

NUMBER	LANGUAGE
24	DE
ISSUE	
1 / 2018	

 **TOURATECH**



TRAVEL TIME

Verkleidung für R1200 GS

DESIERTO V



F 850 GS UNLEASHED



ZUBEHÖR

Die neue Desierto V
Verkleidung für R1200 GS
Special BMW F 850 GS
Modellvorstellung & Parts



REISE

Pyrenäen
Eurasien
Adventure Classics
ACT Romania



FAHRERAUSSTATTUNG

Aventuro Carbon2
Hybridhelm komplett überarbeitet
Sommerhandschuhe
Von MX bis Touring

SENA

#RIDECONNECTED

WO AUCH IMMER DIE NÄCHSTE
FAHRT DICH HINFÜHRT

SENA IST DABEI !

10C DER ALLESKÖNNER



Action-Kamera & Gegen-
sprechanlage in einem Gerät.

30K DER GRUPPEN-KÖNIG



Sprich mit bis zu 16 Fah-
rern über eine Reichweite
von bis zu 8 km (min. 5
Fahrer) mit der neuen Sena
MESH-Technologie.

20S EVO DAS MEISTERSTÜCK



Sprich mit bis zu 8 Fahrern
und höre gleichzeitig Musik,
dank Audio Multitasking™.

Offizieller Partner
der ACT





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

Liebe Leserin, lieber Leser,

pünktlich zum 15. Jubiläum des Touratech Travel Events, des internationalen Motorradreisetreffens hier am Standort Niedereschach, haltet ihr das neue Travel Time in den Händen.

Mit dieser Ausgabe und ganz besonders mit dem Travel Event möchten wir uns bei unseren Kunden, Partnern, Lieferanten und Mitarbeitern bedanken für die Treue, die sie uns im vergangenen Jahr entgegengebracht haben. Das gesamte Touratech Team hat in den letzten Monaten hart daran gearbeitet, um Touratech wieder zurück in die Erfolgsspur zu bringen. Und wir freuen uns, dass wir mit euch die ersten erfolgreichen Schritte der neuen Touratech GmbH beim Travel Event gemeinsam feiern können.

Wir freuen uns auch, euch in dieser Ausgabe einen kleinen Teil des großen Teams von über 300 Mitarbeitern präsentieren zu können, das hinter dem Namen Touratech steht. Es sind diese Menschen, die seit vielen Jahren die Leidenschaft in das Unternehmen einbringen, die die Marke Touratech ausmacht.

Auch das neue Design des Travel Time weist ganz klar in eine Richtung: Transparenz und klare Konturen. Wir wollen euch noch bessere Fotos, bessere Texte, bessere Lesbarkeit und viele Inspirationen liefern für die Abenteurer, die hoffentlich vor euch liegen.

Natürlich gibt es viele Neuigkeiten rund um das Unternehmen und die Produkte. Wir zeigen erste Parts für die Honda Africa Twin Adventure Sports sowie Zubehör für die neue BMW F 750/850 GS, das wir auf unserem Testride in den Pyrenäen bereits intensiv erprobt haben. Ganz neu ist die Desierto5, eine Verkleidung für die BMW R 1200 GS mit hoher Scheibe für noch bessere Tourentauglichkeit. Und natürlich gibt es jede Menge News aus der Reiseszene sowie Reisereportagen.

Wir verraten auch schon erste Details zur nächsten Runde der Adventure Country Tracks. Das Scouting läuft auf vollen Touren, die schönsten Strecken wird es als Track zum Downloaden geben.

Ein echtes Highlight ist die Touratech R 1200 GS World Travel Edition, ein Bike nicht nur im kompletten Touratech Ornat, sondern auch im Touratech Design - mit allem was Entwicklungs- und Produktionsabteilung in petto haben.

Und wie immer gibt es einen Ausblick auf das, was sich dieses Jahr noch in der Reiseszene tun wird.

Lasst euch inspirieren, plant eure eigene Tour, genießt den Sommer: Wir freuen uns auf ein Treffen mit euch. Jetzt aber erstmal viel Spaß mit der neuesten Ausgabe von Travel Time.

*Euer
Touratech Team*



30

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- 30 Der neue Aventuro Carbon2:** In zahlreichen Details verbessert präsentiert sich die neueste Generation des Allroundhelms für Reiseenduristen.
- 70 Sommerhandschuhe:** Vom leichten Crosshandschuh bis zum ausgefeilten Touringmodell reicht das aktuelle Handschuhsortiment von Touratech.



NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial
- 8 Aktuell
- 36 Fellows Ride
- 45 ACT-News
- 96 Ein Bild und seine Geschichte
- 98 Impressum

74



REISE

- 14 Pyrenäen:** Das Touratech Testteam war mit Adventure Bikes in den Pyrenäen unterwegs. Über Schotterpisten und schmale Landstraßen führte die Tour von Meereshöhe bis hinauf ins schneebedeckte Hochgebirge.
- 38 Eurasien:** Travel-Time-Leser Helge Bertling nahm gemeinsam mit einem Reisekameraden den beschwerlichen Landweg von der Mongolei bis nach Deutschland unter die Räder.
- 82 Adventure Classics:** Unser Special porträtiert neun traumhafte Abenteuerziele rund um den Globus - vom Kurztrip bis zur Expedition.



INSIDE TOURATECH

- 6 Interview Alberto Reinhart:** Der neue Touratech CEO erläutert Strategien und Perspektiven.
- 46 Mitarbeiter im Portrait:** Unter dem Motto »Wir sind Touratech« erzählen Mitarbeiter über ihren Job und ihre Motorradleidenschaft.
- 50 Programm Travel Event:** Alle Fakten rund um Aussteller, Programm, Catering und Aktionen.

MOTORRAD UND TECHNIK

- 26 Desierto V:** Mit der neuesten Version der legendären Frontverkleidung können GS-Fahrer die Tourentauglichkeit ihrer Maschine radikal verbessern.
- 52 Zega Koffer:** In Sachen Funktionalität, Robustheit und Design sind die Alukoffer der Zega Familie unerreichbar. Überblick über die Varianten.
- 58 Fahrwerk:** Die Linie Black-T macht Touratech Fahrwerke nun auch für verschiedene Scrambler verfügbar.
- 62 Sturzbügel:** Unerlässlich im Geländeeinsatz und auf Tour: Die wichtigsten Fakten rund um Sturzbügel.
- 66 Tankrucksäcke:** Mit den Ambato-Modellen hat Touratech eine unglaublich vielseitige Tankrucksack-Linie geschaffen.
- 68 Windschilde:** Optimaler Windschutz, ausgefeilte Aerodynamik und markantes Design: Windschilde für die BMW R 1200 GS.
- 74 Parts für BMW F 850 GS:** Das Zubehör-Sortiment für die neue Mittelklasse-Reiseenduro im Überblick.

46





Zum Jahreswechsel hat die Happich Unternehmensgruppe Touratech übernommen.

Der neue CEO Alberto Reinhart über notwendige Veränderungen, seine Strategie sowie Perspektiven für das Unternehmen.

➤ **Travel Time:** Nicht nur die Mitarbeiter, auch viele Kunden werden aufgeatmet haben, als klar war, dass die Happich Unternehmensgruppe Touratech übernehmen und weiterführen wird. Können Sie grob skizzieren, wie es weitergehen wird?

Alberto Reinhart: Was wir definitiv nicht verändern werden, ist der Spirit der Marke Touratech. Touratech steht für Abenteuer, steht für einen besonderen Adventure-Lifestyle. Touratech ist eine Marke mit einer Seele und mit Herzblut. Es wäre ein Rieseneffekt, da etwas dran ändern zu wollen. Das soll auf jeden Fall so bestehen bleiben. Aber: Wir wollen natürlich das Unternehmen zurück in die Gewinnzone bringen. Die Resultate der beiden letzten Jahre waren wirklich nicht gut, doch ich denke, wir haben die richtigen Pläne und kennen die richtigen Schalter, um das zu ändern - und zwar relativ kurzfristig.

Sie sind selbst Motorradfahrer. In ihrem Engagement steckt doch bestimmt auch der ein oder andere Funke Leidenschaft fürs Hobby?

Funke? Ein ganzes Feuerwerk, wenn sie so wollen. Ich fahre gerne Motorrad, komme zwar nicht aus der Adventure Szene, genieße aber jede freie Minute auf dem Motorrad.

Welches Motorrad fahren sie privat?

Privat fahre ich eine BMW K 1200 R seit vielen Jahren, hatte aber jetzt bereits die Chance, einige Kilometer auf der GS abzuspulen, und es fängt an mir zu gefallen. Diesen Sommer werden wir die erste richtige Offroad-Tour machen. Vorher geht es vermutlich noch zum Training in den Enduropark Hechlingen.

Lassen Sie uns zu Ihren Plänen bezüglich Touratech kommen. Was steht konkret auf der Agenda?

Ich habe eine sehr, sehr lange Liste mit Punkten, die abzuarbeiten sind. Die meisten dieser Punkte haben sicherlich mit der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu tun, mit Verfahrensabläufen, mit Organigrammen, mit Stellenbeschreibungen, mit Kundenkontakten, Lieferantenkontakten etc. Aber ich denke, die wichtigste Aufgabe, die wir im Moment haben, ist, aus der großen Zahl exzellenter Einzelspieler, die wir bei Touratech haben, wieder eine Mannschaft zu formen.

Gerade in den letzten beiden Jahren gab es ja immer wieder schwierige Situationen insbesondere Lieferschwierigkeiten. Ware konnte nicht ausgeliefert werden...

...ich weiß, dass sich da in den letzten Monaten schon einiges getan hat, insbesondere in der Produktion. Doch neben Schwierigkeiten in der Produktion war sicherlich die Unzahl an Produkten, die angeboten wurden, Teil des Problems. Wir haben das Portfolio deutlich reduziert. Touratech wird sich künftig auf das Wesentliche konzentrieren. Auf die Artikel nämlich, die tatsächlich von den Kunden nachgefragt werden, und mit denen man tatsächlich einen Großteil des Umsatzes tätigt.

Das Management-Team hat einen sehr guten Plan vorgelegt, wie wir die Verfügbarkeit der Ware dramatisch verbessern können, und diesen Plan setzen wir gerade erfolgreich um.



Alberto Reinhart mit der R 1200 GS unterwegs in Spanien

»Der Maßstab, wenn es um Qualität im Bereich Motorradreisezubehör geht«

Sicher haben Sie als CEO auch einen neuen Management-Stil mit ins Haus gebracht. Wie würden Sie Ihre Arbeitsweise bezeichnen?

Natürlich bringt jeder Manager seinen eigenen Stil mit. Ich habe 30 Jahre Erfahrung in der Automobilindustrie. Auch wenn dort nicht alles gut ist, gibt es doch Strukturen, Prozesse und Maßnahmen, die in allen Unternehmen gut funktionieren. Touratech ist in vieler Hinsicht ein besonderes Unternehmen. Die Arbeitsweise, die wir hier an den Tag legen, ist einerseits sehr kooperativ, da, wie oben schon erwähnt, viele Mitarbeiter ein exzellentes Wissen besitzen.

Andererseits sind wir straightforward, weil es wichtig ist, dieses exzellente Wissen in den Teams zu verankern und dafür zu sorgen, dass die Mannschaft in die gleiche Richtung läuft.

Und drittens handeln wir transparent, denn nur wenn jeder weiß, wo das Unternehmen steht, kann er daran mitwirken, Dinge zu verbessern.

Wie sind die Reaktionen der Mitarbeiter?

Die Reaktionen sind überwiegend positiv. Natürlich wird jede Veränderung erstmal kritisch begutachtet, bei Touratech haben sich aber viele Mitarbeiter nach Veränderung gesehnt, und ich kann jetzt nach vier Monaten sagen, dass wir auf dem richtigen Weg sind, das sehen und merken die Mitarbeiter auch.

Wie bewerten Sie den Umsetzungsgrad der eingangs beschriebenen Veränderungen der Prozesse?

Viele Mitarbeiter bei Touratech sind ungeduldig und wünschen sich schnellere Ergebnisse. Von meiner Warte aus muss ich allerdings sagen, dass wir extrem schnell sind verglichen mit anderen Unternehmen. Wir sehen täglich, wie der Rückstand sinkt, die Prozesse glatter laufen, mehr produziert wird, mehr

Ware rausgeht. Glücklicherweise haben uns unsere Kunden und Lieferanten großteils die Treue gehalten – auch das führt zu einer schnellen Umsetzung der Verbesserungen.

Können Sie bereits abschätzen, ob Ihre Strategie der Fokussierung auf den Kern der Marke erfolgreich ist?

Absolut. Die Komplexität musste geringer werden. Mit der Konzentration auf den Kern meine ich nicht, dass wir nicht über den Tellerrand hinausschauen. Aber wir wollen uns natürlich als erstes um die Kunden kümmern, die uns seit Jahren treu sind, denn die haben verdient, wieder gut beliefert zu werden. Und aktuell kommen einige Fahrzeuge in unserem Segment auf den Markt, die spannende Möglichkeiten für Touratech bieten. In manchen Produktsegmenten, wie dem Fahrwerksthema, gehen wir aber bereits weitere Wege.

Gibt es Feedback von Kunden zur Änderung des Portfolios?

Vielleicht muss ich das konkretisieren: Es gibt keine Änderung des Portfolios. Wir schauen uns die Zulassungszahlen an und nehmen ein paar Fahrzeuge oder Produkte aus dem Portfolio, die nicht mehr gut nachgefragt sind. Das ist eher das Thema Produktlebenszyklus, das wir hier forcieren und ein paar Produkte oder Varianten eher abkündigen, oder auch ersetzen.

Welches Ziel möchten Sie bis Ende dieses Jahres erreichen, wie sieht Ihre Vision für die nächsten fünf Jahre aus?

Das Ziel für Touratech muss es sein, ein profitables Unternehmen zu sein, das am Standort Deutschland und Niedereschach produzieren und die Arbeitsplätze erhalten kann sowie sehr gute, hochwertige und langlebige Produkte anbietet. Auch in fünf Jahren möchten wir noch der Maßstab sein, wenn es um Qualität und Erfahrung im Bereich Motorradreisezubehör geht.



TOURATECH WELTWEIT

DISTRINEWS

Touratech baut seine internationalen Vertriebsaktivitäten weiter aus. Ein riesiger Flagship Store für die Schweiz wird nahe Luzern eröffnen, neue Distributoren gibt es in Argentinien, Südafrika und Taiwan.



Auf 500 qm in Luzern

NEUER FLAGSHIP STORE IN DER SCHWEIZ

Touratech wird künftig ganz nah dran sein an der Schweizer Reiseszene. Das Schwesterunternehmen Happich Pelzer GmbH wird im Laufe des Juni in Ebikon, einem Vorort von Luzern, eine neue Niederlassung eröffnen. Und mehr als das: Die neue Location wird den Flagship Store für die gesamte Schweiz beherbergen. Es stehen 500 Quadratmeter Verkaufsfläche mit modernster Ladenausstattung zur Verfügung. Zudem wird eine Werkstatt eingerichtet, in der das Zubehör direkt an Kundenmotorräder montiert werden kann.

Der neue Flagship Store wird das gesamte Touratech Portfolio vorhalten. Bei Bekleidungsprodukten werden alle Farben und Größen im Shop verfügbar sein, so dass jederzeit eine individuelle Anprobe bei optimaler Beratung möglich ist. Zudem ist geplant, komplette Umbauten zu verkaufen sowie eine Flotte von Mietmotorrädern bereitzustellen.

Der Standort bietet ausreichende Parkmöglichkeiten für Motorrad und Auto und ist wegen seiner Lage am landschaftlich reizvollen Vierwaldstätter See auch ein perfekter Stopp für alle Motorradreisenden in Richtung Süden.

Luzernerstraße 38, CH-6030 Ebikon, www.touratech-swiss.com

BIKE ADVENTURE IMPORTS ÜBERNIMMT IN SÜDAFRIKA

Ab sofort wird Bike Adventure Imports Pty Ltd. den Import sowie die Distribution von Touratech Produkten in Südafrika sowie der gesamten Sub-Sahara-Region übernehmen. Der Showroom samt Werkstatt in Pretoria wird nicht nur eine Anlaufstelle für die große südafrikanische Offroadszene werden, sondern auch ein wichtiger Stützpunkt für Motorradreisende, denen jederzeit mit Rat und Tat geholfen wird. Fachliche Kompetenz ist auf jeden Fall vorhanden. So hat das rührige Team von Offroadenthusiasten rund um Pauli Massyn bereits im Mai den GPS-Support für die BMW GS Trophy South Africa geleistet. Am 1. September soll die neue Niederlassung ihre Arbeit offiziell aufnehmen.

NEUSTART IN ARGENTINIEN UND TAIWAN

Erfreuliches gibt es aus Argentinien zu vermelden. In dem südamerikanischen Land, Traumziel für Fernreisende, wird ab sofort wieder ein kompetenter Distributor für einheimische Kunden und Traveller aus allen Ländern da sein. Standort wird die Hauptstadt Buenos Aires sein, die Eröffnung ist pünktlich zur Reisesaison im September geplant.

Und last but not least: Touratech Produkte werden nun auch über einen Importeur in Taiwan verfügbar sein. Verantwortlich für Distribution und Beratung zeichnet K-Sin Motorrad, Accessories & Rider's Apparel Limited in Taipeh.

TOURATECH WIEDER BEST BRAND



Das Touratech Team bedankt sich bei den Lesern der Zeitschrift Motorrad für den 1. Platz in der Kategorie »Umbauten« bei der Wahl zur Best Brand 2018. Die beiden 2. Plätze in den Kategorien »Rucksäcke/ Tankrucksäcke« und »Koffersysteme« spornen uns an, in diesem Jahr wieder besser zu werden. Der 4. Platz in der hart umkämpften Kategorie »Fahrwerke« freut uns ebenfalls sehr, da wir direkt hinter den Top 3 der seit Jahrzehnten etablierten Fahrwerksanbieter liegen.



ABVERKAUF AVENTURO CARBON

JETZT ODER NIE!

Der Aventuro Carbon erhält einen Nachfolger (siehe S. 30ff.). Aus diesem Grund gibt es das aktuelle Modell des beliebten Adventure-Bike-Helms jetzt besonders günstig. Solange der Vorrat reicht, sind Restgrößen und ausgewählte Dekore im Webshop zum Aktionspreis zu haben. Reinschauen lohnt sich.



SONDERKONTINGENT DUCATI-BÄNKE

MULTI-SITZ

Multistrada-Piloten können ihre Maschine jetzt besonders günstig aufwerten. Aktuell ist ein Sonderkontingent Komfortsitzbänke im Webshop verfügbar. Dabei handelt es sich um die Ausführung in Standardhöhe. Der Sitz passt für alle Ducati Multistrada 1200 ab Modelljahr 2014 sowie alle Multistrada 1260 ab 2018. Art.-Nr.: 619-5901, Sonderpreis 329 Euro

Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika

www.motorradreisen.de



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 2017/18

2x Peru – Ecuador: Atacama, Anden, Amazonas und Äquator

Von Iquique nach Guayaquil. Wüste, Strände, Eisriesen und Regenwald, Vielfalt der Tropen, Kulturdenkmäler der Inkas, Nasca, und Chachapoyas. Und dazwischen: Kurvenorgien auf Pisten und Asphalt.

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.

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



MULTIFUNKTIONALE BREMS- UND KUPPLUNGHEBEL

DER KLÜGERE GIBT NACH

Aus einer hochfesten Aluminiumlegierung gefräst, sind die brandneuen Brems- und Kupplungshebel für Honda Africa Twin und BMW R 1200 GS siebenfach verstellbar. Dies ermöglicht die individuelle Anpassung der Griffweite, wodurch Bremse und Kupplung nicht nur feiner dosiert werden können, auch der Ermüdung der Hände auf anspruchsvollen Etappen wird wirkungsvoll vorgebeugt.

Um Beschädigungen beim Sturz zu vermeiden, können die Hebel nach oben wegklappen. Zusätzlich ist eine Sollbruchstelle eingearbeitet, so dass der Hebel selbst nach schwereren Crashes funktionsfähig bleibt. Die einzelnen Komponenten sind mit hochwertigen Edelstahlschrauben verbunden. Die Hebel sind in langer oder kurzer Ausführung lieferbar und verfügen über eine fahrzeugspezifische ABE. Als Farben stehen schwarz oder silber zur Wahl.

NACHRICHTEN, GPS-DATEN, MOTORRADTESTS

TOURENFAHRER MIT NEUER WEBSITE

Die Motorradzeitschrift TOURENFAHRER hat ihre Website grundlegend umgebaut. Neben dem topaktuellen Nachrichtenangebot steht ab sofort der Content aus dem Magazin im Fokus. Die neue Tourdatenbank liefert GPS-Daten zu über 800 Reisereportagen. Der Testspiegel erlaubt den Zugriff auf 1140 Tests, Vergleichstests und Fahrberichte aus 37 Jahren. Über eine intelligente Suchfunktion lassen sich die gewünschten Inhalte leicht herausfiltern. Das TF-Archiv macht alle jemals im TOURENFAHRER veröffentlichten Beiträge als PDF zugänglich.

www.tourenfahrer.de

SZENE-TERMINE SOMMER 2018

Datum	Veranstaltung	Ort
03.06. - 10.06.	BMW GS Trophy	Mongolei
08.06. - 10.06.	Touratech Travel Event	Niedereschach
30.06. - 30.06.	Reitwagen Ranch	Kaumberg (NÖ)
06.07. - 08.07.	BMW Motorrad Days	Garmisch- Partenkirchen
31.08. - 02.09.	Motorrad Reise Treffen MRT	Gieboldehausen
21.09. - 23.09.	Touratech West Travel Event	MSC Kleinhau e.V.
03.10. - 07.10.	Intermot	Köln



WETTBEWERB FÜR ENDURO-UMBAUTEN

WER IST DIE SCHÖNSTE IM GANZEN LAND?

Die österreichische Motorradzeitschrift Der Reitwagen veranstaltet am 30. Juni die Reitwagen Ranch. Im Rahmen der Veranstaltung für Adventure Bikes findet auch eine »Best of Show« der originellsten Enduroumbauten statt. Der Wettbewerb ist offen für alle Privatpersonen. Teilnehmen können fahrbereite Enduros mit einer Reichweite von mindestens 200 Kilometern. Reiseumbauten sind ebenso willkommen wie Sportfahrzeuge. Die Kür des besten Umbaus erfolgt durch die Besucher.

Reitwagen Ranch, 30. Juni 2018, Location:
Klammhöhe bei Kaumberg (NÖ), www.club-reitwagen.at



PARTS FÜR AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

GROSSES ABENTEUER

Mit der Adventure Sports hat Honda der Africa-Twin-Gemeinde eine besonders attraktive Variante zum dreißigjährigen Modelljubiläum geschenkt. Mit dem großen Tank und der Lackierung in den alten HRC-Farben spricht die Adventure Sports Freunde klassischer Enduros ebenso an wie Abenteurer. Ergänzend zum vormontierten Zubehör hat Touratech eine Kollektion von Parts entwickelt, die dieses Abenteuermotorrad erst komplettieren.

Verfügbar ist ein Koffersystem mit Edelstahlträger und den neuesten Zega Koffern. Wahlweise kann der Zega Pro oder der Zega Pro2 mit praktischer Einhandverriegelung geordert werden. Weiteres Gepäck kann im speziell angepassten Tankrucksack der Linie Ambato verstaut werden. Schutz vor Beschädigungen bieten der Scheinwerferprotector sowie die Hebelschützer. Die Hebel selbst können durch eine verstell- und klappbare Ausführung ersetzt werden, die maximalen Komfort mit Bruchsicherheit verbindet.

Natürlich passen auch so gut wie alle Parts für die Standardausführung der CRF 1000 L an die Adventure Sports.

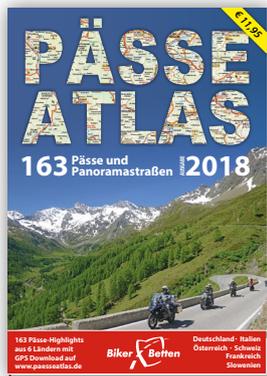
ENTDECKE DIE SCHÖNSTEN MOTORRADREVIERE EUROPAS



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

R 1200 GS IN VOLLAUSSTATTUNG

TOURATECH
WORLD TRAVEL
EDITION

Abbildung ähnlich



v2.1 © 2018 rubberdust.com

Abb. ähnlich

Mit der World Travel Edition bietet Touratech erstmals ein **Komplettfahrzeug** an. Design und Funktionalität verschmelzen zu einer einzigartigen Maschine, die auf allen Pisten der Welt zu Hause ist und den Individualitätsanspruch ihres Fahrers unverwechselbar in Szene setzt.

Basis der Touratech World Travel Edition ist die jüngste R 1200 GS. Verwendung finden ausschließlich Neufahrzeuge, so dass der Käufer in den Genuss der vollen Gewährleistung kommt. Ein hochwertiger, in Kooperation mit Rubberdust entwickelter Graphic-Kit arbeitet die Offroad-Gene der Maschine gekonnt heraus und korrespondiert perfekt mit den Funktionen des clever zusammengestellten Zubehöropakets.

Das Gesicht der Maschine ist geprägt durch die markante Optik der Frontverkleidung Desierto V (s. S. 26) mit dem getönten, hohen Windschild sowie einen robusten Scheinwerferprotektor. Seitlich montierte Zusatzscheinwerfer kommen bei schwierigen Sichtverhältnissen zum Einsatz. Im Cockpit wartet ein GPS-Anbauadapter auf die Montage eines Navigationssystems.

Besonderen Stellenwert gebührt bei einem Adventure Bike dem Thema Protektoren. Entsprechend ist die World Travel Edition mit Handprotektoren, Zylinderschutz, Motorschutz, Sturzbügel

Offroad, Abenteuer und Dynamik – mit der Touratech World Travel Edition erhalten anspruchsvolle Kunden ein Adventure Bike aus einem Guss: Eine R 1200 GS in einzigartigem Design, ausgestattet mit einer Auswahl des besten Touratech Zubehörs.

samt Erweiterung sowie zahlreichen weiteren Protektoren für exponierte Baugruppen ausgestattet, womit ein Maximum an Schutz selbst bei extremen Einsätzen gewährleistet ist.

Den Bereich Ergonomie decken einerseits verstellbare Handhebel, die breiten Fernreisefußrasten sowie klappbare Fußhebel für Schaltung und Hinterradbremse ab, zudem findet die einteilige Komfortsitzbank mit hitzereflektierender »Fresh Touch«-Technologie Verwendung – beste Voraussetzungen für hohe Tageskilometerleistungen auf jedem Terrain.

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 Suspension-Package erschließt dem Fahrer on- wie offroad völlig neue Dimensionen an Agilität und Dynamik.

Selbstverständlich verfügt die World Travel Edition über ein vollständiges Gepäcksystem. Dieses umfasst einen Edelstahlkofferträger, die tausendfach bewährten Zega Pro Seitenkoffer in eloxierter Ausführung mit 38 bzw. 45 Litern Fassungsvermögen sowie den Tankrucksack Ambato Exp.

Mit der World Travel Edition erhalten Adventure Biker ein von Fernreisespezialisten aufgebautes absolut unverwechselbares Motorrad, das härtesten Anforderungen gerecht wird. Aufsteigen und ab ins Abenteuer!

Weitere Informationen ab Sommer unter

www.touratech.com/traveledition

READY TO RACE
» www.ktm.com

Foto: M. Chyba

1290 SUPER ADVENTURE R

DIE NEUE DEFINITION VON ADVENTURE

Das ultimative Abenteuer kennt keine Grenzen. Mit der KTM 1290 SUPER ADVENTURE R besteigst du die stärkste Travel-Enduro mit einzigartiger Offroad-Tauglichkeit für den Ritt ins extreme Terrain. 118 kW (160 PS) Power und atemberaubende Performance eröffnen eine neue Welt voller Abenteuer und Möglichkeiten.

KTM

MOTOREX
LUBRICANTS

Die abgebildeten Fahrzeuge, Komponenten und Zubehörteile sind nur zur Veranschaulichung der Leistungsmerkmale dargestellt. Die abgebildeten Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Die abgebildeten Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Die abgebildeten Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Die abgebildeten Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen.

PYRENÄEN ON/OFF



Die Pyrenäen sind eines der letzten Enduroparadiese Europas. Bis heute ist ein weitverzweigtes Netz unasphaltierter Wege legal befahrbar. Von der mediterranen Küste bis hinauf ins Hochgebirge bietet sich ein abwechslungsreiches Landschaftsbild. Dank der Mischung von Offroadstrecken und verkehrsarmen Landstraßen empfiehlt sich die Region auch und besonders für Adventure Biker.

Text: Andreas Reimar Fotos: Katja Wickert







➤ TAG 1 - KURVEN, KULTUR UND KULINARISCHES

Es scheint rund um Mieres gar nicht so einfach zu sein, mehr als **hundert Meter geradeaus zu fahren**. Kaum aus dem Dorf heraus beginnt das wilde Geschlängel. Mit flottem Tempo treiben wir die vier schweren Adventure Bikes durch die Kurven. Der griffige Asphalt macht es den Metzeler Karoo3, die die Touratech Werkstatt in weiser Voraussicht aufgezogen hat, aber auch leicht. Hohe Aufmerksamkeit erfordern nicht nur die engen Radien des Straßenverlaufs. Immer wieder setzt Guide Christoph an Stellen, wo man es nicht erwartet hätte, den Blinker und verschwindet in einem schmalen Weg. Oft asphaltiert, meist jedoch mit loser Oberfläche, ziehen sich die einspurigen Fahrwege durch Felder und Waldstücke. Kaum dass man sich versieht, mündet der Pfad wieder in eine Straße. Jetzt nur nicht übermütig werden, und lieber erst mal den Reifen sauber fahren!

Ruck zuck erreichen wir Banyoles. Das Städtchen dürfte Sportbegeisterten ein Begriff sein. Während der Olympischen Spiele 1992 in Barcelona fanden auf dem See die Ruderwettbewerbe statt. Heute beherbergt die Stadt das spanische Leistungszentrum der Ruderer. Entsprechend viele sportliche Menschen joggen in Trainingskleidung auf den Straßen in Seenähe.

Wir verlassen die Ebene und widmen uns ebenfalls der sportlichen Ertüchtigung. Die fällt allerdings etwas anders aus als geplant. Seit dem frühen Morgen regnet es fast ununterbrochen. Dementsprechend steht die von Christoph gewählte Waldpassage unter Wasser. Gletschige Furten erfordern eine vorsichtige Gashand, und mehr als ein Mal ringt der zähe Schlamm eine der schweren Maschinen zu Boden.

Wir beschließen, das Endurofahren auf die kommenden Tage zu verlegen, und der Witterung entsprechend lieber auf befestigten Wegen unterwegs zu sein. Wir wenden uns dem reichen kulturellen Erbe der Region zu. Erste Station ist Besalú, der Hauptort des Kreises Garrotxa. Das gesamte Stadtzentrum könnte als Kulisse für einen Mittelalterfilm dienen; kein Wunder, dass das herausgeputzte Städtchen unter besonderem Schutz steht. Wahrzeichen von Besalú ist jedoch die mächtige, von zwei Türmen überragte Brücke, die einst den einzigen Zugang zur Stadt bildete.





Während der Bildungshunger vorerst gestillt ist, beginnen unsere Mägen zu knurren. Das Hostel Beuda kommt uns da sehr gelegen. Nachdem die Bedienung unsere mittlerweile etwas angeschmutzte Kleidung etwas skeptisch gemustert hat, bekommen wir einen der schön gedeckten Tische. Auch wenn die Karte eine üppige Auswahl an Hauptgerichten aufweist, konzentrieren wir uns auf die Vorspeisen. Damit jeder alles probieren kann, bestellen wir kleine Portionen quer durch die Karte. Escalivada (gegrilltes Gemüse) wird ebenso aufgetragen wie Samfaina (pikant angebratene Zucchini), die typische Esquesada (Kabeljausalat) und mit Käse, rohem Schinken und Salami belegte Brote.

Unterwegs auf schmalen Pfaden nahe der Schneegrenze. Die 28 Meter hohe Brücke über den Riu Llierca ist ein beeindruckendes Zeugnis mittelalterlicher Baukunst. Die letzten Meter Straße am Cap Creus. Castellfollit de la Roca thront auf einem schmalen Basaltrücken (von links oben im UZS).





Weltexklusiv: Touratech hat die neue BMW F 850 GS bereits auf großer Tour getestet.





Gut gestärkt aber zugegeben etwas träge steuern wir unser nächstes Ziel an. Und Christoph hat nicht zu viel versprochen: 28 Meter hoch spannt sich die Brücke über den Riu Llierca, ein beeindruckendes Zeugnis mittelalterlicher Baukunst.

Nicht minder spektakulär ist der Anblick von Castellfolit de la Roca. Auf einem senkrecht abfallenden, wie eine Schneide 50 Meter hoch aufragenden Felsrücken thront die befestigte Stadt über dem Flusstal.

Bei aller Begeisterung für die Historie richten sich unsere Blicke doch immer öfter gen Himmel. Denn da oben tut sich was. Der Regen hat nachgelassen, die Wolken machen immer öfter dem blauen Himmel Platz. Wir wagen es, die Regenkleidung abzulegen und folgen Christoph ins Vulkangebiet der Garrotxa. Rauchende Erdspalten sollte hier niemand erwarten, der Vulkanismus in der Region ist bereits vor 11.000 Jahren erloschen. Geblieben sind wunderbar sanfte Hügel, an deren Flanken sich schmale Sträß-

chen in die Höhe schwingen. An einigen Stellen erinnern noch mächtige Schichten roter Erde an die feurige Vergangenheit der Gegend, ebenso wie die Basaltsteine, die vielerorts als Mauern die Wege säumen.

Wunderbares Abendlicht lässt das frische Grün der Getreidefelder besonders intensiv leuchten, und ganz in der Ferne grüßt der schneebedeckte Gipfel des Pic du Canigou vom Pyrenäenhauptkamm herüber. Fast so, als ob er Vorfreude auf den kommenden Tag in den Bergen vermitteln möchte.

TAG 2 - SCHOTTER UND SCHNEE

Wieder sind es nur wenige Kilometer, bis wir mit den Reiseenduros vom Asphalt auf den Schotter wechseln. Die Waldwege folgen mit leichten Steigungen und Gefällen den Flanken der Hügel. Wie gemacht für Adventure Bikes ist der Untergrund griffig und gelegentlich mit kleineren Felsstufen durchsetzt. In Verbindung mit maßvollen Radien ist ein zügiges Vorankommen garantiert.

Doch wir erinnern uns: Gestern hat es den ganzen Tag über geregnet; und das nicht zu knapp. In dem Maße wie der Untergrund sich von steinig in Richtung Waldboden verändert, nimmt der Schlammanteil auf der Strecke zu. Sind es zunächst nur kurze Partien, liegt plötzlich eine lehmige Auffahrt mir rund hundert Metern Länge vor uns. Ob man oben ankommt, darüber entscheidet die am Fuße des unübersichtlichen Anstiegs gewählte Spur -





Abendlicher Spurt auf sandigen Feldwegen. Traumhafte Kurven an der Küste nahe Roses. Schneefelder sind eine Herausforderung für die Adventure Bikes (von links oben im UZS).

also pures Glück. Während sich die rechte Spur als harmlos herausstellt, erweist sich die linke als echte Herausforderung. Bereits auf halber Höhe stecken zwei der Adventure Bikes fest. Mit gemeinsamer Anstrengung bekommen wir die Boliden jedoch schnell wieder flott, so dass sie aus eigener Kraft den Rest der Auffahrt hinaufdonnern.

Zunächst bessert sich der Streckenverlauf, und unsere kleine Gruppe nimmt wieder ordentlich Fahrt auf. Vorsicht ist dennoch geboten. Immer wieder unterbrechen Schlammlöcher den griffigen Schottertrail. Als die Africa Twin schließlich mit etwas zu viel Schwung aus einer matschigen Stelle beschleunigt wird, landet sie nach einer 180-Grad-Drehung in der 90-Grad-Schräglage. Zum Glück ist nichts passiert. Rasch steht das Bike wieder auf den langen Beinen, und weiter geht's durchs kurvige Geläuf.

Auf Dauer ist die flotte Fahrweise auf den engen Wegen durchaus anstrengend. Die folgende Asphaltetappe kommt uns daher

ganz gelegen. Raus aus dem Wald bemerken wir, dass wir während der letzten Stunde ordentlich an Höhe gewonnen haben. Die Obstbäume stehen in voller Blüte, auf den Weiden sprießt das junge Gras. Rinderherden mit ihren Kälbern scheinen den Frühling ebenso zu genießen wie die wild herumspringenden Fohlen.

Ebenso schnell wie wir uns die Straße weiter in die Berge hinaufschrauben, drehen wir die Zeit zurück. Bald ist vom Frühling keine Spur mehr zu sehen, und die Landschaft mutet spätwinterlich an. Gelbe Wiesen, kahle Bäume - und schon bald der erste Schnee.

Wir machen uns einen Spaß daraus, durch die Schneefelder zu pflügen und das braune, in den Fahrrinnen herabschießende Schmelzwasser spritzen zu lassen. Die Gaudi findet aber rasch ihr Ende, als die Schneedecke ab circa 1800 Höhenmetern geschlossen über der gesamten Pistenbreite liegt. Mit den schweren Maschinen haben wir keine Chance, die Passhöhe mit ihren gut 2200 Metern zu erreichen.



Den Beweis, dass wirklich kein Durchkommen möglich ist, bekommen wir in Form einer Gruppe Sportenduristen geliefert. Voller Elan hatten uns die Einheimischen auf ihren Einzylindern bergauf überholt. Doch schon während wir etwas talabwärts bei der Brotzeit sitzen, kommen auch die Sportler unverrichteter Dinge an uns vorbeigecknattert.

Auch wenn wir die ganz hohen Pässe diesmal nicht erreichen können, der Fahrspaß wird uns nicht ausgehen. Christoph hat sich für den Nachmittag bereits ein kerniges Schotterprogramm unterhalb der Schneegrenze ausgedacht.

TAG 3 - MEER UND MEHR

Die verschneiten Pyrenäen sehen wir an unserem dritten Reisetag nur von Ferne. Grob in östlicher Richtung folgen wir schmalen Landstraßen durch die Hügel. Diesiges Licht wirkt wie ein Weichzeichner auf dem Landschaftsbild. Sanfte Kuppen, wogendes junges Getreide und sogar ein paar vereinzelt Zypressen rund um einsame Gehöfte wecken Assoziationen an die Toskana.

Die ruhige Idylle weicht schlagartig, als wir aus dem Hügelland in eine weite Ebene gelangen. War es bislang die Streckenführung, die unsere Aufmerksamkeit beanspruchte, ist es nun der deutlich dichtere Verkehr. Intensive Landwirtschaft, vor allem Schweinezucht inklusive der typischen Geruchskulisse, prägt das Bild. In Verbindung mit einem erstaunlich hohen Aufkommen an Rennradfahrern ergeben sich abermals Assoziationen an Italien – diesmal jedoch an die Poebene.

Rasch ist mit Roses die Küste erreicht. Während sich auf der Hauptstrecke am Meer eine Blechkarawane schwerfällig entlang wälzt, lassen wir die Adventure Bikes schon wieder fliegen. Christoph führt uns eine Schotterpiste den Hang hinauf.



Mit der neuen BMW F 850 GS auf Abwegen (ganz oben). Dort, wo die Berge sanfter werden, gedeiht der Wein (o.).

Die von mächtigen Türmen gesicherte Brücke war einst der einzige Zugang nach Besalú.



ZU GAST BEI CHRISTOPH DEL BONDIO

Ausgangspunkt für die Touratech Testtour 2018 war die Casa Mieres. Seit über 20 Jahren betreibt Enduro-Urgestein Christoph del Bondio das mittlerweile legendäre Haus am Fuße der Pyrenäen.

Rund um einen Hof gruppieren sich das Wohnhaus mit Fremdenzimmern, gemütlichem Speiseraum und Büro, eine Halle für Leih- und Kundenmotorräder inklusive gut ausgestatteter Werkstatt sowie ein Gebäude mit Seminarraum.

Die Casa Mieres ist gleichermaßen Motorradfahrerherberge, Basislager für Enduroexkursionen, Trainingscamp und Treffpunkt für die Offroadzene.

Christoph del Bondio zählt zu den Enduroreisenden der ersten Stunde. Bereits Ende der 1970er Jahre unternahm er viel beachtete Motorradexkursionen. Heute teilt er sein Wissen mit abenteuerungstüchtigen Motorradfahrern.

Als ausgewiesener Kenner der Pyrenäen bietet er Trainings und Tagesausflüge auf Schotterpfaden in die nähere Umgebung der Casa Mieres ebenso an wie die rund einwöchige Offroad-Reise Transpyrenäica.

Mehrmals im Jahr führt Christoph seine Kunden im Rahmen der Transpyrenäica vom Mittelmeer bis an den Atlantik durch die Pyrenäen. Mehrere Schwierigkeitsgrade von Sportenduro bis Adventure Bike sind im Angebot. Das Gepäck wird im Begleitfahrzeug transportiert, hochwertige Unterkünfte entlang der Strecke sind vorgebucht.

In den Wintermonaten führt Christoph Reisen zu weiter entfernten Destinationen durch. Schwerpunkte sind Nordafrika und Südamerika, es gibt aber auch Touren auf allen anderen Kontinenten. Auf Anfrage konzipiert Christoph auch individuelle Reisen für Kleinstgruppen.

KONTAKT

Casa Mieres
Christoph del Bondio
C/ Can Caló 38
E-17830 Mieres (Girona)
+34 972 680 313
www.delbondio.de

Von hier oben gibt es atemberaubende Blicke auf die Bucht von Roses, über der sich in der Ferne die verschneiten Gipfel türmen.

Ein steiles Sträßchen führt uns hinab nach Cadaqués. Das ehemalige Fischerdorf war einst das Domizil des Surrealisten Salvador Dalí, der zahlreiche weitere Künstler inspirierte, sich im und um das Dörfchen anzusiedeln; darunter Gabriel García Márquez, Luis Buñuel, Marcel Duchamp, Paul Éluard, Max Ernst oder Man Ray. Doch die Zeiten, als die Bohème an der Costa Brava zu Hause war, sind lange vorbei. Geblieben sind das Stadtbild mit den typischen weiß gekalkten Häusern und die wilde Natur in der Umgebung. Und genau die wollen wir auf unserer nächsten Etappe intensiv erkunden.

Ein schmales Sträßchen führt hinaus ans Cap Creus, den östlichsten Punkt der Iberischen Halbinsel. Der über die rund 10 Kilometer ins Meer ragende Landzunge hinwegfegende Fallwind Tramuntana gibt der Vegetation auf den schroffen Basalt- und Schieferfelsen kaum eine Chance. Salz und Wind haben das Gestein dort, wo die Pyrenäen im Meer versinken, zu bizarren Formen verwittern lassen.



Abschied von den Pyrenäen
am Cap Creus.

Mit der Meeresbrise um die Nase genießen wir die Fahrt zurück von der Spitze des Caps in Richtung Berge. Wenige Kilometer landeinwärts legt sich der Wind, und wir lassen uns auf Nebenstraßen und kleinen Pisten durch die Hügel treiben. Die Sonne steht schon tief, lange Staubfahnen wehen hinter den Maschinen, während wir auf kurvenreichen Pfaden durch Pinienwälder zirkeln.

Als wir ein Weingut passieren, können wir links und rechts des Weges auf Schildern die Namen der Rebsorten lesen. Die klingvollen Wortschöpfungen machen Lust auf einen guten Tropfen zum Abendessen; gut dass Christoph unser Kommen in der Casa Mieres bereits telefonisch angemeldet hat. Wir können sicher sein, dass uns Dunia, die gute Seele der Casa Mieres, auch heute Abend wieder mit einem mehrgängigen Menü verwöhnen wird.



ANREISE

Mieres liegt im spanischen Pyrenäenvorland rund eine Stunde von Girona und zwei Stunden von Barcelona entfernt. Günstige Flüge in diese Städte gibt es von zahlreichen deutschen Flughäfen aus. Mietwagen sind preiswert und einfach zu bekommen. Für die Anreise auf eigener Achse sollten von Deutschland aus ein bis zwei Tage eingeplant werden.

REISEZEIT

Bis auf die Monate Dezember und Januar können die katalanische Küste sowie die niedrigen Lagen des Pyrenäenvorlandes fast ganzjährig bereist werden. In den Hochlagen weicht der Schnee meist bis Anfang April, kann sich aber auch bis in den Mai halten. Vor Touren ins Hochgebirge sollte also unbedingt die aktuelle Schneelage recherchiert werden.

MOTORRADFAHREN

Nicht nur die Pyrenäen selbst, auch das hügelige Vorland ist von einem engen Netz geschotterter Wege aller Schwierigkeitsgrade durchzogen. Ein Großteil davon ist frei befahrbar, Einschränkungen gibt es jedoch in den Naturparks. Die Orientierung fällt selbst mit Detailkarten schwer, weswegen ein ortskundiger Guide zu empfehlen ist. Geführte Ausfahrten mit Mietenduros können von Christoph Del Bondio (siehe Kasten S. 23) arrangiert werden.

LITERATUR / KARTEN / FILM

Michael Schuh: *Pyrenäen – Reiseführer für individuelles Entdecken*. 8. A. 2015. Reise Know-How Verlag.

ISBN 978-3831721740. 23,90 Euro

World Mapping Project: *Pyrenäen*. Maßstab 1:250.000. Reise Know-How Verlag. ISBN 978-3831772896. 9,95 Euro

Michelin Karte 146: *Östliche Pyrenäen*. Maßstab 1:150.000.

ISBN 978-2067218154. 7,99 Euro

Dirk Schäfer: *Abenteuer Pyrenäen*.

Film auf DVD. Spielzeit 80 min. 20 Euro.

Bezug über motorradkarawane-shop.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.

FAACEU

Lange schon vor den großen Motorradherstellern schuf Touratech mit dem Umbau Desierto ein modernes Adventure Bike.

Die Desierto V für die aktuellen GS-Modelle von BMW markiert die jüngste Evolutionsstufe des genialen Verkleidungskonzepts.

20 JAHRE DESIERTO

➤ Nachdem Vierventilboxer und Telelever der R 1100 RS im Jahr 1993 die grundlegende Erneuerung der R-Baureihe einleiteten, vollzog BMW den Generationswechsel ein Jahr später auch bei den GS-Modellen. Knapp 80 PS, Telelever, Antriebsstrang mit direkt im Getriebelock gelagerter Paraleverschwinge und optionales ABS machen die R 1100 GS zur mit Abstand modernsten Reiseenduro ihrer Zeit.

Es gab aber auch kritische Stimmen, vor allem aus dem Lager der Fernreisenden, die einen Mangel an Geländegängigkeit als Schattenseite der High-Tech-Offensive monierten. In der Tat brachte die R 1100 GS gegenüber ihrem direkten Vorgängermodell, der beliebten R 100 GS, ein Mehrgewicht von gut 20 Kilogramm auf die Waage. Zudem weckten Telelever und 19-Zoll-Vorderrad unter Reiseenduristen alter Schule Zweifel an der Expeditionstauglichkeit.

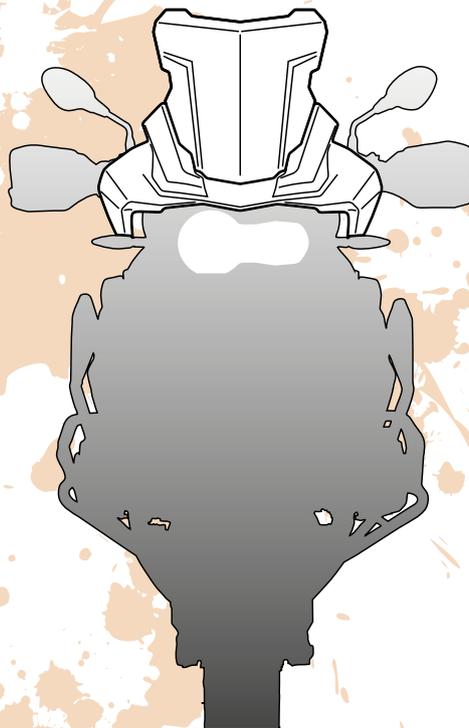
Bei Touratech sah man die Entwicklung hingegen positiv. Der angenehm zu fahrende Motor und das stabile Chassis bildeten in Verbindung mit der hohen Zuladung eine perfekte Basis auch für Abenteuerreisen. Dennoch war man sich in Niedereschach der Schwachstellen des Konzepts für Extremeinsätze bewusst und sann auf Abhilfe. Das Ergebnis intensiver Entwicklungsarbeiten sorgte als Desierto für Aufsehen. Diese Extrem-Enduro auf Basis der R 1100 GS verfügte über ein 21-Zoll-Vorderrad, großen Tank, High-End-Federelemente und als unverkennbares Merkmal eine rahmenfeste Verkleidung, die konkurrenzlosen Witterungsschutz bot.

MAX.

MIN.

Höhenverstellung mittels Original-Mechanismus.

IFT



Die Desierto bewährte sich auf zahlreichen Touratech Expeditionen, so dass das erfolgreiche Konzept auf das Nachfolgemodell R1150 GS und alle weiteren GS-Generationen übertragen wurde. Kernstück der Umrüstung einer GS zur Adventure-Enduro ist seit nunmehr 20 Jahren die rahmenfeste Desierto-Verkleidung. Jetzt gibt es diesen Maßstäbe setzenden Umbau auch für die jüngste GS-Generation mit flüssigkeitsgekühltem Motor: Die Desierto V. Bereits auf den ersten Blick hebt sich die Desierto V von der Standard-GS ab, tritt mit ihrem markanten Gesicht wie ein eigenständiges Modell auf. Die Touratech Designer haben in bewährter Manier die Linienführung der Maschine geschickt aufgegriffen und zu einem unverwechselbaren Erscheinungsbild mit den Touratech-typischen Kanten weiterentwickelt.

Die Desierto V besteht aus zwei Hauptkomponenten: Einem Unterteil aus faserverstärktem Polyurethan sowie einem Windschild aus hochwertigem, splitterfestem Plexiglas. Zur Verstellung der Scheibe wird der Original-Mechanismus von BMW weitergenutzt.

Natürlich ist die Desierto V bei aller Detailverliebtheit in der Formgebung alles andere als reiner Zierrat. Im Zentrum der Überlegungen stand wie allen Vorgängermodellen die Verbesse-



Perfekte Ergänzung zur Desierto V:
Kotflügelverbreiterung für effektiven Spritzschutz.



Ein Motorrad, zwei Gesichter:
BMW R1200 GS im Serienzustand (l.) und als Desierto V (r.).



Kernige Ahnin: Die Desierto II von 2002 auf Basis der BMW R1150 GS.

VERKLEIDUNG DESIERTO V

Art.-Nr.: 038-6300

KOTFLÜGELVERBREITERUNG

BMW R1200 GS (2013-2016)

Art.-Nr.: 045-5445

KOTFLÜGELVERBREITERUNG

BMW R1200 GS (ab 2017),

Art.-Nr.: 038-5445

Weitere Informationen unter

shop.touratech.de

zung der Tourentauglichkeit. Für eine Verkleidung heißt dies in erster Linie, maximalen Witterungsschutz mit einer optimalen Aerodynamik zu verbinden.

Bei dieser Aufgabenstellung spielte den Entwicklern einmal mehr in die Hände, dass Touratech sämtliche Schritte von der ersten Designskizze über den Entwurf im Computer, 3D-Simulationen und den Modellbau bis hin zur Fertigung im eigenen Haus realisiert. Nur so ist es möglich, über erste Modelle und Prototypen bis zum Serienprodukt intensive Tests durchzuführen, die die Daten für den aerodynamischen Feinschliff liefern.

Der Verkleidungsunterteil der Desierto V wird standardmäßig mit einer hochwertigen schwarzen Lackierung ausgeliefert, die perfekt zu allen verfügbaren Farbgebungen der GS passt. Dem Kunden steht es jedoch frei, individuelle Lackierungen anzubringen.

Die Scheibe trägt mit ihrer Tönung zur markanten Adventure-Optik der Desierto V bei.

Von den überragenden Touringeigenschaften der Desierto V profitieren Fahrer der R 1200 GS ab 2013 ebenso wie Besitzer einer R 1200 GS Adventure ab Modelljahr 2014. Selbstverständlich passt die Desierto V auch an die beiden jüngsten Varianten der R 1200 GS »Rallye« und »Exclusive«.

Die Montage kann einfach und schnell selbst vorgenommen werden. Eine Vorführung beim TÜV ist nicht erforderlich, da die Desierto V über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) verfügt. Komplettiert wird der Desierto-V-Look durch die optional erhältliche Kotflügelverbreiterung. Das markante Kunststoffteil passt an jede R 1200 GS ab Baujahr 2013. Nicht nur, dass die Verbreiterung die Offroad-Optik der GS unterstreicht, sie bietet auch effektiven Schutz vor aufgewirbelten Steinchen und Matsch. <



HEIDENAU 

REIFEN - MADE IN GERMANY 

K60 Scout GO YOUR OWN WAY

Die Legende für Dein Abenteuer



DOT 2017 AUF
LAGER



AVENTURO
CARBON 2

DER ABENTEUERER

In den drei Jahren seiner Marktpräsenz hat der Aventuro Carbon neue Maßstäbe in der Adventure Bike Szene gesetzt. Nun wurde der wandlungsfähige Helm in zahlreichen Details überarbeitet.

➤ **Sobald der letzte Motor verstummt ist, herrscht völlige Stille.** Helm ab. Kühle Morgenluft streift das Gesicht, kein Wölkchen weit und breit. Schier grenzenlos schweift der Blick über die Bergwelt. Hügelige Formen im Nahbereich, in der Ferne lässt sich das Glitzern schneebedeckter Dreitausender erahnen.

Wir haben es geschafft! Nach eineinhalb Stunden kräftezehrendem Aufstieg stehen die Reiseenduros auf dem Gipfel. Den markanten Felsknubbel hatten wir schon bei der Anreise zu unserem Quartier entdeckt. Sofort waren wir uns einig, dass wie da rauf müssen. Gesagt getan. Etwas Scouting, um den idealen Einstieg zu finden, als das Wetter besser wurde, ging es heute früh los.

Die Sitzbänke unserer Adventure Bikes waren noch mit Tau bedeckt, Nebelpropfen haben sich hartnäckig in den engeren Tälern festgesetzt. Mit geschlossenem Visier geht es mit verhaltener Gashand über noch feuchten Asphalt bis zum gestern Abend entdeckten Abzweig des Schotterweges. Kurzer Halt, die Visiere wandern in den Beutel, Crossbrille auf und los!

Wenige Worte werden gewechselt, während unsere Blicke vom Gipfel übers Land schweifen. Hier oben ist nicht nur der Alltag weit weg, auch unser Start am Morgen scheint eine Ewigkeit her zu sein. So viele Eindrücke gab es während der spektakulären Auffahrt. Da war diese abgerutschte Wegpassage, nur ein paar Hand breit Fahrbahn noch übrig.



In Neigung und Länge variabler Peak.



AVENTURO
CARBON 2





Ganz schön kitschig. Dann diese schweißtreibende Schiebeaktion im gerölligen Bachbett oder die Passage über die Felstreppen: Jeder einzeln, mit gehörig Anlauf, im Stehen. Und nun der Lohn: Gipfelglück.

Als kleines Team Adventure Biker sind wir in den Pyrenäen unterwegs, um neue Touratech Produkte zu erproben. Auch den brandneuen Aventuro Carbon 2. Eine bessere Gegend hätten wir uns zum Sammeln von Fahreindrücken wirklich nicht aussuchen können. Enduro-Terrain vom Feinsten. Nur die Highspeedeigenschaften konnten wir noch nicht ausprobieren. Das werden wir morgen tun, da haben wir ein Stück Autobahn in unsere Tour eingeplant.

Als Touratech den Aventuro Carbon im Jahr 2015 präsentierte, wurde dieser wandlungsfähige Adventure Bike Helm schlagartig zum Must have anspruchsvoller Reiseenduristen. Seine Wandlungsfähigkeit vom Crosshelm über den Dual Purpose Modus bis zum Straßenhelm traf perfekt das komplexe Anforderungsprofil der Adventure Biker. Auch in zahlreichen

Tests durch die Fachpresse heimste der Aventuro Carbon Top-Platzierungen ein.

Was soll man an einem Produkt, das einhellig Lob erfährt, weiter verbessern? Das ist schnell beantwortet: Potenzial, die wesentlichen Merkmale noch weiter herauszuarbeiten und Details zu optimieren, gibt es immer.

Und genau das haben die Touratech Entwickler getan. Neben den von Mitarbeitern und Freunden des Hauses auf einigen hunderttausend Testkilometern protokollierten Erfahrungen ist das Feedback von Kunden rund um den Globus in die Überarbeitung eingeflossen.

Dass sich die Überarbeitung nicht nur auf dem Datenblatt gut macht, konnten wir auf unserer Testtour live erfahren. Der Aventuro Carbon 2 ist bereits von der Anmutung her nochmals wertiger, die gesamte Handhabung des Helms fühlt sich noch »runder« an, die Funktionalität überzeugt bis ins kleinste Detail. Doch welche technischen Modifikationen stecken hinter diesem positiven subjektiven Eindruck?

Drei Konfigurationen: Dual, Straße und Cross.





AVENTURO CARBON 2

Ein großes Plus für die Praxistauglichkeit resultiert aus der Optimierung sämtlicher Bedienelemente im Hinblick auf die Bedienbarkeit mit Handschuhen.

Ganz individuell lässt sich nun der Helmschild einstellen. War er in der Vergangenheit bereits in der Länge variabel, lässt sich nun auch die Neigung anpassen. Das neue Design des Schildes erlaubt zudem eine verbesserte Luftzuführung zu den Einlässen im Stirnbereich.

Und Belüftung ist eines der zentralen Themen beim Aventuro Carbon 2. Jetzt noch größere Öffnungen im Ein- und Auslassbereich sorgen in Verbindung mit erweiterten Kanälen in der EPS-Kalotte für eine stärkere Luftzirkulation. Selbstverständlich lassen sich die Lüftungsöffnungen

bei kühler Witterung verschließen. Um eine effektivere Ventilation des Visiers zu erreichen, wurde auch die Kinnpartie inklusive Kinninnenteil überarbeitet. Gleichzeitig verbessert die neue Formgebung den Windschutz in Richtung Hals.

Der Kinnriemen, wie beim Vorgänger mit Doppel-D-Ringverschluss ausgestattet, wurde verstärkt. Das Visier verfügt nun über einen noch komfortabler zu bedienenden, präzise einrastendem Verschluss.

Bei aller Freude an der Innovation haben die Produktentwickler selbstverständlich die Kernfeatures des Aventuro Carbon unangetastet gelassen. Adventure Biker dürfen sich weiterhin über eine superleichte und hochfeste Carbonschale freuen. Neu ist allerdings eine zusätzliche dritte Scha-

lengröße. Diese erlaubt es Touratech, den Aventuro Carbon 2 in dem extrem breiten Größenspektrum von XS bis 3XL anzubieten und dennoch bei jeder Größe die ideale Dicke der dämpfenden EPS-Kalotte zu realisieren.

Nach wie vor ist die Ausrüstung mit einem Pinlock-Visier ab Werk vorgesehen, auch die Möglichkeit zur Montage von Zubehör wie Helmkameras oder Intercom-Systemen ist gegeben.

In Sachen Komfort sind die waschbare Innenausstattung aus schweißhemmendem, antiallergischem Coolmax-Futter ebenso zu nennen, wie die individuelle Anpassung mit verschiedenen Polsterdicken des Ergo Padding Systems. Und nicht zuletzt der werkzeuglose Umbau zwischen den drei Konfigurationen Cross, Dual und Straße.

Als einer der sichersten Helme auf dem Markt erfüllt der Aventuro Carbon 2 nicht nur die neueste europäische Norm ECE 2205 sondern auch die strenge US-amerikanische DOT-Zertifizierung.

Viel Zeit ist verstrichen während unserer Reflexionen auf dem Gipfel. Das Abenteuer ruft. Schön, dass man sich jetzt einen Helm aufsetzen kann, der auch nach einem anstrengenden Aufstieg noch ein angenehm trockenes Tragegefühl bietet. Den Aventuro Carbon 2 eben. <



Kinnteil strömungsoptimiert und mit verbessertem Lufteinlass.

AVENTURO CARBON 2

Größen: XS - 3XL

Farben: Black, Compañero, Sport

Mehr zum Aventuro Carbon 2 im Netz unter

aventuro.touratech.de

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



FELLOWS

RIDE

MIT OFFENEM VISIER GEGEN DEPRESSION

Am 13. Mai fand in Würzburg der erste Fellows Ride statt. Unter dem Motto »Mit offenem Visier gegen Depression« möchte die Veranstaltung den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit auf eine tückische und noch immer weitgehend tabuisierte Krankheit lenken.

Von Dieter Schneider

➤ **Ich war mit meinem Motorrad in Afrika. Vier Monate. Von Würzburg nach Kapstadt.** 21.000 Kilometer, jeder einzelne war es wert. Athen, Haifa, Sinai, Ägypten, Sudan, Äthiopien, Kenia, Uganda, Tansania, Sansibar, Sambia, Namibia und Südafrika. Ein Wunschtraum ging in Erfüllung. Die Begegnungen, die Faszination und die Schönheit des Kontinents haben mich bewegt. Die Afrika-Tour war aber auch ein hartes Teilstück auf dem Weg, einen schrecklichen Albtraum zu verarbeiten. Mein Sohn hatte sich ein Jahr vor der Reise nach einer schweren Depression das Leben genommen. Dieses Trauma auf der einen und das Abenteuer Afrika auf der anderen Seite haben mein Leben verändert. Begegnungen, Eindrücke und Erfahrungen reparierten meine innere Zerrissenheit.

Mein Sohn hatte mich wieder zum Motorradfahren gebracht. Er hat es geschafft, meine Leidenschaft fürs Motorradfahren wieder zu entfachen. Als er 18 wurde und den Motorradführerschein in der Tasche hatte, sagte er beiläufig, dass er sich eine gebrauchte Maschine kaufen wolle. Dieser Funke zündete bei mir sofort. Bei der Geburt der Kinder hatte ich das Motorradfahren eingestellt und immer gehofft, irgendwann wieder aufsteigen zu können. Jetzt war es soweit, mein Sohn und ich sind zum nächsten Händler und haben uns gemeinsam ein Motorrad gekauft. Wir hatten viel Spaß zusammen. Im letzten Jahr vor seinem Tod ist er wegen der tückischen Krankheit nicht mehr gefahren.

In Afrika habe ich entschieden, mich für die Depressionshilfe und Suizidprävention zu engagieren. Unter dem Motto »Motorradfahren und Gutes tun« ist die Idee des Fellows Ride entstanden.

Wir haben Bikerinnen und Biker eingeladen, aus allen Himmelsrichtungen zum 1. Fellows Ride in Würzburg zu kommen. Im Rahmen des Motorradevents Bikes & Bricks haben wir uns am Sonntag im Kultur- und Kreativzentrum Bürgerbräu in Würzburg getroffen. Nach einem Bikerfrühstück mit Musik wurde gemeinsam ein Motorradgottesdienst gefeiert. Davor und danach gab es sowohl auf dem Gelände der alten Brauerei als auch auf der Bühne viel zu sehen und zu erleben. Customizing, Oldies,

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, insbesondere chronischen Erkrankungen, Depressionshilfe und Suizidprävention ins Leben gerufen.

SPENDEN

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«



Auf einer Reise quer durch Afrika hat Dieter Schneider das durch den Tod seines Sohnes ausgelöste Trauma verarbeitet und die Idee des Fellows Ride entwickelt (o.). Impressionen vom Bikes and Bricks 2017 (r.).

Zubehör und coole Klamotten, Reisen, Enduro, Rennsport – für jeden Geschmack war etwas geboten.

Der Fellows Ride lohnt sich für jeden, der Motorräder mag. Es lohnt sich aber auch für den guten Zweck. Die Einnahmen und Spenden gehen zugunsten der Depressionshilfe. Zusammen mit dem Schauspieler Simon Licht möchte ich mit dem Fellows Ride ein Thema ins Rollen bringen, das in unserer Gesellschaft zu wenig Beachtung findet.

Simon Licht war vor zehn Jahren selbst von einer Depression betroffen. Er hat rechtzeitig Hilfe gesucht und die Krankheit in den Griff bekommen. Er ist leidenschaftlicher Motorradfahrer und setzt sich für die Depressionshilfe ein: »Wir Motorradfahrer können mit unseren Maschinen der guten Sache die notwendige Aufmerksamkeit verschaffen«, ist Simon überzeugt.

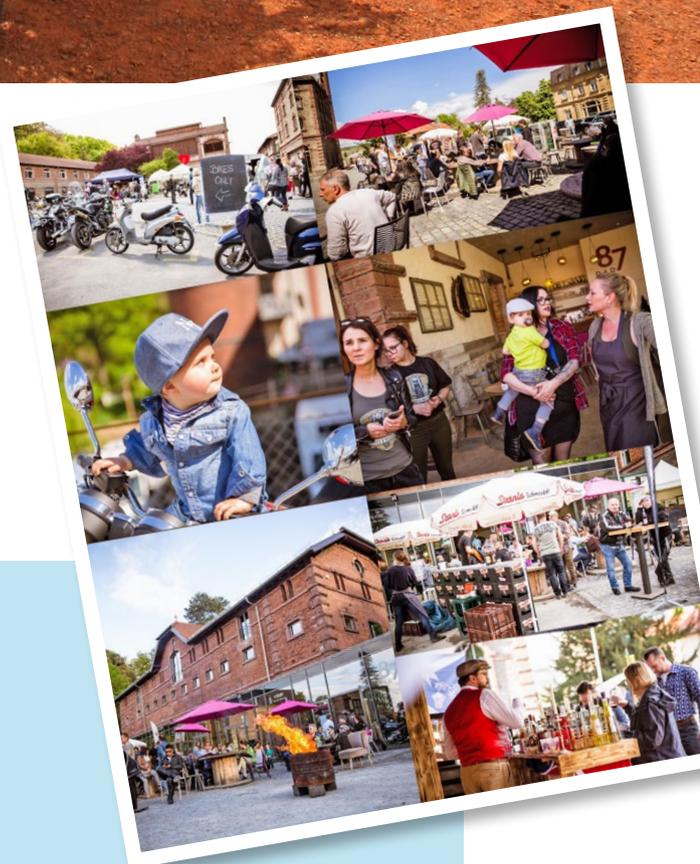
»Mit offenem Visier gegen Depression« und dabei viel Spaß beim Motorradfahren haben – das ist die Idee des Fellows Ride.

DIETER SCHNEIDER & SIMON LICHT LIVE

Wer Dieter Schneider und Simon Licht kennenlernen möchte, hat dazu beim Travel Event Gelegenheit. Dieter startet am 9. Juni direkt vom Travel Event zu seinem nächsten Fellows Ride.

Dieser soll von Niedereschach nach Istanbul und dann weiter entlang der türkischen Schwarzmeerküste über Georgien in Richtung Seidenstraße führen. Der weitere Verlauf dieser Open-End-Reise wird sich situativ ergeben. Fest steht allerdings, dass Dieter unterwegs in zahlreichen Rotary Clubs Station machen und für sein Projekt werben wird.

Dieter Schneider und Simon Licht stehen auf dem Travel Event für Gespräche zur Verfügung, beispielsweise im Rahmen des Live Workshops zum Einbau des Touratech Suspension Fahrwerks in Dieters Maschine.



BUCH

Über die Bewältigung des Traumas während seiner Afrika-Reise hat Dieter Schneider ein Buch geschrieben.

Dieter Schneider:

Wenn dich dein Leben rechts überholt.

Verlag: Vorwerk8, www.vorwerk8.de

WEITERE INFORMATIONEN

www.fellowsride.de

www.facebook.com/fellowsride

<http://bikesandbricks.de>

QUER



Gemeinsam mit einem Reisepartner hat Helge Bertling die gut 15.000 Kilometer lange Strecke von der mongolischen Hauptstadt Ulan Bator nach Deutschland bewältigt. Ewig lange Tagesetappen und extreme Straßenbedingungen machten die Reise quer durch Eurasien zur Belastungsprobe.



DURCH





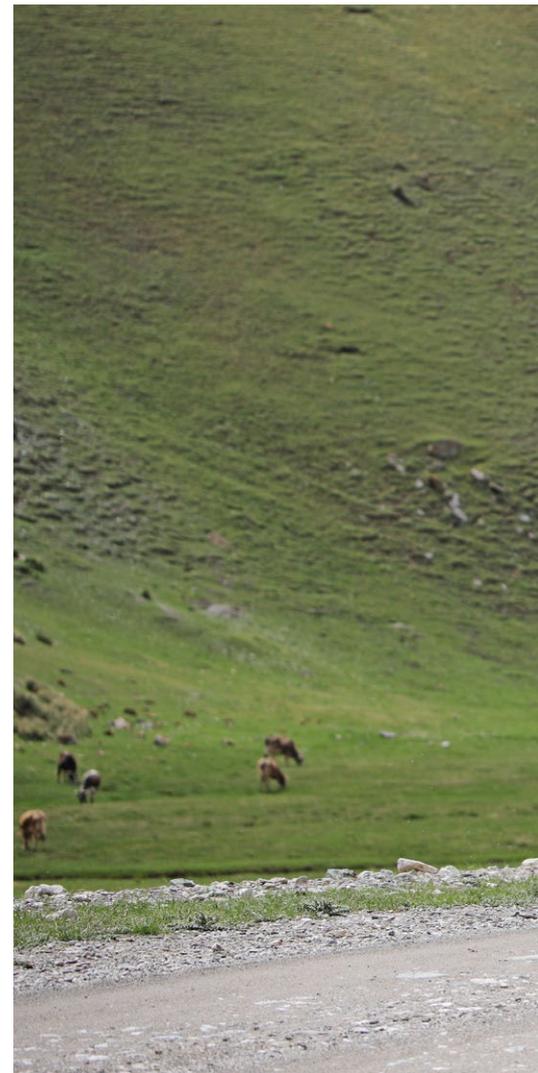
An der Nordseite des Registan Platzes in Samarkand befindet sich die Tilya-Kori-Madrassa, umgeben von der Sher-Dor-Madrassa im Osten und der Ulug bek-Madrassa im Westen des Platzes.

➤ Acht Uhr morgens, die Sonne lugt über den Horizont des wolkenlosen Himmels. In diesem Moment wird mir klar: Wir sind da! In Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolei. Jetzt müssen wir nur noch unsere Motorräder zusammenbauen und beladen, und dann wird es westwärts gehen, über 98 Längengrade...

Meinen Reisepartner Dennis habe ich eigentlich per Zufall kennengelernt. Er wurde mir wegen einer Frage zur Route de Sel im Himalaya empfohlen. Über diese Route wusste er zwar nichts, wir blieben aber in Kontakt. Dennis berichtete mir schließlich von seinen Plänen, den Baikalsee zu besuchen. Je mehr ich darüber hörte, desto mehr wurde mir klar: Da muss ich auch hin.



Engpässe in der Spritversorgung waren außer in Usbekistan selten (oben). Das Aralkum – Eingangstor zu einer einst blühenden Wirtschaftsregion (unten). Das wilde Kirgistan heißt den Reisenden mit seiner tollen Landschaft und den netten Menschen willkommen (rechts).



60 KILOGRAMM GEPÄCK HABEN WIR AN BORD



Zufahrt zum Sharyn Canyon – nur 250 Kilometer entfernt von der kasachischen Metropole Almatı und nahe der Grenze zu Kirgistan.

In Moskau standen wir uns dann das erste Mal gegenüber. Nun sind wir hier. Die Motorräder haben wir mit vier Wochen Vorsprung auf die Reise geschickt, zwei Tage vor uns kamen sie an. Mit jeder Menge Zubehör haben wir die Maschinen auf die große Herausforderung vorbereitet. Protektion und Stauraum spielten eine große Rolle, denn für die langen Etappen ohne Versorgungsmöglichkeiten benötigten wir viel Sprit, Öl, Wasser, Werkzeug und Essen an Bord. Insgesamt 60 Kilogramm Gepäck haben wir an Bord unserer Motorräder.



DIE REISENDEN



DR.-ING. HELGE BERTLING

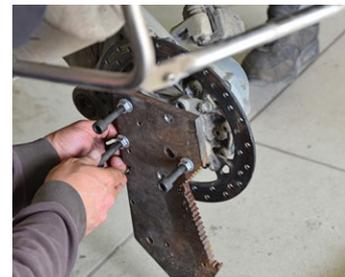
57, Programm-Manager im Finanzsektor, begeisterter Motorrad-Reisender (Marokko, Tunesien, Schwarzmeer-Runde, UK, EU und jetzt das), nebenberuflicher Fotograf seit 2010.



DENNIS CIMINSKI-TEES

39, Vertragsmanager im Flugzeugbau, nebenberuflicher Fotograf seit 2014, begeisterter Motorrad-Reisender, freier Autor für diverse Magazine.

Möchten auch Sie über spannende Abenteuer berichten? Melden Sie sich einfach per E-Mail unter: travelttime@touratech.de



Noch ein Blick aufs GPS, randvoll mit OSM-Karten, die Maschinen gestartet und wir nehmen Kurs auf den Baikalsee. Die erste Etappe beenden wir kurz hinter der russischen Grenze in Dachran. Ein weiterer Fahrtag, und wir stehen am Ufer des Baikalsees. Damit haben wir das eigentliche Ziel der Reise nach zwei Etappen erreicht, jetzt müssen wir nur noch nach Hause fahren. Doch dieses »nur« wird sich bald relativieren.

Auf eine Umrundung des Baikalsees verzichten wir. Die Osthälfte ist weitgehend von Bergen umschlossen, eine Uferstraße gibt es dort nicht, der erforderliche Umweg hätte weitere 1500 Kilometer bedeutet.

Einen kleinen Abstecher nach Osten machen wir jedoch und lernen Kirill und Victor kennen. Sie haben eine Datsche auf einer Landzunge. Kirill - Lehrer, perfektes Deutsch - lädt uns ein zu frisch gefangenem, rohem Baikalsee-Fisch, frischem Brot und Bratkartoffeln. Victor kocht.

Kirill bereitet frischen Baikalsee-Fisch – selbstverständlich roh. Victor ist für leckeres selbstgemachtes Brot und Bratkartoffeln zuständig (l.o.). Meister der Improvisation: Abzieher für das defekte Kugellager (r.o.). Der Baikalsee ist nicht nur idyllisch wenn die Sonne untergeht (u.).





AB JETZT BEGINNT SICH DAS UNHEIL AN UNSERE FERSEN ZU HEFTEN.

Wilde Pferde, atemberaubende Ausblicke, Pässe auf 3400 Meter Höhe: Landschaft und Strecken in Zentralasien lassen das Motorradfahrerherz höher schlagen.

Die weitere Fahrt durch Sibirien verläuft ereignislos: Birken, Birken und ... Birken. Für Abwechslung sorgt unser Treffen mit Igor in Tayshet. Wir haben ihn auf Facebook kennengelernt, und er hat uns zu sich eingeladen. Wir verbringen einen schönen Abend mit guten Gesprächen bei ihm.

Die russische Polizei hat uns stets in Ruhe gelassen. Doch als ich einmal falsch überhole, werde ich herausgewinkt. Ich habe zwar zwei Führerscheine dabei, weiß - nervös wie ich bin - aber nicht mehr wo. Ich gebe dem Beamten stattdessen den Personalausweis. Nach sachkundiger Überprüfung aller dort eingetragenen Fahrerlaubnisse und einem ermahnenden Blick dürfen wir weiter. Puh!

Der Zustand der Straßen im Osten ist eine echte Herausforderung. Anstatt in die herrliche Landschaft muss der Blick konstant auf die Kraterlandschaft aus Asphalt gerichtet sein, sonst kann die Reise schneller als geplant zu Ende sein.

Schlimmer noch als die Straßen ist die kasachische Polizei, die sich als Abzockerbande mit Pseudo-Bußgeld-Listen zu Pseudo-Vergehen entpuppt. Da kommt Maksim gerade recht, den wir in Almaty kennenlernen. Maksim fühlt sich berufen, die Ehre seines Landes hochzuhalten und organisiert ein Treffen mit Bikern, die uns durch Kasachstan helfen.

Die weitere Route führt uns durch den Sharyn Canyon nach Kirgistan, vorbei am Issyk Kul nach Tash-Rabat. Ab jetzt beginnt sich das Unheil an unsere Fersen zu heften. Den Anfang macht - noch relativ harmlos - ein gebrochenes Blech an meiner GS, das das ABS Kabel kappt. Dank Heißkleber hält die Reparatur bis nach Hause.

Als Tagesetappe hatten wir die 430 Kilometer von Tash-Rabat nach Osh eingeplant. Gebraucht haben wir drei Tage. Drei Tage, in denen wir uns über abgerutschte Straßen zwingen und Bergrutsche in Höhen zwischen 2500 und 3400 Metern Seehöhe

überwinden müssen. Fünf Bergrutsche können wir meistern, im sechsten bleiben wir stecken. Es bleibt uns nichts übrig, als einen Hilferuf über Satellit abzusetzen. Bereits am nächsten Morgen befreit uns das kirgisische Militär aus der misslichen Lage. Sogar die lokale Presse berichtet über unser Malheur.

Nun kennt man uns auf der Straße. Viel Zeit bleibt uns nicht, unsere Wunden zu lecken. 700 Kilometer müssen wir bis Samarkand zurücklegen. Hier lernen wir, wie schlecht die wirtschaftliche Lage in Usbekistan ist. Sprit gibt es fast nur auf dem Schwarzmarkt, die Währung unterliegt einer gewaltigen Inflation. Nichtsdestotrotz begegnen wir ausgesprochen freundlichen Menschen. Statt einer Fährpassage über das Kaspische Meer wählen wir den Landweg drumherum durch Kasachstan und Russland.

Wir fahren durch geschundene Landschaften kommen an Baikonur und Aralsk vorbei. In Saratow müssen wir einen fünftägigen Zwangsstopp einlegen: Kugellagerschaden. Doch während ADAC, BMW und TNT am russischen Zoll scheitern, beschaffen die begnadeten russischen Schrauber Sasha und Arika Original-Ersatz und führen die Reparatur durch. Nicht das erste Mal auf dieser Reise erfahren wir vorbehaltlose Hilfsbereitschaft. Kaum raus aus Saratow ist die Gabel an der Twin undicht. Und wieder sind russische Engel am Werk - nach vier Stunden kann die Fahrt weitergehen.

Nach einer irrwitzigen Fahrt durch zwei der Moskauer-Ringe fressen wir die Kilometer bis Klaipeda, um dort gerade noch die Fähre nach Hause zu erwischen.



REISEINFORMATIONEN

MOTORRAD-TRANSPORT

Per Lkw mit der Spedition LOXX Pan Europa nach Ulan-Bator. Eine tolle Betreuung und ein guter Preis machen diese Lösung zur besten Wahl für die Strecke.

www.pan-europa.de

VERZOLLUNG UND EINREISE / VISA

Für die Einfuhr in die Mongolei ist ein Carnet de Passage erforderlich, das vom ADAC ausgestellt werden kann. Unterwegs haben wir die Einfuhr jeweils beim Grenzübertritt abgewickelt.

Über die aktuellen Visaanforderungen in den bereisten Ländern informiert das Auswärtige Amt.

Bei der Visabeschaffung hilft die Spomer GmbH in Bad Honnef.

www.adac.de

www.auswaertiges-amt.de/laenderinformationen

www.visum.net

KARTEN

Reise Know-How Landkarte Zentralasien (1:1.700.000), ISBN 978-38 31 77 36 71

Reise Know-How Landkarte Russland - vom Ural zum Baikalsee (1:2.000.000), ISBN 978-38 31 77 37 94

Reise Know-How Landkarte Kasachstan (1:2.000.000), ISBN 978-38 31 77 36 33

Reise Know-How Landkarte Baikalsee (1:550.000), ISBN 978-38 31 77 39 16

ACT - NEUES VON DEN ADVENTURE COUNTRY TRACKS

RUNDE 3



Das Scouting für den nächsten ACT läuft.

Eine abenteuerliche Route quer durch Rumänien wird gerade ausgearbeitet.

➤ **Rumänien ist das Endurado Europas. Mehr legal befahrbare Schotterstrecken gibt es nirgendwo sonst auf dem Kontinent.** Damit ist klar, dass das seit 2007 zur EU gehörende Land ganz oben auf der Prioritätenliste der ACT-Macher steht. Nun ist es soweit. Erste Erkundungen durch lokale Guides haben bereits stattgefunden, im Frühsommer startet die offizielle Scouting-Tour. Mit von der Partie werden sein die beiden Vorsitzenden des neu gegründeten Vereins ACT Adventure Country Tracks e.V. (siehe Kasten) Martin Wickert und Mirko Nagler sowie Elvio Andrade, Touratech Owner Marc Pelzer – und wenn es der Terminkalender zulässt, wird auch CEO Alberto Reinhart zum Team stoßen.

Die Route soll in einem Bogen von Baia Mare im Norden durchs Land bis Bran im Süden führen. Rund 65 Prozent der Strecke sind unasphaltiert, der Rest verläuft über kleine Landstraßen. Unterstützung erfährt das Scouting-Team durch Niki Krutak von Touratech Österreich.

Niki hat Streckenabschnitte, die er für organisierte Enduroreisen ausgekundschaftet hat, ins Projekt eingebracht. Das Scouting wird ausführlich auf Film und Foto dokumentiert.

Der Videobericht und die Bilder werden ebenso wie die GPS-Daten nach endgültiger Freigabe der Strecke auf der ACT-Website kostenlos bereitgestellt. Als besonderen Service wird es für ACT Rumänien ausgearbeitete Vorschläge für die Anreise geben. Die Strecken sollen über verkehrsarme Landstraßen führen; mit Wien respektive Poprad liegen zwei Touratech Stützpunkte als Anlaufstellen auf der Route

Als Sponsoren sind für das Rumänien-Projekt neben Touratech auch Motorex, Suzuki, Sena und Nexx mit an Bord. Aktuelle Informationen unter adventurecountrytracks.com

ACT JETZT GEMEINNÜTZIGER VEREIN
Touratech hat ACT ins Leben gerufen und zwei Jahre intensiv begleitet. Nun wurde das Projekt als gemeinnütziger Verein eingetragen. Seit Anfang April firmiert ACT offiziell unter »ACT Adventure Country Tracks e.V.«. Damit kann das Projekt unabhängiger agieren, als es unter dem Dach einer Marke möglich wäre. Touratech bleibt als Hauptsponsor selbstverständlich mit an Bord. Neben weiteren Sponsoren kann jeder Interessierte Mitglied werden und aktiv daran mitarbeiten, dass Offroadstrecken in Europa erhalten bleiben und der Tourismus in ländlichen Regionen gefördert wird.

Bisherige ACTs erfolgreich

Über 3000 Motorradabenteurer haben sich bereits auf der ACT-Website registriert und sich die Tracks heruntergeladen. Auch die Videos zu den bereits vorliegenden Touren in Portugal und Griechenland erfreuen sich im Web größter Beliebtheit. Die beiden Trailer verzeichnen über 70.000 Zugriffe auf YouTube. Auch von den Hoteliers entlang der ersten veröffentlichten Strecke durch Portugal gibt es positives Feedback. Fast keine Woche vergeht, ohne dass größere oder kleinere Gruppen Motorradfahrer vorbeikommen. Aufgrund der großen Nachfrage bieten der irische sowie der portugiesische Touratech Importeur jetzt auch organisierte ACT-Touren an.



Christian Franke
Sales Manager
Seit 3 Jahren bei Touratech.
Foto: Unterwegs in Frankreich auf der KTM.



Volker Haller
Graphic Designer
Seit 3 Jahren bei Touratech.
Foto: Beim Training im Enduropark Hechlingen.

WIR SIND TOURAT



Jo Wolframm
 Head of E-Commerce
 Seit 7 Jahren bei Touratech.
 Foto: Auf Tour im Schwarzwald
 (ausnahmsweise onroad).

Fast 300 Motorradenthusiasten arbeiten aktuell bei Touratech. Drei von ihnen haben wir getroffen und mit ihnen über den Job, die Leidenschaft Motorrad und aktuelle Reisepläne gesprochen.

➤ **Wie seid ihr auf den Job bei Touratech aufmerksam geworden?**

Christian Franke: Ich wollte einen Job, bei dem ich mich mit den Produkten identifizieren kann. Zum Glück bin ich in der Nähe fündig geworden (lacht).

Jo Wolframm: Ich kannte Touratech vorher schon einige Zeit als Kunde.

Volker Haller: Zum ersten Mal hörte ich den Namen bei der Vorführung des Films über die Tibetreise, ich glaube das war 2002. Dreizehn Jahre später hat mich eine Bekannte auf die freie Stelle aufmerksam gemacht.

Worin bestehen eure Aufgaben?

Christian: Ich bin im Bereich national und international Sales Management tätig. Ich kümmere mich um die Erweiterung und Optimierung interner Prozesse.

ECH!



WIR SIND TOURATECH!

*In den nächsten Ausgaben werden
wir weitere Mitarbeiter vorstellen.
Bleibt dran!*

Jo: Meine Tätigkeit als E-Commerce-Manager umfasst Konzeption, Betrieb und Weiterentwicklung des Vertriebs der Produkte aus dem Touratech Sortiment über das Internet - für Deutschland und die Touratech Importeure in der ganzen Welt.

Volker: Ich arbeite im Team Marketing und bin Grafik Designer.

Habt ihr viel mit Kollegen zu tun oder arbeitet ihr eher auf euch gestellt?

Christian: Ich arbeite sehr intensiv mit Kollegen zusammen.

Jo: Ich bin bei der Abstimmung meiner Themen mit vielen Kollegen aus den unterschiedlichsten Bereichen in Kontakt.

Volker: Klar habe ich viel mit Kollegen zu tun. Die Aufgabenstellung bekomme ich vom Teamleiter und die Entwürfe werden auch mit ihm und anderen Kollegen abgestimmt. Ich habe auch Kollegen, die sind so alt wie meine Kinder, und es ist fantastisch wie gut die Zusammenarbeit läuft.

Welcher Bereich in eurem Tätigkeitsfeld macht am meisten Spaß?

Christian: Es ist die abwechslungsreiche Mischung aus meinen Tätigkeiten, die mir Spaß macht.

Jo: Im Austausch mit den Kollegen aus Marketing, Vertrieb und Produktion entstehen oft tolle Ideen, aus denen schon einige spannende Projekte geworden sind.

Volker: Der größte Kick sind immer die Kampagnen, zum Teil habe ich auch Texte geschrieben, das war für alle Beteiligten ein großer Spaß. In einer Kampagne habe ich auch die Fotoregie gemacht, da kam dann alles aus meiner Hand.

Was bedeutet es für euch als Motorradfahrer, in einem Unternehmen der Motorradbranche zu arbeiten?

Christian: Wegen meiner eigenen Affinität zum Motorrad ist mir das sehr wichtig.

Jo: Ich kann mich sehr gut in die Wünsche, Bedürfnisse und Erwartungen unserer Kunden hineinversetzen. Das macht meine Arbeit für mich besser greifbar.



Volker: Als Grafiker darfst du im Allgemeinen nicht wählerisch sein, da musst du alles Mögliche verkaufen. Umso besser, wenn die Produkte Spaß machen und du selber auch im Thema drin steckst.

Was macht Touratech für euch zu einem besonderen Unternehmen?

Christian: Das sind zum einen die wirklich durchdachten Produkte, aber auch die Kollegen und die Firmengeschichte spielen eine große Rolle.

Jo: Flache Hierarchien machen es möglich, sich in viele Themen einzubringen.

Volker: Zum einen ist es die Firmengeschichte - vom Wohnzimmer zum Global Player. Dann sind es vor allem die Kollegen und die Ungezwungenheit im Umgang.

Seit wann fahrt ihr Motorrad?

Christian: Aktiv fahre ich seit 2015 - weil ich mich zwischen Rennmaschine und Enduro nicht entscheiden konnte. Mit Touratech fiel die Entscheidung klar auf die Enduro.

Jo: Seit 1988.

Volker: Den Führerschein habe ich schon seit 1980, aber ich habe erst vor drei Jahren richtig angefangen zu fahren.

Welches war eure erste Maschine?

Christian: Eine KTM 690 Enduro R.

Jo: Ich habe mit einer Honda XBR 500 S angefangen.

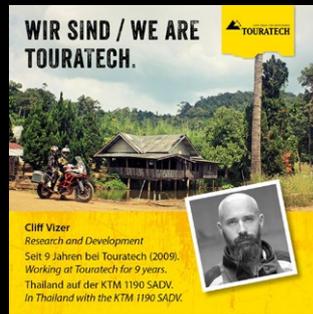
Volker: Letzten Herbst habe ich mir eine Yamaha XTZ 750 Super Ténéré gekauft.

Welches Motorrad fahrt ihr aktuell?

Christian: Eine KTM 250 EXC

Jo: Beta Xtrainer 300

Volker: Wie gesagt, die Super Ténéré habe ich erst ein knappes Jahr.



Was mögt ihr an dieser Maschine besonders?

Christian: Ich liebe die sportliche-aggressive Fahrdynamik. Und es geht nichts kaputt, wenn sie im Gelände mal umkippt.

Jo: Sie ist leicht, wendig und macht es im Gelände einfacher.

Volker: Sie ist wie die BMW R 80 G/S und die Honda Africa Twin eine Ikone der Rallye Paris-Dakar. Und als Reiseenduro erfüllt sie völlig ihren Zweck. Außerdem habe ich sie für nur 900 Euro bekommen... (grinst).

Ist eure Maschine individualisiert?

Christian: Selbstverständlich wurde die KTM 250 EXC etwas optimiert.

Jo: An meinem Motorrad habe ich einige Protektoren angebaut: Handschützer, Motorschutz, Auspuff- und Umlenkungsschutz.

Volker: Bisher kaum. Die Motorradwerkstatt von Touratech hat mir progressive Federn eingebaut, das macht wirklich einen riesigen Unterschied. Die meisten Arbeiten bislang waren jedoch kleinere Upgrades.

Zu welchem Motorradfahrer-Typus zählt ihr euch?

Christian: Ich habe auf dem Motorrad immer meinen Spaß. Egal ob offroad, Touring oder Geländesport. Überwiegend bin ich jedoch offroad unterwegs.

Jo: Ganz klar Endurist.

Volker: Ich sehe mich im Bereich Touring/Reisen.

Wie seid ihr am liebsten unterwegs?

Christian: Am liebsten in einer kleinen Gruppe unter Freunden

Jo: Geht mir genau so.

Volker: Je nachdem. Ich kann sehr gut alleine reisen, man trifft ja immer Leute. Manchmal mag ich auch Gruppen, je kleiner desto besser. Mit meiner Partnerin mache ich bisher nur kleine Touren, weil die Sitzbank auf der Super Ténéré sehr kurz ist. Da besteht noch Handlungsbedarf.

Was war euer schönstes Erlebnis mit dem Motorrad?

Christian: Gern erinnere ich mich an zwei Touren. Das wären einmal die Westalpen mit der 690er und dann die Reise durch Slowenien und Kroatien mit der BMW R 1200 GS Adventure.

Jo: Das größte Abenteuer auf dem Motorrad habe ich erlebt, als ich mit ein paar Freunden mit Sportenduros für eine Woche in den rumänischen Karpaten unterwegs war. Jeder hatte als Gepäck nur ein kleines Rucksack auf der Sitzbank, das war alles.

Volker: Wales hat mich fasziniert; das Land und die Leute. Die Reise war auch deshalb so spannend, weil auf dem geborgten Navi die notwendigen Karten gar nicht installiert waren, was ich erst unterwegs gemerkt habe.

Was werden eure nächsten Unternehmungen mit dem Motorrad sein?

Christian: Diesen Sommer werde ich auf meiner KTM 250 EXC eine Tour mit Guide durch die rumänischen Karpaten machen.

Jo: Ich werde bei den Red Bull Romaniacs als Live-Reporter auf der Strecke sein.

Volker: Im Sommer möchte ich den Balkan bereisen, mit Schwerpunkt Albanien.

Habt ihr konkrete Träume, die ihr mit dem Motorrad verwirklichen möchtet?

Christian: Ich möchte regelmäßiger mit Freunden verreisen und an einigen Enduro-Veranstaltungen teilnehmen.

Jo: Nichts Konkretes

Volker: Ich habe noch keinen konkreten Plan. Tendenziell zieht es mich jedoch gen Osten, da gibt es noch viel zu entdecken.

Wollt ihr uns eure persönliche Motorrad-Philosophie verraten?

Christian: Motorradfahren bedeutet für mich eine Erweiterung des Horizonts - in jeder Hinsicht.

Jo: ... Meditation! Die Welt bleibt außen vor...

Volker: Motorradfahren ist für mich vor allem eine Geistesübung, da geht es um Aufmerksamkeit und Gegenwart.



8. BIS 10. JUNI 2018



Last Advice Twin



Das Touratech Travel Event wird 15. Zur Jubiläumsaustragung gibt es ein Vortragsprogramm mit hochkarätigen Referenten, geführte Touren, mitreißende Action und geballte Informationen rund um Motorräder, Zubehör und Reisepraxis.

WILLKOMMEN AUF DEM TRAVEL EVENT!



Erstmals findet das Travel Event ausschließlich rund um den Neubau an der Dauchinger Straße statt. Damit sind für die Besucher alle Programmpunkte kompakt an einem Ort erlebbar.

Zwei der ganz Großen der europäischen Reiseszene werden beim 15. Travel Event auf der Hauptbühne stehen und von ihren Abenteuern berichten. Den Anfang macht am Freitagabend, 8. Juni, Joe Pichler mit seiner topaktuellen Multivision »Zentralamerika & Kuba«. Am Samstag wird der Fotograf und Filmer Dirk Schäfer in seiner neuesten Live-Reportage »USA - Der Südwesten« intensive Reiseeindrücke präsentieren.

Geballte Information gibt es auf der Händlermeile, die geprägt ist von den riesigen Showtrucks der Motorradhersteller. Natürlich können

die aktuellen Bikes ausführlich probegefahren werden. Attraktive Sonderangebote und den beliebten Zweite-Wahl-Verkauf gibt es wie gewohnt im Shop.

Wer lieber mit seiner eigenen Maschine unterwegs ist, kann sich den geführten Touren in die landschaftlich reizvolle Umgebung von Niedereschach anschließen. Sowohl Straßentouren als auch Ausritte ins Gelände sind im Angebot. Wer sich seiner Offroadfähigkeiten noch nicht so sicher ist oder schon Gelerntes vertiefen will, kann eine kostenlose Trainingseinheit beim Team vom Enduropark Hechlingen absolvieren.

Interessante Einblicke in die komplexe Entstehung von Motorradzubehör gibt es bei den Betriebsbesichtigungen.

Für gehörigen Nervenkitzel sorgen die Darbietungen der Extremenduristen vom Touratech Race Team sowie die spektakulären Trial-Vorführungen.

Genauso international wie das Publikum ist das Catering-Angebot auf dem Travel Event. Zahlreiche Stände bieten kulinarische Spezialitäten an, im hauseigenen Travel Inn gibt es frischgebackene Pizza.

Abends sorgen Live-Bands für Stimmung, wer es eher ruhiger schätzt, findet sein Plätzchen in der Chill-Out-Area am Lagerfeuer.

Die große Zeltwiese mit sanitären Einrichtungen ist bereits ab Donnerstag, 7. Juni geöffnet.

See you soon - auf dem Travel Event.

Info: travelevent.touratech.com

COOLE KISTE





Zur Standardausrüstung eines Adventure Bikes gehören Aluminiumkoffer ganz einfach dazu. Die Boxen sind nicht nur robust und geräumig, sie sind das i-Tüpfelchen der angesagten Adventure-Optik. Mit der Alukoffer-Familie Zega bietet Touratech vielseitige Begleiter für den Alltag ebenso wie für große Expeditionen.

➤ **Einst waren es Individualisten, die aus schierem Mangel heraus die ersten Alukoffer bauten.** Sie wollten hinaus in die Wüsten der Erde. Die geeigneten Maschinen dafür gab es ab den späten 1970er Jahren ab Werk, doch Gepäcksysteme, die einerseits den enormen Stauraumbedarf deckten und andererseits den extremen Beanspruchungen gewachsen waren, waren schlicht nicht verfügbar.

Weder die damals angebotenen Rohrträger hielten das Gerüttel bei Pistenfahrten über längere Distanzen durch, noch waren die für Straßenmotorräder entwickelten Kunststoffkoffer geeignet: Zu klein, zu spröde, nicht sicher zu befestigen.

Wer auf Wüstentour gehen wollte, musste selbst Hand anlegen. In den Globetrotter-Garagen landauf und landab wurde gebrutzelt, geschraubt und genietet, was das Zeug hielt.

Entsprechend dem handwerklichen Geschick ihrer Erbauer fielen diese selbstgefertigten Gepäcksysteme mehr oder minder gelungen aus. Bei aller Freude am Selbstgemachten - Fehlschläge und Frust waren an der Tagesordnung.

Mit dem Zega Case sorgte Touratech im Jahr 1999 endlich für Abhilfe. In Verbindung mit dem hochfesten Rohrträger bildete dieser Alukoffer ein Gepäcksystem, das nicht nur die Ansprüche

der Reisenden an Robustheit und Langlebigkeit erfüllte, sondern auch industriellen Standards, was Maßhaltigkeit, Verarbeitungsqualität und Design betrifft, entsprach.

Mittlerweile hat eine neue Generation Zega Koffer das zehntausendfach bewährte Zega Case abgelöst. Nicht nur eigene Reiseerfahrungen der Touratech Mitarbeiter aus zig Millionen Testkilometern haben sich in Funktionalität und Design der Zega Aluminiumkoffer niedergeschlagen, auch der Input unzähliger Motorradabenteurer, die mit den Alu-Boxen aus Niederschach auf den Pisten der Welt unterwegs sind, tragen zur kontinuierlichen Verbesserung dieser High-End-Koffer bei. Maximale Robustheit, Praxisnutzen unter verschiedensten Bedingungen und eine ebenso zeitlose wie elegante Optik zeichnen die Zega Koffer von Touratech aus.

Als Werkstoff für den Kofferkörper dient ein 1,5 Millimeter starkes Aluminiumblech. Die speziell für Touratech gefertigte Legierung bietet höchste Festigkeitswerte. In modernsten Bearbeitungszentren und mit computergesteuerten Werkzeugmaschinen erfolgen Zuschnitt, Verformung und Fügetechnik mit geringsten Toleranzen. Diese bei Touratech teilweise exklusiv eingesetzten Technologien garantieren die für höchste Zuverlässigkeit unerlässliche Maßhaltigkeit.

Spezielle, nach Touratech Vorgaben gezogene Profile verleihen Korpus und Deckel nicht nur eine überragende Steifigkeit, sondern sorgen auch dafür, dass die Zega Koffer zu 100 Prozent staub- und wasserdicht sind. Ihre Robustheit macht die Alukoffer von Touratech nicht nur auf Pisten zu unverwüstlichen Begleitern. Auch in der City sind die verschließbaren Boxen für unterschiedlichste Gepäckstücke bis hin zum Helm ein sicherer Aufbewahrungsort.

Dabei sind die als Toplader konstruierten Zega Koffer unübertroffen einfach zu beladen. Je nach Bedarf kann der Deckel komplett abgenommen oder wahlweise vorne oder hinten aufgeklappt werden. Hochwertige Beschläge und zahlreiche pfiffige Detaillösungen sorgen dabei für maximalen Bedienkomfort. <

AUF EINEN BLICK - DIE ZEGA FAMILIE

Touratech Aluminiumkoffer gibt es in den drei Varianten Zega Mundo, Zega Pro und Zega Pro2. Die robusten Boxen sind jeweils in den Größen 31, 38 und 45 Liter erhältlich. Hauptwerkstoff ist 1,5 Millimeter starkes Aluminium. Deckel, Boden und Korpus sind geschweißt, die Verbindung zwischen Korpus und Boden ist genietet und dank einer hochwertigen Silikondichtung wasserdicht. Gleiches gilt für das robuste Profil an Deckel und Korpus.

Die Verschlüsse aus hochwertigem Edelstahl erlauben nicht nur ein komplettes Abnehmen des Deckels, sie können auch als Scharnier dienen, so dass sich der Kofferdeckel je nach Bedarf nach vorne oder nach hinten öffnen lässt. Für alle Zega Koffer ist ein umfangreiches Zubehörprogramm verfügbar.



ZEGA MUNDO

BACK TO THE ROOTS

Ein einfacher, robuster und formschöner Alukoffer, bei dem der Fokus zu einhundert Prozent auf der Funktionalität liegt.

ZEGA PRO

DER KLASSIKER

Schutzleisten und -ecken aus schlagzähem Kunststoff verleihen diesem Koffer noch mehr Robustheit. Bei den eloxierten Varianten (silber oder schwarz) wird Abrieb wirkungsvoll vermieden.

ZEGA PRO 2

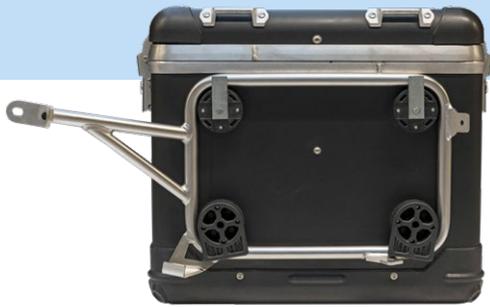
DAS HIGH-END-MODELL

Dieser Koffer verfügt über ein optimiertes Profil, verbesserte Belüftung sowie einen serienmäßigen Tragegriff. In der vormontierten Version ist der Zega Pro2 mit einem ebenso robusten wie komfortablen Einhand-Befestigungssystem ausgestattet.



SYSTEMLÖSUNG

Touratech Träger werden grundsätzlich fahrzeugspezifisch entwickelt. So kann die individuelle Geometrie der Maschine berücksichtigt werden, und der Träger sitzt eng an der Maschine, unnötige Hebelkräfte werden vermieden. Grundsätzlich gleich ist jedoch immer der Rahmen, der den Koffer aufnimmt. Damit passt jeder Zega Koffer an jede Maschine, die mit einem Touratech Träger ausgestattet ist. Wird das Fahrzeug einmal veräußert, muss für die neue Maschine lediglich ein Träger erworben werden, die lieb gewonnenen eigenen Koffer mit all ihrem Zubehör, ihren Macken, Aufklebern und sonstigen Reiseerinnerungen können weiterverwendet werden. Zega Koffer von Touratech sind einzeln erhältlich, günstiger ist jedoch der Kauf als komplettes Gepäcksystem. Abstriche bei der Individualität muss bei dieser Option jedoch niemand machen, da alle denkbaren Konfigurationen als Paket erworben werden können.



ZUBEHÖR FÜR

NOCH MEHR FUNKTIONEN

Rund um die Zega Koffer hat Touratech ein reichhaltiges Zubehörangebot entwickelt. Halter für Zusatzkanister, Flaschen oder Verbandpäckchen sind ebenso erhältlich wie Griffe und Ösen, komplette Campingsets oder hochwertige Textiltaschen und Innenausstattungen.



Weitere Informationen im aktuellen Katalog ab Seite 508
oder online unter zegapro.touratech.de

DAS L.A.R.B. PROJEKT



Mit dem Lightweight Adventure & Rally Bike, kurz LARB, hat sich der österreichische Motorradenthusiast Jakob Weinknecht einen Traum erfüllt. Auf Basis der Husqvarna 701 Enduro hat er eine Maschine für Extremreisen und Rallyes aufgebaut. Natürlich mit Zega Koffern von Touratech.

Geringes Gewicht und höchste Geländeeignung bei voller Tourentauglichkeit sind die Eckpunkte des ambitionierten Husqvarna-Umbaus von Jakob Weinknecht. Genervt von übergewichtigen SUVs auf zwei Rädern hat der begeisterte Offroadreisende in enger Zusammenarbeit mit dem österreichischen Motorradmagazin »Der Reitwagen« eine individuelle Lösung auf die Räder gestellt.



Doch lassen wir den Meister selbst zu Wort kommen: »Kein anderes Fahrzeug

bietet eine so gute Kombination aus geringem Gewicht, hoher Motorleistung und enormer Geländetauglichkeit. Eine Testfahrt mit der Husqvarna 701 Enduro machte schnell klar, dass diese Maschine die perfekte Basis für ein Lightweight Adventure & Rally Bike bietet.

Dabei haben wir darauf geachtet, nur auf Komponenten zurück zu greifen, die am Markt für jeden erhältlich sind und zu verträglichen Preisen erworben werden können. Als Grenze haben wir uns 15.000 Euro für Bike plus Teile gesetzt. Die Montagearbeiten sind so gewählt, dass diese mit durchschnittlichem handwerklichen Können bewältigt werden können. Klares Ziel war, dass das Bike in gleicher oder ähnlicher Form selbst nachgebaut werden kann.

Auch wenn Softgepäck im Geländeeinsatz Vorteile bietet, habe ich mich wegen der Versperrbarkeit des Gepäcks am Fahrzeug für Alukoffer entschieden. So kann nicht täglich benötigte Aus-

rüstung, Werkzeug, Ersatzteile usw. in den Koffern (tief) verstaut und sicher verschlossen am Bike bleiben.

Für Zega Koffer habe ich mich entschieden, weil ich über 15 Jahre durchgehend positive Erfahrungen mit den Zega Koffern der unterschiedlichen Generationen gemacht habe. In der Summe ihrer Eigenschaften sind Zega Koffer für mich die vollständigste Lösung auf dem Markt.

Mittels des Touratech Anbausatzes für 18-Millimeter-Träger und den Einsatz der 1,5-Millimeter-Distanzscheiben können die Touratech Zega Koffer mit perfektem Sitz auf den Kofferträger angepasst und montiert werden.«

Und erste Einsätze der LARB-Husky sind auch schon geplant. Nach einem RallyeTraining will Jakob bei der Hellas Rally in der Lite Class starten. Eine Teilnahme an der Bosnia Rally ist ebenso geplant wie an der Krka Discovery, der Rumänien-Tour von Touratech Österreich sowie ein Trip in die ukrainischen Karpaten.

Weitere Informationen unter www.facebook.com/larbproject <

Official Partner of
BMW Motorrad

OFF THE
ROAD AGAIN.
MAKE LIFE A RIDE.

MEHR UNTER [ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE](https://www.enduropark-hechlingen.de)

TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE


ENDURO
PARK
HECHLINGEN

DEM KRABBBLER



Mit den Federelementen der Reihe »Black-T« erhalten zahlreiche Scrambler Fahrwerkskomponenten, die Funktionalität auf höchstem Niveau mit zeitlos klassischer Optik verbinden.

➤ Als es den Jungen Wilden auf der Straße zu langweilig wurde, zogen sie grobstollige Reifen auf ihre Bikes, legten den Auspuff höher, montierten einen breiten Lenker, und dann ging es ab in die Pampa. Nicht nur im Hinterland der amerikanischen Pazifikküste machten mit Fortschreiten der 1960ies immer mehr wilde Kisten das Terrain abseits befestigter Wege unsicher, auch in Merry Old England verlagerte sich das wirklich angesagte Motorradgeschehen immer mehr weg von der Straße.

Und es dauerte im Heimatland des Motocross nicht lange, bis die Motorradhersteller den Trend aufgriffen und die ersten Scrambler-Modelle ab Werk anboten. BSA, Matchless und Norton

BEINE MACHEN



BLACK-T HIGH END

Für einige Motorradmodelle sind Black-T Federbeine auch in der Ausführung High End erhältlich. Diese Federelemente für höchste Beanspruchungen verfügen dank separatem Ausgleichsbehälter über ein größeres Ölvolumen und eine bessere Kühlung. Zusätzlich zur Zugstufe ist auch die Druckstufe einstellbar und zwar für den High- und Low-speed-Bereich.

meldeten sich mit eigenen Kreationen, und auch jenseits der Insel brach ein regelrechter Scrambler-Boom aus. Die Japaner setzten das angesagte Konzept auf ihre Art um, und auch die Kontinentaleuropäer, allen voran Ducati, brachten Scrambler auf den Markt. Selbst eine NSU Max war in Scrambler-Ausführung zu bekommen.

Mit der weiteren Spezialisierung der Geländefahrzeuge in Enduros und Crosser verschwanden die frühen Allrounder bis Mitte der 1970er Jahre wieder von der Bildfläche.

Ihre Wiedergeburt erlebten die Scrambler im Zuge der New-Heritage-Welle. Das Bodenständig-Urige der Scrambler, ihr

Handmade-Charakter traf exakt den neuen Zeitgeist. Die Scrambler von BMW, Ducati und Triumph sind genau die richtigen Bikes für einen modernen urbanen Lebensstil, zu dem auch der spontane Ausflug raus ins Grüne auf die Feldwege gehört.

Touratech widmet den lässigen Funbikes ein speziell abgestimmtes Sortiment an Federelementen der Reihe Black-T. Die Stereodämpfer passen sich mit ihrem reduziert-technischen Design perfekt ins Erscheinungsbild der Fahrzeuge ein. Im Gegensatz zur klassischen Optik steht das Innenleben der Federelemente. Hier wird jüngste Technologie verbaut, wie sie sich zehntausendfach in den Produkten von Touratech Suspension bewährt hat.



LIEFERPROGRAMM BLACK-T

Black-T Federbein High End
für BMW R nineT Modell Scrambler/
Racer/Pure/UrbanG/S ab 2016
Art.-Nr.: 042-5868

Black-T Federbein High End
für BMW R nineT ab 2014
Art.-Nr.: 042-5869

Black-T Federbein Level2
für BMW R nineT ab 2014
Art.-Nr.: 042-5866

Black-T Federbein Level2
für BMW R nineT Modell Scrambler/
Racer/Pure/UrbanG/S ab 2016
Art.-Nr.: 042-5867

Touratech Suspension Federbein
für BMW R nineT 2014-2016
Typ HighEnd
Art.-Nr.: 042-5865

Touratech Suspension Federbein
für Ducati Scrambler ab 2015
Typ Level1/Explore
Art.-Nr.: 621-5850

Für den Einsatz im Scrambler-Fahrwerk bedeutet das, dass die Federbeine der Black-T Reihe eine perfekte Straßenlage vom Touring bis zur sportlichen Fahrweise bieten, jedoch auch über die nötigen Reserven für leichtere Schotterausflüge verfügen.

Die Federrate ist bei der Auslieferung ans angegebene Fahrergewicht angepasst. Ausgestattet mit einem speziellem Touratech Setup aus Balance und Dämpfung können die Federbeine über die Einstellung der Zugstufendämpfung an verschiedene Fahrstile angepasst werden.

Die mit 16 Millimetern Durchmesser solide dimensionierte Kolbenstange aus Chrom-Molybdän-Stahl ist ebenso auf maximale Festigkeit und lange Haltbarkeit ausgelegt wie die hochfesten Edelstahlbuchsen im Federbeinauge. Reibungsarme Spezial-Dichtungen mit integriertem Teflon-Stützring unterstützen das sensible Ansprechverhalten und besitzen eine überdurchschnittliche Lebensdauer.

Und sollte doch irgendwann einmal eine Komponente verschlissen sein, lässt sie sich einfach austauschen. Denn wie alle Federelemente von Touratech Suspension ist auch die Linie Black-T voll servicefähig.

Das Lieferprogramm der Reihe Black-T wird sukzessive ausgebaut. Federelemente für zahlreiche weitere Scrambler sind in Vorbereitung. Bleiben Sie dran unter shop.touratech.de/suspension

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

FÜR DEN FALL



Sturzbügel sind es, die Adventure Bikes erst ihre kraftvolle Erscheinung verschaffen.

Doch die ausgeklügelten Rohrkonstruktionen sind viel mehr als nur ein modisches Accessoire.

Im Pisteneinsatz werden sie zur Lebensversicherung für die Maschine.

➤ **Dünnwandig und aus leichten Aluminium- oder Magnesiumlegierungen gefertigt**, trägt das Motorgehäuse seinen Teil zum geringen Gewicht moderner Adventure Bikes bei. So erfreulich dies in Sachen Handling und Geländetauglichkeit ist, grober mechanischer Einwirkung haben die filigranen Gussteile wenig entgegenzusetzen. Es mag der Einwand berechtigt sein, dass der Motor ja nicht gerade zu den exponierten Baugruppen eines Motorrads zählt.

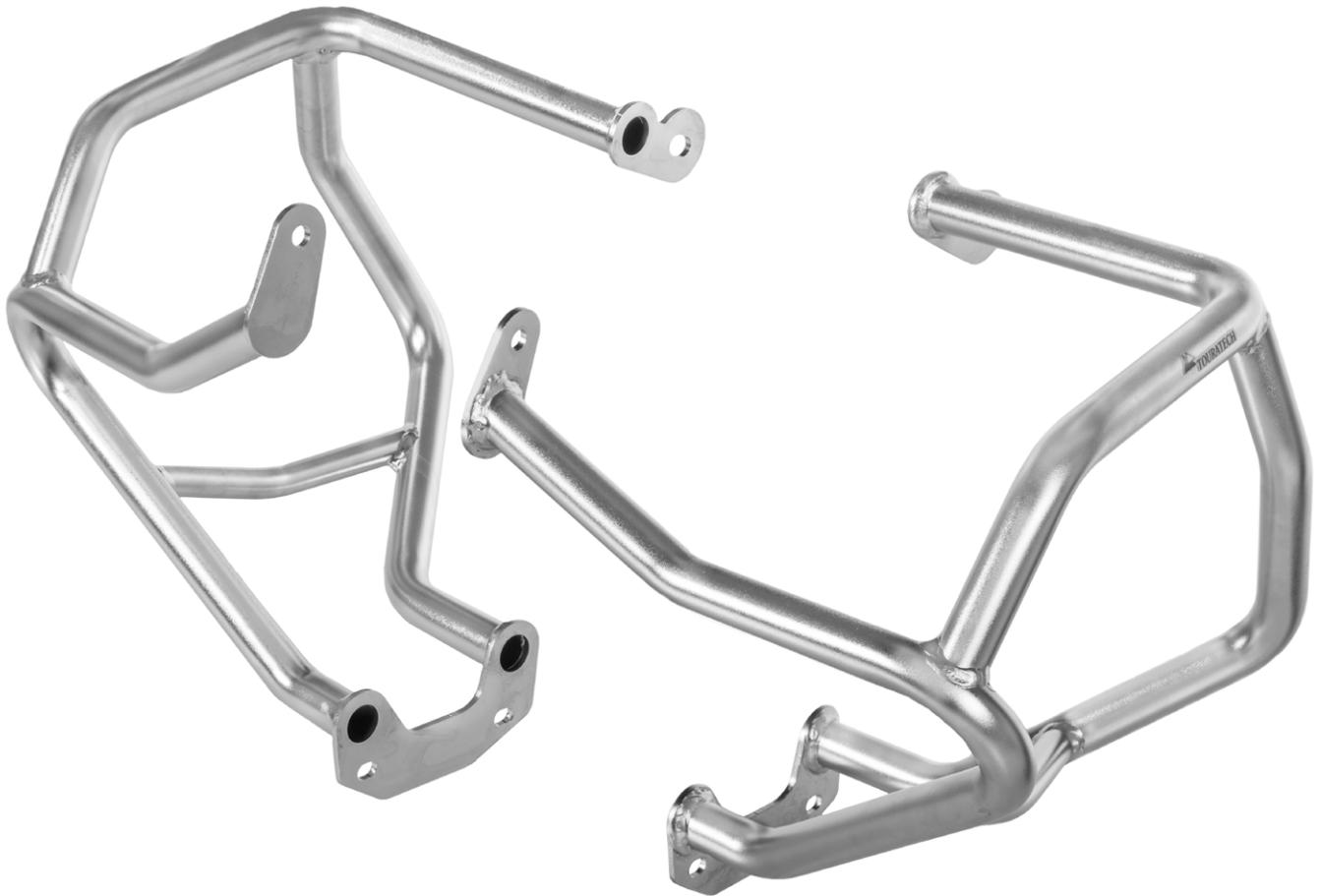
Doch bereits bei einer BMW mit Boxermotor zieht dieses Argument nicht mehr. Die Zylinder ragen seitlich weit heraus und bekommen bei einem Sturz als erste Bodenkontakt. Und selbst bei schmaleren Motorkonstruktionen wie den quer eingebauten Zweizylinder-V-Motoren von KTM oder dem Reihentwin der Honda Africa Twin droht dem Aggregat bei einem Crash Ungemach. Vor allem abseits des Asphalts. Steine, die aus der Piste ragen,

oder lose Brocken können bei einem Aufprall für einen spontanen Exitus des Motors sorgen. Mehr noch. Im Geländeeinsatz muss es gar nicht erst zum Sturz kommen. Bereits während der Fahrt durch steinigtes Terrain können Felsen und Steine seitlich touchiert werden. Mit fatalen Folgen für das Aggregat.

Jeder Adventure Biker, der seine Maschine auch nur einmal ambitioniert abseits befestigter Straßen bewegt hat, weiß, dass die beschriebenen Szenarien keine Schwarzmalerei sondern höchst real sind. Und genau deshalb gehört ein robuster Motorschutzbügel zu den ersten Parts, die erfahrene Reiseenduristen an ihrer Maschine montieren.

Selbstverständlich steht bei einem Motorschutzbügel, wie bei allen Protektoren, die Schutzwirkung im Vordergrund. Ebenso wichtig ist es jedoch, dass die Bügel nicht unnötig weit über die Fahrzeugsilhouette hinausragen und das Handling beeinträch-

DER FÄLLE



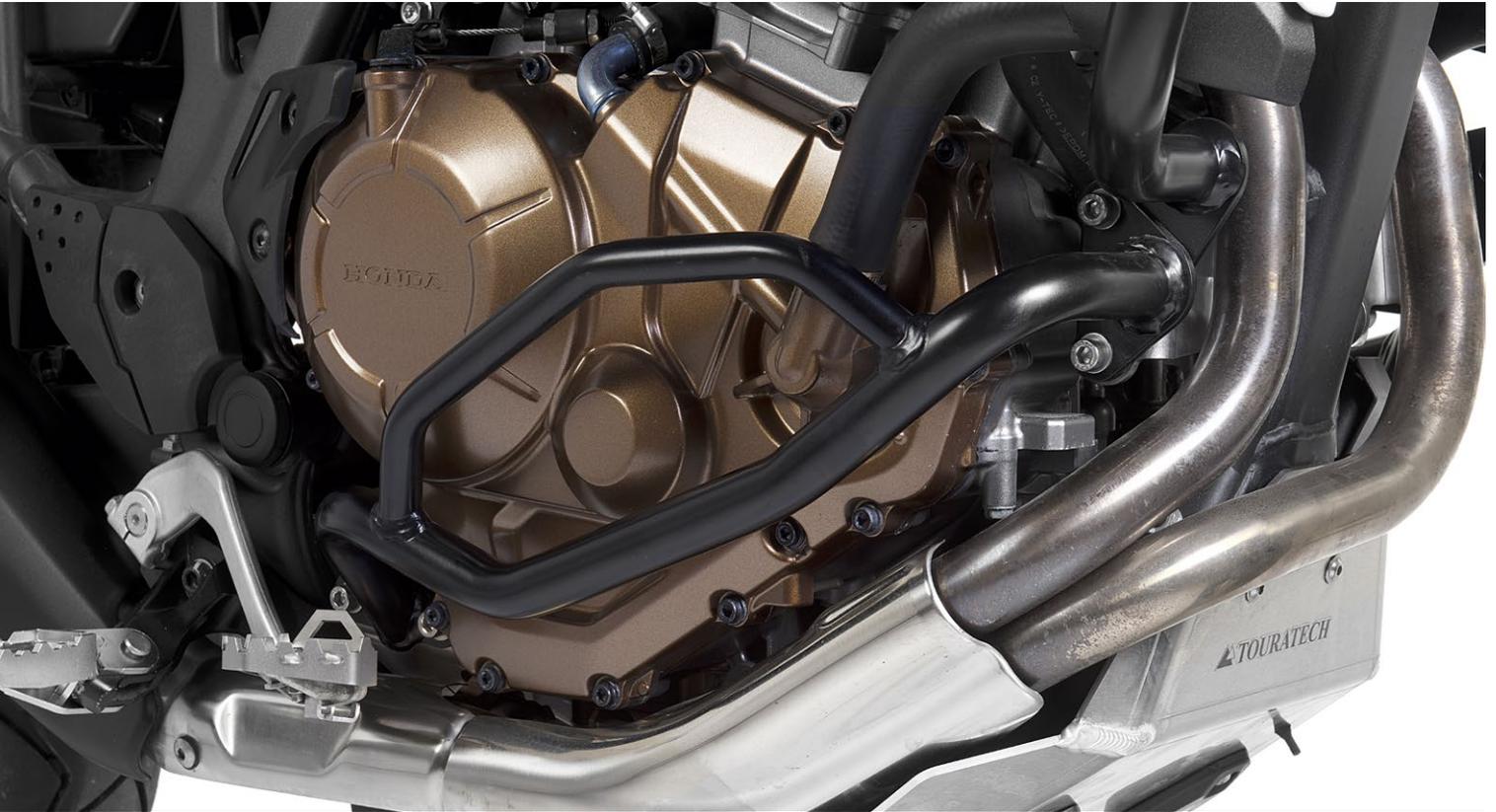
tigen. Und last but not least ist natürlich ein gefälliges Erscheinungsbild erwünscht.

Um all diese Anforderungen in einem Produkt bündeln zu können, hat Touratech über die letzten zweieinhalb Jahrzehnte immer neue Kompetenzen in der Fertigung von Rohrprodukten erworben. Modernste computergesteuerte Maschinen längen die Rohre ab, die Kontur des Schnitts nimmt bereits die dreidimensionale Form der fertigen Konstruktion auf.

Der hochmoderne Maschinenpark von Touratech erlaubt es, Rohre nicht nur in einer Ebene, sondern ebenfalls dreidimensional zu biegen. Diese Technologien eröffnen den Konstrukteuren die Möglichkeit, komplexe Formen zu realisieren, die sich so exakt wie möglich ans Fahrzeug schmiegen. Verbunden werden die einzelnen Rohrelemente durch hochpräzise Schweißnähte.



Modernste Biegetechnologien erlauben eine aufwendige Formgebung.



Der Sturzbügel schmiegt sich eng an die Form des Fahrzeugs.



Als Werkstoff für Sturzbügel verwendet Touratech grundsätzlich Edelstahl. Dieses Material zeichnet sich neben seiner exzellenten Festigkeit durch Korrosionsbeständigkeit aus. Ein edles Finish wird durch Elektropolieren erzielt. Kunden, die die silbrig glänzende Edelstahloptik nicht wünschen, können auf eine schwarz beschichtete Variante zurückgreifen. Doch auch hierbei ist Edelstahl das Material der Wahl. Aus gutem Grund. Wird die Beschichtung bei einem Sturz beschädigt, kann sie einfach mit schwarzem Lack ausgebessert werden, ohne dass das Metall darunter zu rosten beginnt. Kleinere Blessuren lassen sich sogar einfach auspolieren.

Perfekten Rundumschutz bietet der Motorsturzbügel in Verbindung mit einem Verkleidungssturzbügel. Letzterer schützt nicht nur den Spritbehälter sondern auch die bei den meisten Motorrädern sehr exponierten Kühler. Komplett wird das Protektorenpaket mit einem Unterschutz, der Schäden durch Aufsetzer oder hochgewirbelte Steine vermeidet.

Neben seiner Schutzwirkung hat ein Sturzbügel durchaus noch weitere positive Eigenschaften. So kann er im schweren Geländeeinsatz als Bergegriff dienen und je nach Motorradmodell und Ausführung bietet er eine hervorragende Basis zur Befestigung kleiner Taschen. <



Sturzbügel für BMW R 1200 GS
im Katalog ab S. 41

Sturzbügel für Honda Africa Twin
im Katalog ab S. 342

Sturzbügel für KTM Adventure-
Modelle im Katalog ab S. 380

Sowie für zahlreiche
weitere Reiseenduros

Infos im Webshop unter
shop.touratech.de



DER SPEZIALIST FÜR MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com

move
MOTORRADREISEN
EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH

Reisen mal anders.

**Neuseeland
Australien · Südafrika
Kanada**



Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour

ALLZEIT **BEREIT**



**MADE IN
GERMANY**

Der Tankrucksack zählt zu den ältesten und am besten bewährten Transportlösungen auf dem Motorrad. Kann also alles bleiben, wie es ist? Mitnichten.

Touratech hat mit der Ambato Linie eine zeitgemäße Interpretation des klassischen Motorradgepäckstücks entwickelt.

schung oder eine Packung Kaugummi hat man dann doch gerne dabei. Wir sehen, die Liste ist so lang, dass all die nützlichen Teilchen selbst in der größten Damenhandtasche kaum Platz fänden. Wäre ja auch äußerst unpraktisch an Bord eines Motorrads.

Um all den mehr oder weniger wichtigen Kleinkram auf der Maschine sicher und griffgünstig zu transportieren, gibt es schließlich den Tankrucksack. Ein neues Kapitel in der Evolution dieses praktischen Gepäckstücks hat Touratech mit der Reihe Ambato aufgeschlagen. Diese Produktlinie ergänzt das bewährte Grundprinzip um zahlreiche technische und funktionelle Neuerungen.

Basis eines jeden Ambato Tankrucksacks ist die modellspezifisch gefertigte Grundplatte. Ihre Form schmiegt sich perfekt an den jeweiligen Tank und garantiert festen Sitz an der bestmöglichen Position. Die Grundplatte wird mit Riemen am Fahrzeug befestigt, der Tankrucksack lässt sich im Handumdrehen mit Klickverschlüssen daran fixieren.

Körper und Deckel des Tankrucksacks sind aus hochwertigem, wasserabweisendem und scheuerfestem 1100 dtex Cordura gefertigt, ergänzt durch Einsätze aus robustem und wasserdichtem Tarpaulin.

Schauen wir uns den Ambato EXP als Topmodell der Reihe mal etwas näher an. Darauf, dass jede Menge Kleinkram der unterschiedlichsten Funktion in einem Tankrucksack verstaut wird, haben wir uns ja bereits verständigt. Da ist es wichtig, Ordnung zu halten, sonst wird die Suche schnell zum Frust. Beim Ambato

➤ **Selbst in diesen emanzipierten und gegenderten Zeiten soll es noch den einen oder anderen Mann geben**, der sich über all den Krimskrams, den seine Angetraute in ihrer Handtasche stets bei sich trägt, lustig macht. Sollte derjenige jedoch Motorradfahrer sein, ist höchste Vorsicht geboten. Denn in Sachen unverzichtbarer Utensilien sind wir der Damenwelt mindestens ebenbürtig. Vom Smartphone wollen wir hier gar nicht reden, das fällt schon fast in die Rubrik Körperteil. Aber da sind diverse Schlüssel, vielleicht ein Multitool (man kann ja nie wissen) oder die Regenhandschuhe und eine Sturmhaube (wer will schon frieren). Die Landkarte wollen wir ebenso wenig zu Hause lassen wie den Reiseführer. Nicht fehlen darf die geliebte Digicam, und so ein Tablet kann sich auch unterwegs sehr nützlich machen. Die Brieftasche gehört zu den Standardrequisiten selbst auf Kurztrips. Wenn auch die Mitnahme von Zigaretten und Feuerzeug in den letzten Jahren seltener beobachtet wurde, so ein Fläschchen zur Erfri-

- 1 Hochwertiges Cordura
- 2 A4-Kartenfach
- 3 Kabeldurchführung
- 4 Modellspezifische Grundplatte
- 5 Klick-Befestigung
- 6 Größenverstellung
- 7 Seitentaschen
- 8 Präzise Nähte
- 9 Tragegriff
- 10 Robustes Tarpaulin
- 11 Marken-Reißverschlüsse



AMBATO EXP

Die Tankrucksäcke der Ambato Reihe gibt es für zahlreiche Straßen- und Adventure-Modelle der Marken BMW, Honda, KTM, Suzuki, Triumph und Yamaha. Umfangreiche Informationen finden sich im aktuellen Katalog ab Seite 593 oder online unter motorradgepaeck.touratech.de



AMBATO TOURING

to EXP ist dabei die Tasche auf der Innenseite des Deckels ebenso hilfreich wie der Organizer mit Minitasche für Maut- und Kreditkarten (die hatten wir in unserer Aufzählung ganz vergessen). Kugelschreiber finden ihren Platz in elastischen Schlaufen, und die Landkarte kommt oben auf ins Extrafach mit Klarsichtabdeckung. Seitentaschen gibt es auch noch, und Dinge, die man partout nicht im Inneren haben möchte, nasse Handschuhe etwa, die lassen sich mit elastischen Kordeln außenbords befestigen. Falls es trotzdem eng werden sollte, lässt sich der Ambato EXP mittels umlaufendem Reißverschluss im Volumen erweitern. Sollte man das gute Stück mal ein paar Meter tragen müssen,



AMBATO PURE

macht sich der ergonomische Griff positiv bemerkbar. Elektronische Gadgets können dank Kabeldurchführung über das Bordnetz versorgt werden, und bei ungünstigen Lichtverhältnissen erhöhen reflektierende Partien die Sichtbarkeit.

Wer nicht den maximalen Funktionsumfang des Ambato EXP benötigt, für den gibt es den Ambato Touring. Zeitgenossen mit geringem Platzbedarf, die sich auf das Wesentliche konzentrieren, werden das dritte Modell der Reihe, den Ambato Pure, lieben.

P.S. Nachdem wir nun die ganze Zeit darüber gesprochen haben, was »Mann« so alles mit an Bord nimmt - Ambato Tankrucksäcke werden auch von Motorradfahrerinnen sehr geschätzt.

HART AM WIND

Wer mit dem Adventure Bike unterwegs ist, will häufig lange Distanzen überwinden. Zumal mit einem kultivierten Dauerläufer wie der BMW R 1200 GS.

Deshalb hat Touratech für diese Maschine ein Sortiment maßgeschneiderter Windschilde aufgelegt, die maximalen Witterungsschutz mit bester Aerodynamik verbinden.

➤ **Windgesichter nennen sie sich gern, die alten Recken.** Erzählen von Fahrten im Jethelm bei grausamen Minusgraden, von endlosen Regenfahrten auf der Sportmaschine, von Zeiten, als das Motorrad nicht nur das liebste sondern auch das einzige Fortbewegungsmittel war. Doch hört man genauer hin, stecken hinter den schaurig-schön ausgeschmückten Episoden allzu oft ebenso unangenehme wie unfreiwillige Erfahrungen nahe der Schmerzgrenze.

Lassen wir ihnen das Heldentum. Doch als moderne Adventure Biker holen wir uns unsere Kicks nicht beim Kampf gegen die Unbilden der Witterung. Lieber reisen wir komfortabel ins Zielgebiet und geben dann der GS auf losem Untergrund die Sporen, erkunden abenteuerliche Trails und fliegen über endlose Highways.

Perfekt auf den Dual-Charakter der R 1200 GS abgestimmt sind die neuen Touratech Windschilde. Die Scheiben passen sich nahtlos in die sportliche Optik der Maschine ein und bieten ein Maximum an Witterungsschutz.





Ein branchenweit einzigartiges Herstellungsverfahren erlaubt es Touratech, Plexiglasscheiben mit komplexen Linienführungen zu fertigen. Hierdurch ist es den Entwicklern möglich, die Formensprache der jeweiligen Maschine im Windschild aufzunehmen und zu einer aerodynamisch optimalen Formgebung weiterzuentwickeln.

Wie alle Touratech Windschilde durchlaufen auch die Scheiben für die R 1200 GS eine umfangreiche Testprozedur, bevor

sie in Serie gehen. Nachdem die Strömungsverhältnisse in einem CAD-simulierten Windkanal erfasst und optimiert wurden, gehen Prototypen auf Erprobungsfahrt. Erst wenn die Tester in allen Aspekten grünes Licht geben, startet die Serienproduktion.

Um dem individuellen Komfortanspruch aber auch der Körpergröße des Fahrers Rechnung zu tragen, sind die Touratech Windschilde für die R 1200 GS in verschiedenen hohen Ausführungen lieferbar.

Weitere Individualisierungsoptionen ergeben sich durch die Wahlmöglichkeit zwischen klaren und getönten Ausführungen. Die serienmäßigen Verstellfunktionen bleiben bei allen Ausführungen selbstverständlich voll erhalten.

Das verwendete Acrylglas bietet eine hohe optische Qualität und ist UV-beständig. Die vom TÜV bestätigte Splitterfestigkeit ist ein wichtiges Sicherheitsmerkmal.

Sowohl Entwicklung als auch Fertigung erfolgen nach strengen Vorgaben bei Touratech Partnerunternehmen in Deutschland.

WINDSCHILDE

für R 1200 GS (ab 2013)
und Adventure (ab 2014)

Ausführung	Art.-Nr.:
Schild klar, Größe L	038-6220
Schild klar, Größe M	038-6210
Schild klar, Größe S	038-6200
Schild getönt, Größe L	038-6222
Schild getönt, Größe M	038-6212
Schild getönt, Größe S	038-6202

shop.touratech.de



Windschilde für zahlreiche weitere Modelle unter shop.touratech.de

ALLE WETTER!

Für alle Witterungsbedingungen, die die Motorradsaison mit sich bringen kann, gibt es bei Touratech den passenden Handschuh. Und wer partout nur ein Paar haben will, wird sich über den universellen Guardo World freuen. Dieser Premium-Handschuh vereint zahlreiche Spitzentechnologien für maximale Performance.



Die Innenhand des Guardo Adventure aus Sharktec bietet überragenden Grip, beste Haptik und optimalen Schutz.



Guardo Adventure



Guardo Monsoon

Der Guardo World entsteht aus der Kombination der Handschuhe Adventure und Monsoon. Die gibt es auf Wunsch auch einzeln.

GUARDO WORLD

Der Superlativ

Beim Guardo Adventure, der den Innenhandschuh des Guardo World bildet, haben die Touratech Entwickler weltweit erstmals die Hightech-Materialien Sharktec und Superfabric kombiniert. Sharktec bringt in diese geniale Synthese eine völlig neue Dimension von Griffkomfort und Schutz ein. Die elastische 3D Volcano-Technologie ermöglicht bisher unerreichten Grip auch bei nassen oder sogar öligen Oberflächen. Zudem ist der Werkstoff enorm schnittfest. Durch den dynamischen 3D-Pyramid-Aufbau wird eine hohe Schlag- und Vibrationsabsorption erreicht. Das Material passt sich perfekt an die Hand an und erlaubt dank geringem Beugewiderstand eine optimale Haptik. Zudem ist Sharktec wasserabweisend, schnell trocknend und nimmt kaum Schmutz an. Handballen und Handkanten sind mit Superfabric verstärkt.

Dieser neuartige Textilwerkstoff ist nicht nur hochabriebfest, sondern auch atmungsaktiv und wasserabweisend. Die Oberhand des Guardo Adventure wird aus einem Mix von Ziegenleder und Neopren gefertigt. Teile des Handrückens sowie die Handknöchel sind von einem großflächigen Hartschalenprotektor geschützt, der Bereich der Fingerknöchel ist mit Softprotektoren versehen. Von seinem Grundprinzip her funktioniert der Guardo World wie sein Pendant bei den Textilanzügen: Der Compañero World2. Der Guardo Adventure bildet die luftige, protektorenbewehrte innere Schicht, die besten Komfort bei warmen Temperaturen bietet. Wird es feucht oder kalt, wird der Guardo Monsoon als wasserdichte und atmungsaktive Schicht darüber gezogen. Von der Wüstenhitze bis zum spätherbstlichen Dauerregen sind damit so ziemlich alle für Motorradfahrer relevanten Witterungssituationen abgedeckt.



ENDURO+

Leicht und robust

Dieser Handschuh ist wie eine Sportenduro: leicht, nicht kaputtzukriegen und in jedem Gelände zu Hause. Die Kombination einer Innenhand aus hochabriebfestem Känguruleder mit einer Oberseite aus elastischem Nylonstretch mit Lederbesatz verbindet maximale Bewegungsfreiheit und Luftigkeit mit bestem Schutz. Die Handknöchel werden zusätzlich durch einen Protektor aus Kunststoff abgeschirmt.



DESERT+

Der Draufgänger

Nomen est Omen. Der Desert+ bietet alles, was Adventure Biker bei kernigen Ausfahrten benötigen. Dank einer Oberseite aus strapazierfähigem Polyester-gewebe kann die Hand auch bei hoher körperlicher Anstrengung atmen, auf der Innenseite sorgt hochabriebfestes Ziegennappaleder für Schutz bei einem Sturz. Dämpfend wirken auch der weiche Knöchelschutz sowie Polster-Einsätze auf den Fingern. Die Handkanten sind mit Superfabric verstärkt.



ZERTIFIZIERUNG

Bei Touratech erhältliche Motorradhandschuhe sind mit Ausnahme von Regenüberziehern und dem MX light, der nicht für den Straßeneinsatz vorgesehen ist, von unabhängigen Prüfstellen gemäß der Norm DIN EN 13594:2015 zertifiziert. Damit ist sichergestellt, dass alle Schutzfunktionen wie Stoßdämpfung, Schnitt- und Abriebfestigkeit aber auch der Schutz vor Abstreifen dem neuesten Stand entsprechen.

DAS KLEINE PLUS

Das Pluszeichen hinter der Modellbezeichnung vieler Handschuhe im Touratech Sortiment kennzeichnet Weiterentwicklungen. Das Grundkonzept des jeweiligen Modells blieb gleich, in vielen Details sorgen Verbesserungen für noch mehr Praxistauglichkeit.

Das komplette Handschuhsortiment findet sich im aktuellen Katalog ab Seite 814 oder im Webshop unter shop.touratech.de



MX LIGHT

Der Sportler

Aufs Minimum reduziert empfiehlt sich der MX light für den sportlichen Geländeausflug. Während die Außenhand aus reißfestem Polyester für maximale Ventilation sorgt, bietet die Kunstlederinnenhand Schutz vor Abrieb. An den Fingerknöcheln finden sich Materialerweiterungen für beste Bewegungsfreiheit. Die Neoprenmanschette garantiert sicheren Sitz, und die Silikonaufricke auf den Fingerspitzen kleben geradezu an den Hebeln. Gentlemen, start your engines!

ALPINE2

Der Klassische

Genau so stellt man sich einen Motorradhandschuh vor. Schlank, elegant, mit langer Stulpe - und ganz aus Leder. Der Alpine2 entwickelt das Konzept des klassischen Motorradhandschuhs weiter. Angefangen bei der wasserdichten Membran über die Visierwischerlippe und Elastikeinsätze bis hin zur effektiven Weitenverstellung bietet dieser Handschuh eine Fülle an Details, die man im Tourenalltag bald zu schätzen weiß. Und auch was die Sicherheit angeht, ist der Alpine2 Spitze. Außen- und Innenhand sind aus abriebfestem Ziegenleder gefertigt, auf der Innenhand findet sich eine Verstärkung aus Schafleder. Die Handkanten sind mit Superfabric bewehrt.

Dank einer dünnen Fütterung ist der Alpine 2 auch an kühlen Tagen komfortabel. Der Clou dabei: Das Futter der Innenhand ist dünner als das auf der Außenhand. Dies erlaubt einen präzisen Griff an Hebel und Lenker und lässt die Wärme der Griffheizung zudem schneller durchdringen.



RAIN

Letzte Rettung

Es gibt wohl kaum etwas öderes, als auf einer Tour in Sommerkleidung von einem Regenguss überrascht zu werden. Gut, wenn man den Guardo Rain dabei hat. So klein, wie sich dieser Regenüberzieher zusammenfalten lässt, gibt es eigentlich keinen Grund ihn nicht in irgendeine Tasche zu stecken. Und bei aller Leichtigkeit ist der Rain auch noch ein robuster Bursche: Reißfestes Rip-Stop-Nylon, Außen und Innenhand aus Polyamid, Antirutschbesatz an Zeige- und Mittelfinger und dann noch das Seitenmaterial an Zeigefinger und Daumen, das sich bestens als Visierwischer eignet. Für Enduristen, für Sportler - eigentlich für alle.



**Guardo World
(Adventure+Monsoon)**
Art.-Nr.: 500-2075 ff.
Preis: 249,00 Euro

Guardo Adventure
Art.-Nr.: 500-2081 ff.
Preis: 139,90 Euro

Guardo Monsoon
Art.-Nr.: 500-2087 ff.
Preis: 119,90 Euro

Guardo Enduro+
Art.-Nr.: 500-1990 ff.
Preis: 79,90 Euro

Guardo Desert+
Art.-Nr.: 500-1980 ff.
Preis: 89,90 Euro

MX-Lite, gelb
Art.-Nr.: 500-1900 ff.
Preis: 29,90 Euro

Guardo Rain
Art.-Nr.: 500-2051 ff.
Preis: 39,90 Euro

Guardo Alpine2
Art.-Nr.: 500-2045 ff.
Preis: 49,90 Euro

GENERATIONEN WECHSEL

Mit der brandneuen BMW F 850 GS auf Testtour

Mit komplett neuem Chassis, deutlich kraftvollerem Motor und verbesserter Geländetauglichkeit hat BMW die F 850 GS als umfassend überarbeitete Version des beliebten Vorgängermodells präsentiert.

Touratech hat ein breites Zubehörportfolio für dieses Adventure Bike par excellence entwickelt.

Text: Andreas Reimar Fotos: Katja Wickert

➤ **Mächtig frischen Wind brachte BMW im Jahr 2007 mit der F 800 GS in die Reiseenduro-Mittelklasse.** Endlich gab es wieder eine Maschine, die bei ordentlicher Tourentauglichkeit echte Geländeeignung bot. Schnell avancierte die F 800 GS nicht nur zahlenmäßig zum Topseller, sondern wurde auch bald erste Wahl als Arbeitsgerät der Fernreisegemeinde. Jetzt, 10 Jahre nach dem Launch, bringt BMW das Nachfolgemodell, die F 850 GS. Richtig gehört: Nachfolgemodell. Denn bei der auf der EICMA 2017 präsentierten und nun verfügbaren Maschine handelt es sich nicht um ein Update sondern weitestgehend um eine Neukonstruktion.

BMW setzt die F 850 GS konzeptionell deutlich stärker vom Schwestermodell F 750 GS ab. Die Aufgabenteilung lautet nun ganz eindeutig: Die 850er ist die Enduro, die 750er das straßenorientierte Multi-Purpose-Bike.

Auch wenn Technik-Ästheten dem Gitterrohrrahmen des Vorgängermodells vielleicht eine Träne nachweinen, Grund zur Trübsal gibt es nicht. Der neue Brückenrahmen aus verschweiß-

ten Blechprofilen, der den Zweizylinder als mittragendes Element integriert, liefert in den Bereichen Torsionssteifigkeit und Robustheit schlicht die besseren Werte.

Auch die geometrischen Daten des Chassis haben sich gegenüber der 800er geändert. Der Lenkkopfwinkel fällt zwei Grad steiler aus, dementsprechend ist der Nachlauf der F 850 GS nun neun Millimeter kürzer. Beides Werte, die klar in Richtung eines agileren Handlings weisen. Fahrwerksunruhen bei höheren Geschwindigkeiten braucht dennoch niemand zu fürchten, da im Gegenzug der Radstand behutsam um 15 Millimeter erhöht wurde. Die Kreuzspeichenräder, die die Montage schlauchloser Reifen erlauben, behalten ihre offroadtauglichen Größen mit 21 Zoll vorne und 17 Zoll hinten.

Der Kraftstofftank, der ein Volumen von 15 Litern bietet, wanderte vom Heck wieder an die klassische Position hinter dem Lenkkopf. BMW macht Schwerpunkt Vorteile als Grund für diese konstruktive Änderung geltend.

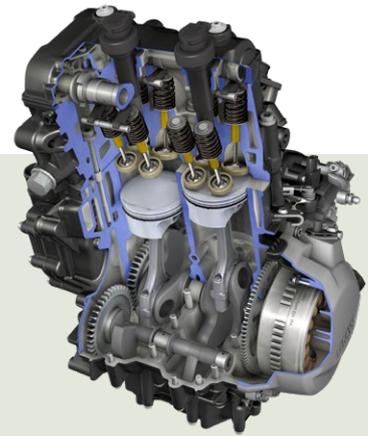


Komplett neu ist das Herzstück der F 850 GS, der Reihenzweizylindermotor. Mit nun 853 Kubikzentimetern Hubraum ist der Twin für 95 PS bei 8250 Umdrehungen gut. Stärker noch als der Leistungszuwachs von 10 Pferdestärken macht sich im Fahrbetrieb das deutlich spontanere Ansprechen bemerkbar (siehe Fahrbericht S. 80). Ebenso wie die Spitzenleistung wuchs auch das maximale Drehmoment, das nun 92 Nm bei 6250 Touren beträgt. Entscheidend zur kraftvollen Charakteristik trägt die Konstruktion des neuen Aggregats bei. Ein Hubzapfenversatz von 90 Grad sowie die Zündfolge von 270/450 Grad sorgen für einen kräftigen Punch, der durch einen sonoren Sound akustisch unterstrichen wird.

Unterstützung erhält der Fahrer durch diverse Assistenzsysteme. Neben dem obligatorischen ABS, das für den Geländebetrieb abschaltbar ist, trägt eine Antischlupfregelung zum sicheren Vorankommen bei. Die Kraftentfaltung des agilen Twins kann über die Auswahl verschiedener Fahrmodi an die aktuellen Umgebungsbedingungen angepasst werden. Serienmäßig freigeschaltet sind die Modi »Road« und »Rain«. Mit dem Paket »Fahrmodi Pro« sind die Optionen »Dynamic«, »Enduro« und »Enduro Pro« erhältlich.

Aus dem fahrfertigen Leergewicht von 229 Kilogramm und dem zulässigen Gesamtgewicht von 445 Kilogramm ergibt sich eine solide Zuladung von 216 Kilogramm.

Das sollte genug sein, um auch zu zweit lange Reisen mit Gepäck absolvieren zu können. Und hier kommt die Fahrzeugausstattung von Touratech ins Spiel.



ALLES NEU

Der neu konstruierte Parallel-Twin dürfte alle Skeptiker dieser Motorbauart widerlegen. Dank eines Hubzapfenversatzes von 90 Grad und der 270/450-Grad-Zündfolge verfügt der Reihenmotor über einen kräftigen Antritt.

Das neue Chassis bietet enorme Steifigkeit auch im Zweipersonenbetrieb mit Gepäck.



Grafiken: BMW Motorrad





Die BMW F 850 GS ist eine ebenso kraftvolle wie handliche Reiseenduro, die vom Kurztrip bis zur Abenteuerreise alles mitmacht.

ZUBEHÖR FÜR DIE BMW F 850 GS

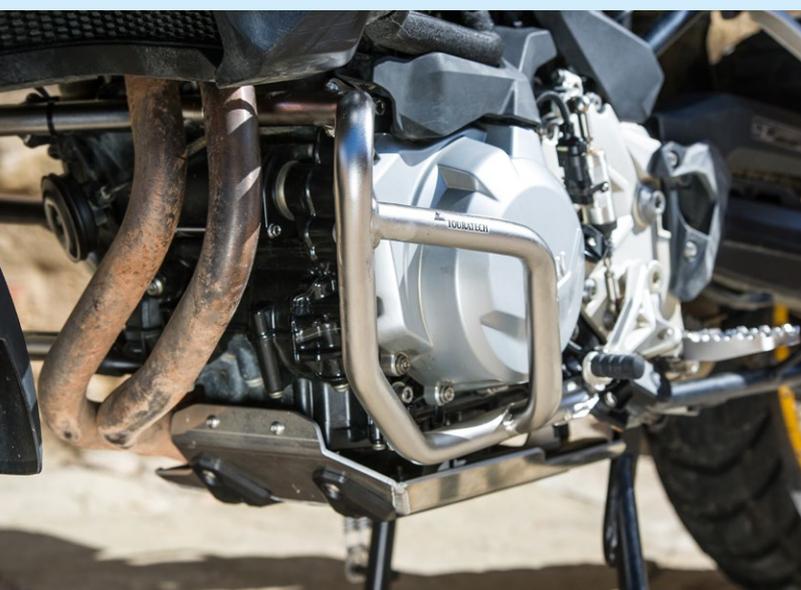
Wie schon für das Vorgängermodell hat Touratech auch für die BMW F 850 GS ein reichhaltiges Zubehörprogramm entwickelt.

Im Mittelpunkt für die Ausstattung der Reiseenduro stehen auch bei der neuen GS Gepäcktransportlösungen. Touratech hat einen hochfesten Edelstahlträger exakt an Geometrie und konstruktive Besonderheiten der F 850 GS angepasst. Hierdurch können die Zega Koffer fahrzeugnah und schwerpunktünstig montiert werden. Uneingeschränkte Soziustauglichkeit und einfaches Handling selbst in anspruchsvollem Gelände können damit gewährleistet werden. Erhältlich sind die Edelstahlträger mit edlem elektropoliertem Finish oder klassisch schwarz pulverbeschichtet. Zega Koffer in verschiedenen Ausführungen und Größen stehen zur Wahl (siehe auch Beitrag ab S. 52).





Der Edelstahlbügel schützt das Motorgehäuse bei Stürzen oder seitlichen Remplern im Gelände.



Um die Maschine bei Umfallern im Alltag ebenso wirksam vor Beschädigungen zu schützen wie im Geländeeinsatz, ist auch für die neue F 850 GS ein robuster Sturzbügel erhältlich. Ebenfalls aus Edelstahl gefertigt, stützt sich die solide Rohrkonstruktion am Rahmen ab und verhindert Bodenkontakt des empfindlichen Aggregats.

In dieselbe Richtung zielen die beiden verfügbaren Motorschützer. Sie halten Steinschläge wirksam von der Motorunterseite fern und schützen auch die seitlichen Partien des Motorgehäuses bei Offroadabenteuern. Während bei der Variante »Expedition« das bei Touratech zigtausendfach bewährte Konstruktionsprinzip mit abgekanteten und verschweißten Aluminiumblechen zum Einsatz kommt, gehen die Entwickler bei der Ausführung »Rally« neue Wege. Dieser einteilige Motorschutz ist seitlich besonders weit hochgezogen und schmiegt sich ganz eng um den Twin. Möglich wird diese ebenso kompakte wie robuste Bauweise durch das Hydroforming-Verfahren. Dieses erlaubt es, einer Aluminium-Platte durch Wasserdruck fast beliebige Formen zu verleihen. Auch die Motorschützer sind metallfarben sowie in Schwarz erhältlich.

Bremshebelverbreiterung für sichere Bedienung auch mit groben Endurostiefeln.



Fernreisefußrasten erlauben einen sicheren und bequemen Stand.

Besonders Enduristen werden die Bremshebelverbreiterung zu schätzen wissen, die eine sichere Betätigung der Fußbremse auch mit grobem Schuhwerk ermöglicht. Dies gilt auch für den längenverstellbaren Schalthebel. Zudem ist dieser im vorderen Bereich klappbar, was Beschädigungen durch Sturz oder Hängenbleiben vorbeugt.

Sei es zur Anpassung an die Körpergröße des Fahrers oder um das Fahren im Stehen angenehmer zu machen - Lenkererhöhungen sind zentrale Bausteine einer ergonomischen Individualisierung des Motorrads. Für die F 850 GS bietet Touratech Erhöhungen um 20 sowie 35 Millimeter an.

Mehr wollen wir an dieser Stelle noch nicht verraten. Diese Produkthinweise sollen als kleine Vorschau auf das große Zubehörsortiment für die BMW F 850 GS dienen, das sich gerade im Aufbau befindet. Fast täglich kommen neue Produkte hinzu, das jeweils aktuelle Portfolio findet sich unter shop.touratech.de. 



Motorschutz »Expedition« für härteste Einsätze (o.). Zusatzscheinwerfer und Lampenschutzgitter (r.).




**MOTORRAD
REISE TV**

Stefan Klabunde ist der Macher von
motorradreise.tv

AUSPROBIERT

Der Motorradfilmer Stefan Klabunde hat bereits intensive Fahrindrücke mit der neuen BMW F 850 GS gesammelt.

»Auf die Schotterpisten dieser Welt, da zieht es mich hin, wenn ich mir die neue F 850 GS ansehe und einen komprimierten Eindruck davon, wie schön das Reisen damit in fernen Ländern sein könnte, habe ich erst kürzlich auf der zweitägigen BMW Adventure Tour im Süden Spaniens bekommen.

Also, Platz genommen auf BMWs neuestem Abenteuermotorrad und schnell festgestellt, dass die 850er fast schon wie ein Maßanzug sitzt, aber eben nur fast. Sitzbankhöhe und die Position der Fußrasten bescheren mir mit knapp 180 Zentimetern Körpergröße einen angenehmen Kniewinkel. Fuß auf dem Boden? Check! Passt. Blick nach vorne, Hände an den Lenker, Finger an Brems- und Kupplungshebel angelegt – das fühlt sich gut an, also los.

Der neue 853-Kubik-Reihen-zweizylinder bollert ähnlich wie ein V2, und ich möchte schon fast sagen, dass hier die Anlehnung an die Charakteristik der neuen Africa Twin kaum ein Zufall sein dürfte. 95 PS bringt das Aggregat und das in Kombination mit einem sehr präzisen Ansprechverhalten, druckvoll von unten raus mit genug Reserven für einen ordentlichen Punch aus der Drehzahlmitte. Das ist gerade im Gelände ein echter Segen. Ich erinnere mich noch gut an zahlreiche Schotterpisten auf der Vorgängerin, wollte ich hier das Vorderrad mal mit einem gezielten Gasstoß leicht machen, um über einen Stein oder eine Wurzel zu kommen, dann glich das eher einem geplanten Manöver als einem spontanen Akt der Leistungsentfaltung. Gut, dass das bei der neuen F 850 GS jetzt nicht mehr so ist. Direkt hängt sie am Gas und macht genau das, was meine rechte Hand ihr in die Drosselklappe flüstert.

Diesen Motor packt BMW in einen robusten Rahmen, steckt die komplette Palette an elektronischen Feinheiten mit rein und stellt die Maschine auf ein Fahrwerk, das mit dem optionalem Dynamic ESA den Weg ins Abenteuer ebnet.

Nach 500 Kilometern auf kleinen kurvenreichen Straßen und etlichen Abstechern ins Gelände steht für mich fest: Ich will mehr. Mehr Küstenstraßen, mehr Dreck und Schotter und mehr Kilometer auf der 850er abspulen.

Bleibt noch die fast perfekte Sache mit dem Maßanzug. Gerade beim Fahren im Stehen wünscht man sich einen höheren Lenker. Für wen das Original nicht passt, für den gibt es bei Touratech die passende Lenkererhöhung – und jede Menge weiteres Zubehör.«



ADVENTURE CLASSICS



Canning Stock, Camino de la Muerte oder Dalton Highway – bei manchen Destinationen genügt der Klang ihres Namens, um Motorradreisenden einen wohligen Schauer den Rücken hinablaufen zu lassen. Von kurzen Pistenabschnitten bis zu wochenlangen Expeditionen haben wir eine Auswahl von Traumrouten rund um den Globus zusammengestellt, die allesamt von Touratech-unterstützten Travellern bereist wurden. >





Canning Stock Route

LAGE:	WEST-AUSTRALIEN
REISENDER:	A. HÜLSMANN / J. BECKER
LÄNGE:	2000 km
REISEDAUER:	3 WOCHEN
SCHWIERIGKEIT:	EXTREM

Vor über einhundert Jahren wurde die Canning Stock Route als Viehtreck angelegt. Die teils stark verfallene Piste durchquert drei Wüsten im westlichen Australien. Riesige Dünen machen das Fortkommen per Motorrad zur Tortur, die Versorgungssituation ist ausgesprochen schwierig. Nur mit akribischer Planung und perfekter Ausrüstung ist eine Befahrung möglich.



➤ **Little Sandy, Gibson und Great Sandy Desert heißen die Wüsten, durch die die Canning Stock Route führt.** Jede für sich ein großes Abenteuer, auf dem legendären Viehtreck dennoch nur Episoden. Episoden allerdings, die es in sich haben. Rund 1000 größere und kleinere Dünen haben die beiden Reiseprofis Andreas Hülsmann und Jörg Becker (†) nicht nur einmal am Sinn ihres Vorhabens zweifeln lassen. Mit ihren F 650 GS Rally von Touratech hatten sie zwar Dakar-erprobtes Material für diese extreme Strecke ausgewählt, doch im Sand zählt bekanntlich jedes Gramm. Und die beiden Globetrotter hatten ihre Bikes zwangsläufig ordentlich bepackt. Wasserreserven, Kraftstoffvorräte und Ersatzteile trieben das Fahrzeuggewicht in die Höhe.

Neben dem Trinkwasser ist Benzin der kostbarste Stoff auf dieser Route. Sprit gibt es entlang der 2000 Kilometer langen Piste nur an zwei Orten. Und an einem davon sogar nur auf Vorbestellung. Mit einem Vorlauf von sechs Wochen liefert der Betreiber des

Capricorn Roadhouse ein 200-Liter-Benzinfass zum Well 23. Mit Well (engl.: Quelle) werden die Wasserlöcher entlang der Strecke bezeichnet. Die exakte Position der Wells vor der Reise akkurat im GPS abzulegen, gehört zu den lebenswichtigen Vorbereitungen einer Canning-Stock-Expedition.

Doch selbst bei perfekter Planung gibt es bei einer Unternehmung dieser Dimension zahllose Unwägbarkeiten, die die Reisenden permanent zum Improvisieren zwingen. So führten die zahlreichen Stürze in dem schwierigen Terrain nicht nur zu Schäden an den Motorrädern, die behelfsmäßig repariert werden mussten, bei einem Crash verlor Andreas Hülsmann auch noch eine erhebliche Menge Benzin.

Die Canning Stock Route lässt sich nur im australischen Winter bereisen, zu hoch sind ansonsten die Temperaturen. Der beste Zeitraum für eine Durchquerung der Wüsten ist zwischen Anfang Juni und Ende August.

Nördlicher Fjallabaksveg

LAGE:	SÜD-ISLAND
REISENDER:	JO DELEKER
LÄNGE:	75 km
REISEDAUER:	1 TAG
SCHWIERIGKEIT:	KERNIG

Im Süden Islands zweigt die F 208 von der Ringstraße ab. Durch einsame Landschaften führt die Piste hinauf ins Hochland. Wasserscheu sollte nicht sein, wer den nördlichen Fjallabaksveg bereisen möchte. Tiefe und reißende Furten wollen auf der einsamen Strecke gemeistert werden.

▶ **Fjallabaksleið nyrðri** – was für Zungenbrecher, diese isländischen Namen. Nennen wir den nördlichen Fjallabaksveg also einfach beim schnöden Bürokrattennamen: F 208. F – das bedeutet eine Hochlandpiste ohne Brücken. Sehr schön. Und die F 208 ist sicher eine der großartigsten Pisten der Vulkaninsel. Sie beginnt am Geothermalgebiet Landmannalaugar mit seinen bunten Rhyolithbergen und dem heißen Pool, im Sommer leider arg belagert von unzähligen Touris. Aber die Einsamkeit startet schon hinter dem nächsten der moosgrünen Berge.

Die raue Spur mäandert südwärts, taucht ein in eine Welt, die direkt aus Mordors Reich zu stammen scheint. Nur Bäume fehlen hier komplett, dafür aber braune Asche, schwarze Lava, bizarre Berge mit Altschneefeldern garniert, ein paar bunte Spots wie das lila blühende stängellose Leimkraut oder giftgrüne Moospolster.

Feine schwarze Lavasteine knirschen unter den Stollenreifen der XT, weicher dunkler Sand versucht die angepeilte Spur zu verhindern. Konzentration. Dann die erste von über einem Dutzend Furten. Anhalten, Motor aus, die Furt zu Fuß erkunden. Alles gut, klares Wasser, nicht mal knietief, fester sandiger Grund. Erster Gang und mit Zug auf der Kette durch. Für den Fotografen umkehren und mit Schwung nochmal durch den Fluss. Er möchte Dynamik, und die kann er an dieser Furt haben. Gut, dass das Visier geschlossen ist, das eiskalte Wasser spritzt meterhoch. Die tiefen Furten kommen noch, die wollen nicht mehr spielen, die meinen es ernst.

Stunden sind wir unterwegs, völlig gefangen in der Dramatik dieser wilden und so fremdartigen Welt, so anders als alles, was wir bisher in Island gesehen haben. Kaum zehn Autos kommen uns bis zum Abend entgegen, das hier ist nichts für Anfänger und »Ringstraßenfahrer«. Gut so, dann bleibt die F 208, was sie schon immer war: Eine der spannendsten und einsamsten Hochlandpisten, die die Insel am Polarkreis in ihrem Repertoire hat. ◀



Der Landweg nach Indien

LAGE:	EURASIEN
REISENDER:	JOE PICHLER
LÄNGE:	12.000 km
REISEDAUER:	MEHRERE WOCHEN
SCHWIERIGKEIT:	DURCHWACHSEN

Der Mythos Seidenstraße schwingt stets mit, wenn es um den Landweg nach Indien geht. Bis heute zählt die legendäre Route wegen ihrer kulturellen Vielfalt aber auch wegen anspruchsvoller Streckenabschnitte und der schwer kalkulierbaren politischen Situation in vielen Ländern zu den großen Herausforderungen für Motorradreisende.



➤ Nicht erst seit die Hippies sich in den späten 1960er Jahren mit klapprigen Gefährten ins Land der Erleuchtung aufmachten, zählt die Überlandstrecke von Europa nach Indien zu den Must-Dos entdeckungsfreudiger Reisender. Bereits die Pioniere des Motorradreisens wie Max Reisch erlagen der geheimnisvollen Verlockung dieser bereits vor der Antike genutzten Route. Natürlich gibt es nicht die eine Verbindung zwischen Orient und Okzident. Schon die legendäre Seidenstraße besaß vielerlei Äste und Verzweigungen. Eine besonders anspruchsvolle Route, die zahlreiche Highlights bündelt, hat der Motorradabenteurer Joe Pichler gewählt.

Im vermeintlichen Schurkenstaat Iran erlebt der Österreicher unvorstellbare Gastfreundschaft und kämpft sich durch einen der heißesten Plätze der Erde. In der Dasht e Lut, Irans größter Wüste, werden enorme Hitze und atemberaubende Kulissen seine Begleiter. In Kirgisistan baut er sein Zelt am Fuße des Pik Lenin im Pamir Gebirge auf. Sein nächster Halt ist Kashgar in Westchina, der legendäre Karawanenstützpunkt an der Seidenstraße. In der bereits dünner werdenden Luft des Karakorum Highway geht es über den 4693 Meter hohen Khunjerab Pass nach Pakistan hinab ins Hunzatal.

In Amritsar ist die Grenze zu Indien erreicht, wo ihn das faszinierende Kaschmir mit den höchsten Pässen der Erde erwartet, die ihn ins Himalaya nach »Little Tibet« führen. Hier wird in den abgelegenen Klöstern von Ladakh und Zaskar bis heute eine ursprüngliche Form des Tibetischen Buddhismus gelebt. Nach einer Abfahrt über 4000 Höhenmeter erreicht Joe Pichler die Ganges-Ebene.

Mit dem indischen Subkontinent wartet hier das nächste Abenteuer auf den Reisenden. ◀



Wilde Bergwelt in Lao Cai

LAGE:	NORDVIETNAM
REISENDER:	MARTIN BRUCKER
LÄNGE:	1200 km
REISEDAUER:	ETWA 20 TAGE
SCHWIERIGKEIT:	TEILS SEHR ANSPRUCHSVOLL

Oft sind es nur wenige Fuß breite Pfade, die die Dörfer im unzugänglichen Bergland Nordvietnams miteinander verbinden. Martin Brucker hat die abgelegene Region im Grenzgebiet zu China mit seiner Einzylinder-Enduro erkundet.

➤ Ganz im Nordwesten Vietnams liegt die Provinz Lào Cai, die bekannt ist für ihre steilen Berge, tiefeingeschnittenen Schluchten, reißenden Flüsse - und die noch traditionell lebenden Bergvölker. Einen schönen Kontrast zur schroffen Wildnis bilden rund um Sa Pa die terrassierten Reisfelder, von wo ich meine Erkundungstour in die Berge Nordvietnams startete.

Das GPS hatte immer mal wieder für Minuten keinen Empfang, so eng und steil waren die Schluchten. Meist dauerte es nicht lang, und die Straße ging über in einen unbefestigten Fahrweg oder in einen schmalen Pfad, der nur noch von einspurigen Fahrzeugen benutzt werden kann.

Zweimal bin ich an einem Abzweig in den falschen Pfad abgebo-gen, umkehren war keine Option, da der Platz nicht ausreichend war, um mein Motorrad zu wenden. Auf der einen Seite ging es steil bergan und auf der anderen Seite ebenso steil nach unten - ich musste das Gepäck abladen, das Motorrad vorsichtig auf der Bergseite ablegen, um es am Lenker auf der Fußraste umzudrehen.

Frühmorgens warteten meist schon Besucher geduldig vor dem Zelt und hofften, einen Blick auf meine Ausrüstung zu erhaschen. Besonderes Interesse fand stets der Benzinkocher.

Kurz vor Mai Son war noch eine kitzelige Flusspassage zu bewältigen. Das Motorrad musste auf ein Langboot verladen werden, auf der gegenüberliegenden Seite des Stroms konnte ich es nur mit Mühe rückwärts wieder ausladen.

Auf der Straße Nummer 6 ging es an Hanoi vorbei wieder Richtung Süden, als ich ein kratzendes Geräusch vernahm, das offenbar vom Hinterradlager herrührte. Als ich die Achse herauszog, kullerten mir sämtliche Kugeln entgegen. In einer kleinen Busch-Werkstatt wurde der Schaden ebenso unkonventionell wie schnell behoben. Nach einem kurzen Aufenthalt konnte ich meine Reise durch Vietnam fortsetzen. ◀



Road of Bones

Im äußersten Osten Sibiriens wartet mit der Road of Bones eines der ganz großen Abenteuer auf Motorradreisende. Die dem Verfall preisgegebene Strecke ist nur bei günstiger Witterung zu befahren, und auch bei optimalen Bedingungen gibt es keine Garantie für ein Durchkommen.



➤ **Einst unter unmenschlichen Bedingungen von Gulag-Häftlingen erbaut, ist die Road of Bones heute weitgehend obsolet.** Der Kolyma Highway hat ihre Funktion übernommen. Zwei Abschnitte sind jedoch noch erhalten und können von hartgesottenen Motorradreisenden befahren werden.

Kolyma Highway ist die umgangssprachliche Bezeichnung der Strecke zwischen Jakutsk und Magadan am Ochotskischen Meer. Offiziell heißt die 2031 Kilometer lange Straße R504 Kolyma. Die Oberfläche der Straße ist mittlerweile fast durchgängig in gutem Zustand, jedoch nicht asphaltiert.

In Kyubeme zweigt die Old Summer Road, wie die Road of Bones auch genannt wird, von der neuen Trasse ab. Bereits der Einstieg hielt für Claudia und Andreas Hülsmann eine echte Herausforderung bereit. Der Kyubeme River war so tief, dass an ein Durchfahren nicht zu denken war: Zu groß das Risiko, Wasser in

die Motoren zu bekommen oder in die Fluten zu stürzen. Die Maschinen wurden komplett abgeladen und einzeln durch den Fluss geschoben. Dann galt es, die Ausrüstung ans gegenüberliegende Ufer zu tragen.

Die folgenden 250 Kilometer waren dann relativ gut zu fahren. Dieser Abschnitt wird noch etwas instandgehalten, um die Stadt Tomtor versorgen zu können.

Ab Tomtor zeigt sich die Road of Bones von ihrer ungemütlichen Seite. Häufig müssen die Motorräder unter größter Kraftanstrengung um riesige Schlammlöcher herum neben der Straße durchs Buschwerk gezerrt werden. Nach 40 schweißtreibenden Kilometern ist Oymyakon erreicht. Die Stadt darf sich mit dem zweifelhaften Titel »Kältepol der Erde« schmücken. Im Jahr 1924 wurden minus 71,2 Grad gemessen, weniger als irgendwo sonst auf der Welt.



LAGE:	EURASIEN
REISENDER:	CLAUDIA UND ANDREAS HÜLSMANN
LÄNGE:	500 km
REISEDAUER:	MINDESTENS EINE WOCHE
SCHWIERIGKEIT:	EXTREM

Ab hier schrumpft der Tagesschnitt auf 60 Kilometer. Wie alle Strecken in Sibirien leidet auch die Road of Bones unter dem Permafrost. Der bald unter der Oberfläche ganzjährig gefrorene Boden verhindert das Versickern der Niederschläge. Nach Regenfällen kann die Piste für Tage unpassierbar sein. Doch auch bei trockener Witterung ist Schlamm ein ständiger Begleiter.

An vielen Stellen ist die Piste so stark unterspült, dass metertiefe Krater klaffen.

Oft bleibt nur ein schmaler Streifen zwischen dichtem Gestrüpp und Abgrund, über den die Maschinen balanciert werden müssen.

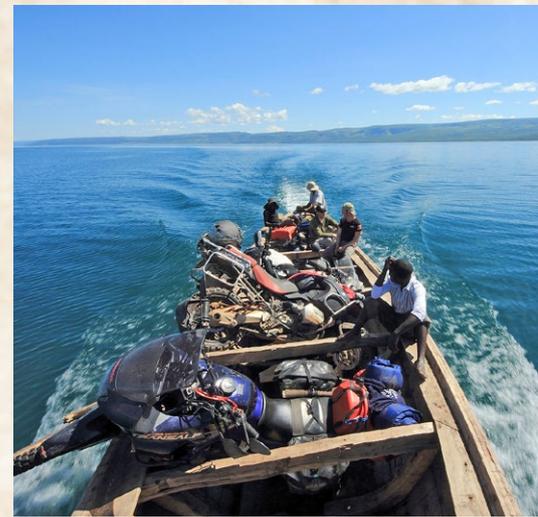
Nahe der Geisterstadt Kadykchan erreichen Claudia und Andreas Hülsmann nach 500 Kilometern wieder den Kolyma Highway. Weiter östlich befindet sich ein weiterer Abschnitt der Old Summer Road, der zum damaligen Zeitpunkt jedoch unpassierbar war.



Africa: Coast to Coast

Von der Atlantikküste bis an den Indischen Ozean hat Dirk Schäfer Afrika in West-Ost-Richtung von Namibia über Sambia und Tansania bis Kenia durchquert. Die heraufziehende Regenzeit erschwerte das Vorankommen auf den Pisten enorm, nicht nur einmal stand das Gelingen der Unternehmung in Frage.

LAGE:	SÜDLICHES AFRIKA
REISENDER:	DIRK SCHÄFER
LÄNGE:	12.000 km
REISEDAUER:	MIND. 5 WOCHEN
SCHWIERIGKEIT:	DURCHWACHSEN



Der Startpunkt für die Afrikadurchquerung liegt an der saganumwobenen Skelettküste, einem öden Landstrich, wo Dutzende Schiffswracks in der Brandung des Atlantiks vor sich hinrosten. Auf einer Salzpiste folgt Dirk Schäfer mit seinen beiden Reisekameraden der Küste zunächst nordwärts, bis das Trio auf Höhe des Damara Berglandes östlich ins Landesinnere abbiegt. Schroffe Bergspitzen ziehen die Reisenden in den Bann, aber auch die Tierwelt präsentiert sich in faszinierender Vielfalt.

In Sambia hat die Regenzeit bereits begonnen. Der Sambesi - Zufluss der Victoriafälle - ist schon stark angeschwollen, und an zügiges Vorankommen wie eben noch in Namibia ist abseits der Hauptrouten nicht mehr zu denken. Aber nicht nur die

glitschigen Pisten drücken auf den Reiseschnitt. Laufend verzweigt sich die Piste, und weder Karte noch das GPS liefern brauchbare Informationen. Letztlich sind es die Victoriafälle selbst, die mit ihrer mehrere hundert Meter hoch aufsteigenden Gischt den Weg weisen. Mosi-oa-Tunya, donnernder Rauch, nennen ihn die Einheimischen.

Beim Ausflug an eine Bucht des Tanganjikasees fahren sich die Reisenden im Schlamm fest und brauchen einen ganzen Tag, um die Maschinen wieder freizubekommen. Um die materialmordende Piste nicht noch einmal fahren zu müssen, wird eine Bootsüberfahrt über den zweitgrößten Süßwassersee der Erde organisiert - die Motorräder kopfüber in einem morschen Kahn.

Auf dem Weg nach Arusha und zur kenianischen Grenze folgt die nächste Schlammschlacht. Diesmal ist die Straße überspült, knietiefe Löcher lauern als unsichtbare Fallen. Das Reisetempo sinkt auf Schrittgeschwindigkeit.

Ganz andere Verhältnisse dann in Tansania rund um den Kilimandscharo. Hier hat die Regenzeit noch nicht Einzug gehalten, die Pisten sind so trocken, dass die Staubfahnen hinter den Maschinen einen kilometerlangen Abstand erfordern.

Nach 12.000 Kilometern und vier durchquerten Ländern ist bei Mombasa in Kenia schließlich der Indische Ozean erreicht.

Garden Route



LAGE:	SÜDLICHES SÜDAFRIKA
REISENDER:	JOSEPHINE FLOHR UND DANIEL RINTZ
LÄNGE:	300 km
REISEDAUER:	EINIGE TAGE
SCHWIERIGKEIT:	LEICHT BIS MITTEL



Die sogenannte Garden Route in Südafrika ist sicher eine der landschaftlich schönsten Küstenstraßen der Welt. Sie führt über rund 300 Kilometer von Mosel Bay in Western Cape bis nach Storm River in Eastern Cape. Doch es lohnt sich auch, diese Traumstrecke zu verlassen. Im Landesinneren warten echte Offroadabenteuer.

➤ **Wir sind in Kapstadt gestartet und haben uns so oft wie möglich für die Straßen entlang der Küste entschieden.** Der Asphalt ist in gutem Zustand und schlängelt sich zuweilen nur knapp über dem Meeresspiegel am Ufer entlang. In steileren Küstenpassagen winden sich die Straßen aber auch gerne in Haarnadelkurven in luftige Höhen hinauf. Die Ausblicke sind regelmäßig atemberaubend.

Wenn man im Juli oder August vor Ort ist, hat man gute Chancen, Wale direkt von der Straße aus zu sehen. Hermanus, ein sonst verschlafenes Nest zwei Stunden vom südlichsten Punkt Afrikas entfernt, wird in den Wintermonaten von unzähligen Touristen geweckt, weil sich hunderte, vielleicht sogar tausende, von Walen diese Bucht als Geburtsort ihrer Nach-

kömmlinge ausgesucht haben. Uns wurde berichtet, dass so viele Wale so nah ans Ufer kommen, dass man theoretisch von einem Walrücken zum anderen springen könnte. Woran man sich aber das ganze Jahr über erfreuen kann, sind die neugierigen Pinguine. Viele Rastplätze sind mit Wanderpfaden ausgestattet, die direkt an den Strand führen.

Verlässt man die Küstenstraße landeinwärts, muss man recht bald seine Offroadfähigkeiten unter Beweis stellen. Viele landschaftlich interessante Strecken führen über Stock und Stein. Besonders in den Sommermonaten lohnt es sich, in den rund 1000 Meter hohen Bergen etwas Abkühlung zu suchen. Wir haben das Strand-Berge-Wechselspiel entlang der Küste für mehrere Tausend Kilometer gespielt.



In Durban, einer typischen südafrikanischen Stadt mit einer markanten Surfer-Szene, haben wir den Impuls erhalten, den Sani Bergpass nach Lesotho zu befahren. Für den größeren Teil war dieser gut zu fahren, aber das letzte Stück, von ca. 2500 auf 3000 Höhenmeter, wurden unsere Nerven getestet. Die eine Hälfte der Haarnadelkurven war von der Sonne aufgeweicht und schlammig, während die andere Hälfte der Kehren, die den ganzen Tag im Schatten des Bergmassivs liegen, vereist waren. Leitplanken gibt es nicht. Aber die unbeschreibliche Aussicht und das in der höchsten Bar Afrikas (2874 Meter) servierte Bier haben uns für die Anstrengungen mehr als entschädigt.

Südamerika kompakt

LAGE:	MITTLERES SÜDAMERIKA
REISENDER:	TOURATECH TESTTEAM
LÄNGE:	2 000 km
REISEDAUER:	RUND 4 WOCHEN
SCHWIERIGKEIT:	TEILWEISE EXTREM

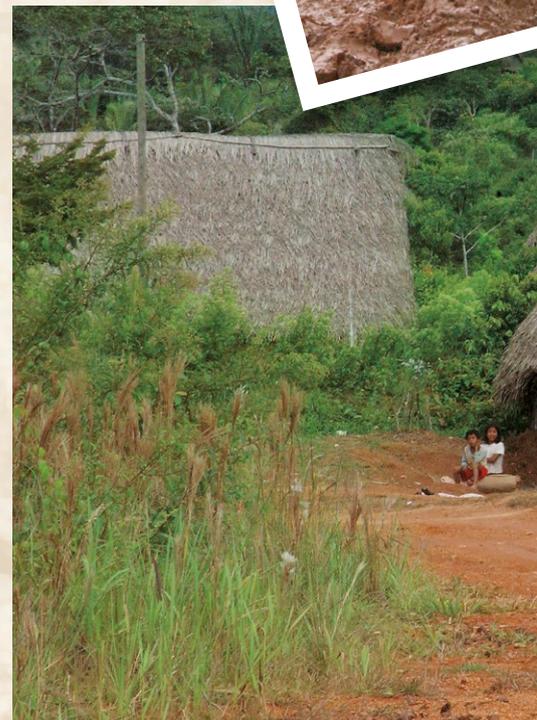


Nahe der bolivianischen Metropole La Paz lässt sich Südamerika gleichsam im Schnelldurchlauf erleben. Die halbwüstenartige Hochebene Altiplano, die schneebedeckten Sechstausender der Kordillere und das tropische Tiefland rücken hier auf engstem Raum zusammen.

➤ Es verschlägt uns den Atem, als wir in La Paz aus dem Flugzeug steigen. Die dünne Höhenluft ist noch ungewohnt, rund 24 Stunden Flug stecken uns in den Knochen. Trotzdem ist La Paz ein guter Ausgangspunkt für eine Südamerikatour. Der Flughafen ist überschaubar, mit etwas Spanisch und Verhandlungsgeschick sind die Motorräder schnell durch den Zoll gebracht. Und auch die Stadt selbst ist eine Attraktion. Über rund 1000 Höhenmeter zieht sich die Metropole aus einem stickig heißen Talkessel bis auf den rund 4000 Meter hohen Altiplano hinauf, wo meist ein eisiger Wind weht.

Nach ein paar Tagen Akklimatisation und Erkundung der farnefrohen Märkte führt die Reiseroute knapp unterhalb des mächtigen, fast 6000 Meter hohen Huayna Potosí zur Passhöhe La Cumbre. Hier zieht es uns sprichwörtlich den Boden unter den Füßen weg. Das Hochland bricht abrupt ab, tief unten wogt ein Wolkenmeer über dem Dschungel des Tieflandes.

Früher bildete der Camino de la Muerte den einzigen Weg hinab in die Yungas. Obwohl es heute eine vergleichsweise komfortable Umfahrung gibt, sollte sich kein Endurist den in hunderte Meter senkrecht abfallende Felswände gehauenen Weg entgehen lassen. Doch Vorsicht: Die Strecke gilt als eine der gefährlichsten der Welt.





Während zwei Stunden Fahrzeit steigt das Thermometer gut und gerne um 25 Grad. Kaum ist die dichte Wolkenschicht durchbrochen, umgeben uns tropische Pflanzen und exotische Düfte dringen in den Helm. An die neue Szenerie kann man sich bei einem lokalen Kaffee wunderbar in Coroico, einem touristisch gut erschlossenen Ort, gewöhnen.

Wir zweigen von der Hauptpiste, die bis tief hinein nach Amazonien führt, ab und gelangen ins Goldgräberdorf Guanay. Mit primitivsten Mitteln ringen die Garimpeiros, wie die Goldsucher des Tieflandes genannt werden, dem Flusssand das rare Gold ab.

Ob sich die Tour wie geplant als Runde fahren lässt, ist bis zum Schluss nicht klar. Karten und Satellitenbilder liefern widersprüchliche Informationen. Doch wir haben Glück. Eine Piste existiert, wenn auch in haarsträubendem Zustand. Hunderte Meter lange Schlammfelder müssen durchquert werden, hüfttiefe Furten gilt es zu meistern.

Doch selbst in der Abgeschiedenheit des Urwalds treffen wir auf verstreut liegende Siedlungen. Nicht nur einmal wird uns eine leer stehende Hütte als Übernachtungsmöglichkeit angeboten.

Kurz vor Tuiluni erreichen wir die Nationalstraße 16, die nicht viel mehr als ein zerfurchter Fahrweg ist. Doch nun ist klar, wir können unsere Runde durchs Tiefland wie geplant beenden. Bald geht es wieder steil bergan, und nachdem wir uns nochmal rund 2000 Meter in die Höhe geschraubt haben, liegt die tiefblaue Wasserfläche des Titicacasees vor uns.

Am Ostufer des Sees machen wir noch einen Abstecher in den Nudo de Apolobamba, der mit seiner starken Vergletscherung zu den schönsten Bergketten der Anden zählt. Von hier ist es noch eine Tagesreise zurück nach La Paz.

Alaska und Dalton Highway

Die unendliche Weite der arktischen Tundra prägt große Teile Alaskas. Aber auch schroffe Gebirge mit riesigen Eisströmen und wildreiche Wälder erwarten den Reisenden. Eine gewisse Wetterfestigkeit sollte jedoch mitbringen, wer den nördlichsten Bundesstaat der USA erkunden will.

LAGE:	NORDWESTLICHER ZIPFEL NORDAMERIKAS
REISENDER:	JOSEPHINE FLOHR UND DANIEL RINTZ
LÄNGE:	GUT 3000 km
REISEDAUER:	CA. 4 WOCHEN
SCHWIERIGKEIT:	EINFACH BIS MITTEL



Es gibt nicht viele Seitenstraßen oder kleinere Wege in Alaska, da die wenigen Einwohner in der Regel kleine Flugzeuge als Fortbewegungsmittel nutzen. Viele Orte sind nicht ans Straßennetz angebunden. Das heißt, dass man sich oft mit den Hauptverbindungen begnügen muss. Diese sind gut in Schuss, rund die Hälfte dieser Routen ist jedoch nicht asphaltiert. Aber auch die Pisten sind relativ einfach zu befahren.

Man muss nur sehr aufpassen oder besser einen Tag Pause einlegen, wenn es regnet. Um beispielsweise den Dalton Highway auch im Sommer für schwere Fahrzeuge nutzbar zu machen, wird die Oberfläche mit Kalziumchlorid gemischt. Wenn dieser Verbund nass wird, ergibt das eine seifenglatte Oberfläche. Glücklicherweise hatten wir nur einen Regentag, aber an dem sind wir nicht über den zweiten Gang hinausgekommen.

Das beliebteste Ziel für Motorradfahrer, die sich nach Alaska aufmachen, ist natürlich Deadhorse in Prudhoe Bay – der nördlichste anfahrbare Punkt Amerikas. Auch wir haben dieses Ziel nicht ausgelassen. Ich empfand es als eine interessante Route, und bin froh, dass wir die damit verbundenen Strapazen auf uns genommen haben. Um das Polarmeer zu sehen, muss man auf den letzten Kilometern in einen Kleinbus steigen und einen Guide engagieren, um das Privatgelände der Ölbohrfirma betreten zu dürfen.

Alaska war sicherlich eines der Highlights unserer Weltreise. Als erste Erinnerung, die mir in den Kopf kommt, fällt mir die unglaubliche Natur mit einer nahezu heilenden Wirkung ein. Für kulturelle Erlebnisse und das Kennenlernen fremder Kulturen wäre Alaska nicht meine erste Wahl, aber die riesigen, meist



unbewohnten Weiten begünstigen spirituelle Begegnungen mit sich selbst.

Der fast 40 Kilometer lange Matanuska Gletscher in Südalaska ist wahrscheinlich einer der wenigen, auf denen man selbst herumklettern kann. Für die eigene Sicherheit würden wir einen Guide und die Nutzung von Steigeisen empfehlen.

Nicht versäumen sollte man bei einer Reise durch Alaska den Denali Nationalpark. Für eine Erkundung würde ich rund eine Woche Zeit einplanen. Es gibt nicht nur sehr viele tolle Wanderwege, sondern man braucht auch viel Geduld, um den kältesten Berg der Welt zu sehen. Der Mount McKinley versteckt sich nämlich die meiste Zeit in den Wolken.





Eine neue Kuh auf der Weide

Es war ein seltsames Aufeinandertreffen auf 3350 Metern Höhe. Das kleine Kalb, nicht mehr als vier Wochen alt, war dabei, mit der neuen »Kuh« auf der Weide Freundschaft zu schließen.

Text und Foto: Andreas Hülsmann



> **Fast hätten wir diesen Augenblick inniger Zuneigung verpasst.** Die Sonne wärmte nach der kalten Nacht das Zelt auf, und wir dösten noch in unseren Schlafsäcken. In unseren Leibern steckte noch die gestrige Tour, und auch die Höhe von knapp 3400 Metern zog die Erholungsphase, die der Körper so dringend brauchte, in die Länge. Osh, der Ausgangspunkt der Etappe, lag nun fast 500 Kilometer hinter uns, und es war mühsam, am Abend noch einen Platz für das Zelt zu finden. Raum für Zelte gibt es in Kirgisien mehr als genug, aber entlang der M 41, einer der wichtigsten Verbindungsstrecken im Land, finden sich nicht viele ruhige Orte.

KAMERA:	NIKON F 100
OBJEKTIV:	NIKKOR 24 - 85 MM 1 : 2,8 - 4 D
BRENNWEITE:	35 mm
ISO:	100 FUJI SENSIA 100

Darum hatten wir am Ömök-Pass den Abzweig Richtung Kyzyl genommen. Schon nach wenigen Kilometern fanden wir einen wunderschönen Platz, direkt an einem kleinen Bach. In der Nähe standen Jurten. Um nicht unhöflich zu sein, fragten wir, ob es in Ordnung sei, unser Zelt in der Nähe der Jurten aufzubauen. Natürlich war es in Ordnung, und wie es die kirgisische Gastfreundschaft gebietet, wurde der Besuch zum Chai inklusive Imbiss eingeladen. Dass aus dem Chai wenig später Wodka und Kymys, die vergorene Stutenmilch, wurden, war ein weiterer Grund dafür, dass sich die Erholungsphase bis in den späten Vormittag hineinzog. Viele Kirgisen, die auf dem Land leben, ziehen in den Sommermonaten mit ihren Familien in die Berge, um dort ihre Herden zu weiden. Pferde, Schafe, Ziegen und Kühe haben hier oben völlige Bewegungsfreiheit, kein Zaun, der sie einschränkt. Nur in der Nacht werden die Tiere zurück zu den Jurten getrieben, der sicherste Platz vor den Wölfen, wie uns Samat, der 78-jährige Clanchef versichert.

Noch leicht verschlafen bemerkte ich die zaghaften Annäherungsversuche des kleinen Kälbchens an die große BMW. Zunächst sprang es herum, als wollte es die Aufmerksamkeit des Boxers erregen. Doch der blieb regungslos. Dann fasste sich das kleine Tier allerdings ein Herz und ging auf Tuchfühlung mit der GS. Knabberte zärtlich am Kotflügel und stupste mit der Nase vorsichtig am Tank. Da die BMW weiterhin regungslos blieb, verlor auch der kleine Vierbeiner sehr schnell das Interesse, musste sich aber nach dieser aufregenden Begegnung erst einmal bei der Mutter stärken.



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

NEUER
FLAGSHIP
STORE
AB JUNI 2018



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

VOM TRÄUMER ZUM GESCHICHTENERZÄHLER!



Bestelle jetzt kostenlos
den Welttourkatalog online!



Die Edelweiss-Welttour: In 8 Etappen und 300 Tagen mit dem Motorrad um die Welt. Mit dieser organisierten Tour war der Traum einer Weltreise noch nie so einfach zu verwirklichen. Buche einzelne Abschnitte oder die ganze Tour in einem Stück. So machst du dein Welttour-Abenteuer perfekt und erzählst Geschichten, von denen andere nur träumen!



BMW Motorrad

FOLGE NICHT DER STRASSE. NUR DEINER NEUGIER.

MAKE LIFE A RIDE.

Neben der Spur sein hat sich noch nie so gut angefühlt wie mit der neuen F 850 GS und ihrem 21-Zoll-Vorderreifen. Der wassergekühlte Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor mit kraftvollen 70 kW (95 PS) bringt Dich zuverlässig überall dorthin wo Du Dein nächstes Abenteuer erleben willst. Dabei behältst Du mit dem optionalen Connectivity System immer den Überblick – damit Du Dich voll und ganz auf Deine Abenteuer konzentrieren kannst. Schreib Dein nächstes Kapitel und erlebe die F 850 GS bei Deinem BMW Motorrad Partner. Mehr Infos auf bmw-motorrad.de/f850gs