment des Unfalls war uns mein Motorrad, das LARB Projekt Bike (s. Ausgabe 1/18), nicht wichtig. Doch noch am gleichen Tag konnte Filipe berichten, dass er das Bike aus dem Wald herausfahren und keine größeren Schäden feststellen konnte.

Dies sollte sich auch einige Wochen später, als ich die Maschine bei Touratech Österreich wieder abholen konnte, bestätigen. Das Konstruktionskonzept mit Sturzbügel, Motorschutz, Rally-Kit und Gepäckträger hat sich vollständig bewährt.

Auch die ZEGA Pro Koffer hatten den Überschlag – natürlich etwas verbeult – gut überlebt. Mit etwas Ausklopfen konnte man diese wieder am Bike anbringen und weiterreisen. Die Touratech Werkstatt in Nierereschach konnte den rechten Koffer komplett wieder herstellen, beim Linken war der Austausch gegen einen neuen wirtschaftlicher.

Jetzt werde ich die ZEGA Koffer noch in den Husky-Farben weiß, blau und gelb lackieren – und dann geht es Ende September mit Touratech Österreich wieder auf Karpaten-Tour.

www.facebook.com/larbproject



Wichtig: Versicherung mit Rückholung im Krankheitsfall und Erste-Hilfe-Set (o.). Eine solide Schutzausrüstung ist Pflicht (r.o.).


 Text und Fotos:
Dieter Schneider


FELLOWS RIDE –

Mit offenem Visier
gegen Depression

Spenden und Einnahmen des Fellows Ride werden für Projekte aus Forschung und Therapie in der Depressionshilfe und Suizidprävention eingesetzt.

Spendenkonto:

DE85 7903 0001 1000 1905 00

Castell-Bank Würzburg

Stichwort: »Fellows Ride«

DIETER SCHNEIDER

Der 1959 in Koblenz geborene ehemalige Olympia-Fechter Dieter Schneider ist leidenschaftlicher Motorradfahrer. Nach dem BWL-Studium an der FHWS in Würzburg beginnt er seine berufliche Karriere in der Medien- und Werbebranche. In Würzburg lernt er auch seine spätere Frau kennen, mit der er eine Familie gründet. Schneider ist ausgebildeter Fachjournalist für Reise und Motor. Er engagiert sich ehrenamtlich in einigen sozialen Projekten. Unter anderem hat er gemeinsam mit einem guten Freund eine Stiftung zugunsten von Behindertensport, insb. chronischen Erkrankungen, Depressionshilfe und Suizidprävention ins Leben gerufen.

ÜBERRASCHEND & INSPIRIEREND

Dieter Schneider hat den ersten Teil seines »Fellows Ride« absolviert.

Seit seinem Start Mitte Juni hat er 12.000 Kilometer bis nach Pakistan abgespult. Das Projekt »Fellows Ride« setzt sich für die Depressionshilfe und Suizidprävention ein.

➤ Wenn ihr dies lest, werde ich schon in Pakistan sein. Der Einstieg in meine Fellows-Ride-Tour von Deutschland nach Persepolis, die ich zugunsten der Depressionshilfe unternehme, ist geschafft. Die rund 12.000 Kilometer waren voller Erlebnisse, Eindrücke und wunderbarer Begegnungen. Ein Reisebericht über neun Länder in 13 Wochen würde hier den Rahmen sprengen. Für ein Zwischenfazit drängen sich jedoch zwei Schlüsselbegriffe auf: »Überraschung« und »Inspiration«. Überrascht war ich vom unterschätzten Motorradland Rumänien. Die Menschen, die Landschaften und die Kurven haben mich begeistert. Mit den Schlaglöchern bekam auch mein Touratech Fahrwerk ordentlich was zu tun. Entlang der türkischen Schwarzmeerküste waren die spektakulären 300 Kilometer von Arasma nach Sinop unerwartet kurvig. Immer wieder hoch in die Berge und runter ans Meer. Ein Traum. Genauso überrascht wurde ich von der legendären Tusheti-Road in den Kaukasus; gefährlich, riskant aber ein Offroad-Genuss vom Feinsten. Und dann der Iran! Das alte Persien übertrifft alles,

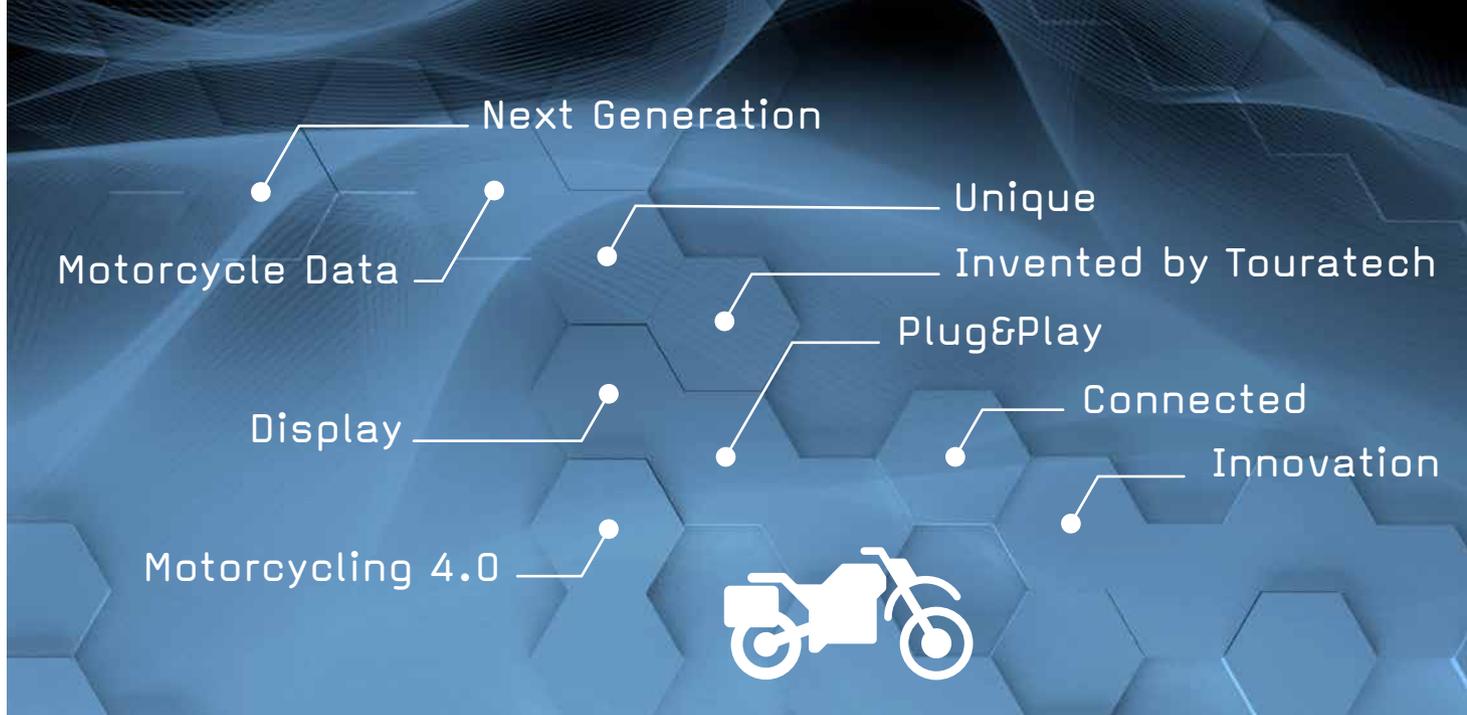
was man sich an Gastfreundschaft und Kultur vorstellen kann.

Inspirierend sind die Begegnungen mit den unterschiedlichen Menschen, Kulturen und Religionen. Die Welt ist nicht so schwarz-weiß gemalt, wie es unsere Medien oft darstellen. Sie ist so bunt wie die farbigen Berge in Täbris/Iran.

Hinfahren und selbst erleben, heißt meine Devise. In unzähligen Gesprächen mit den Menschen vor Ort konnte ich mit dem Thema Depressionshilfe viel bewegen. Ich habe damit gerade junge Menschen, die in ihrer Situation im eigenen Land keine Perspektive sehen, inspirieren können.

Der Fellows Ride geht weiter, denn Depression und Suizidprävention sind ein ernstzunehmendes und globales Thema. Aufs Motorrad steigen und den Horizont erweitern. Ich kann mir gerade nichts Schöneres vorstellen, als die Welt zu bereisen und dabei etwas Gutes zu tun.

Schöne Grüße aus Pakistan, wo mit dem Karakorum-Highway ein nächster Höhepunkt auf mich wartet. <



TOURATECH GOES

Mit der brandneuen App TOURATECH Connect wird das Smartphone zum multifunktionalen Display auf dem Motorrad. Ganz nach persönlichen Vorlieben und angepasst an den Einsatzzweck lassen sich unterschiedlichste Fahrzeugdaten anzeigen – direkt aus dem CAN-Bus.

➤ **Die Geschwindigkeit in der Applauskurve, die Öltemperatur auf der Dschungelpiste, der Schräglagenwinkel auf der Dolomitentour – Benzingespräche leben nicht zuletzt von Zahlen.** Doch Zahlen und Daten sind für Motorradfahrer auch praktisch von großer Bedeutung. Sie können Aufschluss über ungenutzte Potenziale in der Fahrtechnik geben, falsche Einstellungen am Motorrad entlarven. Auch können Sie helfen, den Kraftstoffverbrauch zu senken oder daran erinnern, dass man mal wieder länger am Stück unterwegs ist, als es der Verkehrssicherheit zuträglich ist. Bislang mussten sich Motorradfahrer in vielen Bereichen auf ihr Gefühl verlassen. Während sich die Fahrtdauer noch mit einem Blick auf die Uhr halbwegs präzise erfassen lässt, wird kaum jemand im Grenzbereich länger auf den Tacho schauen oder besitzt gar ein verlässliches Sensorium für den Schräglagenwinkel seiner Maschine oder den verbleibenden Restfederweg.

Exakte Werte für ein breites Spektrum von Fahrzeugfunktionen und Umgebungsdaten liefert die neue App Touratech Connect. »Im Gegensatz zu klassischen Diagnosetools bleibt Touratech Connect dauerhaft mit dem Motorrad verbunden und bietet dem Fahrer kontinuierlich ein breites Angebot wertvoller Informationen auf seinem Smartphone – während der Fahrt und danach«, erläutert Touratech Entwickler Simon Hodrus, der das Projekt leitet. »Damit wird das Smartphone zum multifunktionalen Anzeigeelement.« Touratech Connect besteht aus zwei Elementen: Einer Hardwarekomponente und der Smartphone-Applikation.



Die kompakte Hardware kann dezent am Fahrzeug befestigt werden.

DIGITAL

Die Hardware

Die Hardware, ein kleines Kästchen, nicht mal so groß wie eine halbe Tafel Schokolade, wird fest am Fahrzeug verbaut. Der Anschluss erfolgt fahrzeugspezifisch an vorhandene Steckverbindungen. Besondere technische Kenntnisse sind hierfür nicht erforderlich: Plug and Play! Hardware, Kabel und Stecker verfügen über dieselbe IP-Zertifizierung wie der Kabelbaum. Feuchtigkeit und Staub sind also kein Problem. Auch vor Verpolung und Kurzschluss muss sich niemand fürchten - entsprechende Schutzmechanismen sind vorhanden.

Ein intelligenter Energiesparmodus senkt die Leistungsaufnahme der Hardware bei ausgeschalteter Zündung in den Mikrowattbereich, sodass die Fahrzeugbatterie auch bei langen Standzeiten nicht belastet wird.

Die Elektronik erkennt automatisch die CAN-Bus-Geschwindigkeit, so dass das Gerät universell einsetzbar ist. Einmal installiert, muss der Nutzer der Hardware-Komponente keinerlei Aufmerksamkeit mehr schenken. »Sie besitzt nicht mal einen Knopf«, stellt Simon Hodrus mit einem Lächeln klar.

Die Hardware liest die Informationen aus dem CAN-Bus passiv aus, ohne selbst Anfragen zu stellen. »Dieser Aspekt war uns sehr wichtig«, betont Hodrus »weil das Gerät damit nicht zur Manipulation des Fahrzeugs missbraucht werden kann«. Der Sicherheit haben die Entwickler in jeder Hinsicht oberste Priorität eingeräumt. So ist die Bluetooth-Verbindung zum Fahrzeug verschlüsselt, für die Datenabfrage via App ist ein Pin-Code erforderlich.

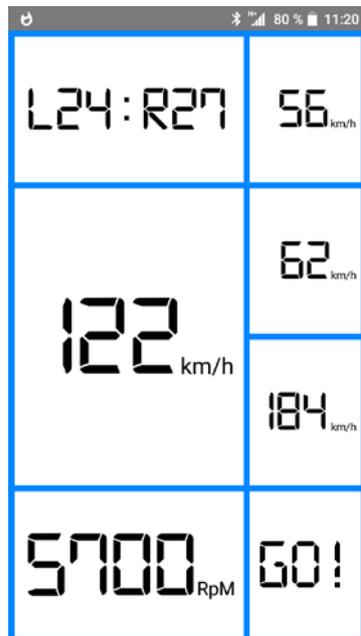
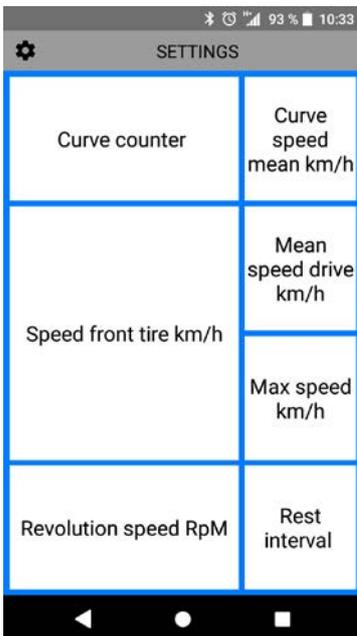
Stichwort Bluetooth: Die Daten werden mit dem Standard Bluetooth Low Energy ans Smartphone übertragen. Dieser steht für geringen Energieverbrauch, was den Handyakku schont und zudem die Nutzung aller BT-Classic-Funktionen wie Sprachausgabe erlaubt, so dass das Telefon parallel mit dem Headset gekoppelt sein kann.

Die Funktionalität

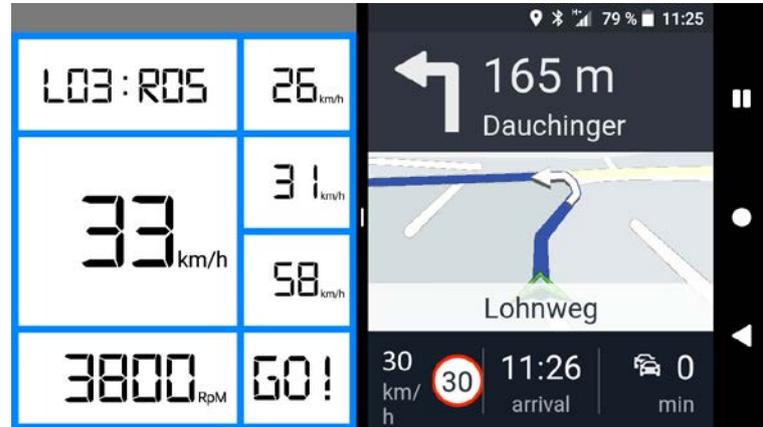
Die Funktionalität von Touratech Connect gliedert sich in die acht Bereiche Antrieb, Bremsen, Fahrwerk, Beleuchtung, Schalter und Hebel, Fahrdynamik, Sonderfunktionen, Extreme (Details siehe Kästen).

»Der Funktionsumfang von Touratech Connect ist gewaltig«, gibt Simon Hodrus unumwunden zu. »Deshalb war es uns so wichtig, dass der Nutzer eine klare Gliederung der Funktionsbereiche erhält, um gezielt die benötigten Daten auswählen zu können«. An dieser Stelle nur einige wenige Beispiele: So lassen sich im Bereich Fahrdynamik unter anderem Beschleunigung, Schräglage, Geschwindigkeit und Kurvengeschwindigkeit erfassen, ebenso wie die Häufigkeit der Gangwechsel oder welche Gänge am häufigsten genutzt wurden.

Dass es sich bei diesen Daten nicht um Zahlensalat für Statistikfreaks handelt, erläutert der studierte Maschinenbauer Hodrus an einem anderen Beispiel. »Bei Motorrädern mit elektronischem Fahrwerk lässt sich der Restfederweg auslesen. Dieser Wert gibt dem Fahrer wichtige Hinweise darauf, ob er sein Fahrzeug im Grenzbereich bewegt und ob eventuell eine Anpassung der Einstellung oder gar ein Tausch der Feder erforderlich ist.«



Darstellung auch im Hochformat und mit alternativen Bildschirmfarben.



Die Android-Version erlaubt auch einen Split Screen, d.h. andere Apps können parallel angezeigt werden.

FUNKTIONSBEREICHE TOURATECH CONNECT

Eine klare Strukturierung der Applikation in acht Funktionsbereiche erleichtert dem Nutzer die Auswahl der benötigten Daten.

ANTRIEB

Gang, Drehzahl, Mittelwert DZ (in Fahrt vs. generell), Motortemperatur, Drosselklappenöffnung u.v.m.

BELEUCHTUNG

Scheinwerferstatus, Bremslicht, Zusatzscheinwerfer u.v.m.

FAHRWERK

Restfederweg in Echtzeit u.v.m.

BREMSEN

Bremskraftwerte, vorne, hinten, maximal, Durchschnitt, während Fahrt, Verwendung von Bremsen u.v.m.

SCHALTER UND HEBEL

Abfrage aller Schalterzustände

FAHRDYNAMIK

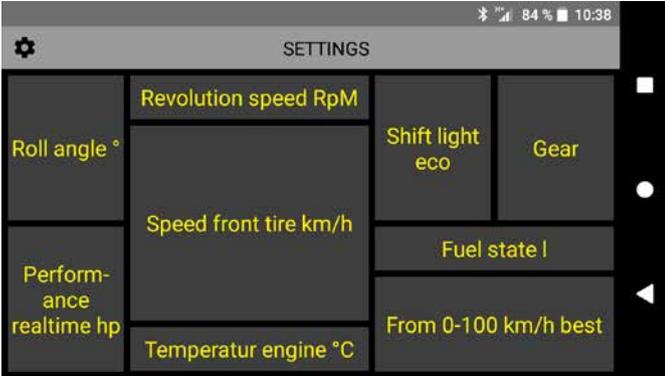
Beschleunigung, Schräglage, Geschwindigkeit, Kurvengeschwindigkeit

EXTREME

Driftdauer, Slidedauer u.v.m.

SONDERFUNKTIONEN

Zeitmessung (Null auf...), Schaltvorgänge, Pausen (mit Erinnerungsfunktion abh. von Temperatur), Fahrzeit und Standzeit, aktuell abgerufene Leistung, Kalorienzähler (Fahrer), 2 Schaltblitze (Eco und Race)



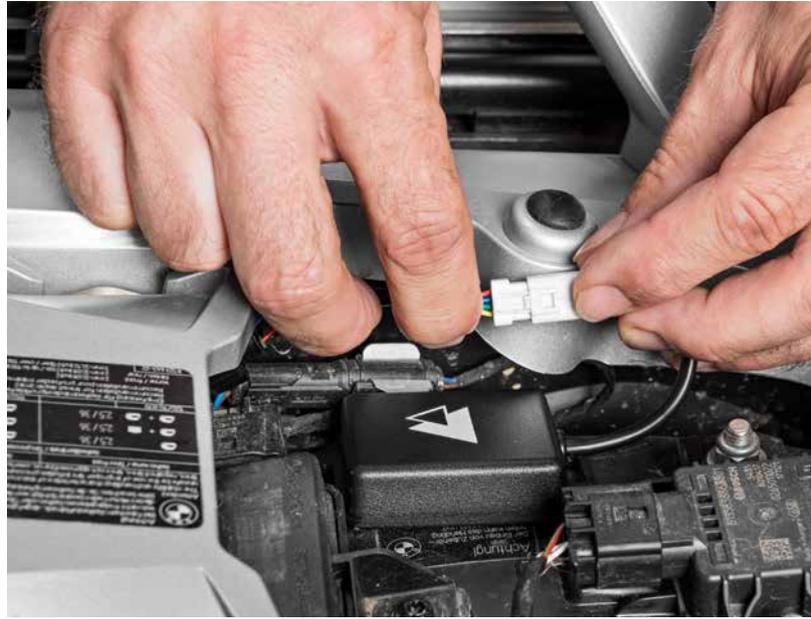
Frei belegbare und nach Nutzerwunsch anzuordnende Datenfelder.

Die App

Die für die Betriebssysteme iOS und Android erhältliche Applikation macht aus dem Smartphone ein multifunktionales Display. »Einer unserer Grundgedanken war, dass viele Fahrer ohnehin ihr Smartphone im Sichtbereich montiert haben, beispielsweise in einem iBracket«, erläutert Hodrus. »Wir haben uns deshalb entschieden, keinen zusätzlichen Bildschirm zu verwenden, sondern alle Informationen auf dem Smartphone-Display zu visualisieren.« Hierbei stehen dem Nutzer nahezu unbegrenzte Individualisierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Zunächst kann der Fahrer entscheiden, welche Daten er sehen will, und die Anzeige dann gemäß seinen Wünschen konfigurieren. Die Platzierung der Anzeigeelemente ist dabei ebenso frei wie ihre Größe und die Belegung der Felder. Die Android-Version der Applikation unterstützt sogar die Split-Screen-Funktion, so dass parallel zu Touratech Connect beispielsweise noch die Abbiegehinweise einer Navi-App angezeigt werden können.

Auch Hintergrund- und Schriftfarbe können angepasst werden. Und nicht zuletzt gibt es auch bei den Einheiten Auswahlmöglichkeiten. So lässt sich beispielsweise die Temperatur in Grad Celsius oder Kelvin anzeigen, die Geschwindigkeit in km/h oder mph - was sich bei Auslandsreisen als praktisch erweist.

Umfassende Informationen zu einer Vielzahl von Fahrzeugfunktionen liefert Touratech Connect. Sportfahrer, die um Sekun-



Plug & Play: Einfache Nutzung der Originalstecker.

denbruchteilen kämpfen, profitieren von dem High-Tech-Gadget ebenso wie Enduristen, die an ihrer Fahrweise feilen, und Motorradreisende, die auf extremen Touren alle kritischen Parameter im Blick haben wollen.

Ob Kurvengeschwindigkeit, Schräglage oder Driftlänge: Ausreden gibt es nun keine mehr, dafür aber jede Menge Fakten zum Fachsimpeln, Optimieren und natürlich zum entspannten und sicheren Unterwegssein.

Ab Frühjahr 2019 wird Touratech Connect verfügbar sein.

Zunächst wird es eine Ausführung für die flüssigkeitsgekühlten GS-Boxer von BMW (K50/K51) geben, Varianten für weitere Fahrzeuge sind in Vorbereitung. Die App wird in drei Versionen erhältlich sein, die sich im Funktionsumfang unterscheiden. <

TOURATECH CONNECT - DIE APP

Die Smartphone App wird in drei Ausführungen angeboten, deren Funktionsumfang jeweils aufeinander aufbaut. Ein Upgrade auf die jeweils höherwertige Version ist möglich.

TOURATECH Connect Be Fast	79 Euro
TOURATECH Connect Be Smart	99 Euro
TOURATECH Connect Be Pro	149 Euro

THE NEAREST F



AR AWAY PLACE

Auf fünf Reisen war der Fotograf Steffen Burger mit seiner BMW R 1200 GS Adventure insgesamt 40 Wochen in Marokko unterwegs. Immer mit dabei: Ein Zelt und 100 Kilogramm Fotoausrüstung. Impressionen von 40.000 Kilometern auf der Grenze zwischen zwei Welten.

*Text und Fotos:
Steffen Burger*





In den Wohnhöhlen Bhalils: Die 88 Jahre alte Aischa gießt Minztee in Gläser und erzählt ...



➤ **Am Anfang meiner ersten Marokkoreise im Winter 2012 habe ich noch kein Buch im Sinn.** Es ist einfach nur Fernweh. Der Drang auszubrechen und dem Ruf Afrikas zu folgen.

Die 2500 Kilometer durch Deutschland und Frankreich hinab nach Süds Spanien sind in drei Tagen abgespult. Auch an Bord der Fähre bleibt erstmal keine Zeit für Grübeleien. Meine »Dicke« will gut verzurrt werden, und schon bald wird ihr ein nettes Plätzchen neben einer schlanken F 800 GS zugewiesen. Eine Unmenge von Reiseaufklebern, Spanngurten und Gepäck und nicht zuletzt ein marokkanischer Teppich auf der Sitzbank lassen vermuten, dass sich ein Gleichgesinnter an Bord befindet.

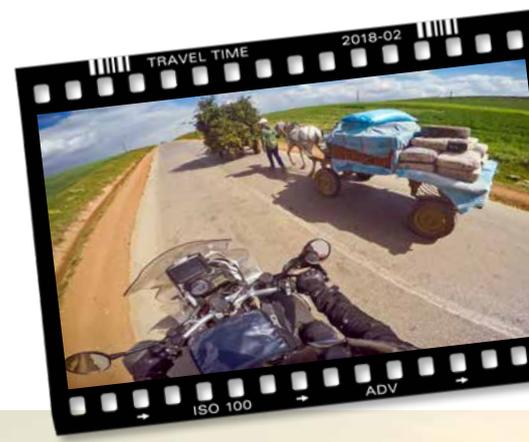
Erste Zweifel an meinem Vorhaben werden bald auf dem Oberdeck hinweg geblasen: Während ein heftiger Seewind die Schreie der Möwen zu mir heran trägt, lasse ich mich über die Wellen der Straße von Gibraltar schaukeln.



Die Imazighen backen ihr Brot (Chobs) täglich frisch in einem Lehmofen.



Auch ich soll berichten: Von Orten, die manche Einheimische selbst nicht kennen.



Die Meerenge verbindet nicht nur den Atlantik mit dem Mittelmeer, sondern auch Europa mit dem afrikanischen Kontinent. Kaum eine Stunde nachdem mein überladenes Zweirad im Bauch des Schiffes verschwand, ist bereits wieder Land in Sicht, denn gerade einmal 13 Seemeilen trennen Algeciras auf der Iberischen Halbinsel von der nördlichsten Küste Afrikas.

Ein drahtiger Kerl lehnt neben mir an der Reling - Stephen, reisender Ire und Besitzer der schlanken Lady im Frachtraum. Während er sich eine Zigarette dreht, flüstert er mir etwas zu: »The nearest far away place«. Sehr treffend formuliert, wie ich heute weiß. Marokko. Diese völlig andere Welt ist jetzt zum Greifen nah.

Wenn man vom Meer kommt, ist das Rif-Gebirge das Erste, was man von dem kleinen Königreich im Maghreb zu Gesicht bekommt. Der Djebel Moussa bildet mit dem Felsen von Gibraltar die Säulen des Herakles. Dieser soll dort die Inschrift »Nicht mehr weiter« angebracht haben, um das Ende der Welt zu markieren. Für mich soll sie heute genau dort beginnen - zumindest meine Reise. Und es soll auch nicht meine letzte sein...

Obgleich es aussichtslos erscheint, dieser Perle zwischen Okzident und Orient in einem kurzen Artikel auch nur annähernd gerecht zu werden, will ich mich in einer Beschreibung versuchen. Nur Wüste und Kamele? Weit gefehlt. Nach nunmehr fünf Reisen auf meiner GS, die mich 40.000 Kilometer durch das Königreich getragen hat, denke ich längst nicht mehr nur an Wüste, wenn ich an Marokko denke.

Wegdenken möchte ich das faszinierende Sandmeer jedoch keineswegs, weil ich dort immer wieder sehr viel erleben durfte. So gräbt sich eine Adventure mit 450 Kilogramm Gesamtgewicht plus

*Der Hohe Atlas überrascht mit satter
Vegetation (r.).
Nachtleben auf dem Djemaa el Fna in
Marrakech (ganz r.).*





Bei M'Hamid endet die Welt nach Osten hin abrupt. Bis zur nächsten Oase Ksabi in Algerien sind es 450 Kilometer.



gefräßigem Schwaben deutlich tiefer in den losen Sand, als eine schlanke F 800 GS nebst drahtigem Iren. Vergessen kann ich die Wüste schon gar nicht, weil sie mich durch ihre Armut an Außenreizen mit einem sehr guten Freund bekannt machte: Mit mir selbst! Aber natürlich ist dieses Land viel mehr als »nur« Wüste.

Wenn ich heute auf Marokko angesprochen werde, schießen mir die gigantischen grünen Zedernwälder des Rif-Gebirges durch den Kopf. Ich sehe zehntausende Dattelpalmen vor mir, die flankiert von Erdbeeren, Feigen und Pfirsichbäumen das Flussufer des Draá säumen, der zu den längsten Flüssen der Erde zählt. Hinter den mächtigen, schneebedeckten Gipfeln des Hohen Atlas steigt der Mond auf. Er taucht mein Nachtlager auf dem Dach eines kleinen Hofes in sanftes Licht und deklassiert, umkreist von Millionen Sternen, jedes Luxusresort zu einer banalen Erscheinung.

In den Tälern des AntiAtlas gesellt sich das herzerwärmend freie Lachen der Berberkinder zum Gezwitscher Hunderter Vögel, die sich in den schattenspendenden Akazien tummeln. Ich lasse mich von duftenden Winden über die Wildblumenmeere des Nordens sanft dahintragen, friere erbärmlich in den Tropfsteinhöhlen von Taza und stehe demütig unter tosenden Wasserfällen im Regenwald. Die Rauchschwaden glühender Holzkohlefeuer vermengen sich in meiner Nase mit dem Duft gegrillter Lammspieße, und ich spüre den aromatischen Saft von Früchten aus schier endlosen Orangenhainen meinen Hals hinab fließen. Ich lache mich schief über Ziegen in der Arganeraie, die dort auf Bäumen herumklettern, um an die nur hier wachsenden, kostbaren Arganmandeln zu gelangen.

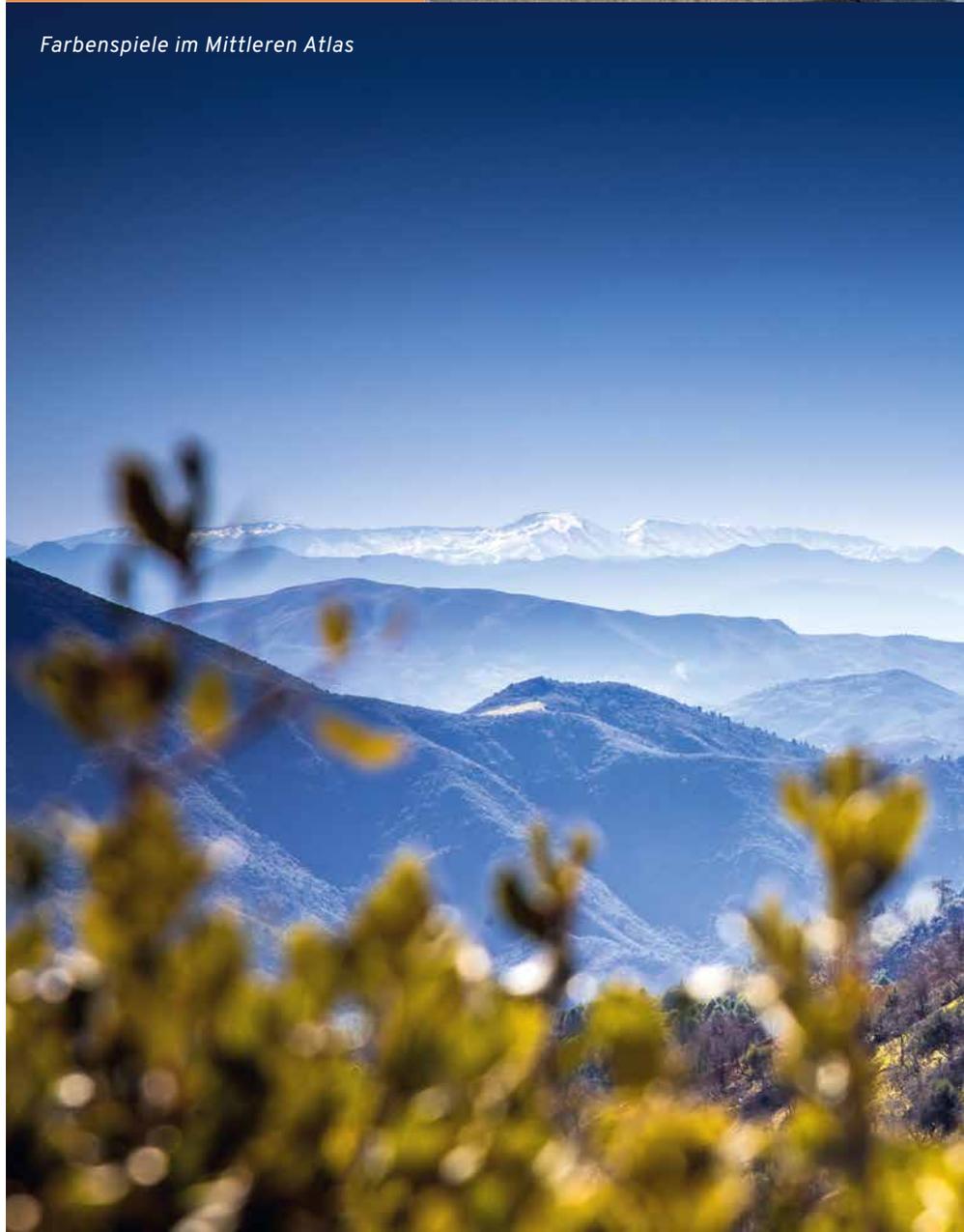
Am Lagerfeuer in der Sahara lausche ich wildem Trommelgewitter und trillernen Gesängen aus den Nomadenzelten. Während der heiße Sand auf den Dünen Merzougas zwischen meinen Zehen hervor quillt, fällt mir ein, dass die Berber hundert Begriffe für diese Mineralkörnchen kennen. Ich beobachte springende



»Lange habe ich den Wert nicht begriffen, alleine auf dem Motorrad zu reisen. Wenn du dich ohne schützenden Käfig um dich herum fremden Menschen näherst, bist du der Schwache und wirst als Hilfsbedürftiger offener empfangen. Auf diese Weise durfte ich viele berührende Begegnungen erfahren und letztlich auch Bilder machen, die in einer Reisegruppe an den Touristenhotspots fast ausgeschlossen sind.«



Farbenspiele im Mittleren Atlas





*Zwei Kameras
wurden Opfer des
Sandes, der in jede
Ritze kriecht.*

*Auch scheinbar
alltägliche Motive
werden durch
ungewöhnliche
Perspektiven
interessanter.*



Oryxantilopen im Souss Massa Nationalpark und bekomme an der algerischen Grenze mitten in der Nacht Todesangst in meinem Zelt - als ein Dromedar seinen mächtigen Kopf zu mir hereinsteckt. Während ich in der Lagune von Dakhla bis zur Hüfte im Wasser stehe, ziehen zahllose Flamingos im Formationsflug direkt über meinen Kopf hinweg.

Orientalische Küchenzubereiten, die unter den Lehmhauben der Tajine-Gefäße am Straßenrand brutzeln, lösen wahre Aromafeuerwerke in meinem Gaumen aus. Ebenso wie die frische Nana-Minze im zuckersüßen »Berberwhisky« - dem typisch marokkanischen Minztee.

Ich könnte ewig so fortfahren. Zum einen, weil ich auf meinen Reisen unglaublich viel erleben durfte. Vor allem aber, weil ich Marokko und seine Menschen lieben gelernt habe. Gleichwohl bleibt mein Blick auf Marokko der eines Europäers, der für seine Landsleute reizvolle Motive aus dem Alltag hart arbeitender Menschen herausstanzt. In Essaouira öffnete mir ein Händler in dieser Hinsicht die Augen, als er eine Einkaufsstüte über mein Objektiv stülpte - ich bin ihm sehr dankbar für seinen Hinweis. Viele Marokkaner sehen ihre Heimat mit anderen, kritischeren Augen.



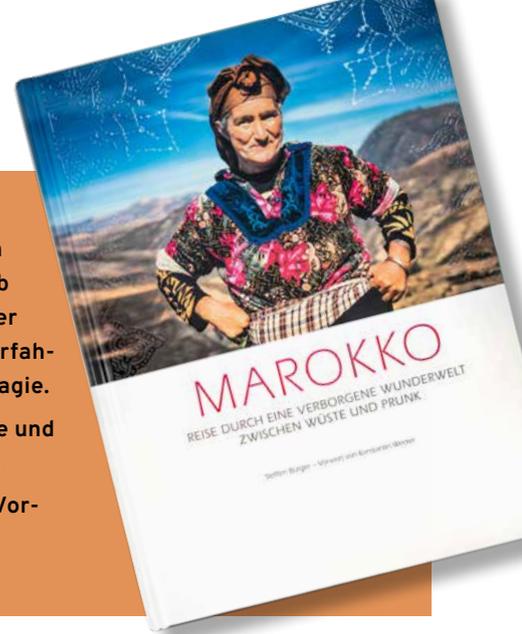
DAS BUCH

Steffen Burgers Buch »Marokko: Reise durch eine verborgene Wunderwelt zwischen Wüste und Prunk« ist eine sehr persönliche Liebeserklärung an das Land im Maghreb und er folgt darin einer elementaren Tradition des Königreiches, das sich als Land der Geschichten und ihrer Erzähler begreift. In seinen eigenen, intensiv erlebten Reiseerfahrungen beschreibt er Marokko als geheimnisvolle Schatztruhe voll faszinierender Magie.

Steffen Burger: »Marokko: Reise durch eine verborgene Wunderwelt zwischen Wüste und Prunk«, Hardcover, 25 x 33 cm, 400 Seiten, ISBN: 978-3-00-059960-6, 49,90 Euro.

Mehr Infos zum Marokko-Projekt des Autors und Direktbestellung des Buches zum Vorzugspreis von 44 Euro auf seiner Website.

www.steffenburger.de



REISEINFORMATIONEN

ANREISE

Die kürzeste Fährverbindung geht rund zehnmal täglich ab Algeciras bis Tanger-Med (neuer Hafen in Marokko) oder Ceuta (span. Exklave auf marokkanischer Seite). Tipp: Bereits von zuhause aus Hin- und Rückfahrt online buchen. Der Termin für die Rückfahrt kann bei Bedarf problemlos verschoben werden. Die Seite www.fahren.de bietet einen Überblick über Fährgesellschaften und Routen.

Das bei der Einreise eingeführte Kraftfahrzeug, muss bei der Ausreise wieder ausgeführt werden. Eine für Marokko gültige

Grüne Versicherungskarte muss mitgeführt und gegebenenfalls der Polizei vorgelegt werden. Tipp: Das Zolldokument fürs Fahrzeug bereits zuhause vorbereiten: Auf www.douane.gov.ma ist das unter »online services« möglich.

EINREISE

Deutsche Staatsangehörige benötigen zur Einreise einen noch mindestens sechs Monate gültigen Reisepass. Ein Visum ist für einen touristischen Aufenthalt von bis zu 90 Tagen nicht erforderlich.

REISEZEIT

Nicht nur in der Kernzeit des Winters (November bis Februar) kann es empfindlich kalt werden in Marokko. Das trifft nicht nur auf die höheren Regionen (Rif-Gebirge, Atlas) zu, in denen man mit Schnee und regennasser Fahrbahn zu rechnen hat. Ideale Reisezeit ist der Frühling (ab April oder Mai).

REISEKASSE

Landeswährung ist der Marokkanische Dirham (MAD). Zehn Euro entsprechen aktuell knapp 110 Dirham. Offiziell ist die Ein- und Ausfuhr der Landeswährung verboten. Mit der aktuellen Toleranzgrenze für Touristen von 1.000 Dirham hat man aber meist keine Probleme. Mit Kreditkarte bzw. EC-Karte kann man nahezu überall in Marokko am Automaten Geld abheben.

SPRACHE

Die offiziellen Sprachen Marokkos sind Arabisch und Tamazight (mazirisch). Das Wort Tamazight steht als Überbegriff für die »Berberdialekte«, bezeichnet aber auch einen der Dialekte im Mittleren Atlas. Französisch ist zweite Amt- und Verkehrssprache. Im Norden oder Südwesten Marokkos ist auch Spanisch gebräuchlich. Englisch wird teilweise in der Tourismusbranche, ansonsten allenfalls von der Jugend gesprochen. Die meisten Marokkaner sprechen Darija, marokkanisches Arabisch, und sie lieben es, wenn Besucher einige Worte Darija können oder es zumindest versuchen.



UNTERWEGS

Die Beschaffenheit der Straßen reicht von europäischem Standard bis zu üblen Pisten. Bei nächtlichen Fahrten ist Vorsicht geboten. Auch mit einem oft ungestümen Fahrstil der Taxi- und Lkw-Fahrer, frei laufenden Tieren oder auf der Straße spielenden Kindern muss man rechnen. Das Netz an Tankstellen ist dicht (auch im Randgebiet der Sahara), in entlegeneren Gebieten ist ein Reservekanister sinnvoll.

LANDKARTEN

World Mapping Project: Marokko. Maßstab 1:1.000.000, Reise Know-How Verlag, ISBN 978-3831773060

Michelin Nationalkarte 742: Marokko. Maßstab 1:1.000.000, Travel House Media, ISBN 978-2067219076

Freytag & Berndt Autokarte: Marokko. Maßstab 1:800.000 bis 1:2.000.000, ISBN 978-3707911664

FOTOGRAFIEREN

Personen sollten, wie eigentlich überall, vor dem Fotografieren um ihr Einverständnis gebeten werden. Diese Regel gilt für Marokko ganz besonders, da viele Imazighen (»Berber«) glauben, ihrer Seele beraubt zu werden, wenn man sie fotografiert.

GESUNDHEIT

Impfungen sind nicht vorgeschrieben, es sollten jedoch die Standardimpfungen gemäß Impfkalender vorhanden

sein. Als zusätzliche Reiseimpfungen werden Hepatitis A, bei Langzeitaufenthalt zusätzlich Hepatitis B, Typhus und Tollwut empfohlen. In die Reiseapotheke gehören auf alle Fälle Mittel gegen Durchfall, Insektenschutz und Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor.

ESSEN & TRINKEN

Die lange vor sich hin garenden Tajines sind meist gut verträglich, gegrillte Fleischspieße sorgen jedoch häufig für Durchfall oder Magenprobleme (für Europäer ungewohnte Bakterienstämme). Auf den Genuss von Leitungswasser und Eiswürfeln verzichtet man besser – ggf. an Lösungen für die Wasseraufbereitung denken.

SICHERHEIT

Marokko wird vom Auswärtigen Amt als politisch stabiles und sicheres Land eingeschätzt. Lediglich von Reisen in entlegene Gebiete der Sahara, insbesondere in die Grenzregionen zu Algerien und Mauretanien wird abgeraten. Ich selbst hatte jedoch auch dort nie Probleme. In den größeren Städten sollte man die üblichen Vorsichtsmaßnahmen gegen Taschendiebe etc. beherzigen. Im Rif-Gebirge wird Cannabis angebaut. Vom Kauf ist dringend abzuraten. Drogenbesitz und -konsum wird in Marokko mit empfindlichen Freiheitsstrafen geahndet.

DOT 2017 AUF LAGER

K60 Scout
DAS ORIGINAL

Wo auch immer der Weg Dich hinführt: der Reifen für Dein Abenteuer - seit über 10 Jahren

HEIDENAU 

REIFEN - MADE IN GERMANY 

UNSERE BOTSCHAFTER:
© Bea & Helle • TimetoRide.de

 Heidenau Reifen

UNTER



NULL

Text und Fotos:
Andreas Hülsmann



Winter und Motorradfahren, das sind zwei Dinge, die nicht zusammen passen. Andreas Hülsmann ist da anderer Meinung.

Zusammen mit Rainer Krippner von Touratech Kassel war der Chefredakteur von MotorradABENTEUER im hohen Norden unterwegs, um Polarlichter zu sehen.

Zelten bei -18° Celsius auf dem Sandsjön: Mit einem Zeltofen verlieren die Minusgrade viel von ihrem Schrecken.



Wir kommen erstaunlich gut voran. Die Straßen sind geräumt, ich hatte Deftigeres in Finnland erwartet. Von Helsinki sind Rainer und ich 700 Kilometer Richtung Norden gefahren. Mein Blick ist auf den Tacho fixiert, wir wollen Kilometer machen und die Strecke Helsinki-Rovaniemi so schnell wie möglich abreißen. Dieser Tag verläuft nicht anders als der gestrige, nur eine Kleinigkeit hat sich geändert. Es ist kälter geworden. „- 1“ steht auf dem Display im Cockpit. Mit jedem Kilometer, den wir Richtung Polarkreis kommen, wird es winterlicher. Noch sind die Straßen frei, und Rainer kommt auf seiner Solomaschine mit den äußeren Bedingungen ziemlich gut zurecht, obwohl beide Reifen mit mehr als 500 Spikes versehen sind. »Die XChallenge fährt sich auf Asphalt wie ein Kettenfahrzeug«, wird er mir beim nächsten Stopp sagen, und es wird so klingen, als sehne er eine schneebedeckte Fahrbahn geradezu herbei.

Mit meinen Gespann habe ich da weniger Probleme, und dabei befinden sich im Profil der Heidenaus nicht einmal die Hälfte an Spikes. Bisher gab es für die Eisnägel auch keine besondere Herausforderung, seit Helsinki fahren wir auf blankem Asphalt. Erst 100 Kilometer vor dem Polarkreis fängt der Winter an. So hatte ich mir das vorgestellt: Schneebedeckte Straßen und eine blendend weiße Winterlandschaft. Für Rainer ist es schwieriger geworden, denn die Fahrbahnoberfläche ist tückisch. Unter dem Schnee verbergen sich vereiste Spurrillen, die seinen Einzylinder ins Schlingern bringen. Ein Zustand, den er während einer Pause mit »gewöhnungsbedürftig« kommentiert. Das Thermometer bleibt an diesem Tag im Minusbereich. Wir haben zwar schon März, aber die Sonne schafft es nur knapp über den Horizont. Ab jetzt gilt es, denn wir sind hier oben, um Nordlichter zu sehen. Rainer hat sich extra eine App auf sein Smartphone gezogen, um auf dem Laufenden zu sein, was das Himmelslicht betrifft.

Rovaniemi ist nicht schön, die Stadt ist pragmatisch. Alles wirkt glatt, quadratisch, uns zieht es sofort etwas nördlicher. Direkt am Polarkreis lebt ein ganz besonderer Mann. Wie wollen »Joulupukki« besuchen. Der Wohnsitz vom Weihnachtsmann zieht jedes Jahr 300.000 Besucher an. Der Joulupukki empfängt das ganze Jahr, selbst im Hochsommer steht er für Fototermine zur Verfügung. Wie beliebt Rovaniemi ist, erfahren wir bei unserer Suche nach einer Unterkunft. »Ausgebucht« heißt es auch im dritten Hotel. Die Dame an der Rezeption kann uns aber weiterhelfen. Ihre Freundin betreibt einen kleinen Zeltplatz etwas außerhalb der Stadt. Kurz darauf umhüllt uns wohlige Wärme. Die kleine Hütte hat etwas und ist um Längen gemütlicher als die Hotelzimmer. Die Nacht bleibt ruhig. Es gibt kein Nordlicht, die App hatte recht.

Sobald das Eis des Blattnickselet dick genug ist, wird die »Iceroad« geschoben. Die gefrorene Straße ist zwar nur 300 Meter lang, aber das Überqueren des Flusses ist dennoch ein Erlebnis.





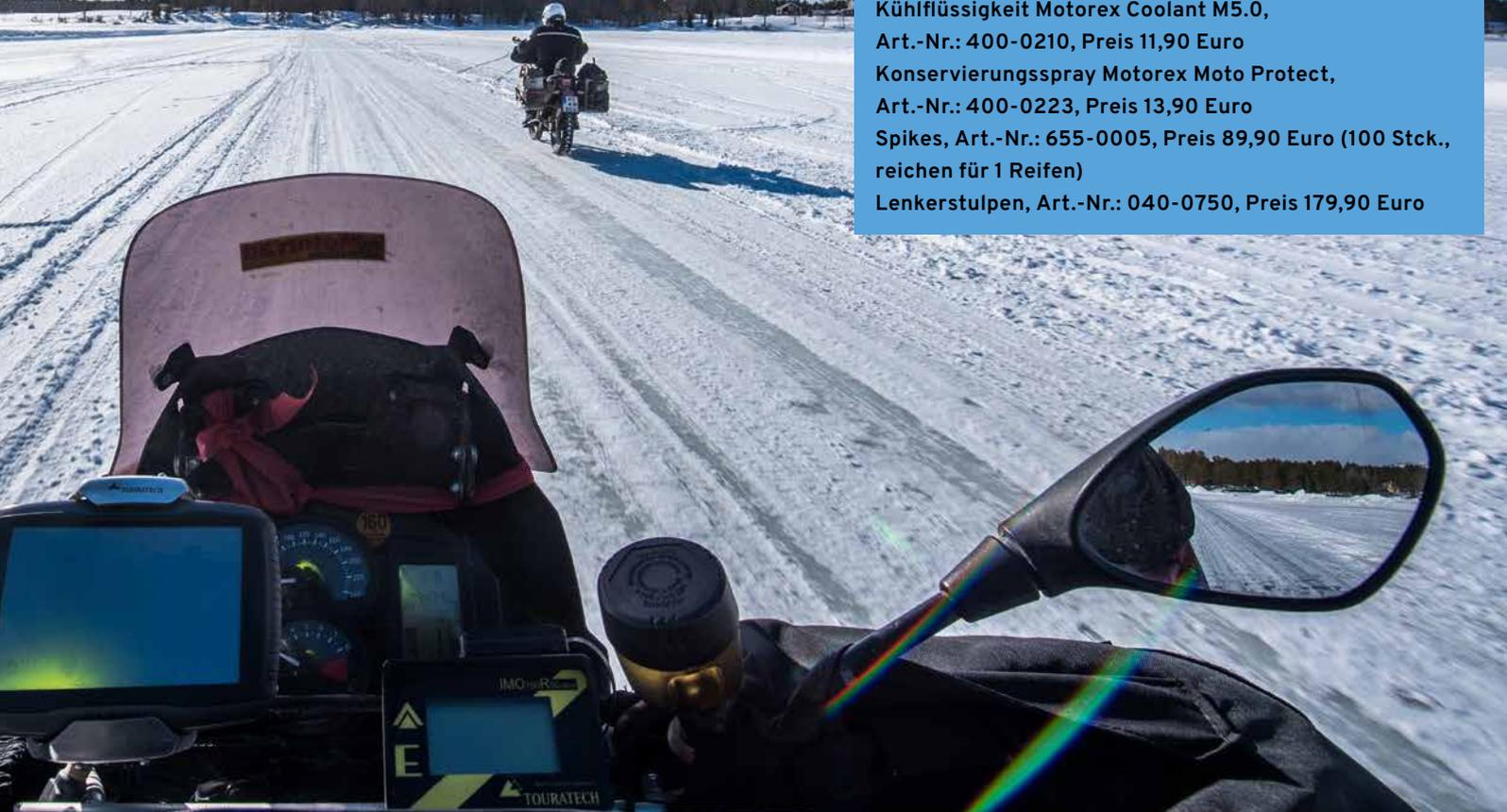
MOTORRAD UND AUSTRÜSTUNG

Für eine Wintertour ist eine Vorbereitung des Motorrads unerlässlich. Öl mit niedriger Viskosität wie 5 W 40 schont beim Kaltstart den Motor. Auch das Kühlwasser sollte bei -30° Celsius nicht einfrieren. Um die Lackteile vor Salz und Schmutz zu schützen, hilft ein Konservierungsspray. Es kann auch nicht schaden, Abschleppseil und Schneeschaukel dabei zu haben. Eine Powerbank mit Starterkabel sollte ebenfalls an Bord sein. Der Batterie der F 800 GS fehlte nach einer Nacht mit bis zu -20° Celsius die Kraft, den Motor zu starten. Spikes sind ebenfalls ein Muss auf den vereisten Straßen des Nordens.

Absolut notwendig sind auch Stulpen. Sie allein machen jedoch noch keine warmen Finger, dazu braucht es Heizgriffe oder Heizhandschuhe. Wirklich wichtig ist auch eine gute Thermokombi. Beim Helm ist ein heizbares Visier wichtig, damit die Sicht stets frei bleibt.

WINTERAUSRÜSTUNG IM TOURATECH SHOP

Motoröl Motorex Top Speed 4T 5W 40, 4 Liter,
Art.-Nr.: 400-0217, Preis 69,90 Euro
Kühlflüssigkeit Motorex Coolant M5.0,
Art.-Nr.: 400-0210, Preis 11,90 Euro
Konservierungsspray Motorex Moto Protect,
Art.-Nr.: 400-0223, Preis 13,90 Euro
Spikes, Art.-Nr.: 655-0005, Preis 89,90 Euro (100 Stck.,
reichen für 1 Reifen)
Lenkerstulpen, Art.-Nr.: 040-0750, Preis 179,90 Euro





Galaktisches Festival: Das Nordlicht kommt plötzlich, zieht eine riesen Show ab, um dann ebenso schnell wieder zu verschwinden – bei Kiruna.



Beim Eisangeln bringt Rainer Krippner die gleiche Geduld auf wie bei intensiven Beratungsgesprächen im Shop Kassel.



Entspanntes Sonnenbad bei -10° Celsius am Alttajärvi, 200 Kilometer nördlich des Polarkreises.

Auf dem Weg von Rovaniemi nach Murmansk.



Das Weihnachtsdorf am Polarkreis im finnischen Lappland.



Gemütliche Hütte: Draußen -15 ° Celsius, drinnen +25° Celsius.

Unsere Fahrt weiter Richtung Norden zieht sich. Das Grau des Himmels mischt sich mit dem Weiß der Landschaft. Das Auge findet nur wenig Interessantes. Abwechslung bringt eine Ansammlung von Schnee-Scootern, die an einem Café parken. Die Gruppe will nach Murmansk - und das querfeldein. Sie verlassen die Wildnis nur, wenn die Scooter Sprit brauchen.

Mit dem letzten Tageslicht erreichen wir Saariselkä. Der kleine Ort besteht nur aus Souvenirläden, Restaurants, einem Supermarkt sowie Hotels - und er ist lebendig. Mit unseren Motorrädern sind wir Exoten und für viele Gäste eine willkommene Abwechslung. Es besteht Redebedarf. Woher wir kommen und was uns dazu treibt, bei diesen kalten Bedingungen mit Bikes hier rauf zu fahren. Dass wir nicht frieren und uns die Tour Spaß macht, können wir nur den wenigsten Leuten vermitteln. Dabei erzählt Rainer leidenschaftlich von den bisher gemachten Erfahrungen. Er hat sichtlich Spaß an dieser Winterreise gefunden, obwohl er anfangs zu den vielen Skeptikern gehörte. Dass Motorradfahren im Winter durch verschneite Landschaften etwas ganz Besonderes ist, konnte er sich kaum vorstellen. Es war vor allem die Kälte, die er fürchtete. Dass es gegen eisige Temperaturen textile Mittel gibt, konnte er sich nicht wirklich vorstellen. Doch unser Outfit erweist sich bisher als äußerst frostresistent.

Zwei Tage später laufen wir in Kiruna ein. Dieser Bergbaustadt steht Großes bevor, ein kompletter Umzug nämlich. Die ganze Stadt, einfach alles. Die Mine rückt der Stadt auf den Pelz. 27 Millionen Tonnen Eisenerz räumen sie so hoch im Norden jedes Jahr aus der Erde. Der Umzug ist schon in vollem Gange, drei Kilometer weiter östlich wird das neue Kiruna entstehen. Außerhalb der Stadt mieten wir uns bei Leif eine Hütte. Wir könnten heizen oder kochen, beides zusammen verkraftete die Sicherung nicht, warnt uns Leif, bevor er uns den Schlüssel aushändigt. Und ganz Geschäftsmann bietet er uns auch gleich eine Tour mit dem Schneemobil zu einem Sonderpreis an.

Warum also nicht einmal unterwegs das Gefährt wechseln? Ein Ziel für die Tour gibt es auch, das Eishotel in Jukkasjärvi, 20 Kilometer von Kiruna entfernt. Einen halben Tag werden wir unterwegs sein.

Wir beziehen eine kleine Hütte direkt am See und bereiten uns auf die Nacht vor. Denn der Wetterbericht verspricht einen halbwegs klaren Himmel und die App gibt mit ihren Polarlicht-Prognosen auch Anlass zur Hoffnung. Der Standort ist perfekt. Von der warmen Hütte können wir den Himmel beobachten. Da sitzen wir nun in unseren acht Quadratmetern Glückseligkeit und warten darauf, dass draußen etwas passiert. Nix! Gegen Mitternacht zeigt sich ansatzweise ein wenig Nordlicht, das aber nach wenigen Minuten verschwindet.



35.000 Tonnen Schnee und Eis werden jeden Winter in Jukkasjärvi zu einem Hotel verarbeitet – behagliche Feuerstelle vor der »Icebar«.



KARTEN

Michelin Nationalkarte Schweden (Nr. 753), Maßstab: 1:1.200.000, Vertrieb durch Travel House Media, 9. Auflage (2012), ISBN: 978-2-0671-7282-1, 8,99 Euro

Die Autokarten Schweden von Freytag & Berndt im Maßstab 1:400.000 bzw. 1:250.000 decken den größten Teil der beschriebenen Route ab.

ISBN:

Blatt 2: 978-370793195 (2016)
 Blatt 4: 978-3707903218 (2015)
 Blatt 5: 978-3707904697 (2013)
 Blatt 6: 978-3707904697 (2013)

ANREISE

Ein schneller und warmer Weg zum Polarkreis ist die Kombination aus Fähre (www.finnlines.com) und Autoreisezug (www.vr.fi). Von Travemünde bietet Finnlines täglich eine Fährverbindung nach Helsinki an. Die Überfahrt dauert 29 Stunden. Von der finnischen Hauptstadt ist es möglich, am selben Tag per Autozug nach Rovaniemi weiterzufahren.

REISEZEIT

Wer das Polarlicht sehen möchte, muss nicht unbedingt im Winter nach Skandinavien reisen. Sobald die Dunkelheit wieder in den hohen Norden zurückkehrt, besteht auch die Chance, dass sich das Nordlicht am Nachthimmel zeigt. Im Herbst besteht die Möglichkeit, auch den Indian Summer, der in Schweden Ruska genannt wird, zu erleben. Die Temperaturen bewegen sich zu dieser Jahreszeit zwischen 15° Celsius und dem Gefrierpunkt. Nachts kann es zudem Frost geben.

Eines der Highlights im Winter ist sicher die Fahrt durch die verschneiten Wälder. Die Temperaturen können zu dieser Jahreszeit auch weit unter den Gefrierpunkt fallen. Nachts sind Minusgrade im zweistelligen Bereich keine Seltenheit. Auch die lange Dunkelheit sollte nicht unterschätzt werden. Je nach Monat gibt es nördlich des Polarkreises nur für wenige Stunden Tageslicht. Wer die Winterlandschaft und das Polarlicht bei etwas mehr Tageslicht genießen möchte, sollte zwischen Mitte Februar und Mitte März reisen.

UNTERKÜNFTE

Unterkünfte im Norden zu finden, ist im Winter nicht immer einfach. Zwar gibt es auch in den kleineren Städten Hotels, diese kosten aber rund 100 Euro pro Nacht (inkl. Frühstück). Viele Campingplätze haben vom Herbst bis ins Frühjahr geschlossen. Allerdings gibt es vielerorts die Möglichkeit, eine Hütte zu mieten. Die Preise liegen je nach Größe und Ausstattung zwischen 50 und 100 Euro pro Nacht.

LITERATUR

F.-P. Herbst / P. Rump: Skandinavien – Der Norden, Reise Know-how Verlag, 13. Auflage (2016), ISBN: 978-3831726806, 23,90 Euro

Th. Sadewasser: Motorrad – Winter- Abenteuer: Die Fjordrally, Books on Demand, 1. Auflage, ISBN: 978-3837029741, 19,90 Euro

B. Pillitteri: Eiskalt – Mit dem Motorrad in die Eiswüsten, Verlag Kastanienhof, 1. Auflage (2010), ISBN: 978-394176-017-2, 19,95 Euro, www.tourenfahrer-shop.de

Lars Fält: Outdoor im Winter: Ausrüstung, Sicherheit und Know-how für Wintertouren, Verlag Pietsch, 1. Auflage (2013), 160 S., ISBN: 978-3613507449, 19,95 Euro

Das sei Pech, erzählt uns eine Französin, die eigens mit ihrem Freund aus Paris angereist ist, um sich den Himmelszauber anzusehen. Vor zwei Tagen wäre es toll gewesen, da hätte das ganze Firmament geradezu geglüht.

Ganz in der Nähe von Leifs Camping befindet sich die winterliche Attraktion Lapplands. Das »Icehotel« in Jukkasjärvi ist inzwischen zu einer touristischen Goldader geworden. An Gästen mangelt es nicht, mehr als 14.000 Übernachtungen zählt man, und bis zu 50.000 Besucher reisen von Dezember bis April in das nordschwedische Dorf, um sich die frostige Unterkunft anzusehen oder dort zu übernachten. 35.000 Tonnen Schnee und Eis werden für die sechzig Zimmer nebst Bar benötigt. Eine Nacht in einer der »Kältekammern« kostet circa 300 Euro für die Standardversion, der Preis für die Suiten liegt um einiges höher. Seit 2014 müssen in diesem Bauwerk, das zu 95 Prozent aus Wasser besteht, Feuermelder verbaut sein.

Zwei Tage später sind wir auf der »Iceroad«. Schon bei meiner ersten Tour hat mich das Stückchen zugefrorenes Wasser absolut begeistert. Ich führe Rainer aufs Glatteis. Die Oberfläche ist spiegelglatt, aber Rainer hält sich mit seiner Solomaschine erstaunlich gut auf den Rädern. Die Spaßstrecke in Blattnicksele ist knapp dreihundert Meter lang und circa fünfzig Meter breit. Die »Iceroad« verbindet im Winter den kleinen Ort mit ein paar Häusern und Gehöften auf der anderen Seite des Blattnickselet. Der Frost erspart den Menschen auf der anderen Seeseite einen Umweg von zehn Kilometern.

Am Nachmittag begeben wir uns wieder aufs Eis. Diesmal mit dem Zelt. So eine Nacht im Freien ist nicht mal eben schnell vorbereitet. Wir lernen, dass allein der Zeltaufbau nach Ausdauer verlangt. Schnee schaufeln, Heringe im Eis verankern, der Ofen braucht Holz, so etwas geht nicht in ein paar Minuten. Dann verschwindet die Sonne, die Temperaturen sinken schnell, erst bei -18° Celsius bleibt das Thermometer stehen. Im Zelt bollert der Ofen. Ich liege eingemuckelt in meinem Schlafsack.

Die Luft da draußen ist absolut klar. Durch den offenen Eingang kann ich den sternenklaren Himmel sehen. Was für eine Nacht. Was jetzt noch fehlt ist Nordlicht, dann wäre alles perfekt.

INTERNET

www.visitsweden.com

www.schweden-reisen.de

www.das-motorrad-blog.de

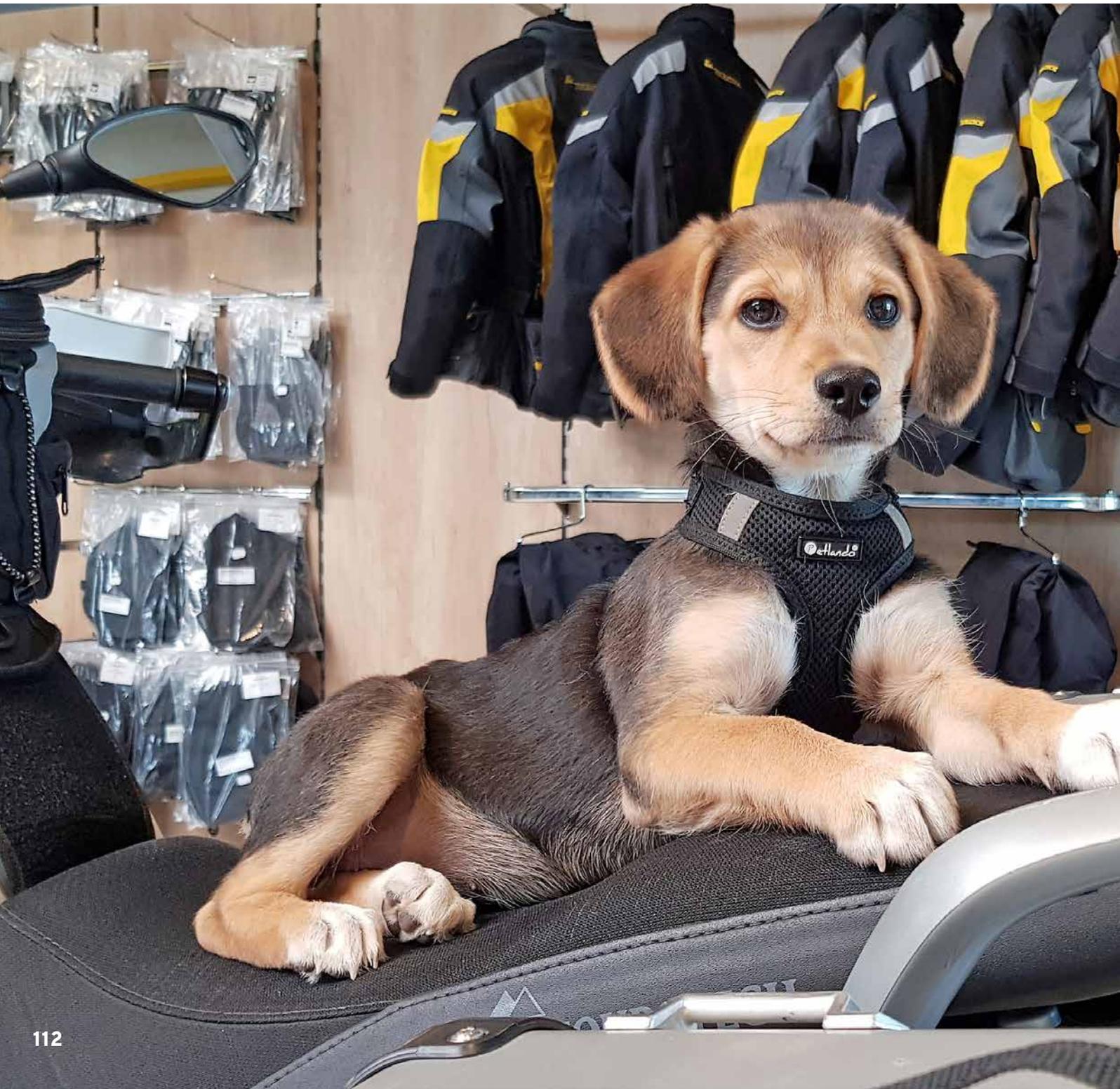
www.aufspur.com

www.skandinavien.de,

www.schwedentipps.se/touristeninformation.html

www.schweden-tipp.de

Auf dem Hund



gekommen



Nach einer langen Anfahrt über Ungarn überqueren wir die rumänische Grenze und erreichen nahe Baja Mare das Cottage Iz de Maramures. Die gemütliche Unterkunft ist unser erstes Quartier auf der Filmtour zum neuen Adventure Country Track Rumänien.

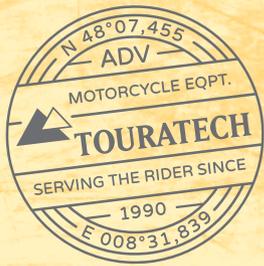
Spätabends noch sitzen wir nach einem guten Essen wein- und bierselig zusammen, als aus dem tiefen Dunkel der rumänischen Nacht ein kleines Fellbündel über die Wiese gestolpert kommt. Offenbar sucht das noch kaum als Hund erkennbare Wesen die Nähe der Menschen und des Lichtes. Nur mühsam des Laufens mächtig, steuert es zielsicher auf Touratech ACT Guide und Trackmaster Filipe Elias zu und gibt ihm ein Küsschen.

Nach großem »Oh-wie-süß« kommt ganz schnell die Ernüchterung, als wir hören, dass die Geschwister dieses Wurfes bereits den Weg vieler rumänischer Hunde gegangen sind und in den ewigen Jagdgründen heulen – und dass auch unser kleiner Racker samt seiner Mutter auf der Liste steht.

Nach großem Entsetzen in der Runde und nachdem das Hündchen zu jedem herumgereicht wurde, entbrennt eine lebhafte Diskussion darüber, was nun zu tun sei. Abhängig vom Alkoholpegel kommen mehr oder weniger gute Vorschläge, am Ende entscheidet der Chef: Lola Aventura de Maramures wird Firmenhund!

Die Hunde werden einem Tierarzt zugeführt, die Mutter wird sterilisiert und entwurmt. Da sie keine Milch mehr geben kann und selbst aufgepäppelt werden muss, wird die kleine Lola nach der Tour vom Filmteam nach Niedereschach mitgenommen. Dort wird Lola begeistert empfangen und trotz der Widrigkeiten der ersten Wochen in die Familie aufgenommen, mit Ersatzmilch großgezogen und in die Firma integriert. <

KAMERA:	SAMSUNG SM-G950F
BRENNWEITE:	4,2 mm
BELICHTUNGSZEIT:	1/50 sec
BLENDE:	f/1,7
BELICHTUNGSKORREKTUR:	KEINE
MODUS:	PROGRAMM
ISO-ZAHL:	80



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

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

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

TOURATECH-Ost 180 m² SHOP!
Motorrad in Dresden
Agnes-Smedley-Str. 5
DE 01187 Dresden
Tel: +49 (0)351 - 315 845 05
Fax: +49 (0)351 - 315 845 11
info@touratech-ost.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:
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



MIT DEM MOTORRAD DURCH AFRIKA!

Bestelle jetzt kostenlos
den Welttourkatalog online!

DIE WELTTOUR - AFRIKA ETAPPE

- **TERMIN**
15.05. - 29.06.2019
- **START/ENDE**
Kapstadt / Daressalam
- **TOURDAUER**
46 Tage / 49 Tage inkl. Sansibar
- **STRECKE**
Gesamtlänge: a. 8.700 km
- **EINIGE HIGHLIGHTS**
Kapstadt mit „Waterfront“, Tafelberg, Robben Island, Fish River Canyon, Giant's Playground, Sossusvlei, Okavango-Delta, Makgadikgadi-Salzpflanzen, Viktoriafälle, Ngorongoro-Becken, Amboseli-Nationalpark, Usambara-Berge und viele mehr ...

“ Afrika - die Wiege der Menschheit! Auf dem eigenen Motorrad einmal quer durch diesen großartigen Kontinent mit seinen vielfältigen Landschaften und Eindrücken. ”



BMW Motorrad



ERKLIMMT GIPFEL. UND ERNEUT DAS TREPPCHEN.

MAKE LIFE A RIDE.

Abenteuer und Routine schließen sich nicht aus: Wer sollte das besser beweisen können als die BMW R 1200 GS? Kein anderes Bike hat das MOTORRAD Alpen-Masters schon 6-mal gewonnen. Dieses Jahr ist es der R 1200 GS Rallye sogar gelungen, den Titel aus dem letzten Jahr erfolgreich zu verteidigen und erneut ganz nach oben aufs Siegertreppchen zu klettern. Die GS Rallye bringt Sportlichkeit, punktgenaues Handling und legendäre Offroad-Qualitäten auf die Spitze: satte 92 kW (125 PS) Leistung, Rallye-Sitzbank, breite Enduro-Fußrasten, Kreuzspeichenräder und optionaler Komfort von Dynamic ESA bis hin zu TFT-Display und modernsten Connectivity Funktionen. Oder wie erfahrene Abenteurer sagen: typisch GS eben. Lass Dich auf einer Probefahrt bei Deinem Händler überzeugen. Mehr Infos unter bmw-motorrad.de/r1200gs

