

INSPIRATIONEN FÜR UNSERE KUNDEN



TOURATECH

Travel Time



AUSRÜSTUNG/TECHNIK

NEU: ZEGA MUNDO

DER ALUKOFFER FÜR PURISTEN

BMW F 800 GS

RADIKAL UMGEBAUT

SUPER TÉNÉRÉ

DIE BESTEN PARTS

CROSSTOURER

VAUVIER FÜRS ABENTEUER

TECHNOLOGIE

SO ENTSTEHT DER NEUE
TOURATECH CARBON-HELM

REISEN

AFRIKA

VON WEST NACH OST

ALPEN

SCHOTTERPÄSSE IM WESTEN

TEXAS

ROADTRIP LA - DENTON



WWW.TOURATECH.COM



MITTELAMERIKA

IM LAND DER MAYAS



25 JAHRE TOURATECH

FIRMENHISTORIE UND HINTERGRUNDINFOS

NAVIGATION
TOMTOM RIDER 400
SO GUT IST DAS
NEUE MOTORRADNAVI



UNSERE EMPFEHLUNGEN FÜR IHR NÄCHSTES ABENTEUER

MOTORRAD
testsieger

2013

TOURANCE™ NEXT

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



KAROO™ 3

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





HERBERT SCHWARZ



JOCHEN SCHANZ

DIE GESCHÄFTSFÜHRER/
VORSTÄNDE DER
TOURATECH AG

TEAM

Travel Time

Titelbild: F 800 GS Sport und
XT 1200 Z Super Ténéré in Andalusien

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

Touratech wird 25! Es ist schier unglaublich, wie schnell ein Vierteljahrhundert vorübergeht. Einerseits. Versucht man sich jedoch im Detail zu erinnern, ist es eher erstaunlich, wie viel in dieser Zeit geschehen ist. Auch und gerade in Bezug auf Touratech. Gemeinsam mit Jochen Schanz konnte ich in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten aus einer Zweimannfirma ein international ausgerichtetes Unternehmen mit über 300 Mitarbeitern entwickeln. Zahlreiche einzigartige Produkte sind in dieser Zeit entstanden, Touratech hat mit eigenen Teams an der Dakar und anderen wichtigen Motorsportevents teilgenommen, wir konnten spektakuläre Testreisen unternehmen, mit dem Travel Event eines der größten Motorradreisetreffen weltweit etablieren und vor allem konnten wir ein Produktportfolio aufbauen, das so gut wie alle Bereiche des Reisens mit dem Motorrad abdeckt.

Ich möchte den Inhalten des Hefts an dieser Stelle aber gar nicht vorgreifen, denn im großen Report ab Seite 40 haben wir alle wichtigen Fakten und umfangreiches Bildmaterial zur Firmengeschichte zusammengetragen. Aber Danke sagen möchte ich an dieser Stelle. Danke an alle Freunde, Weggefährten und Mitarbeiter – einfach an alle, die einen Beitrag dazu geleistet haben, dass Touratech das wurde, was es heute ist – Impulsgeber und führender Ausstatter der Motorradreiseszene. Danken möchte ich auch allen Kunden, die uns ihr Vertrauen geschenkt haben und durch ihr Feedback nicht unwesentlich an der Weiterentwicklung unserer Produkte mitgewirkt haben. Doch bei aller Freude am Erreichten – eines der Erfolgsrezepte von Touratech ist der Blick nach vorn, das Finden von neuen Lösungen und das stetige Verbessern von Vorhandenem. Deshalb informieren wir auch in dieser Ausgabe ausführlich über zahlreiche neue Entwicklungen.

Wie Hightech und handwerkliches Können bei der Fertigung unseres innovativen Helms Aventuro Carbon ineinandergreifen, zeigt detailreich der Beitrag ab Seite 60. Und auch aus einem unserer ureigenen Produktbereiche, der Herstellung von Aluminiumkoffern, gibt es Neues zu vermelden. Mit dem Zega Mundo erhält unsere Alukofferfamilie attraktiven Zuwachs. Schnörkellos und puristisch in Funktionalität und Design, ist dieser neue Gepäckbehälter eine Hommage an unseren Koffer Zega Case von 1993 – jedoch auf dem allerneuesten Stand der Technik (ab Seite 32).

Nicht fehlen dürfen in dieser Ausgabe natürlich packende Reisetemen. Dirk Schäfer berichtet von seiner abenteuerlichen West-Ost-Durchquerung Afrikas, Jo Deleker zeigt die schönsten Seiten Zentralamerikas und Jon Beck nimmt uns mit auf einen fast schon psychedelischen Roadtrip von Los Angeles nach Texas.

Last but not least sind 25 Jahre Touratech ein Grund zu feiern. Und das werden wir ausgiebig tun. Am liebsten gemeinsam mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser – und zwar auf dem Travel Event in Nierdeschach vom 12. bis 14. Juni 2014. Diesen Termin sollten Sie sich schon mal ganz dick im Kalender anstreichen. Ausführliche Infos dazu folgen im nächsten Heft. Doch jetzt erst einmal viel Spaß mit der vorliegenden Ausgabe.

Ihr,



36



28



REISE

- **14 Afrika – Coast to Coast:** Unterwegs auf abenteuerlichen Pisten vom Atlantik bis an den Indischen Ozean.
- 50 Westalpen:** TravelTime-Leser Michael Hoyer hat die legendären Schotterstrecken Liguriens mit seiner GS erkundet.
- 78 Texas:** Roadtrip von der Pazifikmetropole Los Angeles ins Musik/Mekka Denton.
- **84 Zentralamerika:** Eine Reise durch das kaum bekannte Nicaragua, das Hochland von Guatemala und den Dschungel Yucatáns.

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- **28 Nick Sanders' Super Ténéré:** Mit diesen Parts macht »Quick Nick« seine Yamaha fit fürs Abenteuer.

- **32 Zega Mundo:** Der neue Zega Mundo ist der perfekte Koffer für Leute, die die Reduktion auf das Wesentliche schätzen.
- 36 BMW F 800 GS:** Ein Bike, zwei Philosophien: Touratech rüstet die F 800 GS für sportliche Trips und die Langstrecke aus.
- 74 Honda Crosstourer:** Komfortabel und kraftvoll unterwegs: Das beste Touring-Zubehör für den starken V4.

INSIDE TOURATECH

- 40 SPEZIAL 25 Jahre Touratech:** Rückblick auf ein Vierteljahrhundert Innovation in Sachen Motorradzubehör.



FIRMENGESCHICHTE

25
TOURATECH



14

INHALT



32



60

► **60 Helmherstellung:** Mit dem Aventuro Carbon präsentiert Touratech einen selbst entwickelten Highend-Helm. Der Report gibt Einblicke in Entwicklung und Fertigung.

66 Mitarbeiter on Tour: Touratech Mitarbeiter leben das Thema Motorrad in all seinen Facetten – auch wenn's hart wird.

MAGAZIN

12 Saharacamp: Der Internationale BMW GS Club München lädt zum Saharacamp: Treffen und Touren in Südmarokko.

56 Leser unterwegs: Die schönsten Reisen und Touren der TravelTime-Leser.

58 Weltreise: Vierter Teil der Serie: Von Bahia in den Pantanal.

69 Termine: Alle wichtigen Events 2015 von und mit Touratech.

73 Testcamp Almería: Produkttest und Gedankenaustausch mit Pressevertretern in Andalusien.

NEWS & FAKTEN

3 Editorial

6 Aktuell

70 Touratech weltweit

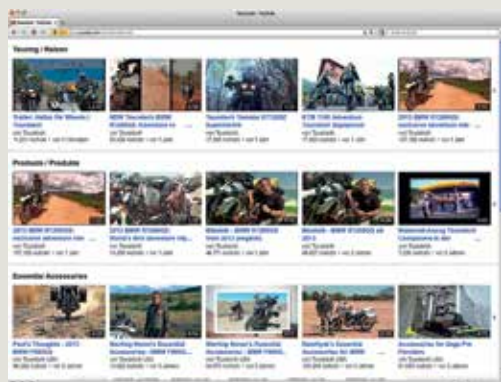
77 Leserbrief

96 Ein Bild und seine Geschichte

98 Impressum

TOURATECH WEBTV

Was läuft



Bereits vor dem Saisonstart machen zahlreiche neue Beiträge im Touratech WebTV Lust aufs Motorradfahren. Auch zu einigen Themen in diesem Heft gibt es spannende neue Filme.

FERTIGUNG AVENTURO CARBON

Step by step

Wie der Highend-Helm Aventuro Carbon entsteht, zeigt ein aufwendig produzierter Beitrag. Technische Hintergründe der Kohlefaserverarbeitung werden ebenso erläutert wie Testverfahren. Anschaulich wird der Herstellungsprozess des Helms vom Laminieren der Kohlefasermatten über das Herstellen der Ausschnitte, Finish, Anbringen der Innenausstattung bis hin zur Endmontage Schritt für Schritt nachgezeichnet.

UMBAU BMW F 800 GS

1000 km – no refuel

Den Auftakt zur Berichterstattung rund um den Umbau einer BMW F 800 GS zum »1000-Kilometer-Bike« bildet dieser Trailer. Der Beitrag liefert die wichtigsten Fakten zu Konzept und Parts in kompakter Form.

HONDA CROSSTOURER

Bike Build

Als klassisches Bike-Build-Movie zeigt der Streifen, wie aus einer Honda VFR 1200 X ein Tourer wird, der wuchtig alle Widrigkeiten des Reisealltags wegbügelt. Extra: Ausrüstungstipps für die »kleine Schwester« NC 750.

MESSE DORTMUND

Vorfreude

Wenn der filmische Rundgang über die Messe »Motorräder Dortmund« Anfang März im WebTV läuft, dauert es nicht mehr allzu lang, bis wieder selber kräftig am Gas gedreht werden kann. Der Beitrag zeigt die jüngsten Trends für die kommende Saison und das richtige Zubehör, um die ersten eigenen Ausfahrten noch schöner zu machen.

www.youtube.de/TouratechVideo

SANDERS-BIOGRAFIE ALS E-BOOK

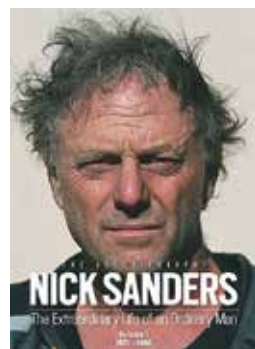
QUICK NICK PRIVAT

Wer immer schon mal wissen wollte, wie jemand tickt, der die Erde mit dem Motorrad in 19 Tagen umrundet, der hat nun Gelegenheit, sich ausführlich in die Materie einzuarbeiten. Motorrad-Rekordfahrer Nick

Sanders hat seine Autobiographie vorgelegt. Unter dem Titel »The Extraordinary Life of an Ordinary Man« gibt Quick Nick tiefe Einblicke in seine Motivation und Denkweise. Ein bisschen Ausdauer muss man schon mitbringen, wenn man mit Sanders auf die Reise seines Lebens gehen möchte. Und ein reines Motorradbuch ist das zweibändige Werk schon gar nicht.

Nick lässt die Erzählung mit seiner – nicht einfachen – Kindheit einsetzen und gibt auch den frühen Jahren, als noch nichts auf seine spätere Berufung hindeutete, viel Raum. Auch seine Abenteuer als radelnder Globetrotter schildert er mit Freude am Detail. Und dann geht es schließlich doch um seine Erfahrungen als rasender Reisender rund um den Globus – und das in epischer Breite.

Die beiden Bände der Nick-Sanders-Biographie sind derzeit ausschließlich auf Englisch als Kindle E-Book bei Amazon erhältlich.



WERKZEUGBOX R 1200 GS

Für Schrauber

Exakt auf den Kofferträger aus dem Original-Zubehörprogramm von BMW ist die neue Werkzeugbox von Touratech zugeschnitten. Der Be-

hälter nutzt perfekt den Raum auf der Innenseite des linken Koffers. Die Box kann völlig unabhängig von den Koffern montiert werden und passt mit ihrem Edelstahl-Kunststoff-Mix auch optisch perfekt zur GS – auch und ge-

rade wenn mal keine Koffer montiert sind. Mit 4,2 Litern Volumen bietet der Behälter selbst ei-





SMARTPHONE-HALTERUNG

iBRACKET

Mit dem iBracket, einer vibrationsentkoppelten Halterung für den Motorrad- oder Fahrradlenker, wird das Smartphone zum Navi. Bewährt bereits für mehrere Generationen des Apple iPhone, gibt es dieses praktische Zubehörteil nun für zahlreiche weitere aktuelle Smartphones. Der genial einfach zu bedienende Schließmechanismus verleiht den cleveren Telefonen einen absolut sicheren Halt und schont durch intelligente Details wie absolut passgenau gefertigte Kunststoffecken und eine dämpfende Moosgummiauflage die empfindlichen Geräte.

Das iBracket kostet 99,90 Euro und ist derzeit für folgende Geräte verfügbar.

Apple iPhone 6	Art.-Nr.: 065-0439
Apple iPhone 6 Plus	Art.-Nr.: 065-0446
Samsung Galaxy S5	Art.-Nr.: 065-0447
Samsung Xcover 2	Art.-Nr.: 065-0448
Sony Xperia Z3	Art.-Nr.: 065-0449
Sony Xperia Z3 Compact	Art.-Nr.: 065-0451

nem großen Werkzeugsortiment, wie man es auf Fernreisen benötigt, ausreichend Raum und hat auch noch Reserven für Ersatzteile. Auch andere Artikel, die man gerne spritzwassergeschützt und sicher transportiert, finden hier ihren Platz.

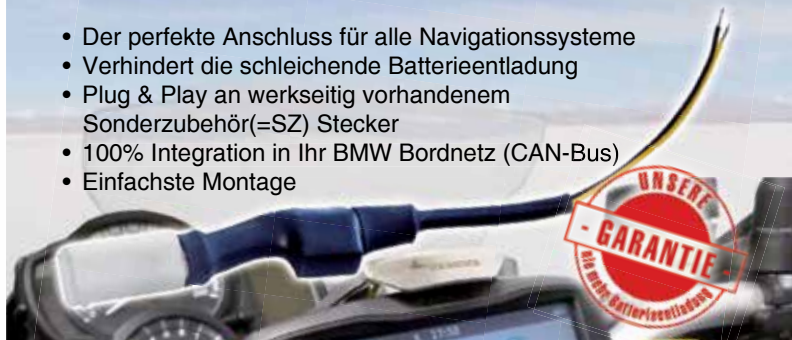
Art.-Nr.: 045-5610, Preis 99,90 Euro



Der Navi-Anschluss für BMW Motorräder

NAVI-INTERFACE MID 01 0005

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



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

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



DER SPEZIALIST FÜR MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com

ORGANISIERTE EXTREMREISE

ROAD OF BONES ALL INCLUSIVE

Sie gilt als eines der letzten großen Abenteuer für Motorradfahrer – die Road of Bones.

Im äußersten Nordosten Sibiriens verbindet die halsbrecherische Piste über rund 2000 Kilometer die Region von Jakutsk mit Magadan am Ochotskischen Meer. Einem breiteren Publikum bekannt wurde die in der Stalinära von Gulag-Häftlingen errichtete Trasse durch das Mega-Road-movie »Long way Round« mit Ewan McGregor und Charley Boorman. Während die abgelegene Piste bislang nur gut ausgerüsteten TV-Teams oder wagemutigen Abenteurern zugänglich war, ist sie nun

auch per organisierter Reise zu erleben. Der in Australien beheimatete Veranstalter Compass Expeditions bietet eine 105 Tage dauernde Tour von London nach Magadan an. Wer sich die Anreise durch Europa in der Gruppe schenken möchte, kann sich wahlweise auch in Istanbul oder Moskau anschließen. Trotz Begleitfahrzeug verlangt die Reise den Teilnehmern Kondition, Fahrkönnen und sicher auch einiges an Nervenstärke ab. Die nächsten Tourtermine sind im Sommer 2016. Preise für Fahrer mit eigener Maschine ab 23.000 US-Dollar.

Weitere Informationen unter www.compassexpeditions.com



SPOTLIGHT

Kartentasche für Ambato-Tankrucksäcke

Dank ihrer Höhe von drei Zentimetern ist mit dieser Kartentasche auch umfangreiches Informationsmaterial – z. B. dicke Reiseführer oder Kartensätze – stets bequem zur Hand. Desweiteren: Wasserabweisender Zwei-Wege-Reißverschluss an drei Seiten, Durchführung für Ladekabel, Klettbefestigung passgenau für Ambato-Tankrucksäcke.

Art.-Nr.: 055-2532, Preis: 34,90 Euro

Gepäcktasche für Honda NC-Modelle

Extrem stabile Innentasche aus Cordura und Lkw-Plane für das Staufach vor der Sitzbank. Mit Tragegriff, Rucksackgurten, Netztaschen und robustem Reißverschluss.

Art.-Nr.: 405-5807, Preis: 74,90 Euro

Tank Top »Retro«

Tank Top mit großem Motiv auf der Vorderseite. Zusätzliches Touratech Logo auf Brust und Rücken als Rubber Print. Öl-Färbung für unverwechselbaren Look.

Erhältlich für Damen in den Größen S bis L, Preis 24,90 Euro. Weitere Informationen unter shop.touratech.de

HEIDENAU

Go your own way

120/70 B19 & 170/60 B17

K60 Scout

www.heidenau.com

COMING SOON!



ACTIONKAMERA IM MOTORRAD-BUNDLE I

Garmin Virb Elite

Die Garmin Virb Elite überzeugt durch gute Bedienbarkeit, kompakte Bauform und Robustheit.

Ihr 1,4 Zoll großes Farbdisplay erlaubt nicht nur die Kontrolle der aufgezeichneten Videos, sondern auch die Live-Ausrichtung der Kamera. Dank der drahtlose ANT+-Technologie können Garmin-Geräte der Reihen Fenix, Oregon oder Edge als Fernbedienung genutzt werden. Alternativ kann die Virb Elite per Wifi auch von Smartphones aus gesteuert werden.

Bereits das serienmäßige Zubehör erlaubt eine unglaublich vielseitige Montage der nur 175 Gramm leichten Kamera. Speziell für den Einsatz auf dem Motorrad ist das von Touratech zum Spezialpreis angebotene Bundle ausgelegt. Neben Kamera, Fernbedienung und Originalzubehör umfasst das Set zwei speziell angepasste Ram-Mount-Kugeleinheiten sowie ein Zwischenstück mittlerer Länge.

Art.-Nr.: 062-0108, Preis: 319,90 Euro

ACTIONKAMERA IM MOTORRAD-BUNDLE II

HELMKAMERA DRIFT STEALTH 2

Die Kombination aus leistungsstarkem Prozessor und Aptina CMOS Sensor sorgt bei der Drift Stealth 2 für kristallklare 1080p HD Videos bei 30 Bildern pro Sekunde und brillan-

te Fotos mit 12 Megapixeln, die sogar während der Filmaufnahme gemacht werden können. Die hochwertige Linse besteht aus sieben Elementen und verfügt über ein 135° weites Blickfeld. Das um 300° drehbare Objektiv erlaubt die Montage der kompakten und leichten Kamera in fast beliebigen Positionen.

Ein mehrfarbig beleuchtetes Display und die LED-Anzeige informieren zuverlässig über den aktuellen Aufnahmestatus. Dank Wifi ist eine Steuerung der Kame-

ra auch per Smartphone möglich. Touratech bietet die Drift Stealth 2 sowohl mit serienmäßigem Lieferumfang als auch in einem speziellen Motorrad-Bundle an. Dieses ergänzt die gut ausgestattete Kamera um zwei speziell angepasste Ram-Mount-Kugeleinheiten sowie ein Zwischenstück mittlerer Länge für die Montage am Motorrad.



Helmkamera Drift Stealth 2, Art.-Nr.: 062-0140, Preis: 249,90 Euro

Drift Stealth 2 im Motorrad-Bundle, Art.-Nr.: 062-0141, Preis: 289,90 Euro

Hörbar gut.

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



Touch it, love it.

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



AC[®] SCHNITZER
jenseits der Serie.

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

Die Besten sind unsere Partner:

MOTOREX
Oil of Switzerland

Continental



► TOM TOM RIDER 400

Tom Tom hat den Rider gründlich überarbeitet. Besonderes Augenmerk lag bei der Entwicklung der jüngsten Generation – dem Rider 400 – auf einer weiteren Optimierung der motorradspezifischen Funktionen.

Bereits bei der Tourenplanung soll der neue Tom Tom Rider 400 seinem Nutzer viel Arbeit abnehmen. Dank einer komplett neuen Funktion muss der Fahrer lediglich einen Bereich auf der installierten Karte auswählen, und das Gerät schlägt eine maßgeschneiderte Route durch das Gebiet vor. Persönliche Vorlieben teilt der User dem Navi vorab durch die Auswahl von in der Software hinterlegten Profilen mit.

Die Bedienung erfolgt wie von Tom Tom gewohnt, über ein berührungsempfindliches Display. Verschiedene Farboptionen verbessern die Ablesbarkeit bei wechselnden Lichtverhältnissen. Der Bildschirm bietet nun Funktionen, die der Nutzer von Smartphones gewohnt ist. So werden zahlreiche Fingergesten unterstützt. Hierzu gehören das Zoomen mit zwei Fingern oder das Wischen zum Verschieben des Kartenausschnitts.

Der Tom Tom Rider 400 wird mit einer vorinstallierten Karte, die 46 Länder Zentraleuropas abdeckt, ausgeliefert. Dank des Service »Lifetime Maps« kann über die gesamte Gerätelebensdauer aktuelles Material nachgeladen werden.

Bei Smartphones Standard, für ein Navi neu ist die automatische Anpassung



ung der dargestellten Inhalte beim Wechsel zwischen Hoch- und Querformat. Wird das Gerät in den »Portraitmodus« (Hochformat) geschwenkt, erhält der Nutzer eine weiter vor- ausreichende Darstellung der zu befahrenden Strecke.

Nicht neu aber praktisch ist die Möglichkeit, Touren am PC zu planen und auf das Gerät zu übertragen. Unterstützt wird nun auch das Format .gpx, so dass der Austausch von Tourdaten ohne Konvertierung auch mit Nutzern anderer Fabrikate problemlos möglich ist.

Bei der Konnektivität setzt der Rider auf Bluetooth. Der Funkstandard bildet die Basis für die Übertragung von Sprachansagen an ein Headset ebenso wie für die Freisprechfunktionalität in Verbindung mit einem Mobiltelefon. Zudem können sich Rider-Nutzer untereinander vernetzen, um Routen zu teilen.

Witterungsfestigkeit nach IPX7 und die Bedienbarkeit mit Handschuhen sind gewohnte Standards, ebenso wie die Möglichkeit des Anschlusses ans Bordnetz.

Für eine Befestigung am Motorrad, die das Gerät auch auf anspruchsvollen Pisten schützt, sorgt eine maßgeschneiderte Halterung von Touratech.

Weitere Infos zum Rider 400, tagesaktuelle Preise und alle Fakten zur Touratech Motorradhalterung gibt es unter shop.touratech.de TomTom Rider 400 CE, Art.-Nr.: 060-1409



Becker Mamba.4

Becker präsentiert endlich einen Nachfolger des Crocodile. Mamba.4 nennt sich das neue Gerät und setzt ganz auf den Trend der motorradspezifischen Routenführung.

Zwischen drei verschiedenen Varianten des Modus »kurvige Route« kann der Nutzer wählen. Von »etwas kurvig & länger« über »deutlich kurvig & länger« bis »extrem lang & kurvig« reicht die Auswahl der Parameter, die man dem Gerät für die Berechnung der Route zwischen zwei gewählten Punkten vorgeben kann.

Eine Auswahl von 250 vorgefertigten Tourenvorschlägen ist ebenso auf dem Gerät installiert wie eine POI-Sammlung mit motorradfreundlichen Hotels.

Hardwareseitig hat Becker das neue Mamba.4 mit

einem hellen Blaview-Display mit 4,3-Zoll-Diagonale, einem nach IP57 wasser- und staubgeschützten Gehäuse, robuster Haltekralle und Ram-Mount-Befestigungselementen für den Einsatz auf dem Motorrad vorbereitet. Die Bedienoberfläche des berührungsempfindlichen Displays ist speziell für die Nutzung mit Handschuhen ausgelegt.

Das im Lieferumfang enthaltene Kabel erlaubt den Anschluss an die Bordelektrik, zudem verfügt das Gerät über einen wechselbaren Akku.

Moderne Hardwarekomponenten sorgen für schnelle Routenberechnung und bestmögliche 3D-Darstellung der Karten. Vorinstalliert ist ein Kartensatz von Zentraleuropa.

Die Navigationsanweisungen können an einen eingebauten Lautsprecher oder per Bluetooth an ein Headset übertragen werden.

Weitere Infos zu Gerät und Motorradhalterung gibt es ab April unter shop.touratech.de Becker Mamba.4 CE LMU, Art.-Nr.: 060-1431

ACHTUNG!

- »Fahre immer vorsichtig und halte dich immer an die gültige Straßenverkehrsordnung!
 - »Trage immer entsprechende Schutzkleidung und fahre niemals ohne Helm!
 - »Alle gezeigten Fahrscenen wurden ausnahmslos von Profis auf abgesperrten Straßen durchgeführt!
- »GEZEIGTE FAHRSCENEN NICHT NACHMACHEN!

READY TO RACE
»www.ktm.com

VERGISS DEN DURCHSCHNITT UND ENTDECKE DAS AUSSERGEWÖHNLICHE



EINE KLASSE FÜR SICH

Die neue KTM 1290 SUPER ADVENTURE ist genau das Richtige für alle, die mehr verlangen. Assistenzsysteme der nächsten Generation sowie der leistungsstärkste Motor seiner Klasse machen dieses Bike zu der neuen Benchmark für Reiseenduros. Mit modernster Ausstattung wie semi-aktivem Fahrwerk von WP, dem weltweit ersten LED-Kurvenlicht, der Motorrad-Stabilitätskontrolle MSC mit optimaler ABS-Regelung auch in Schräglage oder Offroad, Tempomat und vielem mehr – unerreichte Sicherheit und überragender Komfort.

KOMMEN SIE ZUM KTM HÄNDLER UND TESTEN DEN NEUEN STANDARD IM REISEENDURO-SEGMENT!

KTM



facebook.ktm.com



Der Internationale BMW GS Club München veranstaltet ab Ende März das Saharacamp. Fahrer geländegängiger BMW-Modelle sind eingeladen, sich für eine oder mehrere Wochen zum Erfahrungsaustausch und für gemeinsame Exkursionen im Süden Marokkos einzufinden.

DAS SAHARA CAMP

quellen genauso zum Programm wie der Besuch prähistorischer Felszeichnungen. Die GS-Fahrer können prinzipiell so lange im Camp bleiben, wie sie wollen. Eine Mindestaufenthaltsdauer von einer Woche wird jedoch empfohlen, um alle Angebote wahrnehmen zu können. Die Teilnahmegebühr beträgt 150 Euro



Ein Wüstenfort im einsamen Süden Marokkos, das schon der Rallye Paris-Dakar als Stützpunkt diente, wird vom 28. März bis zum 2. Mai zum Treffpunkt von wüstenaffinen GS-Fans aus aller Welt. Rund 500 Stollenritter werden vom Veranstalter, dem Internationalen BMW GS Club, am Rande der Sahara erwartet.

Das zum Hotel umgebaute Fort Bou Jerif, etwa 35 Kilometer westlich von Guelmim, ist nicht nur der zentrale Ort für Übernachtung, Come together und Erfahrungsaustausch, sondern auch Ausgangspunkt für zahlreiche Touren in die nähere und weitere Umgebung. Für die Übernachtung steht eine begrenzte Zahl Hotelzimmer zur Verfügung, zusätzlich gibt es zahlreiche Schlafplätze in komfortablen Berberzelten.

Die Anreise erfolgt auf eigene Faust, es bietet sich aber an, dass sich Teilnehmer zu Gruppen zusammenschließen. Auf Wunsch können die Dienste einer Reiseagentur in Anspruch genommen werden.

Die Organisatoren rund um Clubpräsident Gérard Turbanisch wollen das Saharacamp als »freundschaftliches Treffen von Abenteuerfahrern« verstanden wissen. Vorgaben gibt es nicht, alle Programmpunkte können vor Ort individuell ausgewählt und kombiniert werden.

Renommierte Firmen aus der Motorradbranche, darunter Touratech, unterstützen das in dieser Form einmalige Event. Zahlreiche Programmpunkte sind in der Teilnahmegebühr bereits enthalten, andere können gegen Aufpreis hinzugebucht werden. Zur Wahl stehen Endurotrainings, Enduroausfahrten, weite Touren zu anderen Wüstenforts und in ein Beduinencamp. Lâayoune, die Hauptstadt der Westsahara, ist ebenso ein Ziel wie Tafroute mit den berühmten bemalten Steinen. Neben anspruchsvollen Pistenfahrten gehört das Relaxen in Thermal-

(Mitglieder) bzw. 190 Euro (Nichtmitglieder) für eine Person und ein Motorrad. Hinzu kommen Übernachtungskosten sowie individuelle Auslagen.

Weitere Informationen unter www.saharacamp.com

Der Internationale BMW GS Club

Erst im Februar 2014 gegründet, hat der Internationale BMW GS Club bereits rund 750 Mitglieder weltweit. 16 Unterclubs bilden die organisatorische Basis und sorgen für den regionalen Bezug. Der Club ist durch eine lockere Struktur geprägt und versteht sich als Dienstleister für seine Mitglieder. Gemeinsam organisierte Touren gehören ebenso zu den Clubaktivitäten wie der Aufbau eines großen Leihpools für Transporter, Anhänger oder Ausrüstung bis hin zu Mietfahrzeugen. Dem Profil der GS

entsprechend, prägen Reise und Abenteuer die Ausrichtung des Clubs. Gründungspräsident ist Gérard Turbanisch aus München.

Weitere Informationen unter www.bmw-gs-club.de

BMW GS Club München





Abbildung mit aufpreispflichtigen Extras.

Kleine Fluchten, große Abenteuer, allein, zu zweit, mit oder ohne Gepäck – das Ganze verpackt in in eine Reise-Enduro mit hoher Individualität: XT1200Z/ZE Super Ténéré.

Drehmomentstarker Zweizylinder-Reihenmotor mit 82,4 kW (112PS), Traktionskontrolle, Tempomat und zwei unterschiedliche Fahr-Modi, Reaktions- und wartungsarmer Kardantrieb, Perfekte Sitzposition dank 2-fach einstellbarer Sitzhöhe und 4-fach einstellbarem Windschild, Elektronisch einstellbares Fahrwerk für noch mehr Fahrkomfort bei der ZE-Version, UVP € 12.995,- (Version Z) bzw. € 15.495,- (Version ZE) – jeweils zuzüglich Nebenkosten.

Und das sagt die Presse:



05/2013

„Der größte Vorteil ist hingegen unbezahlbar: Sie steht im Gegensatz zu manchem Wettbewerber nicht an jeder Ecke.“



03/2014

Intensivtest 19.000 km – XT1200Z Super Ténéré Worldcrosser

„Mit Feingliedrigkeit kommt man auf den Pisten dieser Welt nicht weit. Nein, hier präsentiert sich ein Motorrad, das Abenteuerlust nicht nur im Namen trägt, sondern mit jeder Pore atmet.“



05/2014

„Diese Super Ténéré fährt nicht nur besser als jede andere zuvor, sie vermittelt ihrem Piloten genau das, was vielen von uns in der heutigen Zeit abhanden gekommen ist: Leichtigkeit.“



04/2014

„Yamaha's Rezept für Spaß auf allen Wegen: Mehr Touring, mehr Sport, mehr Komfort.“ – „Abenteuer mit Stil: Gut gerüstet für lange Etappen, flotte Kehren und buckelige Waldsträßchen.“







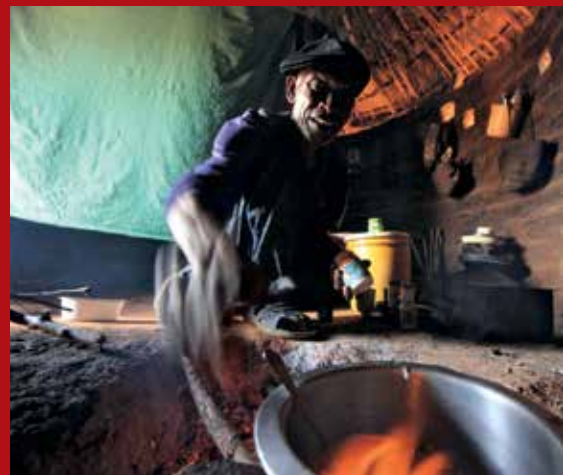
COAST TO COAST

Quer durch Afrika zu fahren ist nur eine Frage der Richtung. Statt von Nord nach Süd durchquerte Dirk Schäfer mit zwei Freunden aus Frankreich den Kontinent von West nach Ost, von Namibia nach Kenia. Fünf Wochen lang erlebte das Trio einen bunten Mix aus Lebensfreude, Wundern und grotesken Situationen.

Text und Fotos: Dirk Schäfer

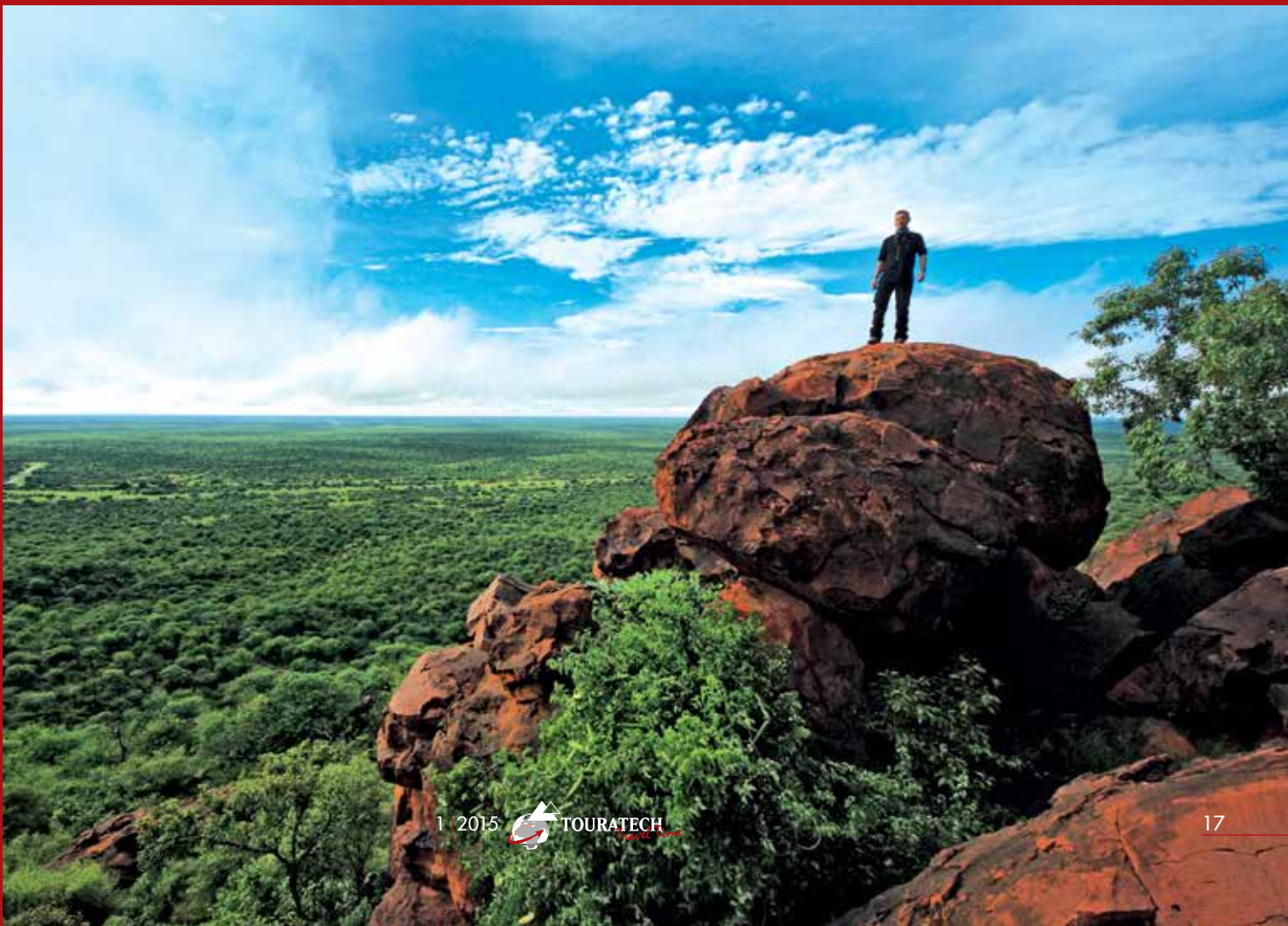


Das Wrack der in der Nähe von Henties Bay an der Skelettküste auf Grund liegenden Zeila (o). Neugier auf beiden Seiten: Begegnung mit Kindern im Damaraland im nordwestlichen Namibia (u.). Damara-Mädchen (r.o.). Geoffreys Küche (r.u.).





*Nach mehreren Schlammpassagen präsentiert sich das Heck der F 800 GS im Endzeitdesign (o.).
Das geschichtsträchtige Waterberg-Plateau in Namibia sticht markant aus der Ebene heraus (u.).*



Swakopmund ist für viele Tage die letzte größere Stadt, die wir sehen werden. Die Motorräder sind fit. Wir erst recht. Mit einem Schuss Adrenalin im Blut schlagen wir die bretharte Salzpiste entlang der Skelettküste nach Norden ein. Sie hält mit Recht respektvollen Abstand zum garstigen Atlantik. Zig verrottende Schiffwracks zollen ihm bis heute Tribut. Eines dieser Wracks ist die Zeila. Wir hatten es schon von weitem gesehen.

Vor vier Jahren lief die Zeila nur 100 Meter vom Strand entfernt auf Grund. Sie sieht noch fast intakt aus. Mit ein paar Erinnerungspixeln im Kasten wollen wir zurück zur Salzpiste. Doch jetzt packt die sandige Namib zu. Mit jedem Versuch, dem Atlantik den Rücken zu kehren, blasen Kilos pu-

derfeinen Sands in die Höhe. Thierry peitscht die 1200er im Ersten, meine 800er kommt gar nicht erst in Schwung. Nur Raoul auf der Methusalem-Transalp mit 160.000 Kilometern auf der Uhr, schlingert der rettenden Piste entgegen.

Die Erinnerungen an den Atlantik verblassen, als wir auf herrlichen Pisten dem Damara-Bergland näherkommen. Wir schweben förmlich im Parallelflug weiter nach Norden. Eine Reihe strenger Bergspitzen durchbricht den Horizont. Ockerfarbener Staub schlägt sich bald auf den Motorrädern und unseren Gesichtern nieder. Mächtige Oryxantilopen ziehen vorbei, eine Giraffe stolziert zwischen vulkanischem Geröll umher. In dieser Landschaft vergeht die Bedeutung von Zeit. Genau die müssen wir aber im Auge behalten, wenn wir mit



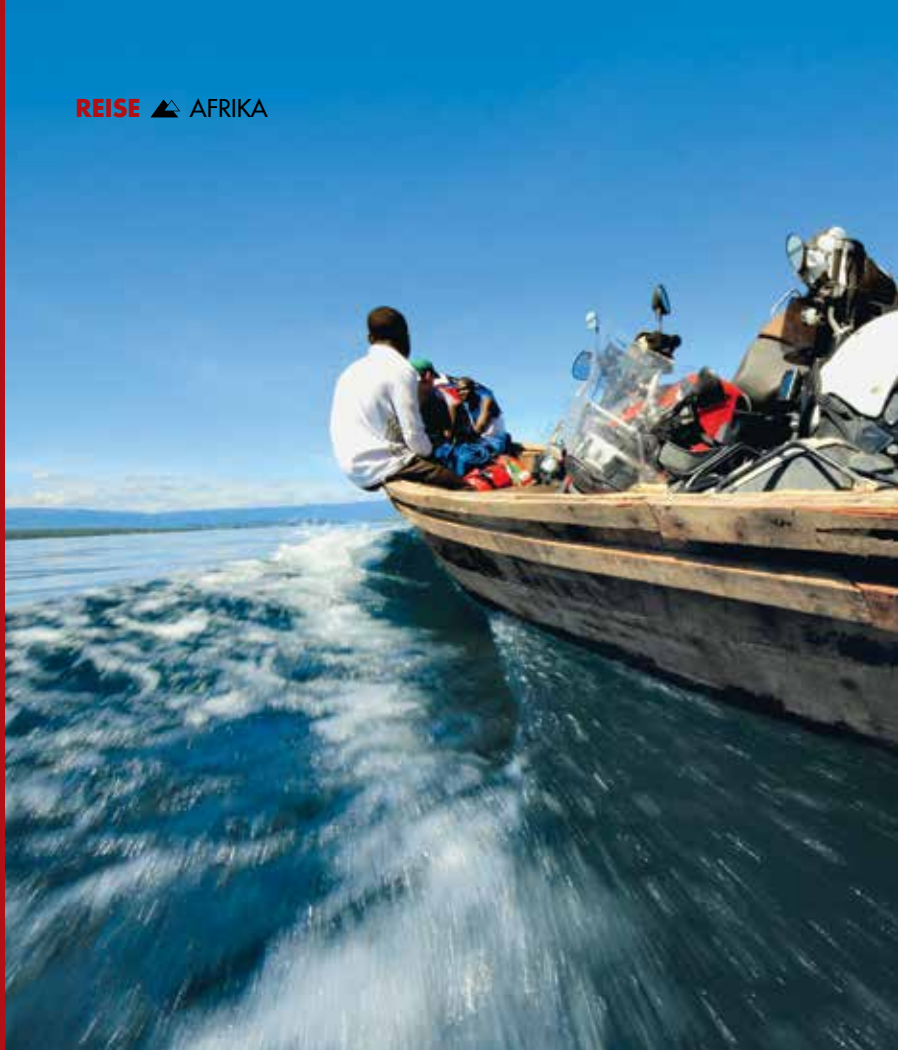
unserem Zeitbudget von fünf Wochen auskommen wollen. Kein allzu üppiges Zeitpolster aber dennoch ausreichend, wenn man nicht zu viele Schlenker macht, und das Reise-schicksal milde gestimmt ist. Doch eben das stellt uns gleich auf die Probe.

In Sambia hat die Regenzeit bereits begonnen. Der Sambesi – Zufluss der Victoriafälle – ist schon stark angeschwollen, und an ein 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 in Richtung Victoriafälle. Laufend verzweigt sich die Piste und weder Karte noch das GPS halten uns auf Kurs. Letztlich sind es die Victoriafäl-



Im »Gänsemarsch« unterwegs rund um das Waterberg-Plateau (l.). Schöner Schrott: Das aufgearbeitete Radlager der Transalp (o.). Entspanntes Cruisen auf dem Nairobi Mombasa Highway in Kenia (u.).





»Beste Bohne« in Kasama/Sambia. Kinder in Mbala/Sambia. In einer Nussschale samt Motorrädern über den Tanganjikasee (o. im UZS).
Unvergesslicher Sonnenuntergang am Sambesi, dem größten Strom im südöstlichen Afrika (u.).





Bahnübergang in Kenia (o.). Bahnhof der Tanganjika-Bahn in Dodoma (u.l.). Ausladen der Motorräder nach der Passage über den Tanganjikasee in Mpulungu/Sambia (u.). Anstrengende Piste in Sambia (ganz u.).





le selbst, die uns mit ihrer mehrere hundert Meter hoch aufsteigenden Gischt den Weg weisen. Mosi-oo-Tunya, donnernder Rauch, nennen sie die Einheimischen.

Wie treffend der Name ist, spüren wir gegenüber der Abbruchkante der Victoriafälle: 110 Millionen Liter Wasser pro Sekunde stürzen auf einer Breite von 17 Fußballfeldern in die Batokaschlucht. Die andauernde Wasserflut ist so energiereich wie zwölf Kraftwerke und entlädt sich in einer Gischtfontäne, die man schon aus 30 Kilometern Entfernung sieht. Keine Frage: Hier pulst das Herz Afrikas!

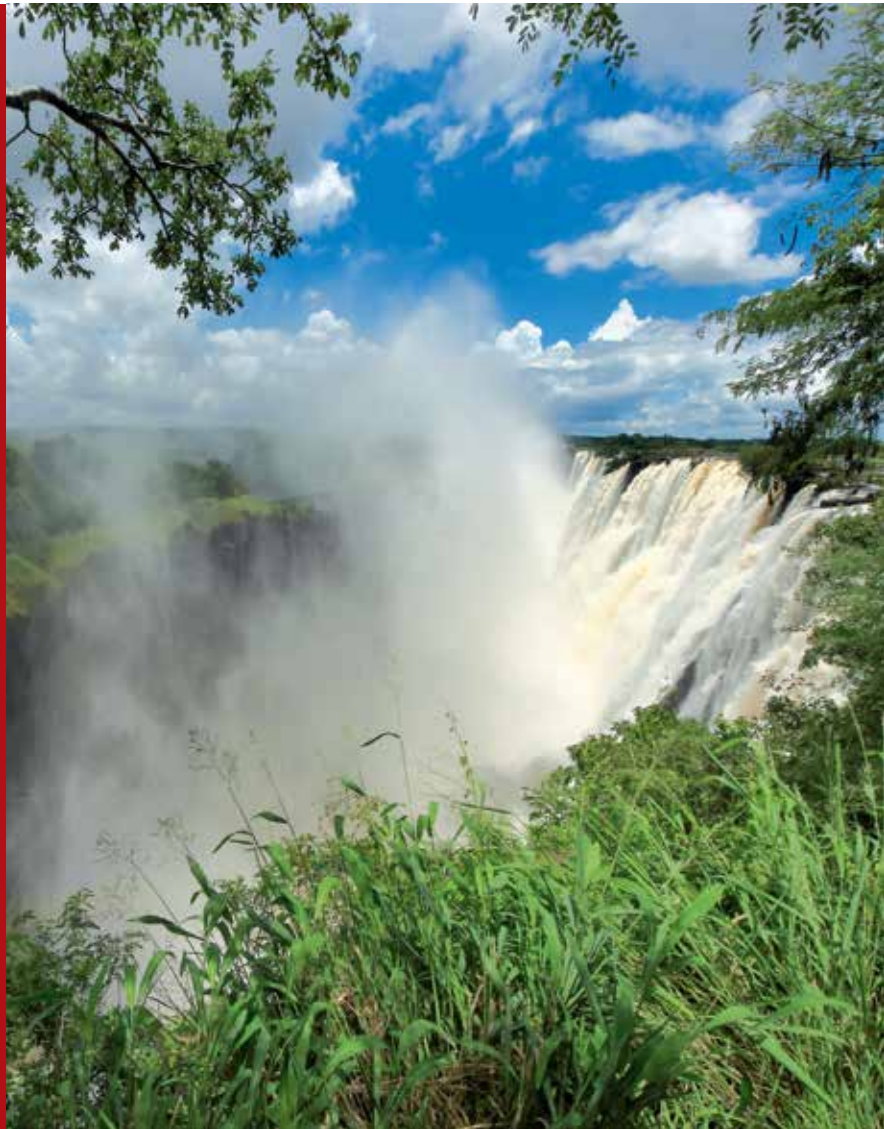
Wir hatten schon damit gerechnet, dass Raouls Transalp die Reise vielleicht nicht überlebt. Heute Morgen kollabiert eines der hinteren Radlager. Jetzt schlingert Raoul mit der be-

tagten Honda wie neulich an der Skelletküste. Nur fräsen wir diesmal nicht durch feinpuddrigen Sand, sondern gleiten auf knochenhartem Asphalt. Bis ins Straßendorf Kapiri Mposchi schleppt sich die Transalp noch, dann ist Feierabend. Wo sollen wir hier ein Radlager für eine 96er Transalp finden? In der Hoffnung auf ein Wunder fragen wir herum. Ein Metallwarenhändler taucht nach fünf Minuten aus einem Berg von Kartons und Kleinteilen wieder auf. Er habe zwei Lager in der Größe: ein offenes und ein geschlossenes. Afrika ist voller Wunder – und passender Radlager.

Wir folgen der Empfehlung eines Engländers zur Isanga Bay am Tanganyikasee. Lediglich 18 Kilometer trennen uns von der als paradiesisch beschriebenen Bucht. Wie lan-



Momente für die Ewigkeit: Fahrt durch die Savanne mit Blick auf den Kilimanjaro (l.). Fotoshooting bei den Massai (ganz o.). Herzliche Begrüßung bei Geoffrey (o). Die Victoriafälle des Sambesi an der Grenze zwischen Sambia und Simbabwe (r.). In der Regenzeit gibt es bisweilen nasse Füße (u.).



ge braucht man wohl für 18 Kilometer Piste? Halbe Stunde? Eine Stunde? Der Schlamm verkleistert das Profil derart, dass er sich zwischen dem Reifen und dem Schutzblech zu einer betonharten Masse verkeilt. Mit den blockierten Vorderrädern geht es nur noch meterweise vorwärts. Damit sich die Räder wieder frei drehen können, müssen die Schutzbleche an Raouls Transalp und Thierrys 1200er demontiert werden. Leider sind die Schrauben an der BMW vom Schlamm wie festgebacken. Es ist schon lange dunkel und noch immer liegen 12 Kilometer vor uns. Es wird eine lange Nacht.

Ich weiß nicht mehr, wann wir in Isanga Bay angekommen sind. Aber der Engländer hat nicht übertrieben. Es ist ein Paradies am zweitgrößten Süßwassersee der Welt. Aber:

Wie kommen wir von hier wieder weg, ohne die vermaledeite Piste nochmal fahren zu müssen? Mit Hilfe Einheimischer können wir eine Fähre organisieren. Nun, Fähre ist ein etwas hochtrabender Begriff für die Nusschale, die uns aufnehmen soll.

Kopfüber liegen unsere Enduros in dem Kahn und nur eine Handbreit trennt den Bootsrand von der Wasseroberfläche. Wenn das nicht gut geht, bekommen wir mit den Motorrädern eine Seebestattung. Für die Transalp wäre es nach einem langen Motorradleben sogar ein würdiges Begräbnis. Mit jeder Minute auf dem ruhigen See lässt die anfängliche Skepsis gegenüber unserer Fähre nach. Gegen eine vollständige Entspannung an Bord spricht allerdings ein Leck, das ständige Aufmerksamkeit erfordert. Mit einem inneren Aufatmen legen wir im Hafen von Mupulungu an.

Vorbei am Rungwe-Vulkan treiben Regenwolken über die Missionsstation. Zur Überraschung aller steht dort ein äußerst seltenes Motorrad: eine Honda FTR zwei-zwei-drei. Yves, der Besitzer, willigt schnell in eine Proberunde ein. Yves kommt aus der Schweiz und arbeitet als Archivar für das Missionsmuseum. Seine Zeit in Tansania geht dem Ende zu und er überlegt, den Heimweg in die Alpen über Land mit seinem



*Geschafft: Ankunft am Indischen Ozean (gr. Bild o.M.). Traumkulisse am Tiwi-Beach in Kenia (u.).
»Elefantöse« Begegnung (r.o.). Eindeutiges Zeichen: Ende des Asphalts (r.u.).*





Motorrad anzutreten. Zu seinen größeren Sorgen gehören der bescheidene 7-Liter-Tank und die Regenzeit. Jeden Nachmittag öffnet der Himmel jetzt die Schleusen. Yves kann noch warten. Wir nicht.

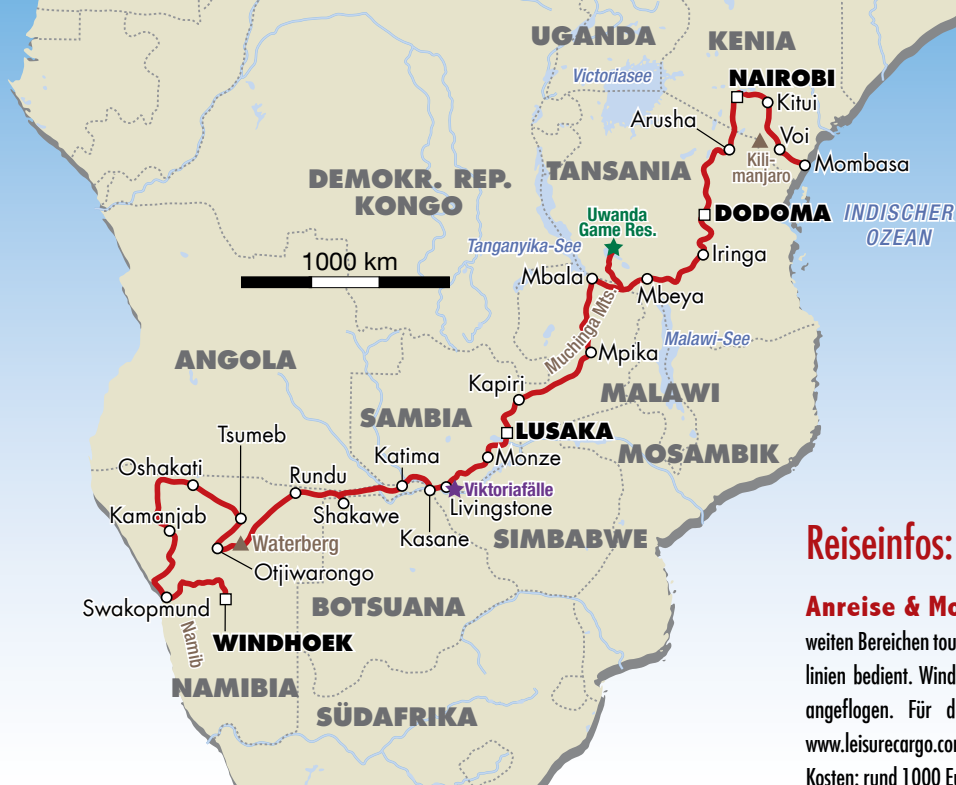
Auf dem Weg nach Arusha und zur kenianischen Grenze erleben wir eine wüste Schlamm Schlacht. Nein, nicht wie die von Isanga Bay. Diesmal fließt die Schlammbrühe artig aus den Reifenporen. Die eigentliche Herausforderung besteht in der Bewältigung der schlammgefüllten Schlaglöcher. Meine 800er versinkt mehr als einmal mit beiden Rädern in der Suhle. Das Reisetempo sinkt auf Schrittgeschwindigkeit, nachdem Thierry mitsamt der 1200er über eine regelrechte Abbruchkante senkrecht in ein solches Schlagloch plumpst.

Die Regenzeit hat Kenia in diesem Jahr nicht erreicht. Die tiefroten Pisten am Kilimandscharo wirbeln soviel Staub auf, dass wir kilometerweit Abstand voneinander halten müssen. Trotzdem, Mombasa ist nicht mehr fern, und nach fünf Wochen und 12.000 Kilometern quer durch Afrika erreichen wir bei Tiwi-Beach den Indischen Ozean. Am Strand entzünden wir ein kleines Feuer. Und im ozeanblauen Nachthimmel flirrt eine Armada von Sternen. Ein solcher Augenblick ist alle Anstrengungen wert!



Im Südwesten Kenias, an der Grenze zu Tansania, liegt der Amboseli-Nationalpark, der mit seiner großen Elefantenpopulation begeistert (u.).





Dirk Schäfer

Dirk Schäfer fotografiert und schreibt seit 20 Jahren für die Reisetile von Motorradmagazinen. Seine Stories werden im In- und Ausland veröffentlicht. Seine Live-Vorträge sind mit mehreren Preisen für Fotografie und mitreißende Stories ausgezeichnet worden.

Seit 2006 hat er, zum Teil zusammen mit Andreas Prinz, drei Video-DVDs über besondere Reisen veröffentlicht. »Coast to Coast – Quer durch Afrika« ist eine davon und im Touratech Shop erhältlich. Art.-Nr.: 091-0184, Preis: 20 Euro. Trailer unter <http://youtu.be/EjtutBYXFGw> oder QR-Code mit Smartphone scannen.



Reiseinfos:

Anreise & Motorradtransport Sowohl Namibia als auch Kenia sind in weiten Bereichen touristisch erschlossen und werden von zahlreichen europäischen Fluglinien bedient. Windhoek/Namibia und Mombasa/Kenia werden von www.condor.de angefliegen. Für den Motorradtransport nutzten wir das Angebot der Firma www.leisurecargo.com. Die Motorräder flogen jeweils im gleichen Flugzeug wie wir. Kosten: rund 1000 Euro pro Motorrad und Strecke.

Streckencharakter Von Swakopmund bis Mombasa haben wir 12.000 Kilometer zurückgelegt. Die asphaltierten Etappen sind fast anspruchlos. Nur die oft großen Schlaglöcher, vor allem zwischen der sambischen Grenze und den Victoriafällen, zwingen zur Aufmerksamkeit. In Namibia sind selbst viele Haupttrassen nicht asphaltiert. Der Pistenzustand ist aber häufig gut bis ausgezeichnet. Viele Pisten in den Nationalparks waren wegen der Regenzeit gesperrt. Aufgeweichte Pisten erfordern Kondition und vor allem Zeit. Selbst flache Strecken können zu unüberwindbaren Hindernissen werden.

Gesundheit Neben individuellen Impfauffrischungen sollte auf die Malariaprophylaxe nicht verzichtet werden. Alle bereisten Länder sind derzeit frei von Ebola. Weitere Infos: www.tropeninstitut.de

Sicherheit Wir haben uns zu keinem Zeitpunkt unsicher gefühlt. In großen Städten wie Lusaka oder Mombasa geht es schon mal turbulent zu. Am besten erkundigt man sich vor Ort, welche Gegenden man besser meidet.

Kosten Flüge von Deutschland nach Namibia und Kenia sind ab ca. 700 Euro zu bekommen. Die Kosten unterwegs sind stark von den persönlichen Neigungen abhängig. Wer auf das Zelt vertraut, kommt sehr billig davon. Auch in kleinen afrikanischen Hotels kann man bei ausreichendem Komfort günstig übernachten. Wer lieber in guten Resorts logiert, wird schnell 100 Euro und mehr pro Nacht ausgeben.

Reisedauer Insgesamt hatten wir fünf Wochen Zeit. Davon waren vier Wochen als reine Reisezeit und eine Woche als Puffer eingerechnet. Die Rechnung ist gut aufgegangen.



ACHTUNG!

- » Fahre immer vorsichtig und halte dich immer an die gültige Straßenverkehrsordnung!
- » Trage immer entsprechende Schutzkleidung und fahre niemals ohne Helm!
- » Alle gezeigten Fahrscenen wurden ausnahmslos von Profis auf abgesperrten Straßen durchgeführt!

» GEZEIGTE FAHRSCENEN NICHT NACHMACHEN!

READY TO RACE

» www.ktm.com

FREIHEIT KOMMT NICHT VON SELBST. MAN MUSS SIE SICH NEHMEN!



Als smarter Einstieg in die Welt der KTM-Reiseenduros bringt dich die neue KTM 1050 ADVENTURE, soweit dich dein Entdeckergeist treibt! Leicht, kompakt, agil und leistungsstark punktet die KTM 1050 ADVENTURE mit erstklassiger Sicherheitstechnik und bietet die Möglichkeit zur Anpassung auf die A2-Führerscheinklasse. Geschaffen, um dich ans Ziel deiner Träume zu bringen.

KTM



facebook.ktm.com



DIE BEKEHRUNG



Ruhm erlangte Nick Sanders nicht nur durch das **Expresstempo**, in dem er seine Reisen durchführte, sondern auch durch die Wahl seines Motorrads. Die Strecken konnten noch so anspruchsvoll sein, Nick war stets mit einer Yamaha R1 unterwegs. Doch dann stieg der Brite urplötzlich auf die Super Ténéré um. Warum eigentlich?



Reisen, die bei anderen Menschen unter dem Motto »Once in a Lifetime« rangieren und in mehreren Monaten genussvoll absolviert werden, sind für Nick Sanders lediglich ein kurzes Intermezzo. Alaska-Feuerland in einem Monat? Oder gleich rund um die Welt in 19 Tagen? Für »Quick Nick« kein Problem.

Nachdem Nick Sanders im Jahr 1981 eine Weltumrundung mit dem Fahrrad unternahm, hat sich sein Reisetempo immer weiter erhöht. Zahlreiche Rekorde hat der Brite bereits aufgestellt. Mit dem Fahrrad, vor allem aber mit dem Motorrad. Über viele Jahre war es Nick Sanders Markenzeichen, selbst die schwierigsten Pisten der Welt mit einer Yamaha R1 zu bewältigen. Knallharte, kurze Feder Elemente, geduckte Sitzposition, ein Handling für die Rennstrecke – und dennoch war kein Blatt zwischen den Rekordfahrer und seinen Sportler zu bringen. Einmal sagte Nick, dass er die R1 für ihre Zuverlässigkeit liebe. Aber da muss noch mehr gewesen sein...

Und dann 2011 urplötzlich der Umstieg auf die XT 1200 Z Super Ténéré ABS. Was war passiert? Nick eiert ein bisschen herum, erzählt etwas davon, dass er mit der R1 keine wirklich neuen aufregenden Sachen mehr machen könne. Doch dann wird der alte Haudegen konkreter: »Der Umstieg ist mir leicht gefallen, denn die Super Ténéré ist ein ausgewachsenes Motorrad. Sie liegt richtig fett und sicher auf der Straße. Sie beschleunigt wie ein Sportmotorrad und ist zudem ausgesprochen robust. Dass sie sich noch dazu spielerisch um die Kurven treiben lässt, glaubt man erst, wenn man

mal mit ihr gefahren ist.« Was die Zuverlässigkeit angeht, und die ist für jemanden wie Nick ein existenzielles Thema, hat sich die XTZ in den vergangenen vier Jahren ein gutes Zeugnis erarbeitet. »Ich bin die 25.000 Kilometer von Feuerland nach Prudhoe Bay in Alaska dreimal mit dem neuen Bike gefahren, zweimal davon in absoluter Rekordzeit. Und die XTZ hat mich kein einziges Mal im Stich gelassen.« Die sechs pannenfreien USA-Durchquerungen nehmen sich dagegen wie Kurztrips aus.

Für die kommende Saison hat Nick eine neue Super Ténéré geordert. Per Flugzeug will er die Maschine nach Buenos Aires transportieren lassen. Neue Rekorde sind nicht geplant, stattdessen hat Nick seine Route an landschaftlichen Highlights ausgerichtet. Zunächst zieht es ihn nach Patagonien, dann wird er einen nördlichen Kurs einschlagen, der ihn nach Peru und Bolivien führen soll. Filmen möchte Nick auf dieser Tour und Geschichten sammeln, vielleicht für ein neues Buch.

Die Ausrüstung, die Nick für dieses Projekt an Bord haben wird, ist natürlich um ein Vielfaches unhandlicher als das spartanische Gepäck bei seinen Rekordfahrten. Die große Zuladung der Super Ténéré kommt ihm dabei zupass. Film- und Fotokameras sowie das umfangreiche Zubehör, das für professionelle Aufnahmen benötigt wird, findet einen gut geschützten Platz in den Zega Pro Koffern von Touratech. »Auf der R1 war das Packen mit Softgepäck eine Wissenschaft für sich. Mit dem Alukoffersystem an der Super Ténéré ist die gesamte Ausrüstung ordentlich verstaut, und ich habe sofort Zugriff auf alles was ich brauche«. Es scheint also noch ein paar Gründe mehr für Nicks Umstieg zu geben.



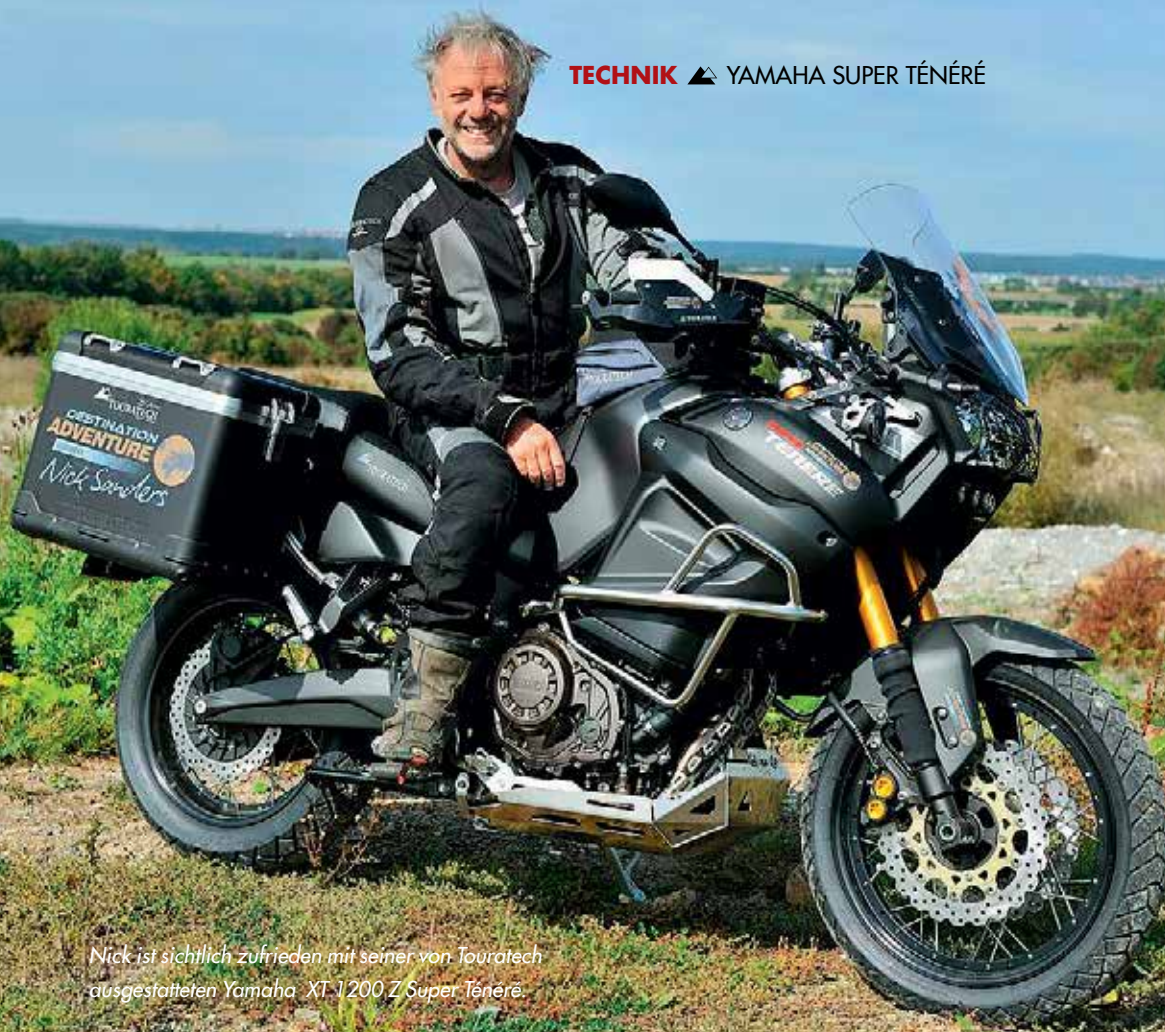
Unglaublich: Vor dem Umstieg auf die Super Ténéré absolvierte Nick Sanders viele seiner abenteuerlichen Rekordfahrten mit einer Yamaha R1.

DIE SUPER TÉNÉRÉ REISE PLUS ENDURO

Yamaha gehört zu den Pionieren des Reiseenduro-Segments. Mit der XT 600 Z Ténéré von 1983 schuf die japanische Marke wichtige Grundlagen für eine damals komplett neue Motorrad-Gattung. Mit langen Federwegen, großem Tank und einer respektablen Motorisierung erschloss die Ténéré den Motorradreisenden völlig neue Horizonte. In dem Maße wie im Laufe der 1980er Jahre die Begeiste-



Die 69 PS der XTZ 750 setzten im Jahr 1989 einen neuen Maßstab in Sachen Leistung bei den Reiseenduros (o.). Die aktuelle Super Ténéré leistet 112 PS und punktet mit einer bulligen Charakteristik (l.).



Nick ist sichtlich zufrieden mit seiner von Touratech ausgestatteten Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré.

rung der Kundschaft für echte Geländegängigkeit nachließ, wuchs der Wunsch nach höherer Leistung und besserer Straßentauglichkeit.

Yamaha folgte diesem Trend mit der XTZ 750 Super Ténéré. Mit den 69 PS, die ihr Fünfventil-Twin produzierte, setzte sich die Maschine an die Spitze des damaligen Angebots. Rahmenfeste Verkleidung, 26-Liter-Tank, 184 Kilogramm Zuladung und Federwege von 235 respektive 215 Millimetern (vorne/ hinten) waren weitere solide Eckdaten.

Die zweite Generation Als die XTZ 750 im Jahr 1996 eingestellt wurde, erwartete die Fangemeinde einen modernisierten Nachfolger. Und wartete und wartete. Erst 2010 besann sich Yamaha des eigenen Erbes und stellte mit der XT 1200 Z wieder eine zeitgemäße Super Ténéré vor. Das Antriebskonzept mit dem Zweizylinder-Parallel-Twin wurde beibehalten, der Hubraum wuchs jedoch auf 1199 Kubikzentimeter. Und mit ihm die Leistung. 110 PS schöpften die Yamaha-Ingenieure aus dem Zwilling. Wichtiger war den Entwicklern jedoch ein kräftiges und lineares Drehmoment, das eine entspannte Fahrweise zulässt. Der Motor arbeitet mit einer 270-Grad-Kurbelwelle, die Zündung erfolgt bei 270 und bei 450 Grad. Der 90-Grad-Versatz zwischen den beiden Kurbelwellen neutralisiert den Effekt der Massenträgheit der beiden Schmiedekolben, so dass der Twin fast den Bumms eines Einzylinders hat, ohne mit dessen ruppigem Verhalten im Drehzahlkeller zu nerven.

Die Verbrennungsvorgänge des Zweizylinders werden zeitgemäß durch ein elektronisches Motormanagement gesteuert. Die elektronische Drosselklappensteuerung YCC-T (Yamaha Chip Controlled Throttle System) ist aus den Supersportlern des Hauses ebenso bekannt wie die mehrstufige Traktionskontrolle. Je nach Einsatz-

Nick Sanders Replika-Set für die XT 1200 Z Super Ténéré

Touratech hat ein breites Zubehörprogramm entwickelt, um die aktuelle Super Ténéré gelände- und fernreisetauglich zu machen. Ein ganz besonderes Schmankerl ist das »Nick Sanders Replika-Set«. Dieses Bundle umfasst zahlreiche Teile, mit denen »Quick Nick« seine XTZ für die Extremeinsätze in Südamerika ausgerüstet hat. Alle Komponenten sind perfekt aufeinander abgestimmt, zudem spart man mit dem Set fast 200 Euro gegenüber dem Einzelkauf.

gebiet kann der Fahrer die Motorcharakteristik zudem durch die Wahl zwischen zwei Kennfeldern beeinflussen. Die Kraftübertragung ans Hinterrad erfolgt über einen wartungsfreien Kardantrieb.

Die Federelemente finden mit jeweils 190 Millimetern Arbeitsweg einen guten Kompromiss zwischen Geländeeignung und satter Straßenlage. Ein nicht alltägliches Sicherheitsfeature ist die Kombibremse. Unterstützt wird dieses System durch ein ABS.

Modellpflege 2014 Für das Modelljahr 2014 ließ Yamaha der Super Ténéré zahlreiche Modellpflegemaßnahmen angedeihen. Die Überarbeitung des Motors sorgt für eine bessere Laufruhe und hebt die Leistung auf nun 112 PS. Der Windschild ist vierfach verstellbar, eine Geschwindigkeitsregelung sorgt für entspannte Langstreckenfahrt und das Cockpit wartet mit einem Multifunktions-Display auf. Desweiteren: konifizierter Aluminium-Lenker, zweifarbige Sitzbank, neue Heckverkleidung, LED-Blinker, Protektor am Schalldämpfer, Seitenständer aus geschmiedetem Aluminium.

Neben der Standardversion wird von Yamaha eine Ausführung mit elektronisch einstellbarem Fahrwerk – kenntlich an der Modellbezeichnung ZE (siehe Travel Time 01/2014) – angeboten. Dazu sind beide Versionen aktuell auch als Variante »Worldcrosser« erhältlich.

Für 2015 wurde die Standardversion der Super Ténéré um 1300 Euro im Preis gesenkt. Eine nennenswerte Ersparnis, die man in zusätzliches Zubehör investieren oder dem Reisebudget zuschlagen kann. ▲

- Handprotektor mit Spoilern
- Spritzschutz für Kennzeichen
- Bremshebelauflagenverbreiterung
- Satz ABS-Sensorschützer
- Satz Fersenschützer
- Abdeckkappen für Steckachse
- Tagfahrlicht
- Satz LED-Zusatzscheinwerfer: Nebel und Fernlicht
- Sturzpad für Kardan
- Scheinwerferschutz
- Schutz für Seitenständerschalter
- Sturzbügel aus Edelstahl
- Satz Rahmenstopfen
- Fernreisefußrasten
- Topcaseträger (Edelstahl, schwarz beschichtet)
- Zega Pro Koffersystem: Koffer 38/45 Liter, Kofferträger (Edelstahl, schwarz beschichtet)
- Komfortsitzbank Fahrer*
- Komfortsitzbank Sozius*
- Krümmerschutz
- Tankrucksack
- Soziustasche
- Endkappe M8, titanfarben eloxiert

*atmungsaktiv

Art.-Nr.: 046-0880, Preis: 3490 Euro



Reisen mal anders.



Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour



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



KING OF ALPS

7 LÄNDER • 12 ETAPPEN • 50 ALPENPÄSSE • 3000 KILOMETER

WWW.KINGOFALPS.COM

JEDERMANN-TROPHY • OST- UND WESTALPENCROSS • JE 6 ETAPPEN

BACK TO THE

Der neue Zega Mundo rundet die Aluminiumkoffer-Palette von Touratech ab. Reduziert auf das Wesentliche, ist dieser Koffer der perfekte Begleiter für Reisende, die schnörkellose Funktionalität zu schätzen wissen.

Unverwüstlich, mit perfektem **Staub- und Nässe-schutz**, einfach zu handhaben, edel im Finish – der neue Zega Mundo bündelt die Essentials des idealen Aluminiumkoffers. Mit seiner unverfälschten Funktionalität nimmt er die Traditionslinie des Zega Case auf, des Koffers, der vor einem Vierteljahrhundert neue Maßstäbe für den Gepäcktransport auf dem Motorrad setzte.

Um eine Konstruktion mit maximaler Festigkeit zu erreichen, ist der aus 1,5 Millimeter starkem Aluminiumblech gefertigte Korpus durch Spezialniete mit dem nahtlosen Boden verbunden. Durch die Wahl der Füge-technik erhält der Koffer zudem ein sattes Plus an Steifigkeit. Ein extra großzügig dimensioniertes Dichtband sorgt für **optimale Dichtigkeit** der Nahtstelle.



ROOTS

Gefertigt mit den gleichen Technologien und Werkstoffen wie der bewährte Zega Pro, bündelt der neue Zega Mundo alle wesentlichen Funktionen eines Aluminiumkoffers in einem kostengünstigen Produkt.

Gleiches gilt für das speziell geformte Profil, das den oberen Abschluss des Kofferkörpers bildet. Es versteift den Koffer und sorgt mit der integrierten Dichtlippe, die formschlüssig in das Profil des Deckels fasst, für einen **witterungs-sicheren Verschluss**.

Konstruktionsweise und Materialwahl bündeln die Erfahrungen aus über zwei Jahrzehnten Abenteuer- und Expeditionsreisen auf den härtesten Pisten der Welt. Stunden- und tagelange



Vibrationen auf Wellblechpisten muss der Werkstoff ebenso verkraften wie enorme Lastspitzen, die beim schnellen Durchfahren tiefer Bodenwellen auftreten. Hohe Dehn- und Durchdringungsfestigkeit wird dem Material beim Kontakt mit



Ein robustes Aluprofil und hochwertige Verschlüsse aus Edelstahl sorgen für exakten Sitz des Deckels und maximalen Witterungsschutz.



Weiterentwicklung: Einst gerändelt, besitzen die Befestigungsmuttern im Kofferinneren jetzt eine griffgünstige Kontur, so dass festes Anziehen noch leichter fällt.



Hochwertige Nieten verbinden den Korpus mit dem Kofferboden. Ein Dichtband sorgt dafür, dass der Inhalt auch bei langen Regenfahrten trocken bleibt.

Hindernissen oder – im schlimmsten Fall – beim Sturz abverlangt. Die Touratech-eigene Legierung des Aluminiumblechs ist auf genau diese Beanspruchungen ausgelegt.

Wie die anderen Koffer der Zega Familie ist auch der Mundo mit hochwertigen Edelstahlbeschlägen ausgestattet. Diese 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 hinten öffnen lässt. Um den Kofferinhalt vor Langfingern zu schützen, können die Beschläge mit Schlössern ausgestattet werden, die gleichschließend für das gesamte Gepäcksystem aber auch für anderes Touratech Zubehör am Fahrzeug erhältlich sind.

Gefertigt am Standort Niedereschach, profitiert der Mundo von den fortschrittlichen Technologien, die auch bei der Herstellung der Varianten Zega Pro und Zega Pro2 zum Einsatz kommen. Aus absolut maßgenau geschnittenem Material entsteht in Bearbeitungszentren der neuesten Generation ein Produkt, dessen hohe Qualität durch laufen-

Der Deckel kann wahlweise nach zwei Seiten aufgeklappt oder komplett abgenommen werden. Ein Drahtseil schützt ihn vor Verlust.



**NEUES
MODELL**
**KOMPLETTES
KOFFERSYSTEM**
**AB 699,-
EURO**

Die Zega Familie

Der **Zega Mundo** ist in den Größen 31, 38, 45 Liter exklusiv in Aluminium natur erhältlich. Seine Robustheit und sein schnörkelloser Aufbau machen ihn zur perfekten Wahl für Motorradreisende, die eine unverwüsthliche Transportlösung zum günstigen Preis benötigen. Der Zega Mundo kostet 199 Euro, soll das Touratech Befestigungsset vormontiert sein, werden 249 Euro fällig, und die Preise für ein komplettes Koffersystem mit zwei Koffern inklusive Befestigungsset sowie pistenfestem, modellspezifischem Stahlrohrträger beginnen schon bei 699 Euro.

Der **Zega Pro** ist ein extrem vielseitiger und zehntausendfach bewährter Koffer. Ausgeklügelte Details sorgen für einen unvergleichlichen Gebrauchswert in allen erdenklichen Einsatzgebieten. Zur Wahl stehen drei Größen mit 31, 38, 45 Litern sowie verschiedene Oberflächen in Alu natur, Alu silbern eloxiert und Alu schwarz eloxiert.

Auf Basis des Zega Pro bietet der Highend-Koffer **Zega Pro2** alle Features des bewährten Alukoffers ergänzt um eine umfangreiche Serienausstattung. Ein Gurtgriff im Deckel ist bei diesem Modell ebenso ab Werk mit an Bord wie die Universalvorbereitung für die Touratech Zubehörhalterung. Zudem begeistert der Zega Pro2 mit einem weltweit einzigartigen Befestigungssystem. Per Einhandbedienung können die Koffer am pistenfesten Stahlrohrträger ver- und entriegelt werden. Maximaler Komfort trifft hierbei auf höchste Haltbarkeit. Das Spitzenmodell gibt es in den Zega-typischen Größen 31, 38, 45 Liter sowie mit den Finishes Alu natur, Alu silbern eloxiert und Alu schwarz eloxiert.

Für alle drei Modelle der Zega Familie ist ein riesiges **Zubehörsortiment** verfügbar, das den Praxisnutzen der unverwüsthlichen Alukoffer zusätzlich erhöht und faszinierende Individualisierungen erlaubt.

de Kontrollen überwacht wird. Die Aluminiumbleche sind aus einer speziell nach Touratech Vorgaben konzipierten Legierung gewalzt. Beim Fügen der Elemente ergänzen sich die Präzision computergesteuerter Maschinen und das profunde Know-how intensiv geschulter Facharbeiter.

Befestigt wird der Koffer mit dem zehntausendfach bewährten System von Touratech an den modellspezifisch konstruierten pistenfesten Trägern aus 18x2-Stahlrohr.

Die großen, einst gerändelten Befestigungsmuttern im Kofferinneren sind beim Zega Mundo nun ergonomisch geformt, um eine noch einfachere Bedienung zu ermöglichen. Die schnelle Montage und ein spielfreier Sitz auch nach tausenden Pistenkilometern haben dieses System zur ersten Wahl in

Zega Zubehör

Das maßgeschneiderte Zubehör macht jeden Zega Koffer zum Zentrum eines ausgeklügelten Systems, das intelligente Lösungen für unzählige Anforderungen des Motorradreisens liefert.



Produkt	Art.-Nr.	Preis
Kofferdeckeltasche Ambato	055-1469	79,90 Euro
Innentasche Zega Pro Bag	050-0815	49,90 Euro
Tragegriff mit Zurrgurt	050-0802	24,90 Euro
Zega Pro Table	050-0822	31,90 Euro
Grundplatte	050-0830	24,90 Euro
Kanisterhalter	050-0858	22,00 Euro
Flaschenhalter	050-0850	17,90 Euro
Reflexstreifen weiß (2 St.)	050-0806	15,00 Euro
Aufschrauböse	050-0200	4,90 Euro
Sitzpolster	050-0805	19,90 Euro

Die praktischen Innentaschen erlauben das komfortable Entnehmen des Gepäcks, wenn der Koffer am Fahrzeug verbleiben soll.

der Fernreiseszene gemacht.

Doch der Zega Mundo kann viel mehr als nur Gepäck zuverlässig von A nach B zu befördern. Das umfangreiche Zega Zubehörsortiment macht auch aus dem Mundo ein individuelles Transportsystem.

Mit robusten Haltern können Kanister oder Flaschen außen am Koffer befestigt werden. Für zusätzliche Gepäckstücke gibt es spezielle Deckeltaschen, und auch die Innenausstattung kann ganz nach dem persönlichen Geschmack des Reisenden gestaltet werden. Maßgeschneiderte Textiltaschen helfen dabei, das Gepäck aufs Hotelzimmer zu tragen, Netze erlauben die vollständige Ausnutzung des Deckelvolumens und halten dabei zusätzlich Ordnung im Koffer, der in drei Größen mit 31, 38 oder 45 Litern Volumen erhältlich ist. **AR** 



Die Decklinnentasche hilft, das Volumen des Mundo perfekt auszunutzen. Die große Innentasche ist nicht nur praktisch, sie schützt das Gepäck auch vor Abrieb. Zahlreiche Außenlasten wie Kanister, Deckeltasche oder Verbandspäckchen erweitern den Funktionsumfang.

SPORT PROTECTION

Komplettschutz:
ORTEMA Sicherheitsausrüstung

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



ONB Neck Brace
kann vor Über-
streckungen des
Kopfes schützen.
Stück ab 349,- €

Ortho-Max-Jacke
Stück 279,- €

ONB - ORTEMA NECK BRACE

- Die einwirkende Kraft wird nicht zentral auf die Wirbelsäule geleitet, sondern auf die wesentlich stabileren Schulterblätter übertragen
- Es ist einfach und schnell anzuziehen

ORTHO-MAX-JACKE

- Schutz für Rücken, Ellenbogen und Schultern
- Die Weichschaumprotektoren tragen kaum auf und erfüllen die höchste Schutzklasse nach der Norm EN 1621-2.

Ausprobiert-Fazit aus Motorrad 20/2014:

Die zusammengestellte Schutz-ausrüstung von Ortema bietet selbst unter harten Rallye-Bedin-gungen ausgezeichneten Komfort und leistet sich bei der Sicherheit keine Schwächen. Top!



Protection for even more power

www.ortema.de

RADIKALISIE



Ein Umbaukit mit exakt aufeinander abgestimmten Komponenten macht aus der braven BMW F 800 GS ein radikales Sportgerät. Mit High-End-Fahrwerk, Offroad-Ergonomie, Protektorenpaket und Endurorädern ist der Twin gewappnet für härteste Einsätze.

Anerkennende Blicke und staunendes Kopfschütteln waren dem Touratech Race Team sicher, als die Offroad-Enthusiasten beim Zwölf-Stunden-Enduro »Dawn to Dusk« im Jahr 2011 eine radikal umgebaute BMW F 800 GS an den Start schoben. Bei diesem Rennen, das zu den härtesten und renommiertesten in Europa zählt, ist es bei den Piloten bewährte Praxis, jedes überschüssige Gramm an ihren Sportgeräten einzusparen. Und dann kommen die Touratech Jungs mit einem Zweizylinder daher.

Dass es sich bei dem Offroad-Racer um eine F 800 GS handelte, war allerdings nur auf den zweiten Blick zu erkennen. Gestrippte Front, extra schlankes Heck, große stollenstrotzende Räder, hoher Kotflügel – der unkundige Betrachter hätte die Maschine für eine etwas groß geratene Sportenduro halten können. Der

Touratech Prototypenbau, eine Ideenschmiede innerhalb der von CEO Jochen Schanz geleiteten Entwicklungsabteilung, hatte mal wieder ganze Arbeit geleistet.

Seit dem denkwürdigen Einsatz im harten Gelände rund um Walters Arena in den walisischen Bergen haben die Touratech Tüftler das Konzept sowie die eingesetzten Parts gründlich weiterentwickelt. Auf Basis der gesammelten Erkenntnisse wurde in Zusammenarbeit mit Kohl Motorrad aus Aachen und AC-Schnitzer zunächst ein Projektbike aufgebaut.

Umbaukit

BMW F 800 GS Sport

Front: Hoher Kotflügel, Lampenmaske, Scheinwerfer, LED-Blinker

Ergonomie: WRP-Lenker, Lenkererhöhung, Brems- u. Kupplungshebel klappbar, Handprotektoren, Sportsitzbank (Sonderanfertigung), Pivot-Pegz-Gelenkfußbrasten, Schalt- u. Bremshebel klappbar

Fahrwerk: Federbein Touratech Suspension »Inline Extreme«, Touratech Suspension »Cartridge Kit Extreme«, Excel-Felgen 21/18 Zoll

Protektoren: Ritzelschutz, Kettenschutz, Hard Part Kühler, Motorschutz Racing, Ölfilterschutz, Krümmerschutz (flexibel)

Abgasanlage: AC Schnitzer »Stealth«

Art.-Nr.: 048-0389, **Preis:** 7499 Euro

Die sensationelle Resonanz, die das Fahrzeug auf den Messen Intermot (Köln) und Eicma (Mailand) auslöste, blieb bei Touratech nicht ungehört: Unter dem Namen BMW F 800 GS Sport gibt es jetzt einen fahrfertigen und voll zulassungsfähigen Umbau für den Twin. Ob für den Sporteinsatz oder das ambitionierte Endu-

RUNG

rowandern – der bullige Zweizylinder ist im neuen Chassis das perfekte Arbeitsgerät, immer dann, wenn's grob wird.

Ein hoch montierter Geländesportlenker von WRP ist ein erster Schritt hin zu einer fahraktiveren Ergonomie, die durch eine speziell geformte Sitzbank komplettiert wird. Während die Füße des Fahrers sicher auf grob gezackten Gelenkfußrasten stehen, hat er genügend Bewegungsfreiheit, um die Maschine in jeder Situation sicher zu beherrschen. Dass Brems- und Kupplungshebel ebenso klappbar ausgeführt sind wie der Fußbrems- und der Schalthebel, versteht sich bei einem so ernsthaft angegangenen Umbau wie der »Sport« eigentlich von selbst.

Den Entwicklern ist es gelungen, die Front von Ballast zu befreien, ohne in den originalen BMW Kabelbaum eingreifen zu müssen. Erhalten blieb ebenfalls die erfreulich leichte, serienmäßige Tachoeinheit, die sich nun hinter einer extra schlanken Scheinwerfermaske verbirgt.

Um die ungefederten Massen zu reduzieren, wurde eine Bremsscheibe am Vorderrad



Beim legendären 12-Stunden-Enduro »Dawn to Dusk« im Jahr 2011 in Wales hatte ein Prototyp der F 800 GS Sport seinen ersten – und durchaus beeindruckenden – Auftritt.

geopfert. Es bleibt dennoch ausreichend Bremsleistung selbst für den Straßeneinsatz erhalten, und auch die ABS-Funktionen stehen in vollem Umfang zur Verfügung. Ebenfalls leichter, dafür aber ungleich fester, sind die auch im Profisport eingesetzten Felgen von Excel. Die Wahl der Dimensionen 21 und 18 Zoll resultiert nicht nur in einer überragenden Fahrstabilität im Gelände, sondern erschließt auch eine riesige Auswahl echter Enduro- und sogar einiger Motocross-Profile. Wie es sich für eine Geländemaschine gehört, verfügt die F 800 GS Sport über einen hohen Frontkotflügel.

Eine zentrale Rolle im Umbaupaket spielt das Fahrwerk von Touratech Suspension.



Die Vorderradführung wird durch das »Cartridge Kit Extreme« optimiert. Bei diesem Umbau wird das gesamte Innenleben der Gabel getauscht, ohne jedoch Rohre und Brücken anzutasten. Der nach dem Closed-Cartridge-Prinzip arbeitende Einsatz verfügt über speziell abgestimmte Tragfedern und ein geschlossenes Dämpfungssystem, das sich

nicht nur besonders fein abstimmen lässt, sondern hochsensibles Ansprechverhalten mit maximaler Durchschlagsicherheit verbindet.

Durchschlagsicherheit ist auch eines der Attribute des im Heck verbauten Federbeins der Baureihe »Inline Extreme«. Bei diesen exklusiv von Touratech Suspension angefertigten

Monoshocks ist der bei anderen Federbeinen als externes Reservoir realisierte Ausgleichsbehälter in das Dämpfergehäuse integriert. Die hohen Reserven des hydraulischen Anschlags PDS bietet dieses Federbein ebenso wie vielfältige Einstellmöglichkeiten der Dämpfercharakteristik über einen sehr weiten Bereich. Die Gesamtabstimmung des Fahrwerks wurde in intensiven Tests individuell auf die F 800 GS Sport ausgelegt.

1000-KILOMETER-BIKE F 800 GS

Gute Nachrichten für Fernreisende und Iron-Butt-Jünger:

Ein neues Touratech Teilepaket ermöglicht der BMW F 800 GS riesige Reichweiten und bietet der Besatzung einzigartigen Fahrkomfort auf Langstrecken.

1000 kilometres – no refuel« – das griffige Motto für den jüngsten Touratech Umbau beschreibt genau, worum es geht. Der große Touratech Fronttank ergänzt das serienmäßige Kraftstoffvolumen der BMW F 800 GS Adventure auf sagenhafte 44 Liter. Die versprochenen 1000 Kilometer sollten angesichts des sparsamen Twin damit wirklich kein Problem sein. Ein neu gezeichneter Adapter erlaubt die Verwendung des robusten 20-Liter-Tanks sowohl an der Adventure-Variante als auch an der Standard-Ausführung der F 800 GS.

Damit Marathonetappen nicht nur eine theoretische Möglichkeit bleiben, sondern in der Praxis auch richtig Spaß machen, schonen Touratech Komfortsitze das Sitzfleisch auf der Langstrecke.

Dem Fahrkomfort dienen die Federelemente von Touratech Suspension ebenso wie sie die Straßenlage bei voller Zuladung verbessern und die GS fit für harte Pisteneinsätze machen. Von einfachem Fahrwerkstuning mit progressiven Federn bis zu professionellen Umbauten mit der fortschrittlichen Closed-Cartridge-Technologie für die Gabel oder Federbeinen der Extreme-Reihe im Heck decken die Touratech Produkte alle Bedürfnisse ab.

Last but not least stehen maßgeschneiderte Gepäcksysteme mit hochfesten Stahlrohrträgern und Zega Koffern der jüngsten Generation für die F 800 GS zur Verfügung – denn wer auf Langstrecke unterwegs ist, will auch sein Gepäck sicher verstaut wissen.

Weitere Informationen unter touratech.de/1000km

Zahlreiche Protektoren schützen empfindliche Partien der Maschine im Geländeeinsatz, sinnvolle Detailverbesserungen wie eine kürzere Sekundärübersetzung verbessern die Fahrbarkeit.

Der Umbau erfolgt im Touratech Workshop und Suspension-Center in Niedereschach. Als Basis dient eine angelieferte F 800 GS ab Modelljahr 2013.

Übrigens: Touratech Pilot Lars Würdemann schaffte beim »Dawn to Dusk« mit dem F-800-Umbau, das was niemand für möglich gehalten hätte: Er fuhr eine Top-Ten-Platzierung heraus – und zwar in der höchsten Wertungsklasse.

AR ▲



Die GANZE WELT des MOTORRADES



www.tourenfahrer.de



www.motorradfahrer-online.de



www.motorradabenteuer.de

Motorrad-Kultur

für anspruchsvolle Leser: Egal ob nahe oder ferne Ziele, kleine oder große Abenteuer, agile Reiseenduro oder kräftige Reisedampfer, im TOURENFAHRER spiegeln sich alle Facetten der großen Faszination Motorradreisen. Mehr als nur eine Motorradzeitschrift.

Reiner H. Nitschke,
Chefredakteur



Der Motorradfahrer

informiert seit mehr als 25 Jahren über die wichtigen Entwicklungen im Motorrad- und Zubehörbereich, stets mit kritischer Distanz und hoher Kompetenz. Objektiv beurteilen statt aburteilen, Information statt Suggestion, und das zu einem unschlagbaren Preis.

Guido Saliger,
Chefredakteur



Don't dream it, do it!

MotorradABENTEUER lockt die Lust in uns, mal wieder etwas zu wagen. Ob mit der 125er über die Alpen, mit der Enduro durch Afrika oder mit dem Supersingle über die Sandpisten Mecklenburg-Vorpommerns. Ein Reportage-Magazin mit Herzblut und Humor geschrieben

Andreas Hülsmann,
Chefredakteur



Der TOURENFAHRER

kommt für nur 59,88 Euro* zwölf Mal im Jahr zu Ihnen.

»Motorradfahrer«

erscheint monatlich und kostet für Sie nur 24,84 Euro*.

MotorradABENTEUER

kommt alle zwei Monate für nur 27,30 Euro*.

Info für Print-Abonnenten: Abonnenten unserer Zeitschriften TOURENFAHRER und MotorradABENTEUER erhalten das E-Paper zum Vorzugspreis von nur 0,60 Euro je Ausgabe. Das E-Paper vom »Motorradfahrer« gibt es schon für 0,30 Euro pro Ausgabe. Registrieren Sie sich hierzu einfach unter www.epaperlesen.de mit Ihrer Abo-Nummer und Postleitzahl. Sie können das E-Paper sofort lesen und zahlen bequem per Rechnung.

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

Alle Zeitschriften sind als E-Paper

erhältlich. Einmal heruntergeladen – immer für Sie verfügbar.

Egal ob Smartphone, Tablet-PC oder Computer. Mehr Informationen über unsere E-Paper und Abonnements finden Sie unter:

www.nitschke-verlag.de – es erwarten Sie tolle Prämien und viele Vorteile.

Bestellen Sie einfach Ihr Abo unter

www.nitschke-verlag.de.

Noch schneller geht es per Telefon 02251/6504615.

Heute schon »geshopp« – schauen Sie doch einmal bei www.tourenfahrer-shop.de vorbei!

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





MISSION ABENTEU

Im Laufe eines Vierteljahrhunderts formten Herbert Schwarz und Jochen Schanz aus einer Zwei-Mann-Firma ein Unternehmen von Weltgeltung, das mit innovativen Produkten eine ganze Generation Motorradreisender geprägt und den Qualitätsanspruch an Motorradzubehör nachhaltig verändert hat.

Von Andreas Reimar Fotos: Touratech

Wer glaubt, dass nur im Silicon Valley aus Garagenfirmen international erfolgreiche Unternehmen entstehen, der kennt die Geschichte von Touratech nicht. Bei der Story, die wir hier erzählen wollen, kommt eine Garage zwar nur am Rande vor, dafür spielen ein Küchentisch, ein Wohnzimmer und ein aufgelassener Blumenladen wichtige Rollen als erste Produktionsstandorte. Und wie es sich für Erfolgsgeschichten dieser Art gehört, steht am Ende eine moderne Firma, die die Trends in ihrer Branche setzt.

Doch schön der Reihe nach. Es muss nach einer dieser demoralisierenden Regenfahrten gewesen sein, als Herbert Schwarz wieder einmal einen Fahrradcomputer entsorgen musste. Herbert kann sich heute nicht mehr genau erinnern, wie viele dieser in Eigenregie für den Motorradeinsatz adaptierten Elektronikzweige an seiner BMW wegen Wassereintrich oder mechanischer Zerrüttung den Geist aufgaben. Nichtsdestotrotz: Diese kleinen, in den Achtzigerjahren aufgekommenen



des IMO 200T wird in der Garage eines Freundes gefräst. Bei Herbert zu Hause am Küchentisch und im Wohnzimmer erfolgen die Verdrahtung und die Endmontage.

DER ZEIT VORAUSS

Wir schreiben das Jahr 1990, und große Teile von Herberts Erspartem stecken in den hundert funkelneuen IMOs. Bei aller Begeisterung für sein technisch brillantes Produkt hat Herbert einen entscheidenden Aspekt unterschätzt: Die Vermarktung. Die einschlägigen Zubehörhändler zeigen



Bescheidene Anfänge: Montage der ersten Serie der Zeltlampe Chala 12HD im heimischen Wohnzimmer.



Inspiration und Erprobung: Abenteuerreisen sind bis heute entscheidende Impulsgeber.



ER

Dinger boten einen enormen Funktionsumfang, den Herbert auch am Motorrad zu schätzen gelernt hatte. Also reifte in dem gelernten Elektroniker die Idee, die Funktionalität eines Fahrradtachos um motorradspezifische Anzeigen zu ergänzen – und das Ganze in ein vibrations- und wasserfestes Gehäuse mit Beleuchtung zu verpacken.

Doch von der Idee zum fertigen Produkt ist es noch ein weiter Weg. Herbert will ein hundertprozentig zuverlässiges Gerät mit professionellem Anspruch. Doch gerade in der Elektronikindustrie sind Fertigungsprozesse, die diesen Anforderungen genügen, auf astronomische Stückzahlen ausgelegt. Schließlich findet Herbert ein Unternehmen, das ihm hundert Platinen zum 1000er-Preis bestückt – ein erster Durchbruch. Die Bearbeitung des Kunststoffgehäuses muss aus Kostengründen in Eigenregie erfolgen, die gesamte erste Serie

kein Interesse an diesem damals komplett neuartigen Anzeigegerät. Herbert bleibt nichts anderes übrig, als sein Produkt, von dessen Qualität er nach ausgiebigen Tests mehr denn je überzeugt ist, direkt zu vertreiben. Er verfasst Datenblätter, Pressetexte, schaltet millimeterkleine Anzeigen in den Fachmagazinen und nimmt Kontakt zu den Redaktionen auf.

Heute sind bei Touratech in den Bereichen Marketing, Werbung und Vertrieb knapp 40 Mitarbeiter beschäftigt. Jedes Jahr wird der aufwendige, mittlerweile 1924 Seiten star-



ke Katalog produziert, regelmäßige Pressemitteilungen informieren die Fachpresse, und das Kundenmagazin Travel Time liefert Emotionen und Produktinformationen.

Zurück ins Jahr 1990. Herberts beharrliches Engagement, das er neben seinem Brotberuf als Hardwareentwickler leisten muss, zeitigt Erfolg. Wichtige Magazine wie »Motorrad« oder »Tourenfahrer« beginnen das Potenzial von Herberts Erfindung zu erkennen

– und berichten über den IMO. Die Verkäufe ziehen langsam an, doch es soll insgesamt zwei Jahre dauern, bis der letzte IMO der ersten Serie seinen Käufer gefunden hat.

Die Nachricht von dem neuartigen Motorradcomputer hat sich mittlerweile nicht nur in der Reiseszene verbreitet, auch die Sportfraktion ist plötzlich von dem innovativen Gerät fasziniert. Und so kommt Richard Schalber, Enduroprofi und Macher der seinerzeit sehr beliebten Amateur-Rallye »Transdanubia Ride«, eines Tages auf Herbert zu. Dieser lässt sich nicht lange bitten und entwickelt den IMO 100R, eine Ausführung mit größerem Display und reduziertem Funktionsumfang, die sich als ideal für den Einsatz in beengten Rallyecockpits erweist. Als Richard Schalber dann ab 1996 mit einem eigenen Team, das später im BMW-Werksteam aufgeht, an der Rallye Dakar teilnimmt, steuert Herbert einen eigens entwickelten Roadbookhalter aus Carbon bei. Das ultraleichte und zuverlässige Gerät ist auch an Bord der siegreichen BMW-Werkmaschinen von 1999 und 2000.

Um dem Vertrieb der IMOs einen »offiziellen« Rahmen zu geben, gründet Herbert noch im Jahr 1990 eine Firma. Der griffige Name des zunächst als GbR zusammen mit einem Kollegen aus der Elektronikbranche geführten Unternehmens steht damals wie heute für Touring, Rallye und Technology – Touratech.

MIT VEREINTEN KRÄFTEN

Bereits seit 1992 erhielt Herbert tatkräftige und kreative Unterstützung durch Jochen Schanz. Die beiden Motorradabenteurer hatten sich auf einem Reisetreffen kennengelernt und waren bereits mehrere Monate gemeinsam durch

Technische Defekte, Verletzungen, kaum passierbare Pisten – auf einer dreimonatigen Motorradreise durch Länder West- und Zentralafrikas haben die Touratech Chefs Herbert Schwarz und Jochen Schanz gelernt, dass sie sich aufeinander verlassen können. Fotos: H. Schwarz

Einfach aber herzlich gestaltet sich das Silvesterfest 1990/91 für Herbert Schwarz und Jochen Schanz. Nach ihrem Start in Lomé/Togo hatten sie mit ihren Motorrädern eine erste kurze Etappe bis nach Cotonou, die Hauptstadt Benins, absolviert. Dort haben die Reisenden ihr Zelt im Garten eines etwas heruntergekommenen Hotels aufgeschlagen. Das Gala-Dinner besteht aus selbstgekochten Spaghetti, danach geht es zum Feiern in die Straßenkneipen der quirligen westafrikanischen Stadt. Während die Einheimischen noch ausgelassen das Neue Jahr begrüßen, sind die Gedanken der beiden Abenteurer schon ganz woanders. Unmittelbar nach dem Jahreswechsel werden sie wieder aufbrechen. Aufbrechen zu einer 15.000 Kilometer langen Tour, die sie durch einige der am schwierigsten zu bereisenden Länder Afrikas führen soll.

Zunächst geht es durch die westafrikanischen Staaten Togo und Benin, über Kamerun dringt der kleine Konvoi aus vier reisetauglichen Enduros immer weiter in das Herz des Schwarzen Kontinents vor. Herbert hat auf seiner R 100 GS eine Sozia an Bord, Jochen, der auf einer umgebauten Yamaha XT 600 reist, wird von zwei Kumpels auf Solomaschinen begleitet. Herbert und Jochen haben mit ihren Begleitern für diese Reise eine Zweckgemeinschaft gebildet. Man kennt sich flüchtig. Auf Motorradtreffen waren sich Herbert und Jochen schon mehrmals begegnet, in Reise-Workshops kam man ins Gespräch. Herbert arbeitet zu dieser Zeit als Hardware-Entwickler bei einer Firma für Zeiterfassungssysteme, Jochen ist als Maschinenbauer beim Daimler-Konzern tätig. Gemeinsam ist beiden, dass sie jede freie Minute ihrem Hobby widmen: Dem Motorradreisen. Dafür wird unermüdlich an Motorrädern geschraubt, getüftelt und optimiert – damals aber noch jeder für sich.

Ursprüngliches Afrika, noch fast völlig verschont vom Tourismus, lernt die Gruppe in der Zentralafrikanischen Republik kennen. Aus



MISSION ABENTEUER



URERLEBNIS AFRIKA

wunderbaren Begegnungen mit den Einheimischen und den Eindrücken der urwüchsigen Natur erwächst der einzigartige Zauber Afrikas, dem die Gruppe mit jedem Tag mehr erliegt.



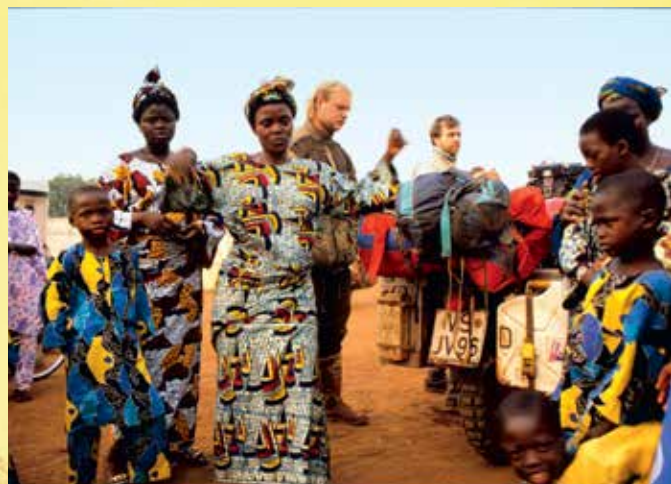
Dass diese Reise anders als vorangegangene werden könnte, wird den erfahrenen Abenteurern klar, nachdem sie die Grenze nach Zaire, der heutigen Demokratischen Republik Kongo, überquert haben. In diesem Land scheint gar nichts zu funktionieren. Kraftstoff ist grundsätzlich nur auf dem Schwarzmarkt zu bekommen. Die Qualität ist lausig, der Preis exorbitant. Als sein nicht mal leer gefahrener 43-Li-

ter-Tank plötzlich 50 Liter fassen soll, stellt Herbert den Verkäufer zur Rede. Dieser ist sich der tatsächlichen Machtverhältnisse bewusst und stellt sich stur. Schließlich muss Herbert den gesamten Tankinhalt wieder ablassen. Mit dem Ergebnis, dass er nach langer Suche gezwungen ist, noch teureren Wasser-Sprit zu kaufen.

Doch diese Erlebnisse sind nur harmlose Anekdoten im Vergleich zu dem, was noch kommen sollte. Nur 85 Kilometer ist der unbefestigte Abschnitt im Dschungel zwischen Lubutu und Walikale lang. Für die geländeerfahrenen Enduristen sollte das kein Problem sein. Doch die Piste hat es in sich. Völlig aufgeweicht, bietet der Boden selbst den groben Stollen kaum Halt. Von den Brücken sind nur die Stahlgestelle übrig, vor jeder Überquerung müssen die Reisenden mühsam Bretter und Balken zusammentragen. Die Fähre über einen breiteren Wasserlauf ist zunächst außer

Betrieb. Erst als jemand aus der Gruppe Sprit organisiert, ist die Überfahrt möglich.

Mit einem unglücklichen Sturz ändert sich die Situation nochmals dramatisch. Herberts Wadenbein ist gebrochen. Heilversuche durch einen lokalen Mediziner mittels Blätterauflegen und Massagen steigern die Schmerzen ins Unerträgliche. Herbert bleibt nichts anderes übrig, als die Zähne zusammen-



zu beißen. Drei Wochen zieht er seinen Endurostiefel nicht mehr aus. Das starre Schuhwerk schient den gebrochenen Knochen wie ein Gips.

Den größten Teil der Strecke kann Herbert seine GS trotz der Verletzung selbst durch den Schlamm pilotieren. Über besonders extreme Abschnitte fahren die Freunde seine Maschine und tragen ihn, wo es nötig ist.

Die Fahrt durch Uganda und Kenia wirkt nach den Strapazen in Zaire wie ein Sonntagnachmittagsausflug. Als schon alles geschafft scheint, gibt Jochens XT den Geist auf. Ein Elektrikschaaden, bei japanischen Einzylindern dieser Generation an sich nichts besonderes, erweist sich als derart gravierend, dass an eine Reparatur in der verbleibenden Zeit nicht zu denken ist. Es bleibt nichts weiter übrig, als die havarierte Yamaha ins Schlepp zu nehmen. Die letzten 300 Kilometer bis Nairobi legen Herbert und Jochen als Gespann zurück.

Auch wenn nach diesen prägenden Erfahrungen noch einige Jahre vergehen, bis Herbert und Jochen gemeinsam Touratech aufbauen werden, nehmen sie neben unzähligen Impressionen auch die Gewissheit aus Afrika mit, dass sie sich auch in extremen Situationen aufeinander verlassen können. 





Auf den Testreisen ist Herbert Schwarz stets mit professioneller Fotoausrüstung unterwegs. Er produziert nicht nur Bildmaterial für den Katalog, sondern auch Reportagen für renommierte Magazine.

Afrika gereist (Kasten S. 42/43). Anfang 1995 folgt Jochen Schanz seiner Überzeugung und steigt nach einer Phase des nebenberuflichen Engagements in »Vollzeit« bei Touratech ein. Als gelernter Maschinenbauer, der gerade seine Qualifikation als Techniker mit der Fachrichtung Fertigungsautomatisierung erworben hat, bringt Jochen wichtiges Know-how über die Entwicklung und Fertigung mechanischer Komponenten in die junge Firma ein. Doch in der Frühphase von Touratech bleibt der Motorradcomputer IMO der Schrittmacher. So ist es auch ein Großauftrag von KTM im Jahr 1997, der die Einstellung eines ersten Mitarbeiters erforderlich macht. 1000 IMO's nahm der österreichische Sportmotorradhersteller damals pro Jahr für die Instrumentierung seines radikalen Rallye- und Fernreisemotorrades 620 Adventure ab.

Seit 1997 stellt Touratech kontinuierlich neue Mitarbeiter für die unterschiedlichsten Tätigkeiten ein. Sind von den heute über 300 Touratech Mitarbeitern, die aus rund 30 Ländern stammen, die meisten in der mechanischen Fertigung beschäftigt, waren es in den Anfangsjahren die Bereiche Elektronikfertigung und Vertrieb, die nach ständig neuen Kollegen verlangten. Die IMO's mussten produziert und sorgfältig verpackt an ihre Käufer verschickt werden. Und es kamen immer weitere Produkte hinzu.

Eines dieser Produkte, das den IMO mittlerweile als Flaggschiff abgelöst hat, ist der Aluminiumkoffer Zega. Den Grundstein für die Kofferfamilie Zega legte wiederum Herbert Schwarz mit einer Eigenentwicklung. Sauber verarbeitet, mit gerundeten Kanten, solide vernietet und wetterfest, markiert das Zega Case 1992 den Beginn einer neuen Ära des Gepäcktransports auf dem Motorrad. Während Reiseenduristen bis dahin mehr schlecht als recht adaptiertes Material nutzen oder mühsam selber Alukisten anfertigen mussten, steht ihnen mit dem Zega Case endlich ein unverwundlicher, speziell für den Motorradeinsatz konstruierter Alukoffer zur Verfügung, der industriellen Qualitätsanforderungen genügt. Der große Erfolg bestätigt die Richtigkeit des Konzepts. Bald wird der Zega in alle Welt verkauft und etabliert sich als Referenz für den Gepäcktransport auf Reiseenduros.

EINE NEUE ÄRA

Und da ein Gepäcksystem nur so gut sein kann wie jede einzelne seiner Komponenten, bleibt es nicht beim Koffer. Folgerichtig beginnt ab 1994 die Fertigung hochfester Rohrträger, zunächst für die damals brandneue und revolutionäre BMW R 1100 GS. Von der Fernreiseszene bei ihrem Launch als zu schwer und technisch zu kompliziert belächelt, erkennen Herbert und Jochen sofort das Potenzial dieser ersten

DAS AKTUELLE SORTIMENT

VOLLES PROGRAMM

Touratech Produkte decken alle Bereiche des Motorradreisens ab. Aus der Praxis entwickelt, mit modernsten Technologien gefertigt, setzt Touratech Equipment Maßstäbe in Sachen Funktionalität und Qualität.





Von der Entwicklung bis zur Fertigung hat Jochen Schanz jedes Touratech Produkt im Blick und kennt alle Prozesse bis ins Detail.

Reiseenduro einer neuen Generation. So wird dieses Motorrad einer der wichtigsten Impulsgeber für die Entwicklung von Zubehör in der Geschichte von Touratech. Neben dem Gepäcksystem werden für dieses Fahrzeug konzeptionell vollkommen neue Zubehörlösungen entwickelt. Der selbsterklärende Name »Hard Part«, heute häufig synonym für hochfeste Protektoren im Allgemeinen verwendet, wird damals

Das alljährliche Touratech Travel Event in Niedereschach ist einer der Höhepunkte in der Saison der europäischen Motorradreise-Szene (l.). Härtestest: Produkte im Einsatz in Bolivien (r.)



2004: Neue Fertigungskapazitäten entstehen in Niedereschach.



Touratech mit eigenem Team bei der Dakar 2002.





gungstechnologien bedingen, ermöglicht die verbesserte Ausstattung ihrerseits die Entwicklung noch anspruchsvollerer Parts. Es folgen mehrere Umzüge des konstant wachsenden Unternehmens und kontinuierliche Investitionen in Entwicklung und Fertigung.

Bis heute holt Touratech konsequent Technologien ins Haus. Durch diesen Ansatz, den man getrost als das Gegenteil von Outsourcing bezeichnen kann, ist es Touratech gelungen, die Abhängigkeit von Zulieferern stark zu verringern. Noch wichtiger ist jedoch, dass das Unternehmen durch die hohe Fertigungstiefe die volle Kontrolle über den gesamten Produktionsprozess behält und damit die Einhaltung der selbstgesetzten hohen Qualitätsstandards sicherstellen kann.

Ein gutes Beispiel für die Verlagerung von Fähigkeiten ins Unternehmen ist die Kofferfamilie Zega. War das Zega Case noch eine nach Touratech Vorgaben ausgeführte Fremdproduktion, sind die Alukoffer seit dem Evolutionsschritt zum Zega Pro zu 100 Prozent am Standort Niedereschach gefertigt. Die Bleche für den Kofferkörper sowie für Boden und Deckel werden von Robotern abgekantet, modernste Schweißroboter garantieren höchste Qualität der Nähte. Als erstes Touratech Produkt überhaupt werden die Zega-Pro-Koffer an einem Fertigungsband montiert. »Automatisierung steht bei Touratech immer im Dienste des Menschen und der Produktqualität«, erläutert Jochen Schanz, der unter anderem die Fertigung verantwortet, die Firmenphilosophie. »Für eher unangenehme Tätigkeiten oder fehleranfällige Prozesse setzen wir Maschinen ein, unseren Arbeitskräften übertragen wir stattdessen Aufgaben, bei denen sie ihre Fähigkeiten auch wirklich einbringen können«.

Neben Aluminium ist Edelstahl der zweite wichtige Werkstoff für Touratech Produkte. Auch bei der Verarbeitung dieses anspruchsvollen Materials setzt das Unternehmen State-of-the-Art-Technologien ein und verfügt über teilweise einzigartiges Know-how beim Biegen, Schneiden, Schweißen und der Oberflächenbehandlung. Wunderschöne Radien, per-

fekte Nähte, höchste Passgenauigkeit und edle Oberflächen sind der erlebbare Ausdruck des Wunsches nach Perfektion. Die besten verfügbaren Technologien einsetzen, um wirtschaftlicher zu fertigen, die Qualität zu maximieren und noch attraktivere Produkte entwickeln zu können – versteht man diesen Ansatz, wird klar, warum es Touratech möglich ist, am Produktionsstandort Deutschland festzuhalten und dabei kein Personal abzubauen, sondern kontinuierlich neue Mitarbeiter einzustellen.

DIE IDEENSCHMIEDE

Neben der Fertigung wurde auch die Entwicklungsabteilung von Co-Vorstand Jochen Schanz im Laufe des letzten Vierteljahrhunderts mit Technologien der jeweils jüngsten Generation aufgerüstet. Wo früher mühsam per Hand gemessen wurde, erlauben heute dreidimensionale Messsysteme die Erfassung von Fahrzeugdetails mit der Genauigkeit von Millimeterbruchteilen – Voraussetzung für optimale Passgenauigkeit. Damit Ideen noch schneller Gestalt annehmen, setzt Touratech auf das sogenannte Rapid Prototyping. Bei diesem Verfahren erzeugt ein 3D-Plotter direkt aus dem digitalen Modell einen Kunststoffprototypen, der eine erste Beurteilung von neuen Lösungsansätzen erlaubt. Ob rechnergestützt oder klassisch – der Prototypenbau ist seit jeher eine Stärke von Touratech. Längst nicht alles, was die Entwicklungswerkstatt



1997: Motorradcomputer IMO 100R für KTM.



Direkter Kundenkontakt: Der Shop in Niedereschach 2002.

Alukoffer der eigenen Serien und als Originalzubehör wichtiger Motorradmarken sind bis heute ein Kernstück des Portfolios (l.). Firmengelände 2012 (r.).





1993: Alukoffer Zega Case.



1993: Zeltlampe Chala 12HD.



MarkenkemDiekompromissloseAusrichtungaufdenMotorradeinsatzzeichnetebereitsdieerstenTouratechProdukteaus.

verlässt, findet seinen Weg ins käufliche Sortiment. Zahlreiche Ideen werden zunächst als Einzelstück oder in kleinen Serien angefertigt, um sie gründlich zu erproben. Viele Ansätze werden dabei als untauglich verworfen, andere weiterverfolgt und solange modifiziert, bis das Konzept für ein optimales Produkt steht. »Die kurzen Wege von der Entwicklung in die Praxiserprobung zählen zu den Erfolgsrezepten von Touratech«, gibt Herbert Schwarz preis. »Wenn ich eine Idee habe, schaue ich bei Jochen vorbei, diskutiere mit ihm das Konzept und kann im besten Fall bereits am nächsten Tag erste Fahrversuche unternehmen«, so der CEO weiter. »Das haben wir als Zwei-Mann-Betrieb so gehalten, und so ist es auch heute noch.«

TRANSPARENTE PROZESSE

Neben der technologischen Weiterentwicklung des Unternehmens musste auch seine Organisation immer wieder überdacht werden. Eine der einschneidendsten Umstrukturierungen in diesem Bereich stand 2004 mit der ISO-Zertifizierung an. Notwendig wurde die aufwendige Einführung normkonformer Prozesse durch die Zusammenarbeit mit großen Motorradmarken, die im Laufe der Jahre immer enger wurde. Die hohe Qualität der Touratech Produkte hatte das Interesse von Premiumherstellern wie BMW geweckt. Zahlreiches Zubehör für die Motorräder aus München wird bei Touratech gefertigt, beispielsweise das Alukoffersystem mit Edelstahlträger für die Adventure-Modelle. Großserienhersteller wie BMW verlangen allerdings eine vollkommene Transparenz ihrer Lieferkette, die sich nur mit zertifizierten Prozessen erreichen lässt. Auch wenn die Fertigung von Zubehör für die Motorradindustrie nur etwa 25 bis 30 Prozent vom Gesamtumsatz ausmacht, profitiert Touratech davon, sich den strengen Regeln des zertifizierten Prozessmanagements zu unterwerfen. Als OEM – das Kürzel steht für Original Equipment Manufacturer – ist das Unternehmen ge-



MISSION ABENTEUER

25 JAHRE TOURATECH

MEILENSTEINE

- 1990** Herbert Schwarz, von Beruf Elektroniker, entwickelt für den Eigenbedarf den Motorradcomputer IMO 200T. Anmeldung der Firma Touratech Motorradausrüstung.
- 1993** Der IMO 200T, der Tripmaster IMO 100R, die Zeltlampe Chala 12HD und der Alukoffer Zega Case bilden den Grundstock der Touratech Produktpalette.
- 1995** Der erste Katalog erscheint mit einem Umfang von 12 Seiten. Jochen Schanz steigt hauptberuflich in die Firma ein.
- 1996** Neubau in Niedereschach: Mit viel Eigeninitiative wird eine Halle mit 300 qm Nutzfläche erstellt. Weitere Produkte (Roadbookhalter, Kofferträger und Satelliten-Navigation) kommen hinzu.
- 1997** Der IMO 100R wird von KTM für die 620 Adventure serienmäßig eingesetzt.
- 1998** Die neu gebaute Halle ist bereits zu klein. Kauf eines Fertigungs- und Ausstellungsgebäudes auf dem heutigen Gelände in Niedereschach (1630 qm Nutzfläche).
- 1999** Gründung der Touratech AG.
- 2002** Anbau und Erweiterung der Flächen (3430 qm Nutzfläche). Touratech startet mit einem eigenen Team bei der Dakar-Rallye.
- 2004** Zertifizierung nach DIN ISO 9001 – 2000. Erstes Travel Event am Firmensitz in Niedereschach.
- 2005** Touratech erringt mit einer stark modifizierten BMW F 650 GS – der Oryx extreme – beim 24-Stunden-Rennen in Torgau einen unglaublichen 5. Platz.
- 2006** Touratech entwickelt und fertigt das neue Alukoffersystem der R 1200 GS Adventure für BMW. Gründung des firmeneigenen Rennteams Touratech Racing.
- 2007** Touratech erweitert Firmengelände und Räumlichkeiten. Vertrieb, Versand, Lager und Shop ziehen in eine angrenzende Halle (rund 3000 qm), der Shop wird auf 800 qm ausgebaut.
- 2009** Markteinführung des weiterentwickelten Koffers Zega Pro. Die BMW Motorrad GS Challenge (heute: Trophy) findet erstmals im Rahmen des Touratech Travel Event statt.
- 2010** Touratech feiert 20-jähriges Bestehen. Vorstellung des Motorradanzugs Compañero. Touratech Racing erringt beim 24-stündigen »Endurance Day« auf der BMW G 450 X einen Doppelsieg und gewinnt auch das internationale Zwölf-Stunden-Rennen »Dawn to Dusk« in Wales.
- 2011** Einführung der Fahrwerkslinie Touratech Suspension.
- 2012** Veränderung der Verwaltungsflächen, neues Gebäude.
- 2013** Präsentation des Koffers Zega Pro2 mit innovativem Befestigungssystem. Weit über 10.000 Besucher beim Travel Event.
- 2014** Um- und Ausbau des gesamten Fertigungsbereichs mit Modernisierung des Maschinenparks. Der Touratech Katalog ist mittlerweile auf 1860 Seiten angewachsen. Der Motorradanzug Compañero Boreal wird vorgestellt.

KOMPLETTUMBAUTEN

Komplett umgebaute Motorräder sind für Touratech Ideenträger und stehen für teilweise vollkommen neue Motorradkonzepte. So ist die »Desierto« von 1998 der Urahn aller aktuellen Adventure-Enduros. Und auch im Sportsegment setzten Touratech Kreationen wie die »Oryx extreme« Maßstäbe.

1998: Desierto I

Basis: BMW R 1100 GS



2000: F 650 Rallye

Basis: BMW F 650 GS

2002: TT39

Basis: BMW F 650 GS



2002: Desierto II

Basis: BMW R 1150 GS

2002: Oryx

Basis: BMW F 650 GS



2003: Revamp

Basis: BMW R 1100/1150

2005: G 450 Touratech Racing

Basis: BMW G 450 X



2005: Desierto III

Basis: BMW R 1200 GS

zwungen, Fertigung und Entwicklung stets auf dem neuesten Stand zu halten und kontinuierlich die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Das kommt letztlich allen Touratech Produkten zugute.

TRENDS SETZEN

Und auch auf anderen Gebieten gibt es einen fruchtbaren Austausch zwischen Touratech und den Fahrzeugherstellern. Ein gutes Beispiel hierfür sind die inzwischen legendären Komplettumbauten von Touratech, allen voran die Desierto-Reihe. Mit der ersten Desierto von 1998 – einer R 1100 GS mit großem Tank, rahmenfester Verkleidung, Alukoffersystem und zahlreichen Protektoren – lieferte Touratech die Blaupause für eine heute höchst erfolgreiche Gattung: Die Adventure Enduro. Seien es die Adventure-Modelle von BMW oder KTM, die Yamaha Super Ténéré Worldcrosser oder Varian-

ten großer Reiseenduros anderer Fabrikate – alle entscheidenden Merkmale dieser Motorräder nahm die Desierto voraus.

DIE REISE GEHT WEITER

Unterwegssein mit dem Motorrad wird bei Touratech als Lebenshaltung begriffen. Deshalb ist es konsequent, dass das Unternehmen versucht, möglichst alle Facetten des Motorradreisens mit Produkten zu bedienen, die der eigenen Philosophie entsprechen. Neben seinem Ruf als führender Lieferant von technischem Zubehör vom Gepäcksystem bis zum Navihalter steht Touratech seit 2011 auch für Fahrerausstattung auf höchstem Niveau. Mit dem neuartigen Tourenanzug »Compañero« gelingt es Touratech aus dem Stand, den Maßstab für textile Motorradbekleidung zu verschieben, was unzählige Testsiege in der Fachpresse bestätigen. Und auf den Compañero folgt

2009: F 800 ScrambleR

Basis: BMW F 800 R



2011: F 800 Racing

Basis: BMW F 800 GS



2009: Desierto F

Basis: BMW F 800 GS



2011: UrbanX-Over

Basis: Suzuki DL 650



2012: Nuda X-Cross

Basis: Husqvarna Nuda 900



2013: R 1200 Rallye

Basis: BMW R 1200 GS (LC)



umgehend der nächste Schritt. Für die Saison 2015 präsentiert Touratech mit dem »Aventuro Carbon« erstmals einen Motorradhelm speziell für Reisende, der wiederum das Zeug hat, neue Standards zu setzen.

Und so soll es bleiben: »Als Spezialist im Abenteuer- und Reisesegment möchte Touratech Trends setzen und dazu beitragen, dass sich noch mehr Menschen für diese wunderbare Art, die Welt kennenzulernen, begeistern. Deshalb möchte Touratech mit innovativen Produkten und Medien Anregungen geben, wie sich das Motorradreisen heute und in Zukunft gestalten lässt«, beschreibt Herbert Schwarz seine Vision für die Zukunft des Unternehmens. »Wenn ein Motorradfahrer beim Thema Reise zuerst an Touratech denkt, dann haben wir alles richtig gemacht«, ergänzt Jochen Schanz. ▲

MISSION ABENTEUER



STADLER
MOTORRADBEKLEIDUNG



DESTINY & FAITH

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



entwickelt in
Deutschland

europäische
Produktion

hochwertigste
Materialien

www.stadler-bekleidung.de

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

AUF SCHOTTER schwindelig FAHREN

Unterwegs am 2.558 Meter hohen
Col de Mallemort (o.).

Es ist Herbst geworden, die beste Zeit, die Schotterstrecken in den Seealpen unter die Räder zu nehmen. Höchste Zeit also für Michael Hoyer und seinen Freund Ulrich Merz die Reiseenduros zu satteln, und ins italienisch-französische Grenzgebiet aufzubrechen. Große Namen wie Sommeiller, Jafferau oder Ligurischer Grenzkamm stehen auf ihrer Agenda.

Text: Michael Hoyer Fotos: Ulrich Merz und Michael Hoyer

Als Ausgangspunkt für unsere ersten Touren wählen wir das französische Briançon. Diese wunderschöne und vor allem geschichtsträchtige Stadt liegt in den Cottischen Alpen. Von hier aus geht es schnell zum Col du Parpaillon. Dieser 2637 Meter hohe Berg im Ubaye Valley ist ein großes Ziel für viele Enduristen. Besonders faszinierend ist der Scheiteltunnel unter dem höchsten Punkt hin-



Auffahrt zum 2.178 Meter hohen Colle delle Finestre, der mit seinen engen Schotterkehren ein Leckerbissen für Reiseenduristen ist (o.). Wir passieren das Dorf Lantosque bei der Abfahrt vom Col d'Adrion (1.681 Meter) (u.).



durch. Bereits 1891 wurde der Tunnel von der französischen Armee gebaut und ist bis heute einer der höchsten Tunnel in Europa. Nur wenige Monate im Jahr ist die Röhre überhaupt zu befahren – die meiste Zeit ist sie im Inneren dick vereist. Die Auf- und Abfahrt zu diesem faszinierenden Bauwerk ist durchaus anspruchsvoll. Tief ausgewaschene Serpentineen lassen mehr Adrenalin durch den Körper strömen als einem so manches Mal lieb ist.

Die nächste Herausforderung ist von Briançon nur einen Katzensprung entfernt. Über den Col de l'Echelle geht es auf griffigem Asphalt in das italienische Bardonecchia, wo die höchste europäische Offroad-Tour wartet. Mit seinen 3050 Metern ist der Col de Sommeiller der höchste anfahrbare Punkt in den Alpen. Enge Serpentinien und tiefe Querrinnen erfordern einiges Geschick, zumal die durch Hangrutschungen entstehenden Hindernisse kaum mehr weggeräumt werden. Die Befahrung ist wegen des am Westhang nur langsam abtauenden Schnees oft nur im Spätsommer oder Frühherbst möglich.

Die Anfahrt beginnt in Bardonecchia und führt – zunächst noch asphaltiert – zu dem kleinen Ort Rochemolles. Kurz danach beginnt der unbefestigte Teil der Strecke, der aber hier noch gut fahrbar ist. Es geht weiter, vorbei am Stausee Lago di Rochemolles und hinein in das Hochtal bis zum Rifugio Scarfiotti am Talschluss. Danach wird die Strecke sowohl gröber als auch schmaler. Über 16 Kehren wird die Stufe zur sehr kargen Pian dei Morti überwunden. Der Ausblick am obersten Punkt ist dann aber schon alle Mühen wert.



Erlesene Pässe: Col de Vallbelle – 2.360 m (o.), Col de Turini – 1.607 m (u.l.), Colle di Tenda – 1.870 m (u.), Col d'Agnel – 2.746 m (ganz u.), Colle Parpaillon – 2.632 m (u.r.).





So richtig spannend wird es dann bei unserer nächsten Tour zum Monte Jafferau in der Nähe von Susa. Mit diesem Berg hatten wir schon einmal ein Jahr zuvor schwererungen und mussten in 2250 Meter Höhe aufgrund eines großen, nicht passierbaren Schneefeldes die Befahrung abbrechen. Damals konnten wir noch die Anfahrt über Susa vornehmen und den mittlerweile völlig gesperrten 850 Meter langen Tunnel befahren. Wegen dieser Sperrung müssen wir den majestätischen 2801 Meter hohen Jafferau diesmal von der gegenüberliegenden Seite her anfahren.

Auf dem Gipfel befindet sich ein um das Jahr 1800 erbautes Fort das zu den höchsten Befestigungsanlagen der Cottischen Alpen zählt.

Während wir noch die fantastische Aussicht genießen, nähert sich mit beunruhigendem Tempo eine Schlechtwetterfront, so dass wir früher als geplant die Abfahrt ins 1600 Meter tiefer liegende Tal antreten.

Die Ligurische-Grenzkamm-Höhenstraße ist das Highlight unserer Reise. Sie ist die längste und abgelegenste Militärstraße, die Mussolini zwischen den beiden Weltkriegen





Zwei kleine Erdbeben gleich zu Beginn der Ligurischen Grenzkammstraße bilden einen herausfordernden »Kamelbuckel«.

an seiner Grenze hat bauen lassen. Dabei quert sie 27 Mal die französisch-italienische Grenze, bleibt aber immer auf etwa 2000 Höhenmetern. In Denzels Schotterbibel mit Schwierigkeitsgrad 4-5 angegeben, sind die 48 Kehren der Auffahrt ein perfektes Warm-up für das große Abenteuer. Sind doch die oberen 24 ohne Asphalt, dafür aber ebenso steil wie die anderen. Hat man diesen Prolog gemeistert, erreicht man das ehemalige Fort Central.

Die Ligurische Grenzkammstraße ist ein Refugium von hohem Erholungswert, eine hochalpine Strecke über 60 Kilometer, auf der nur wenige Menschen unterwegs sind.

An Endurofahrer stellt die Befahrung der langen, unbefestigten Strecke abseits menschlicher Siedlungen erhebliche physische und psychische Anforderungen. An vie-

len Stellen ist man völlig ausgesetzt und ein Abrutschen würde einen Sturz von vielen hundert Metern nach sich ziehen.

Wunderschöne Aussichten in einer sagenhaften Bergwelt lassen uns nur langsam vorankommen. Die Fahrt auf dem Ligurischen Grenzkamm führt uns über Col des Seigneurs und den Col de Saccarello nach Pigna. Hier, nur wenige Kilometer vom italienischen Mittelmeer entfernt, endet unsere diesjährige Tour. ▲



Zur Person: Michael Hoyer

Michael Hoyer, 48 Jahre alt, Hochschulprofessor, Trainer und Coach, fährt bereits sein halbes Leben Motorrad. Früher lautete seine Devise: »Es ist ein großes Unglück, wenn einmal kein Teer unter den Rädern ist...«. Seine Freundschaft zu vielen Offroad-Motorradfahrern wie beispielsweise Michael Martin oder Herbert und Ramona Schwarz bewegte ihn vor vier Jahren, ein Geländetraining im Enduropark Hechlingen zu absolvieren.

So etwas macht süchtig. Michael Hoyer war seither vier Mal im BMW-Steinbruch – fährt dort fast alle Schwierigkeitsgrade und fühlt sich erst dann wohl, wenn auf seinen Urlaubsfahrten die Wege eng und schmal und der Untergrund steil und schotterig wird. Mittlerweile lautet seine Devise: »Es ist ein Unglück, wenn einmal kein Schotter unter den Rädern ist...«.



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

PRAXIS-TIPPS

Zur Vorbereitung einer Schotter-Tour benötigt man den »Großen Alpenstraßenführer« aus dem Denzel Verlag sowie einen Internetzugang.

Viele Militärstraßen sind nicht immer zu befahren. Erdrutsche oder zusammenbrechende Brücken machen die Strecken häufig unpassierbar. Daher ist es wichtig, aktuelle Informationen von anderen Reisenden im Internet zu recherchieren.

Häufig versperren zunächst Verbotsschilder die Weiterfahrt. Als »guter Deutscher« möchte man diese Passagen eigentlich meiden. Doch so leicht sollte man sich nicht abschrecken lassen. Häufig beziehen sich die Verbotsschilder nur auf geländetaugliche Autos, für Enduros gelten sie nicht immer. Leider ist die Kennzeichnung und ihre Auslegung sehr uneinheitlich, weshalb man sich bei einer Weiterfahrt häufig in einer Grauzone befindet.

Die beste Reisezeit ist sicherlich der September. Zu dieser Jahreszeit sind die hochgelegenen Strecken – immerhin geht es bis auf 3000 Meter Höhe – ziemlich sicher schneefrei. Aber Vorsicht, es kann auch einen frühen Wintereinbruch geben, dann sind verschiedene Passagen schon wieder eingeschnitten.

Wenn man sich für die anspruchsvolleren Routen entscheidet, sollte man über eine gewisse Offroad-Erfahrung verfügen. Man kann die beschriebenen Strecken prinzipiell auch mit normalen Straßenmaschinen befahren – eine Enduro ist auf den teils sehr groben Schotterpisten allerdings das geeignete Fahrzeug. Auch Stollenreifen machen sich schnell bezahlt.



Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika

Gravel Travel Motorbike Adventures cc Namibia

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

www.motorradreisen.de



www.facebook.com/motorradreisen

Mit Kind, Kegel und Gummikuh

Dass sich ein erfülltes Familienleben und spannende Motorradabenteuer nicht ausschließen müssen, zeigen die Urlaube von Familie Michna-Przewolka.

Als ich vor rund 30 Jahren meinen Mann Rainer kennenlernte, brezelten wir zusammen durch die Seelpen mit unseren Gummikühen. Zwischenzeitlich kamen unsere Kinder auf die Welt, heute 11, 14 und 17 Jahre alt. Und mein Mann und ich fahren immer noch über kleine Teerstraßen und Schotterwege.

Während der Anreise zum gemieteten Ferienhaus in Südfrankreich stehen unsere betagten GS-Motorräder auf einem Anhänger, zusammen mit zwei Klapp-Fahrrädern und einem Zielscheiben-Würfel fürs Bogenschießen. Den Anhänger zieht ein Kastenwagen, und meistens sind alle sechs Sitze besetzt. Mit den drei eigenen Kindern und eventuell noch einem Freund, sowie natürlich den Eltern. Und hinten auf der Ladefläche sit-



© Sabine Przewolka

zen noch drei Hunde im Format groß, mittel und klein. Und so rollt Familie Michna-Przewolka mit all ihrem Spielzeug in den Süden.

Abends satteln Rainer, ich und unser Sohn Toni die Gummikühe. 100 bis 200 Kilometer Endurowandern stehen auf dem Programm. Meistens fährt unser 11-jähriger Sohn Toni

mit, selbst schon begeisterter Motorradfahrer – nicht nur als Sozus. Er fährt seit fünf Jahren selbst aktiv Trialmotorrad, auch bei Wettbewerben wie sein Vater. Aber auch die Töchter haben Benzin im Blut. Die 17-jährige Maxi geht gerne auf Oldtimer-Messen, kauft sich »Classic«-Magazine und träumt von einem schwarzen Camaro oder Mustang, hat sich aber erst mal einen Golf 2 fürs begleitete Fahren vom ersparten Ferienjob-Geld gekauft. Und ei-

gentlich gehört ihr ja schon seit Jahren die schwarze 1100er BMW des Vaters. Nach dem Abitur nächstes Jahr macht sie auf jeden Fall den Motorradführerschein.

Vielleicht ist das die Ernte für die viele aus den Rippen geschnittene Zeit, um das Hobby neben den Kindern und der Partnerschaft weiter zu pflegen. Zum Beispiel, die Motorräder einfach auf einem Anhänger in den Urlaub mitzunehmen ... Schließlich müssen Eltern ihren Kindern auch vorleben, was Freude macht!

Im Kurvenrausch der Pyrenäen

Möglichst wenig Asphalt wollte Michael Hoyer bei seiner Pyrenäen-Durchquerung unter den Rädern haben. Dieses Ziel hat er erreicht – und er hat trotzdem noch nicht genug von diesem faszinierenden Gebirge.

Die Pyrenäen sind eine rund 430 Kilometer lange Gebirgskette. Sie trennen die Iberische Halbinsel im Süden vom übrigen Europa im Norden und liegen zwischen dem Mittelmeer im Osten und dem Atlantischen Ozean im Westen. Küste zu Küste – unter diesem Motto fuhr Michael Hoyer von Narbonne nach Biarritz.

Dem französischen Pyrenäen-Hauptkamm folgend und immer möglichst offroad abseits der breiten Touristenpfade – für die von Touratech optimierte BMW R 1200 GS kein Problem.

Kaum ein anderer europäischer Raum bietet eine solch in-

teressante Abwechslung zwischen grandioser Landschaft, verträumten und malerischen Orten und einem reichen Angebot an geologischen Besonderheiten wie die Pyrenäen. Besonders beeindruckend ist dabei die nicht enden wollende Vielfalt an kurvigen Straßen und durchaus anspruchsvollen Pisten.

Doch Vorsicht – das Suchtpotenzial dieser Berge ist verbunden mit einer langen Anfahrt durch Frankreich. Im kommenden Jahr wird Michael Hoyer die spanische Seite der Pyrenäen vom Atlantik ans Mittelmeer durchqueren – auf Schotter, versteht sich.



Foto: © Michael Hoyer

Welt, zweiter Teil

Mit Sozia hat Holger Homann den gesamten südamerikanischen Kontinent auf seiner umgebauten 690er KTM durchquert.

Meine erste einjährige Solo-Motorradreise führte mich 2011/2012 durch die Ukraine, Kasachstan, Russland, die Mongolei und Südostasien nach Australien ... und die Liebe wieder zurück nach Deutschland. Was also tun, wenn man seinen Traum weiterfahren will? Seine Lebensgefährtin einfach auf dem Rücksitz mitnehmen, das Gepäck brutal zusammenstreichen und dabei trotzdem autark sein.

Startpunkt war dieses Mal Valparaiso, von dort über die Anden nach Mendoza und die Ruta 40 mit Orkanböen bis ins kalte und regnerische Ushuaia. Auf der chilenischen Seite haben wir uns dann durch den patagonischen Regenwald über einsame, abenteuerliche Pässe immer weiter gen Norden bis in die Atacama Wüste hochgeschraubt. Von dort per Luftliniennavigation über den Salar de Uyuni bis zum Che Guevara Trail, durch spektakuläre Landschaften bis hinunter in das Amazonasbecken, die Death Road wieder hinauf und auf dem Altiplano nach Peru.

Machu Picchu durch die Hintertür über Santa Theresa und weiter nach Norden zur Cordillera Blanca, hinunter in den Canyon del Pato, über Jaen und Hardcore-Pisten durch den Dschungel nach Vilcamba in Ecuador. Abermals geht es durch Vulkanlandschaften in das Amazonasbecken und über den Quilotoa Loop an die Küste, um auf der Panamericana durch Kolumbien zu fahren. Cali, Medellin, Cartagena, alles anders als man denkt, und auch die Rückverschiffung nach neun Monaten nach Hamburg verläuft problemlos.

Hinter uns liegen neun Monate mit 28.000 Kilometern, davon mehr als 12.000 Kilometer Piste, viele Abenteuer und Begegnungen mit tollen Menschen.

Mehr zur Reise unter www.hhconsulting.asia



Foto: © Holger Homann

Weißblaue Geschichten in den BMW-Sonderausgaben von MO



**BMW
Motorräder**

Viermal pro Jahr,
immer zum Quartalsende:
die MO-Sonderausgaben

„BMW Motorräder“. Weißblaue Geschichten über
die neueste Technik, Youngtimer und Klassiker
sowie die Menschen hinter den Maschinen

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



In Ausgabe Nr. 51
unter anderem die leichte
Kohlenwerk-BMW R 1200 GS

Im Zeitschriftenhandel
oder bestellservice@mo-web.de
Telefon (0711) 24 89 76-24
Fax 24 89 76-28
Heftpreis 6,20 Euro
plus Versandkosten

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

ZICKZACK

DURCH BRASILIEN

Fähren sind oft die einzige Möglichkeit, die Wasserarme im Pantanal zu überqueren.

Nachdem Martin Leonhardt den tropischen, von schwarzer Kultur und Lebensart geprägten Bundesstaat Bahia ausführlich erkundet hat, zieht es ihn in die unwegsame Wildnis des Pantanal.

Text und Fotos: Martin Leonhardt

Brasilien erfordert Zeit, viel Zeit. Wochen sind einfach nicht genug – es bedarf mehrerer Monate, will man dieses riesige und facettenreiche Land wirklich erleben. Bahia hatte mich lange in seiner einzigartigen Welt aus Emotionen und Lebensfreude gefangen gehalten. Der Abschied fiel schwer, doch das Abenteuer lockte in Gestalt des Pantanal, eines riesigen Überschwemmungsgebiets im Herzen Südamerikas.

Ein Zickzackkurs führt mich zunächst durch den Staat Minas Gerais. Ein Traumland für Motorradfahrer. Ich kann mich nicht erinnern, je bessere Bergstraßen unter den Stollen gehabt zu haben – und das über tausende Kilometer. Dutzende historische Städte und Dörfer gilt es zu erkunden, in denen ich äußerst interessante Menschen kennenlernen. Ein

Alchemist nimmt mich für eine Woche in sein Heim auf, eine 99-jährige Frau lädt mich zum Kaffee ein, und auf einer kleinen Farm werde ich von Obstpflückern in die Obhut genommen. Die Wochen verstreichen, und mein Portugiesisch hat das Anfängerniveau längst überschritten. Die Sprache bringt mich den Menschen näher. Tag für Tag verstehe ich besser, wie das Land, wie das Volk, ja – wie die Herzen der Menschen funktionieren.

Die Regenzeit steht kurz bevor. Ich stelle mich auf schwierigste Straßenbedingungen in den Feuchtgebieten ein und reduziere mein Gepäck erheblich. Zusätzlich beschaffe ich mir noch grobstollige Reifen. Mehr als 100 hölzerne Brücken überquere ich auf dem Weg durch den Pantanal. Aus den Wasserläufen neben der Piste starren mich Kaimane mit offenen Mäulern an. Ein Fischer zeigt mir, wie man Piranhas angelt. Überhaupt ist die Tier- und Pflanzenwelt in dieser Region einzigartig. Besonders die vielen bunten Vögel ziehen mich oft für Stunden in ihren Bann.

Am Rio Paraguay ist vorerst Endstation. Mit dem Boot will ich weiter in den nördlichen Pantanal vordringen. Dorthin, wo keine Straßen mehr hinführen. Das Thermometer steigt täglich bis jenseits der 40 Grad Celsius und die Moskitos scheinen mich als ihre Leibspeise entdeckt zu haben. Die Hängematte wird mein Zuhause. 



Martin Leonhardt lässt sich auf seiner Fahrt quer durch Brasilien Zeit, um mit den Menschen ins Gespräch zu kommen (l.) Fressen und gefressen werden: Frisch geangelter Piranha.

Mehr zur Reise unter www.freiheitenwelt.de

OFFROAD & STRASSENTOUREN

- GEPFLEGTE HOTELS
- KOMPETENTE TOURGUIDES
- ABWECHSLUNGSREICHE STRECKEN

TRÄUME VERWIRKLICHEN
ABENTEUER ERLEBEN

JETZT KOSTENLOSEN KATALOG ANFORDERN!



• DEUTSCHLAND • ÖSTERREICH • SCHWEIZ
• FRANKREICH • TSCHIECHIEN • POLEN • SPANIEN
• ITALIEN • SCHOTTLAND • AMERIKA • AFRIKA
• KROATIEN...



Hermann

Motorrad-Reisen



www.hermann-motorrad-reisen.de





HANDMADE MEETS HIGHTECH

Als Helm speziell für Motorradreisende vereint der Touratech Aventuro Carbon in einzigartiger Weise Vielseitigkeit mit geringem Gewicht und höchster Schutzwirkung. Möglich wird dies durch die Verzahnung des von Touratech Experten entwickelten Konzepts mit hochspezialisierter Carbon-Technologie.

Text und Fotos: Andreas Reimar

Während die Tachonadel wie an einem unüberwindbaren Hindernis an der 30er-Marke abprallt, scheint das Quecksilber solche Aufstiegsängste nicht zu kennen. Seit Stunden schon knallt die Sonne erbarmungslos vom Himmel, auf der tief verspurten Piste muss man es schon als Erfolg verbuchen, die schwer beladene Maschine ein paar hundert Meter am Stück in der Vertikalen zu halten.

Ambitionierte Reisende kennen Situationen wie diese, in denen der Schweiß in Strömen fließt, und jeder noch so kleine Luftzug herbeigesehnt wird. Sie kennen aber auch den tagelang währenden eisigen Dauerregen, der die sonst so harmlosen Strecken Mitteleuropas in dunstige Kältekammern verwandelt. Zum Glück gibt es aber auch den heiteren Sommertag, an dem wohltemperierte, nach Heu duftende Luft unter dem halb geöffneten Visier in den Helm strömt.

Jeweils den perfekten Helm im Gepäck zu haben für die unterschiedlichen und noch dazu oft schnell wechselnden Bedingungen auf Motorradreisen, das würde manche Herausforderung unterwegs deutlich entschärfen. Doch so verlockend dieser Gedanke erscheint, so unrealistisch ist er auch. Findige Köpfe haben daher den Hybridhelm ersonnen, der ein relativ breites Spektrum von Nutzungsbedingungen abdecken

Prüfen, testen, verbessern

Ausführliche und harte Praxistests sind für Touratech Produkte obligatorisch. Doch schon während der Herstellung durchläuft jeder einzelne Helm etwa 60 Prüfungsvorgänge. In Verbindung mit einem Fertigungsprozess, der sich eng am Kaizen-Konzept orientiert – also auf kontinuierliche Verbesserung ausgelegt ist – kann eine hohe und gleichmäßige Produktqualität gewährleistet werden.

Zudem werden regelmäßig Helme aus der laufenden Produktion entnommen und nach allen Kriterien der strengen ECE-Richtlinie im hauseigenen Hightech-Labor getestet. Hierzu zählt beispielsweise ein Falltest aus

mehreren Metern Höhe auf eine stählerne Unterlage, die das Verhalten der Helmschale bei einem Sturz simuliert. Auch Probefahrten mit nach dem Zufallsprinzip aus der Fertigung ausgewählten Helmen finden regelmäßig statt, um permanent die optimale Funktionalität aller Komponenten zu überprüfen. Und schon während der Entwicklung wurden immer wieder verschiedene Materialproben im Labor höchsten Beanspruchungen ausgesetzt, um die ideale Zusammensetzung zu ermitteln.

Dass der Aventuro Carbon alle Tests in externen Labors für die Zertifizierung nach ECE- und DOT-Norm spielend bestanden hat, verwundert da kaum.

soll, in der Praxis häufig aber nur Kompromisse zu bieten hat – zu schwer und in Extremsituationen nicht spezialisiert genug,

Als es bei Touratech darum ging, mit dem Aventuro Carbon einen Helm speziell für Motorradreisende zu entwickeln, hatten die Reiseprofis rund um Firmengründer Herbert Schwarz jedoch keinen Kompromiss im Sinn. Vielmehr lautete das Ziel der Entwicklung, einen Helm zu konstruieren, der nicht alles ein bisschen, sondern fast alles perfekt können soll. Ein superluftiger und leichter Crosshelm soll er sein, die schnell wechselnden Bedingungen beim Endurofahren parieren und auf der Autobahn Halsmuskulatur sowie Gehör durch eine günstige Aerodynamik schonen.



Laminieren Speziell geformte Zuschnitte von Kohlefasermatten unterschiedlicher Dichte werden in eine stählerne Form gelegt. Die Form gibt die äußere Kontur der Helmschale vor. Die Kohlefaserlagen werden mit Kunstharz übergossen. Nach dem Schließen der Form wird der Gummiballon mit Pressluft aufgeblasen und drückt die Struktur an die Wände der beheizbaren Form. Bei rund 75 Grad Hitze verbacken die Schichten des Kohlefaserwebes mit dem Kunstharz zu einem Laminat.

In der Natur der Sache liegt es, dass sich die zahlreichen, für diese Vielseitigkeit erforderlichen Features zunächst einmal im Gewicht niederschlagen. Da Abstriche an der Sicherheit bei einem Premiumhelm nicht zur Debatte stehen, bleibt nur ultimativer Leichtbau, um ein günstiges Gewicht bei maximaler Schutzwirkung erreichen zu können. Die Antwort auf diese Anforderungen findet sich in einem hochfesten und federleichten Hightech-Werkstoff: Carbon.

Mit dem Begriff Carbon werden etwas verkürzt Verbundwerkstoffe aus Kohlefasermatten und Kunstharz bezeichnet. Um hochfeste Strukturen, wie sie für eine Helmschale unabdingbar sind, aus Kohlefaserlaminaten zu fertigen, bedarf es eines enormen Know-hows, das nur wenige Unternehmen weltweit besitzen. Während bei Produkten von Billigherstellern einfach ein paar große Matten aus Kohlefasern mit Kunstharz bestrichen und in eine Form gepresst werden, gestaltet sich der Prozess beim Aventuro Carbon deutlich aufwendiger.

Die Herausforderungen beginnen mit der Auswahl des richtigen Materials, denn Carbon ist nicht gleich Carbon. »Verschiedene Dichten und Texturen der Kohlefasermatten bewirken ganz unterschiedliche Eigenschaften der Laminatstrukturen«, erklärt Victor, während er eine schwarz schillernde Matte durch die Finger gleiten lässt. Der 33-jährige promovierte Ingenieur hat die technische Entwicklung des Aventuro Carbon von Anfang an begleitet. »Um den Belastungen, die im Sturzfall auf die Helmschale einwirken, optimal gewachsen zu sein, müssen Zuschnitte in exakt definierten Formen an vorgegebenen Stellen zum Einsatz kommen. Material



Entwicklung & Prototypen Ideen werden zu Skizzen, Zeichnungen und CAD-Daten zu Modellen und Prototypen – bis zum fertigen Produkt hat der Aventuro Carbon einen fast zweijährigen Entwicklungsprozess durchlaufen.



Schneiden Ein Industrieroboter trennt mit einem Hochdruck-Wasserstrahl überschüssiges Material ab und schneidet sämtliche Aussparungen und Löcher in die Helmschale.



Entgraten Per Hand werden alle Kanten sauber entgratet. Zudem gilt es, die Maßhaltigkeit aller Aussparungen sorgfältig zu prüfen.

verschiedener Dichte sorgt zudem dafür, dass gewisse Partien mehr Flex erhalten, während andere steifer ausfallen«, erläutert Victor die technischen Grundlagen weiter.

Zahlreiche aufwendige Tests mussten im Laufe des Entwicklungsprozesses durchgeführt werden, um Materialbeschaffenheit, Form und Anordnung der Laminatzuschnitte zu perfektionieren.

Doch nicht nur für die Konstruktion einer perfekten Helmschale bedarf es großen Know-hows. Auch das Laminieren der komplexen Struktur erfordert spezielle handwerkliche Kompetenzen, weshalb für diesen elementaren Prozess beim Aventuro Carbon ausschließlich Facharbeiter mit langjähriger Erfahrung im Helmbau eingesetzt werden.

Sérgio grinst, als er die Frage beantworten soll, wie lange er schon Helme baut. »Seit sieben Jahren mache ich das schon – und werde trotzdem immer noch besser«, gibt der gutgelaunte Portugiese zu Protokoll und wendet sich gleich wieder der Arbeit zu. Sorgfältig legt er Schicht für Schicht die Zuschnitte des Kohlefasergerüstes in eine stählerne Form. Mit einer Pinzette zupft er das Gewebe zurecht, korrigiert selbst geringste Abweichungen von der perfekten Lage. Zu guter Letzt rührt er in einem Messbecher Epoxidharz aus zwei Komponenten zusammen. Was da genau reinkommt – keine Antwort. Neben der Stratigraphie, so bezeichnen die Fachleute den Schichtaufbau der Helmschale, zählt auch die genaue Rezeptur des Harzes zu den gut gehüteten Betriebsgeheimnissen.

Kaum ist das Harz in der Form, schwenkt Sérgio einen massiven Deckel, der von einem Kranarm getragen wird,

Durchdacht bis ins Detail

Detaillösungen, die sich nahtlos in das stringente Gesamtkonzept fügen, machen den Aventuro Carbon einzigartig.

VARIABEL

- Luftig im Gelände
- Anpassungsfähig im gemischten Einsatz
- Aerodynamisch auf der Straße

SICHER

- Hochfeste Carbonschale
- Erfüllt die Normen ECE 2205 und DOT
- Herausnehmbare Wangenpolster (Emergency Cheek Remove System)
- Großes Gesichtsfeld
- Doppel-D-Ring-Verschluss
- Pin-Lock-Visier

KOMFORTABEL

- Geringes Gewicht
- Ergo-Padding-System
- Einfache Bedienung
- Werkzeugloser Umbau
- Ausgeklügelte Belüftung
- hautfreundliches waschbares Futter

CLEVER

- Integrierte Brillenbandführung
- Interkom-Vorbereitung
- Kamerahalter
- Zubehörhalter

über die Form. Unten dran baumelt so etwas wie ein deformierter Luftballon. Nur viel stärker im Material und mit einer Oberfläche, die bei genauem Hinsehen die Innenkontur der Helmschale erahnen lässt. Deckel zu und fest verriegeln. Ein kurzer Stoß Pressluft lässt den Ballon expandieren, Gewebe und Harz werden gegen die Wandung der beheizten Form gepresst. Jetzt noch sechs Minuten bei rund 75 Grad »backen«. Runter mit dem Deckel – mit einem lauten »Klack« springen die beiden Formhälften auseinander.



Schleifen und beschichten In mehreren Durchgängen werden Füller und Schutzlacke aufgebracht. Zwischen den Arbeitsgängen wird immer wieder geschliffen.



Dekor Die gefinishte Helmschale erhält ein Dekor. Eine ruhige Hand ist für das Zusammenfügen aus einzelnen Folienelementen erforderlich.

Prägnant und authentisch

Mit seinen fünf klar definierten Design-Varianten unterstreicht der Touratech Aventuro Carbon jeweils einen ganz bestimmten Motorradlebensstil.

- »Core« Carbon mit Klarlack, 499 Euro
- »SKY« weiß lackiert ohne Grafik, 499 Euro
- »Compañero« Dekor gelb/grau/schwarz mit Sichtcarbon-Teilen, 549 Euro
- »Rallye« Dekor weiß/gelb mit Sichtcarbon-Teilen, 549 Euro
- »Vision« Dekor neongelb mit Sichtcarbon-Teilen, 549 Euro



Nicht ohne Stolz hält Sérgio eine rohe Carbonschale in den Händen.

Was aus ihm werden soll, sieht man dem Rohling zwar schon an, doch bis zum fertigen Helm ist es noch ein langer Weg. Überschüssiges, wie ein Kragen abstehendes Material muss entfernt werden, der Gesichtsausschnitt und alle Aussparungen müssen herausgetrennt, Bohrungen exakt platziert werden. Wurden diese Arbeitsschritte bei den Prototypen noch per Hand ausgeführt, kommt in der Serie ein computergesteuerter Roboter in einem hochmodernen Bearbeitungszentrum zum Einsatz.

João hat das System programmiert und überwacht die Bearbeitung jedes einzelnen Helms. »Bei allem Respekt vor unse-

ren Facharbeitern, aber Tempo und Präzision dieses rechnergesteuerten Systems sind von Menschenhand einfach nicht zu erreichen«, erläutert der 25-jährige Ingenieur die Vorzüge des Industrieroboters.

Und trotzdem gibt es noch jede Menge Bedarf an Handarbeit bei der Herstellung eines komplexen Produkts, wie es der Aventuro Carbon darstellt.

Nicht nur, dass alle Aussparungen und Bohrungen nochmals sorgfältig per Hand entgratet und auf Maßhaltigkeit geprüft werden, es stehen auch noch mehrere manuelle Schleifvorgänge an, nach denen die Helmschale durch Aufbringen von Gelcoat, einem Hartlack auf Kunstharzbasis, sowie Füllen und Grundierungen jedes Mal ein wenig edler aussieht.

Frei von jeder Hektik und mit einer Geschmeidigkeit, die eine hohe Routine erahnen lässt, legt Claudia mit ruhiger Hand die vorgeschnittenen Folienelemente des Dekors auf die lackierte Carbonoberfläche und drückt die Zuschnitte sorgfältig mit einem Spatel an. Wie bei einem Puzzle fügt sie das Dekor nach einer Vorlage, die sie sicher schon lange auswendig kennt, zusammen.

Wenn die Helme Claudias Station verlassen, ist wieder die automatisierte Technik am Zuge. Aufgereiht in Reih und Glied baumeln die Aventuros an einem Fördersystem und verschwinden in einer vollautomatischen Lackierstraße.

In edlem Glanz erstrahlen die Helmschalen, als sie im Schlepp eines Elektrokarrens auf einem Zug kleiner Wägelchen quer durchs Werk zur Endmontage rollen.

Flinke Hände suchen aus penibel beschrifteten Fächern Schraubchen, Gummileisten und all die kleinen Teile zusam-



Lackieren In einer vollautomatisierten Lackierstraße bekommen die Helmschalen ihren endgültigen Klarlacküberzug, der auch die Folienelemente der Dekorvarianten fixiert.



Endmontage Die Helmschale erhält ihre Innenausstattung. Die Polystyrol-Kalotte wird eingeklebt, der Kinnriemen vernietet. Futter und Polster werden eingesetzt. Gummidichtungen und die zahlreichen Funktionselemente werden sorgfältig platziert. Mit Visier und Peak ist der Aventuro Carbon dann komplett.



Nähen Die textile Innenausstattung des Aventuro Carbon ist komplett handgenäht. Hochwertige Materialien wie Coolmax sind hautfreundlich und sorgen für besten Komfort. Futter und Polster lassen sich leicht herausnehmen und sind waschbar.



Testen Nicht nur in der Entwicklungsphase, auch während der laufenden Produktion, werden regelmäßig nach dem Zufallsprinzip ausgewählte Exemplare des Helms aufwendigen Tests unterzogen. Hierzu zählen Versuche, die den ECE-Kriterien entsprechen, ebenso wie Fahrtests.

men, die der große Funktionsumfang des Aventuro Carbon erfordert. Den Kinnriemen gilt es jetzt noch fest mit der Schale zu vernieten und die Polystyrol-Kalotte muss punktgenau eingeklebt werden. Eine ruhige Hand braucht es beim Aufbringen der Gummidichtungen mit hochfesten Spezialklebstoffen. Fingerspitzengefühl im wahrsten Sinne erfordert die Montage der komplett handgenähten textilen Innenausstattung.

Bleiben noch die Kunststoffteile für Belüftung und Zubehörhalter zu befestigen, das Visier muss verriegelt und der Peak auf der Helmschale angebracht werden – dann geht's zur Endkontrolle.

Bis zu diesem Moment hat jeder einzelne Helm rund 60 Prüfungsvorgänge hinter sich. Angefangen beim Wiegen der rohen Helmschale bis zur finalen Sichtkontrolle sorgen konsequente Kontrollen für eine gleichmäßig hohe Qualität.

Die perfekte Kombination von Hightech und Handwerk in der Fertigung trifft beim Aventuro Carbon auf ein einzigartiges funktionales Konzept. Nur durch die enge Verzahnung all dieser Faktoren konnte der Aventuro Carbon werden, was er ist: DER Premiumhelm für Motorradreisende. 

Helm von SHOEI Kommunikation von Cardo



cardo
SHO-1™

Empfohlen von
SHOEI
PREMIUM HELMETS


cardo
communication in motion™

GRENZ ERFAHRUNG

Alex Schönborn und Jan Hagedorn fahren seit Urzeiten Enduro, so oft es geht, auch gemeinsam. Im Sommer 2014 traten die beiden Haudegen bei den Red Bull Romaniacs an, um ein Finish bei der wohl härtesten Enduro-Rallye der Welt verbuchen zu können. Für einen von beiden sollte dieser Traum in Erfüllung gehen.

TAG 1 Es ist unglaublich, wie nervös selbst gestandene Enduristen bei einer Veranstaltung vom Schlege der Red Bull Romaniacs sein können. Doch zumindest am ersten Fahrtag der 2014er Auflage der Enduro-Rallye weicht die Anspannung schnell dem Enduroglück bei flotten Fahrten über weite Grasflächen, die dank GPS und guten Markierungen leicht zu bewerkstelligen sind. Das Tagesziel erreichen Alex und Jan, die beide in der »Iron Class« starten, nach rund fünf Stunden und 90 Kilometern, 2,5 Stunden unter der Maximalzeit.



»Survival«-Kit für vier harte Romaniacs-Tage.

TAG 2 Dass es nicht bei einem gemütlichen Ausritt in den Karpaten bleiben wird, ist am zweiten Tag gleich nach dem Start klar. Sofort führt der Track eini-

ge Kilometer durch ein Bachbett, bevor kernige Auf- und Abfahrten im Laubwald zu bewältigen sind.

Nach dem ersten Tank- und Checkpoint kommen die wirklichen Herausforderungen. Über einen nassen, steilen Laubhang gilt es, den Einstieg in den weiterführenden Track zu finden. Ohne Seil und gegenseitige Hilfe sind einige Sektionen für Durchschnittsfahrer nicht zu bewältigen. Doch gerade diese Situationen, in denen sich Fahrer quer durch alle Nationen und Klassen helfen, machen das Romaniacs-Flair aus.

In dem Trubel verlieren sich die beiden Enduro-Kumpel aus den Augen und müssen den Rest der Etappe jeweils auf eigene Faust bewältigen, was beiden innerhalb der Maximalzeit gelingt.

TAG 3 Der dritte Tag startet mit einem knackigen Hillclimb. Hier spielen sich schon die ersten Dramen ab, kochende Motorräder, havarierte Fahrer und Fahrerinnen. Wiederum verlieren sich Jan und Alex. »Zahlreiche steckengebliebene

Enduristen blockierten den Steilhang, Geduld war gefragt. In den nächsten Stunden konnte ich durch beherrschtes Gasgeben aber einiges an Zeit wieder gutmachen«, beschreibt Jan die Situation. Leider spielte ihm ein großes tiefes Morastfeld übel mit, in dem er die KTM bis zur Sitzbank versenkte. Am Checkpoint fehlten Jan dann sechs Minuten zur Maximalzeit und er musste die Tagesetappe ohne Finish beenden.

Bei Alex lief es runder, allerdings verlor auch er jede Menge Zeit im »Enduristen-Stau«. »Mir ist es zum Glück gelungen, die Ruhe zu bewahren und in einen Flow zu kommen. Bis auf wenige Ausnahmen konnte ich alle Hindernisse ohne große Probleme bewältigen und erreichte auch an diesem dritten Tag das Ziel in der Zeit. Allerdings sehr knapp«, fasst Alex den dritten Renntag aus seiner Sicht zusammen. Die Iron-Klasse hat an diesem Tag eine Ausfallquote von 40 Prozent. Hierzu muss man wissen, dass Fahrer nach zweimaliger Zeitüberschreitung disqualifiziert werden und aus der Wertung fallen.

TAG 4 Am vierten Tag wollen die Veranstalter nochmal richtig aus-sieben. Die Fahrstrecke zurück nach Sibiu ist für die Teilnehmer der Iron-Klasse mit 150 Kilometern fast doppelt so lang wie an den Vortagen, die maximal erlaubte Zeit mit sieben Stunden und 30 Minuten aber ähnlich bemessen. Die Streckenführung ist grandios, über

Red Bull Romaniacs

Im Jahr 2004 vom ehemaligen Snowboardprofi und MX-Freestyler Martin Freinademetz, dem »Freijn«, ins Leben gerufen, haben sich die Red Bull Romaniacs als feste Größe im Offroadsport etabliert. Der einzigartige Charakter des Rennens verbindet Elemente des Extrem Enduro mit denen einer Rallye. Technische Fertigkeiten werden von den Teilnehmern ebenso verlangt wie Ausdauer, gute Navigationskenntnisse sowie Teamgeist.

Für die Teilnahme ist mindestens eine B-Lizenz erforderlich. Das Reglement sieht zahlreiche Klassen vor, so dass sich ambitionierte Amateure gemeinsam mit internationalen Spitzenfahrern – diese sind gern und zahlreich mit von der Partie – den Herausforderungen der rumänischen Karpaten rund um Sibiu (Hermannstadt) stellen können.

Nach einem Prolog, der in einem Parcours aus künstlichen Hindernissen im Zentrum von Sibiu ausgetragen wird, folgen vier Renntage im natürlichen Gelände.

Die Tagesetappen sind mit 70 bis 150 Kilometern für Rallyeverhältnisse recht kurz, technisch aber sehr anspruchsvoll. Die Fahrer müssen die vorgegebene Strecke in einer Maximalzeit bewältigen. Um die Befahrung der gesamten Etappe nachzuweisen, müssen im Gelände versteckte Checkpoints angefahren werden. Spärliche Markierungen weisen den Weg, zusätzlich werden die Etappen jeweils am Vorabend vom Veranstalter auf die GPS-Geräte der Fahrer in Form eines Tracks aufgespielt. Ein klassisches Roadbook gibt es bei den RBR nicht.

Weitere Informationen unter www.redbullromaniacs.com



die Höhen der Karpaten mit traumhaften Aussichten geht es im Eilzugtempo Richtung Sibiu. Jan: »Bei schwierigen Auffahrten oder hohem Tempo ist es nicht immer leicht, den Blick aufs GPS zu richten. Da folgt man schon mal dem Vordermann, in der Hoffnung, dass der schon weiß, wo es langgeht.« Nach diesem Motto hängt sich Jan in technisch schwierigem Terrain an einen Spanier. Erst als sich Jans EXC in Folge eines Sturzes um eine rumänische Birke wickelt, klärt sich die Situation auf: Der Spanier hatte sein GPS



Alex Schönborn (45)

Teamleiter Marketing

Vom Softchopper über Sportler und große Tourer bis hin zur Sportenduro hat Alex in seiner Motorradkarriere bereits gut 15 Motorräder sein Eigen genannt. Was das Endurofahren angeht, ist Alex eher ein Spätberufener. Doch seit er mit einer XR 650 vor rund 15 Jahren erste Geländesportfahrten sammelte, hat ihn das Endurofieber nicht mehr losgelassen. Schon bald stieg Alex auf leichte Sportenduros um. Neben IGE und GCC hat er zahlreiche Extrem Enduros wie das 12-Stunden-Rennen »Dawn to Dusk« bestritten. Das Finish bei den Red Bull Romanics 2014 ist der vorläufige Höhepunkt seiner Motorsportaktivitäten.

schon kurz nach dem Start verloren. Kondition, Kraft und Zeit sind zu Ende, Jan ist raus. Trotzdem ist er nicht enttäuscht: »Vier Tage so tolles Enduro bin ich noch nie gefahren«, lautet sein Resümee.

Bei Alex läuft es zu nächst besser, bis auch sein Glück aufgebraucht scheint: »Rund 20 Kilometer vor dem Ziel verbrenne ich in einer steilen Auffahrt meine hintere Mousse.« Trotz des schlabberigen Hinterreifens schafft Alex es nach Sibiu, von hier sind es nur noch eine Handvoll Kilometer bis zum Zielbogen. Direkt vor dem letzten Checkpoint hat



der Streckenbauer noch eine Steilkurve aus Holzbrettern über einen Fluss gezimmert. Ohne Kraft und Kondition kommt es, wie es kommen musste: Alex schmiert in der Mitte des Konstrukts ab und landet samt EXC im Flussbett. Mit Hilfe eines Zuschauers kann er sich aus dem Fluss befreien und passiert den letzten Checkpoint acht Minuten vor Ablauf der Maximalzeit. Jetzt geht es nur noch darum, das Ziel zu sehen. »Wie ferngesteuert zerze ich die KTM noch unter zwei Brücken durch, vollziehe einen Handstandüberschlag sowie mehrere Erschöpfungstürze. Ich schaffe noch eine Ab- und Auffahrt, die ich bei klarem Verstand niemals auch nur angeguckt hätte. 20 Minuten vor Ablauf der Maximalzeit wird mein Chip im Ziel gescannt, und ich bekomme zwei eiskalte Red Bull in die Hand gedrückt. Das Zeug hat mir noch nie so gut geschmeckt«, gibt Alex zu Protokoll. 

Jan Hagedorn (46)

Teamleiter Support / After Sales

Angefangen mit dem Mofa Rixe R503 wurden Jans Motorräder über die Jahre immer schwerer. Der Höhepunkt war nach Bol d'Or und CBX 750 mit einer CBR 1000 erreicht.

Als ein Kumpel Jan eines Tages mit der Gattung Enduro bekannt machte, war es um den gelernten Zweiradmechaniker geschehen. Die schweren Eisen wurden gegen langbeinige, leichte Sportgeräte getauscht. Der Umstieg auf eine KTM MXC markierte den Wendepunkt in Jans Motorradkarriere. Zahlreiche Endurorennen – häufig gemeinsam mit seinem Freund und Kollegen Alex Schönborn – folgten. Für Breitensport wie die GCC kann sich Jan ebenso begeistern wie für Extrem Enduros oder 24-Stunden-Rennen. Doch nicht nur der Sport im Gelände fasziniert Jan, auch auf Touren, die ihn schon bis in die Sahara führten, ist er am liebsten abseits der Straßen unterwegs.

[illegible]

Kundennähe und persönlichen Service garantiert Touratech durch ein Netz kompetenter Distributoren im In- und Ausland. Die schwarz-gelben Shops haben sich zu wichtigen Institutionen in der Motorrad- und Reiseszene entwickelt. Motorrad-abenteurer wissen, dass es hier nicht nur das beste Zubehör gibt, sondern vielfältige spannende Aktionen, wertvolle Ratschläge von Profis und die Gelegenheit zum intensiven Austausch mit Gleichgesinnten. Einige Niederlassungen im deutschsprachigen Raum stellen sich an dieser Stelle vor.



Die Adressen und Kontaktdaten aller Touratech Distributoren im deutschsprachigen Raum finden sich auf Seite 98.

Touratech Ost DRESDEN

Erst drei Jahre vor Ort und doch schon fest in der lokalen Szene verankert, das ist Touratech Ost in Dresden. Der weitläufige Außenbereich hat sich als Treffpunkt der reisenden Motorradfahrerschaft weit über die Grenzen der sächsischen Landeshauptstadt hinaus herumgesprochen.

Neben der geballten BMW-Kompetenz greifen die Kollegen auf langjährige Erfahrungen mit vielen weiteren Marken zurück. Wegen der großen Resonanz wurde das Team in diesem Jahr enorm verstärkt. Einen guten Ruf genießen die Dresdner nicht nur wegen ihrer kompetenten und fairen Beratung, auch die Werkstatt unter der Regie von Patrick Rödel bietet einen umfassenden Service. Und nicht zuletzt erfreuen sich spannende Aktionen wie die Orientierungsrallye oder organisierte Touren großer Beliebtheit. Ein großer Mietfuhrpark mit BMW-Modellen rundet das Leistungsspektrum ab.

Highlights 2015 – Dresden

18. April	Saisonaufakt
09. Mai	Orientierungsrallye
12. September	Tagestour ins Böhmisches

Aktuelle Informationen: www.motorradindresden.de

Touratech BERLIN

Touratech ist seit Januar 2010 in der Hauptstadt vertreten. In den Räumen von Riller & Schnauck, auch bekannt als BMW- und Triumph-Vertragshändler, verfügt der Touratech Shop über eine Fläche von 100 Quadratmetern. In der gesamten ersten Etage des Gebäudes in der Schlossstraße 57 finden Kunden alles, was das Motorradfahrerherz höher schlagen lässt. Von Navigationsgeräten, über Fahrerausstattung und Lifestyleprodukte bis hin zu Komplettumbauten deckt der Shop in Berlin das gesamte Touratech Sortiment ab.

Weil Touratech Berlin nicht nur auf den Verkauf, sondern auch auf den Service großen Wert legt, werden durch fachmännisch geschultes Personal gerne alle Anbauten vorgenommen. Zudem können Sitzbänke und Windschilde Probe gefahren werden.

Zu diesem Zweck steht der größte Fuhrpark an Motorrädern der Marken BMW und Triumph in ganz Berlin und Brandenburg zur Verfügung.

Betreut wird der Touratech Shop in Berlin durch den Centerleiter Ringo Schatz, den Teamleiter Philipp Kirchner und Jasmin Gören sowie motivierten Verkäufern und Mechanikern.

Highlights 2015 – Berlin

14. März	Saisonstart
19. April	Start Up Day ADAC Linthe
30. April – 03. Mai	Tanz in den Mai (Spinnerbrücke)

Aktuelle Informationen: www.touratech-berlin.de



Touratech **KASSEL**

Der Shop in Kassel ist seit fünf Jahren ein beliebter Anlaufpunkt für die Enduristi im Großraum Nordhessen und Umgebung. Ein attraktiv gestalteter Showroom mit über 400 Quadratmetern Ladenfläche, ein umfangreiches Lager, immer frischer Kaffee und das kompetente Team sind der Grund für den schnell wachsenden Kundestamm. Direkt am Kreisel in Kassel, Dresdener Str. 1, ist der Shop leicht zu

erreichen. Die Produkte werden an den Ausstellungsbikes anschaulich präsentiert, viele Produkte können von den Kunden an der eigenen Maschine getestet werden.

Das Team rund um Rainer Krippner und Guido Rappe bietet auf Basis von mehreren Jahrzehnten eigener Motorradfahrerfahrung praxisbezogene Beratung. Nach dem Motto »Geht nicht, gibt's nicht« ste-



hen die engagierten Kasseler ihren Kunden auch bei der Montage des Zubehörs zur Seite. Navi-Seminare, Reisevorträge und die schon legendären Klönabende, Events und Messeauftritte sind fester Bestandteil der Shopaktivitäten.

Aktuelle Informationen:
www.touratech-kassel.de

Touratech Süd **MÜNCHEN**

In der Weltstadt mit Herz ist Touratech seit knapp 10 Jahren vertreten. Erst 2014 komplett umgebaut, präsentiert sich der Shop auf den Schrederwiesen modern, aufgeräumt und übersichtlich. 180 Quadratmeter Fläche stehen für die Produktpräsentation zur Verfügung, in der angegliederten Werkstatt kann Zubehör montiert werden. Die Kunden schätzen nicht nur die kompetente Beratung durch ein Team von eingefleischten Motorradreisenden und die umfangreichen Möglichkeiten, Ausrüstung direkt auszuprobieren, sondern auch die vielfältigen Aktivitäten, die von der Shop-Mannschaft um Markus Gruber auf die Beine gestellt werden.

Mit dem eigenen Fahrzeug ist der Shop im Stadtteil Moosach bequem von der A99, AS Ludwigsfeld, zu erreichen. Wer sein Bike gerade eingewintert hat, fährt mit dem Bus vom S/U-Bahnhof Moosach direkt vor die Tür.

Aktuelle Informationen:
<http://muenchen.touratech.com>



Touratech Nord **HAMBURG**

Seit über 10 Jahren gibt es Touratech Nord in der Hansestadt Hamburg. Im Jahr 2010 erfolgte der Umzug in die neuen Räumlichkeiten mit über 400 Quadratmetern Fläche in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A1/A24, Abfahrt Jenfeld. Die Kunden profitieren von der bedarfsbezogenen Beratung durch die Shopmitarbeiter, die über langjährige Erfahrung in den Bereichen Motorradtechnik, Motorradspport und Motorradzubehör verfügen. Touratech Equipment wird an voll ausgestatteten Ausstellungsmotorrädern präsentiert, Sitzbänke für zahlreiche Modelle liegen für

Highlights 2015 – Hamburg	
20. – 22. Februar	Hamburger Motorrad Tage
ganzjährig	Reisevorträge
ganzjährig	Praxisworkshops

Aktuelle Informationen: www.touratech-nord.de

Probefahrten bereit. Im Bereich Navigation ist das Team aus Hamburg eine Institution – Vorträge und Workshops vermitteln Wissen rund ums Thema GPS.



Touratech Mitte **MÖMLINGEN**

Zweirad Norton liegt mitten im Motorradrevier Naturpark Bergstraße-Odenwald. Seit über 30 Jahren sorgt das Team um Axel Funke dafür, dass BMW-Motorräder die persönliche Note des Kunden erhalten – vom Sturzbügel über die Lackierung bis zum Komplettumbau. Seit 2009 vertritt Zweirad Norton Touratech in der Mitte Deutschlands. Kunden können Sitzbänke, Scheiben und Helme Probe fahren – alle gängigen Modelle sind vorhanden oder kurzfristig verfügbar.

Ein umfangreiches Programm an Workshops rund um die Themen Motorrad und Reisen sowie gemeinsame Ausfahrten ergänzen das Leistungsspektrum. Und bei einem guten Kaffee diskutiert der Chef persönlich mit den Kunden über ihre Traumprojekte.



Highlights 2015 – Mömlingen	
ab 10. Februar	250 Becher-Umtausch-Aktion
03. und 24. März	GPS Workshop
18. April	Saisonöffnung
10. – 13. September	Ausfahrt zur GS-Challenge BE

Aktuelle Informationen: www.zweirad-norton.de

Touratech ÖSTERREICH

Seit 2014 logiert Touratech Urgestein Niki Krutak mit seinem Team im ebenso sympathischen wie neu erbauten Motorradhaus von Johannes Bierbaum in Baden bei Wien. Ein professionelles Umfeld bietet in Sachen Service ganz neue Möglichkeiten (vor allem Dank der bekannt kompetenten Werkstatt). Wer z. B. eine Sitzbank testen will, lässt seine einfach da und ist schon unterwegs – auf den schönen Wienerwaldstrecken, die gleich vor der Haustür beginnen. Auch die Showbikes können gefahren werden, um das Erlebnis »Touratech Suspension« oder auch »Desierto« am eigenen Leib verspüren zu können. Und auch der Airflow-Effekt des Anzugs Compañero und die Leichtigkeit und Aerodynamik des neuen Helms Aventuro Carbon kann jeder in seiner Größe »erfahren«.

Highlights 2015 – Österreich

10. – 12. April	Stand auf der »Bike Austria« in Tulln
11. – 13. September	Travel Event Baden

Oktober	Enduro-training Hechlingen
Winter	Enduroreise Portugal



Aktuelle Informationen: www.touratech.at



Touratech SCHWEIZ

Auf seinen Fernreisen konnte sich Andreas Kondziella ausgiebig von der Qualität der Touratech Produkte überzeugen. Also fasste er im Jahr 2003 den Entschluss, die Parts aus Nideresbach in der Schweiz zu vertreiben. Zusammen mit seinem motivierten Team hat Andreas Touratech Schweiz zu einer Institution für Fernreisende gemacht. Nicht nur der Open Day, das Schweizer Pendant zum Travel Event, hat einen festen Platz im Terminkalender der eidgenössischen Töffpiloten.

Neben intensiver Beratung rund um das Touratech Zubehör bietet der Shop nahe Stein am Rhein umfangreiche Services von Montagearbeiten über Fahrwerkstuning und Reparaturen bis zum aufwendigen Komplettumbau.

Highlights 2015 – Schweiz

19. – 22. Februar	Swiss Moto
25. April	Open Day
03. Mai	Loveride Dübendorf
20. – 21. Juni	Blutspendeaktion Gläubenberg

Aktuelle Informationen: <http://ch.touratech.com>

Touratech weltweit

■ Neuer Partner in Neuseeland

Auf der anderen Seite der Erdkugel repräsentiert ab sofort Adventure Riders New Zealand Limited die schwarz-gelben Farben. Die neue Niederlassung befindet sich in Hamilton auf der Nordinsel, gut 100 Kilometer südlich der Hauptstadt Auckland. Info im Web <http://touratech.co.nz>

■ 15 Jahre Touratech France

Touratech France, dienstältester Touratech Importeur, kann 2015 sein 15-jähriges Jubiläum feiern. Wer mitfeiern möchte, hat dazu Gelegenheit beim französischen Ableger des Travel Event, das vom 5. bis 8. Mai in Orange statt-

findet. Zeitgleich wird dort die französische Landesauscheidung der BMW GS Trophy ausgetragen. Ein Besuch im sonnigen Süden Frankreichs lohnt sich also allemal.

Touratech France, 356 Rue Roussanne,
84100 Orange | N 44.1121998 / E 4.8417635

■ Touratech Belgien – neuer Shop

Luftig und lichtdurchflutet präsentiert sich die neue Niederlassung von Touratech Belgien. Auf zwei Ebenen finden sich ein Showroom mit modernster Ladenausstattung sowie eine gut ausgestattete Werkstatt. Hier können nicht nur Produkte sofort montiert werden, Touratech Belgien besitzt

auch die Zertifizierung als Suspension Service Center. Das heißt, Federelemente von Touratech Suspension werden hier kundenspezifisch abgestimmt, eingebaut oder bei Bedarf gewartet.

Shopmanager Serge steht Motorradreisenden mit Rat und Tat zur Seite. Und es geht hier nicht nur um Produkte. Touratech Belgien ist DIE Instanz, wenn es in unserem westlichen Nachbarland um BMW und Offroad geht. So nehmen an der von Touratech Belgien durchgeführten GS Trophy über 80 Enduristen teil – ein guter Indikator für die Geländesportbegeisterung bei den Nachbarn.

Touratech Belgien, Kleimoer 1A, 9030 Mariakerke (Gent) | N 51.0889497 / E 3.6724053

DIREKTER DRAHT

Touratech will's wissen: Im spanischen Almería stellt sich der Zubehörhersteller einem doppelten Votum. Neben der

Fachpresse bekommen auch die Teilnehmer des BMW Testcamps Gelegenheit, sich kritisch mit den Produkten aus Niedereschach auseinanderzusetzen.

20 GS-Modelle mit dem vollen Programm an Touratech Ausrüstung machten sich Ende Dezember auf den Weg ins sonnige Andalusien. Von der F 650 GS bis zur 1200er Adventure hatten die Touratech Mechaniker die ganze Palette der BMW-Reiseenduros mit Zubehör ausgestattet.

Gleich nach dem Jahreswechsel reisten die Journalisten der einschlägigen Fachmedien an, um sich ein Bild von den Touratech Neuheiten zu machen, aber auch um bewährte Produkte im Einsatz zu testen.

Wilde Offroadstrecken ebenso wie kurvige Landstraßen mit griffigem Belag bildeten das perfekte Setting für intensives Erleben und Erfahren. Besonders wertvoll für die Journalisten: Sie konnten ihre Eindrücke direkt vor Ort mit den Kollegen diskutieren. Und natürlich waren auch Produktverantwortliche von Touratech vor Ort, um sich ein unverstelltes Feedback von den Fachjournalisten zu holen. »2014 haben wir diese Veranstaltung das erste Mal durchgeführt.

Wir waren begeistert von dem offenen und ehrlichen Austausch mit den Journalisten«, erläutert Touratech Eventmanager Marius Griesser. »Deshalb wollen wir diese Form der direkten Kommunikation mit der Fachpresse weiter ausbauen, um über neue Trends zu diskutieren und authentische Rückmeldungen für die Weiterentwicklung unserer Produkte zu erhalten«, so Griesser weiter.

Wer Lust hat, die neuesten Touratech Produkte an den aktuellen GS-Modellen selbst zu erproben, hat dazu im Rahmen des BMW Motorrad Testcamps Gelegenheit. Touratech hat drei BMWs, die den Kunden für Geländeausritte zur Verfügung stehen, mit zahlreichen Protektoren und Accessoires ausgestattet.

Das BMW Motorrad Testcamp Almería findet vom 23. Januar bis 9. Februar statt. Der zweite Block liegt zwischen 6. und 12. März. Alle Informationen zu den einzelnen Modulen des Testcamps und zu freien Terminen gibt es online.

Weitere Informationen unter www.bmw-motorrad-test-camp.com 

Live auf den komplett ausgestatteten Enduros konnten die Journalisten das aktuelle Zubehörprogramm erproben.





DER

Mit dem umfangreichen Zubehörprogramm von Touratech wird der Crosstourer zu einem komfortablen Begleiter auch für ganz lange Reisen.

Wenn man bei Honda der Meinung ist, mit dem Vierzylinder-V-Motor den idealen Antrieb für vielseitige Tourenmaschinen gefunden zu haben, liefert eine Fahrt mit der VFR 1200 X Crosstourer zumindest einige stichhaltige Argumente für diese These. Der V4 weiß seine Fans mit kräftigem Antritt aus niedrigen Drehzahlen ebenso zu überzeugen wie mit Drehfreude. Er zieht ohne Hänger durch und hält sich mit Vibrationen dezent zurück und geizt nicht bei der Spitzenleistung.

Überzeugt von den Vorzügen des konstruktiv aufwendigen Motorenkonzepts, nutzt Honda den Vierzylinder-V-Motor als Plattform für ein breites Modellspektrum vom Cruiser über klassische Tourer und Sporttourer bis hin zu den Cross-over-Modellen mit dem Kürzel »X«. Mit leichten Modifikati-

onen in seiner Charakteristik ist der Motor seinem jeweiligen Einsatzgebiet angepasst. Als Antrieb der VFR 1200 X Crosstourer leistet der 1237 Kubikzentimeter große Vierling 129 PS bei moderaten 7.750 Umdrehungen. Das maximale Drehmoment von 126 Newtonmetern liegt sogar bereits bei 6.500 Touren an.

Wie bei den Schwestermodellen der VFR-Baureihe ist auch für den Crosstourer ein Doppelkupplungsgetriebe optional erhältlich. Zugkraftunterbrechungsfreie Schaltvorgänge verspricht Honda für dieses Feature, und der Kupplungshebel wandert bei dieser Konfiguration ins Altmetall. Egal, ob man sich für den Automatikmodus entscheidet oder die Gänge selbst per Knopfdruck wechseln möchte – die Kupplung muss vom Fahrer nicht mehr betätigt werden. Stattdessen arbeiten zwei Kupplungen, eine für die ungeraden Gänge 1, 3 und 5 sowie eine für die geraden 2, 4 und 6, beim Schalten innerhalb von Sekundenbruchteilen automatisch zusammen.

Angesichts der hervorragenden Reisequalitäten des Crosstourer, lohnt sich die Investition in hochwertiges Zubehör, um die VFR dem individuellen Reisetil perfekt anzupassen.

Das Fahrwerkstuning für den Crosstourer beginnt mit einem Set progressiver Federn für Gabel und Federbein. Deut-



Ausgestattet mit Hondas mächtigem V4-Motor, hat die VFR 1200 X zumindest was die Zylinderzahl angeht, die Nase vor der Konkurrenz. Wer das bullige Crossover-Bike schon mal gefahren ist, weiß, dass das noch lange nicht alles ist.

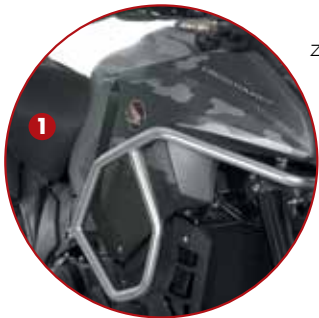
DAUERLÄUFER

lich mehr Reserven und ein feineres Ansprechverhalten machen sich unmittelbar bemerkbar. Wer noch einen Schritt weitergehen will, kombiniert die progressiven Federn für die Gabel mit dem Federbein der Reihe Level 2 von Touratech Suspension. Dieser Monoshock verfügt über weitaus höhere Nehmerqualitäten als das Serienbauteil und bietet neben der Möglichkeit, die Zugstufendämpfung über einen weiten Bereich einzustellen, eine komfortable Fernbedienung zur Anpassung der Federvorspannung.

Dem hohen Anspruch des VFR-Konzepts entsprechend, ist der Koffer-

träger für dieses Modell aus rostfreiem Edelstahl gefertigt. Die Touratech Aluminium-Koffer vom Mundo bis zum Zega Pro2 stehen in ihren zahlreichen Größen und Ausstattungsvarianten zur Wahl. Ebenfalls aus Edelstahl gefertigt ist der robuste Tankschutzbügel. Tankrucksäcke verschiedener Serien sowie eine große Auswahl unterschiedlichster Taschen sorgen für zusätzlichen Stauraum an Bord. Individueller Komfort wird durch die einteiligen Sportsitzbänke erreicht, die es neben der Standardausführung (verfügbar in drei Höhen) auch als atmungsaktive Variante DriRide™ (Standard und hoch) gibt.

AR 



ZUBEHÖR Honda VFR 1200 X Crosstourer

1 Sturzbügel Edelstahl	Art.-Nr.: 406-5160	Preis: 249 Euro
2 Handprotektoren	Art.-Nr.: 406-5650	Preis: 89,90 Euro
3 Touratech Suspension Federbein Level 2	Art.-Nr.: 406-5880	Preis: 829 Euro
Progressive Gabelfedern	Art.-Nr.: 405-5838	Preis: 149,90 Euro
4 Progressive Federn für Gabel und Federbein	Art.-Nr.: 406-5839	Preis: 255 Euro
5 Komfortsitzbank einteilig	in drei Höhen verfügbar	Preis: 379 Euro
6 DriRide™ Komfortsitzbank einteilig	in zwei Höhen verfügbar	Preis: 399 Euro
Lenkertasche Ambato	Art.-Nr.: 406-5806	Preis: 69,90 Euro
7 Zusatztasche unter Gepäckbrücke	Art.-Nr.: 406-5813	Preis: 39,90 Euro
8 Soziustasche Ambato Exp	Art.-Nr.: 406-5815	Preis: 169,90 Euro
Soziustasche Ambato Pure	Art.-Nr.: 406-5817	Preis: 139,90 Euro
Tankrucksack Touring	Art.-Nr.: 406-5801	Preis: 149,90 Euro
Tankrucksack Ambato Pure	Art.-Nr.: 406-5802	Preis: 119,90 Euro
Tankrucksack Ambato Exp	Art.-Nr.: 406-5800	Preis: 199,90 Euro
Koffersystem Träger aus Edelstahl, zwei Alukoffer		ab 729 Euro

UNDER STATEMENT

Dass auch unauffällige Motorräder viel Spaß machen können, beweist der riesige Erfolg von Hondas NC-Baureihe. Touratech hat für die zuverlässigen Twins NC 750 S und X ein umfangreiches Zubehörangebot entwickelt.

Günstig der Preis, zuverlässig und modern die Technik, alles an Bord, was man zum Motorradfahren braucht. So etwa lässt sich das Konzept der NC-Baureihe von Honda umschreiben. Rund um den 750 Kubikzentimeter großen Reihentwin, den es optional mit Doppelkuppelungsgetriebe gibt, hat Honda nach dem Baukastenprinzip eine mitgliederstarke Motorradfamilie ins Leben gerufen. Während das futuristische »Bat-Mobile« Vultus und der Großroller Integra eher im urbanen Raum zu Hause sind, fühlen

mit den NC-Modellen Motorräder, die sich schon in ihrer Grundkonfiguration gut zum Touren eignen – oder die perfekte Basis für individuelle Umbauten abgeben.

Eine Binsenweisheit unter Schraubern ist und bleibt, dass sich die spürbarsten Fortschritte beim Tuning im Bereich des Fahrwerks erzielen lassen. Bereits das Level-1-Federbein von Touratech Suspension verleiht der NC 750 deutlich mehr Reserven im Tourenbetrieb und die Möglichkeit, Federvorspannung sowie Zugstufe an die Beladung anzupassen. Beim Federbein der Reihe Level 2 kann die Federvorspannung sehr komfortabel mit einer hydraulischen Fernbedienung vorgenommen werden.

Perfektioniert wird das Fahrwerkstuning durch die Kombination von Federbein und einem Satz progressiver Gabelfedern. Die Grundhärte der Tragfedern ist für Fahrten mit hoher Zuladung ausgelegt, die progressive Wicklung sorgt für ein sehr feines Ansprechverhalten. Das im Set enthaltene Gabelöl ist in seinen Eigenschaften exakt auf die neue Konfiguration abgestimmt.

Der für die NC-Modelle maßgeschneiderte Rohrträger erlaubt die Montage von Alukoffern der gesamten Zega Familie. Ein Zega Topcase findet auf dem ebenfalls aus beschichtetem Stahlrohr gefertigten Träger am Heck der Maschine Platz. Soziustasche und Tankrucksack der Reihe Exp Universal runden das Stauraumangebot ab. **AR** 



ZUBEHÖR Honda NC 750 S/X

Komfortsitzbank zweiteilig für Fahrer	in drei Höhen erhältlich	Preis: 329 Euro
Komfortsitzbank für Sozius		Preis: 299 Euro
Handprotektoren	Art.-Nr.: 618-0060	Preis: 69,90 Euro
Touratech Suspension Federbein Level 1	Art.-Nr.: 405-5850 (NC 750 X)	Preis: 529 Euro
	Art.-Nr.: 405-5860 (NC 750 S)	
Touratech Suspension Federbein Level 2	Art.-Nr.: 405-5855 (NC 750 X)	Preis: 809 Euro
	Art.-Nr.: 405-5865 (NC 750 S)	
Progressive Gabelfedern	Art.-Nr.: 405-5838	Preis: 149,90 Euro
Tankrucksack Exp universal	Art.-Nr.: 055-1472	Preis: 139,90 Euro
Soziustasche Exp universal	Art.-Nr.: 055-1473	Preis: 159,90 Euro
Topcaseträger	Art.-Nr.: 405-5455	Preis: 119,90 Euro
Koffersystem		ab 699 Euro

sich die Modelle »S« und »X« auf großen und kleinen Touren am wohlsten. Die NC 750 S repräsentiert den klassischen Mittelklassetourer, die wildere Schwester »X« steht für das aktuelle Crossover-Konzept.

In der Motorisierung mit 55 PS bei 6250 Touren identisch, zeigen sich die Unterschiede neben der Optik beim Fahrwerk. Längere Federwege und damit verbunden auch höhere Werte für Sitzhöhe und Bodfreiheit kennzeichnen die Variante »X«. Für vergleichsweise kleines Geld bietet Honda

Honda NC 750 X im Reisetrimm.



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

feedback

Liebe Leserinnen und Leser,

helfen Sie mit, Travel Time weiter zu verbessern. Schreiben Sie uns Ihre Meinung zum Magazin.

Per E-Mail: feedback_travel_time@touratech.de

➔ Schön, aber anstrengend

(Allgemein) Mit großem Interesse lese ich dieses Heft. Ein Manko: Die Schrift ist teilweise sehr klein und daher anstrengend zu lesen. Die Motorradfahrer werden auch älter und sind mit diesem Problem konfrontiert. Ich freue mich dennoch schon aufs nächste Heft.

Wolfgang Sprissler, per E-Mail

➔ Ein BMW-Logo zu viel

(Travel Time 3/2014) Ich bin ein echter Fan eurer Berichte und Zubehörartikel, doch was musste ich in Heft 3/2014 wieder sehen? BMW!

Jede Reise, jeder Bericht besteht nur aus BMW und ich finde es schade. Natürlich ist BMW auf dem deutschen Markt die Nummer 1 und der Verkaufsschlager schlechthin. Aber, weiß Gott, es gibt viel bessere Enduros als BMW. Ich selbst habe mir 2013 eine Triumph 1200 Explorer gekauft. Nach einem Jahr Testen und Informieren bin ich zu dem Entschluss gekommen, das ist das Reisebike schlechthin – mal abgesehen davon, das ich die Explorer mit Vollausstattung zu dem Preis bekomme, den die BMW GS nackt kostet!

Sie bietet perfekte Verarbeitung, stabile Technik (ohne elektronische Schrotthelfer), Geländetauglichkeit wie bei der GS, Dampf ohne Ende, perfekten Service (der Kunde ist König), gutes Serviceintervall, vier Jahre Garantie, Fahrspaß ohne Ende – und noch viel mehr!

Veröffentlicht doch mal Berichte, wie man auf einer Triumph oder Yamaha die Welt umrundet. Ich bin weder ein Angestellter von Triumph

noch ein fanatischer Triumph-Fan. Ich bin schon alles gefahren, auch BMW, doch eure Zeitung in meinem Briefkasten war diesmal ein BMW-Logo zu viel!

Sebastian Herb, per E-Mail

Antwort der Redaktion Die Auswahl der veröffentlichten Reiseberichte erfolgt nach vielen Kriterien, das Motorradmodell, mit dem eine Reise unternommen wird, spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Nur ist es so – wie Sie ja auch schreiben –, dass BMW auf dem deutschen Markt die Nummer eins ist, und entsprechend viele Motorradreisende mit einer GS unterwegs sind. Es wäre sehr schade, unseren Lesern einen spannenden Reisebericht mit herrlichem Bildmaterial vorzuenthalten, weil der Autor mit einer BMW unterwegs war. Schließlich geht es in diesen Berichten um Land und Leute und den Spaß am Motorradfahren allgemein, und nicht darum, ein bestimmtes Motorradmodell in den Vordergrund zu rücken.

Und ganz nebenbei: In der von Ihnen angesprochenen Ausgabe findet sich ein elfseitiger Bericht über eine Reise mit einer KTM 1190 Adventure.

➔ Hut ab!

(Travel Time 3/2014, Nomads Land) Wirklich unglaublich, welche Anstrengungen Günther Menn und Rea La Greca auf sich nehmen, um Menschen zu treffen, deren Lebensraum und -grundlage (!) unwiderruflich zerstört wird. Das ist nicht nur vorbildlicher Reportergeist, sondern gelebter Humanismus. Mehr solche Stories bitte!

Reiner Harbacher, per E-Mail

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



**Südamerika
ab 3780 €***

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

f Explo-Tours-jz

Programm Herbst/Winter 2015/16

Ruta 40 - Salar de Uyuni - Nordpatagonien

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

Patagonische Anden und Feuerland

In einer Tour von Valparaiso über die schönsten Abschnitte der Ruta 40 und Carretera Austral immer südwärts - bis ans Ende aller Pisten in Argentinien und Chile. Wilde Naturlandschaften und Nationalparks. Rauh aber faszinierend.

2 x Ruta Norte: Chile, Bolivien und Peru

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

Infos:

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

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

www.explo-tours-jz.com



DESTINATION DENTON



Eine Folk-Rock-Band, ein TV- und Filmstar, ein außerirdischer Bergbaubetrieb und eine riesige Wüste zwischen dem Ozean und einer Kleinstadt in Texas.

Als sich Jon Beck mit seiner BMW GS Adventure auf den Weg macht, fügen sich diese von Natur aus grundverschiedenen Elemente zu einer Geschichte.

Text und Fotos: Jon Beck



*Was auch immer dieses Fahrzeug attackierte:
Es muss groß gewesen sein, sehr groß...*



*Einsame Häuschen an einer windverblasenen
Nebenstraße mitten im Nirgendwo.*



*Nur auf sehr erschöpfte Reisende vermag
dieser Campingplatz einladend zu wirken.*





DER AUTOR Jon Beck (Mitte) mit Jason Lee und Eric Pulido von Midlake in der Altstadt Dentons.



DIE BAND Midlake – Diskographie: 2004 Bamnan and Slivercork · 2006 The Trials of Van Occupanther · 2010 The Courage of Others · 2013 Antiphon. Mehr Informationen auf www.midlake.net





Saturn, wirklich? Der Planet mit den Ringen? Ich hatte ja keine Ahnung ... Wie lange bauen wir dort schon Mineralgestein ab?« Ich glaube, mir wurde in just jenem Moment, als mir während einer Unterhaltung mit einem Fremden in Arizona diese Worte entfuhr, klar, dass dies ein aufregender Trip werden würde. Meine Reise dauerte gerade erst einen Tag und sie versprach bereits interessant zu werden. Sogar schon vor der Diskussion um außerplanetarischen Handel, der offenbar bereits seit Jahren betrieben wurde.

In der Dunkelheit, kurz vor dem ersten Morgengrauen, lenkte ich meine BMW GS Adventure ostwärts; Denton in Texas war mein Ziel. Denton ist eine Kleinstadt, verglichen mit den ausgedehnten Stadtrandgebieten der Metropole Los Angeles, wo ich herkomme. Trotz seiner überschaubaren Ausmaße hat die Stadt eine große Anzahl an musikalischen Talenten hervorgebracht. Meinen ersten Aufenthalt in Denton verbrachte ich damit, Fotos von dem Schauspieler Jason Lee für die Band Midlake zu schießen; die für Alben wie The Trials of Van Occupanther, Courage of Others und, erst kürzlich, Antiphon internationalen Beifall erntete. Jetzt fuhr ich abermals in den Nordosten von Texas. Einfach nur, um die Stadt zu besuchen, um zu schreiben, zu fotografieren und in Erinnerungen zu schwelgen an vergangene Trips auf eben diesen Straßen, die herrlich schief gegangen waren.

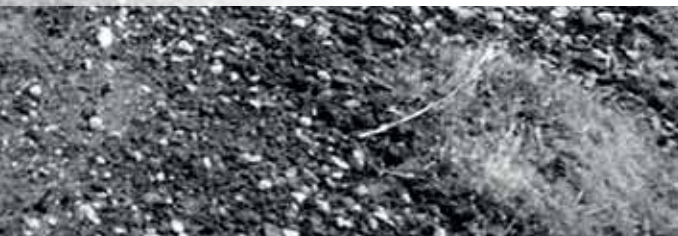
Ich lebe in der Nähe der Küste, wo für gewöhnlich milde Temperaturen herrschen. Wenn man jedoch ins Inland in Richtung der Wüsten fährt, wird es sehr schnell heiß. Verwirrung stellte sich ein, als ein Blick auf die Temperaturanzeige der BMW offenbarte, dass die Temperaturen fielen, je weiter



Nächtliche Reparaturen auf einem Parkplatz in Barstow/Kalifornien.



Chaos in Jasons Garage kurz vor der Abfahrt.





DAS MOTORRAD Voll ausgestattete BMW R 1200 GS Adventure.

DENTON • ~121.000 Einwohner • 1866 gegründet • benannt nach John B. Denton, Pionier und Hauptmann in der texanischen Miliz • die Huffington Post bezeichnete Denton als »den führenden kulturellen Hot Spot in Texas, den man unbedingt besuchen sollte« (2014) • das Paste Magazine nannte Dentons Musikszene »die beste in den Vereinigten Staaten« (2008) • die Sängerin Norah Jones studierte an der University of North Texas in Denton, und die Funk-Legende Sly Stone wurde dort geboren



ich in die Wüste hinein fuhr. In Needles, Kalifornien, wo die Temperaturen im Sommer in etwa denen auf der Venus entsprechen, war es sogar etwas kühler als am Strand, der 260 Meilen entfernt war.

Auf halber Strecke zwischen dem Pazifischen Ozean und Needles liegt das kalifornische Barstow. Nach Barstow hineinzufahren ist das städtische Äquivalent zum Anlegen mit einem Ruderboot an einer Ölbohrplattform. Barstow ist ein industrielles Zentrum, das nahezu vom Nichts umgeben ist. Dem uninformatierten Reisenden stellt sich hier, mitten im Nirgendwo, unwillkürlich die Frage »Warum hier?«.

Vor einigen Jahren verbrachte ich zusammen mit dem Schauspieler Jason Lee und dem Motorradkonstrukteur Leif Lewis eine lange Nacht auf einem Barstower Parkplatz, der mit den Teilen einer britischen 60ies-Maschine übersät war. In einer gut ausgestatteten Werkstatt kann man ein festgefressenes Ventil relativ einfach reparieren lassen. Auf einem dunklen Parkplatz mit Werkzeugen für Traktoren, die von einheimischen Farmern ausgeliehen worden waren, ist es eine weitaus größere Herausforderung.

Mitternächliche Umbauten auf dem Parkplatz waren jedoch nicht die letzte Herausforderung dieses Trips. In einem spektakulären Sturm am folgenden Tag flogen uns murmelgroße Steine um die Helme, während wir versuchten, auf dem Highway zu entkommen. Nahezu 45 Grad, vornüber gebeugt, um so gegen den

Seitenwind anzukämpfen, ließen wir uns von einem vorbeifahrenden Trucker unter eine Eisenbahnunterführung lotsen, bevor der Sturm seinen Höhepunkt erreichte. Hier, auf der Schnellstraße, im Steinhagel, der von den Betonwänden abprallte, begannen wir, einen Fluchtplan zu schmieden. Vielleicht ein Thema für eine weitere Geschichte...

Auf dem gegenwärtigen Trip jedoch genoss ich ebendiese Landschaft hinter einer verstellbaren Windschutzscheibe sitzend, während der Tempomat über weite Strecken bis zum Camp die Geschwindigkeit regelte. Am nächsten Morgen schälte ich mich aus meinem eisverkrusteten Vinyl-Hglu, um die Tagesroute auszuarbeiten. Da das Motorrad kein GPS hatte, zog ich eine Landkarte der gesamten Vereinigten Staaten zu Rate. Ein Zentimeter auf dem Papier bedeutete da schon eine sehr, sehr lange Strecke. Ich befand mich irgendwo im Norden von Texas, kein einziges Gebäude in Sicht, und die Tankuhr zeigte eine Benzinreserve für nur noch 12 weitere Meilen an. In solchen Momenten wird einem klar, wie riesengroß die Farmen in diesem Land sein können.

Ich näherte mich Denton, und die Baustellen auf nahezu jeder Hauptstraße unterstrichen das dramatische Wachstum in dieser Region. Auf dem alten Marktplatz traf ich mich mit Eric Pulido, Midlakes Leadsänger, und Jason Lee. Eine kurze Spritztour durch die Stadt brachte einige vertraute Plätze zum Vorschein, aber auch einige neue. Der bemerkenswerteste davon ist die Paschall Bar. Errichtet im klassischen Stil, fühlt man sich, als würde man in der Zeit zurück reisen, während man die alten Holzstufen in den ersten Stock hinaufsteigt, wo sich die Location befindet. Von hier aus überblickt man den Gerichtshof des Bezirks. Dank einer Denkmalschutzinitiative, die Eric zusammen mit einigen anderen ins Leben gerufen hat, und die von der Mehrheit des Stadtrates befürwortet

Hintergrund: Die Fotografie

Die Farbfotos in dieser Geschichte wurden mit einer Nikon D3s Spiegelreflexkamera aufgenommen.

Die Schwarz-Weiß-Bilder wurden auf 35- bzw. 120-Millimeter-Diafilm eingefangen. Zum Einsatz kamen dabei verschiedene Ein- und Zweilinsenkameras. Entwickelt wurden die Filme im DR5-Prozess.

Weitere Informationen <http://dr5.com>

Lifestyle Die Mitglieder von Midlake eröffneten die Paschall Bar 2011. Der ursprüngliche Besitzer des Gebäudes, Franklin Paschall, betrieb dort einen Lebensmittelladen bis zu seinem Tod im Jahre 1921. Obwohl draußen kein Schild oder irgendetwas anderes auf diese einzigartige Bar hinweist, die sich hinter der alten Holztür und dem engen Treppenhaus verbirgt, ist die Paschall Bar jede Nacht bis an ihre Grenzen gefüllt. Ich empfehle das »Old Fashioned« (oder »Older Fashioned«) für all jene, die es eher süß mögen, oder auch einen »Smoking Jacket«, der so schmeckt, als hätte man die Stimmung am Lagerfeuer in ein Glas gefüllt. Bei ungefähr 30 Getränken auf der Karte sollte für jeden etwas Passendes dabei sein.

wurde, fielen die historischen Stätten der Stadt nicht dem unkontrollierten Wachstum zum Opfer.

Später am Nachmittag fuhren wir zu den Übungsräumen von Midlake, wo Jason und ich einer Probesession beiwohnten und einige Fotos schossen. Im Laufe derselben Woche würde die Band nach Australien fliegen, anschließend weiter nach Europa, wo sie zusammen mit Pearl Jam und weiteren Bands auftreten würde.

Die mittelalterlichen Roben aus früheren Foto-shootings mit Midlake wurden nun gegen den ultra-modernen Compañero-Anzug eingetauscht – passend für das, was der Tag noch bringen sollte. Denn als ich morgens in Texas aufwachte, war mir klar, dass ich abends am Pazifik zu Bett gehen würde. Es ging durch vier Staaten, drei Zeitzonen, 1034 Meilen weit, die Temperaturen würden auf 40 Grad ansteigen und dann auf unter Null abfallen. An der kalifornischen Grenze schließlich legte sich tief-schwarze Dunkelheit über alles in meinem Blickfeld, nur der helle Streifen des Asphalts war im Scheinwerferlicht der BMW zu sehen. In der Schwärze der Nacht sahen die Lichter auf den Spitzen der unsichtbaren Windräder aus wie tausende roter Augen, die sich über Meilen hinweg über die Hügel erstreckten und ungleichmäßig blinkten. Dahinter waren nur noch die Sterne zu sehen. Sich mit der GS in den heftigen Wind zu legen, der über die bitterkalten Bergpässe heulte, war, als flöge man dem Weltraum entgegen. Ich kam nicht umhin, mich zu fragen, welche Art von Bergbau gerade dort oben betrieben wurde. 



DURCHS LAND DER

MAYAS

Eine Reise von Costa Rica bis ins mexikanische Yucatan führt tief ins Herz von Zentralamerika. Durch das kaum bekannte Nicaragua, das faszinierende Hochland Guatemalas, zu den magischen Maya-Ruinen von Tikal und über die roten Pisten von Belize bis zur Karibik.

Text und Fotos von Jo Deleker







Massive Straßenschäden sind häufig in Guatemala, weshalb man auf Nachtfahrten tunlichst verzichten sollte (gr. Bild). Impressionen aus dem guatemalteckischen Hochland: Mexikanische Sonnenblumen. Der aktive Vulkan Santiaguito bricht aus. Daneben sein großer Bruder, der 3770 Meter hohe Vulkan Santa Maria. Der Sonntagsmarkt von San Francisco el Alto ist der größte des Landes. Hier gibt es alles – von der Zahnbürste über lebende Ferkel bis zum Alutopf (kl. Bilder im UZS).



Manchmal wird Lethargie blitzartig von Hektik abgelöst. Wie an diesem sonnigen Dezembertag mit muckeligen 30 Grad am Zoll von San José. Seit 50 Stunden warten wir, dass unsere per Luftfracht ange-reisten Motorräder endlich den Fängen der Bürokratie ent-rinnen. Haben selber aber keinerlei Einfluss auf das nebulö-se Geschehen, das unser Zollagent Jorge zu durchdringen versucht. Plötzlich stürmt er ins Büro, wedelt triumphierend mit einem Stapel weißer, grüner und rosa Papiere, allesamt gestempelt und somit die nahende Freiheit unserer Enduros dokumentierend. Schon karrt ein Gabelstapler die beiden Kisten aus den Tiefen der Lagerhalle auf die Rampe. Kaum 100 Minuten später haben wir die DR und die Ténéré mit tat-kräftiger Hilfe der Lagerarbeiter zusammengebaut und rollen hinaus in die sengende Sonne Costa Ricas. Wir geben Gas, wollen zügig nach Nicaragua. Costa Rica haben wir bereits im letzten Winter mit Mietmotorrädern ausgiebig erkundet. Jetzt ist die Neugier auf Neues einfach zu groß.

So sind wir schon anderntags an der Grenze, die wir problemlos passieren. Augenblicklich löst sich die Anspan-



Mittendrin statt nur dabei: In Granada, der wohl schönsten Stadt Nicaraguas, müssen wir mit den Motorrädern vom Hostel mitten durch den Markt fahren (u.). Farbenfro-he Häuser wie hier in Suchitoto, El Salvador, machen einfach gute Laune. Zaubrerhafte Morgenstimmung in den alten Gassen von Suchitoto. Reifenflicken auf einer Landstra- ße in Belize bei 32 Grad macht keinen Spaß (rechts, v.o.n.u.).



nung der letzten Tage, macht der Euphorie Platz, endlich unterwegs zu sein. Strammer Ostwind treibt weiße Wölkchen über den tiefblauen Himmel und beachtliche Wellen über den noch blauerem Lago Nicaragua. Auf der Panamericana, die entlang des riesigen Sees nordwärts verläuft, ist nur wenig Verkehr. Kunterbunte Ex-US-Schulbusse ziehen schwarze Rußwolken hinter sich her, zwei Ochsen ein rustikales Fuhrwerk mit plattfußresistenten Holzscheibenrädern und chinesische Mopeds feine weißblaue Dämpfe aus verbranntem Öl. In Nicaragua geht alles eine Spur gemütlicher zu. Sogar in Granada, der schönsten Kolonialstadt des Landes, herrscht eine entspannte Ruhe. Die es allerdings nicht bis auf den täglichen Markt schafft. Hier pulsiert das Leben, es ist laut, hektisch, voll und es gibt alles von der Zahnbürste bis zur Kloschüssel, von der Ananas bis zum Motorradreifen. Lateinamerika pur.

Zwei Wochen kreuzen wir durch das Land der Sandinisten, rumpeln über grobe Pisten und durch kleine saubere Dörfer im zentralen Bergland, bewundern die bilderbuchschönen Vulkane der Cordillera Los Marrabíos, schwatzen mit Fischern am Pazifik und staunen über das Geschick der

Zigarrenroller in Estelí, bevor wir am ersten Weihnachtstag in Honduras einreisen. Nicaragua hat uns positiv überrascht. In Honduras wollen wir dagegen nicht lange bleiben, im Land mit dem zweifelhaften Superlativ der weltweit höchsten Mordrate, fahren stattdessen lieber zügig weiter nach El Salvador, das in diesem Ranking »nur« Platz zwei erreicht. Ist es deshalb unsicher? Gefährlich? Wenn man im lukrativen Drogengeschäft mitmischen will, ganz sicher. Als Motorrad-Reisende dagegen treffen wir nur auf freundliche, neugierige und offene Menschen, die es Birgit und mir leicht machen, das Land zu mögen.

Zwar ist El Salvador im Vergleich zu Nicaragua sehr dicht besiedelt, doch die riesigen Vulkane San Miguel, Guadalupe und Santa Ana, über sattgrünen tropischen Hügeln thronend, entschädigen für den ätzenden Verkehr auf der Panamericana. Sobald wir aber die Hauptschlagader verlassen, ist es schlagartig ruhig, umgarnen uns ländliche Idylle, wunderschöne historische Städte wie Suchitoto, die weiche feuchte Hitze des dichten Waldes, und nicht mehr die Abgaswolken der »Panam«.





Piste bei San Cristobal im Bergland von Guatemala (gr. Bild). Belize ist anders: Karibisches Klima, Architektur und koloniales Flair des Empire. Bunte Kirche von San Andres/Guatemala. Magische Stimmung kurz vor Sonnenaufgang über den Tempeln der alten Mayastadt Tikal im Regenwald des Petén in Guatemala (kl. Bilder im UZS).





Fünf Tage später haben wir schon die nächste Grenze vor den Scheinwerfern, Guatemala. Die ersten Eindrücke des Landes sind ernüchternd, omnipräsenter Müll, hässliche und laute Dörfer, Stop-and-go-Verkehr in den Vororten der Hauptstadt. Aber am Silvesterabend erreichen wir Antigua, und augenblicklich ändert sich die guatemaltekeische Welt. Was für eine wundervolle Stadt, vielleicht die schönste Amerikas! Sehr grob gepflasterte Gassen zwischen kunterbunten kolonialen Häusern, die quicklebendige Plaza mit Straßenhändlern, Musikern und urgemütlichen Cafés in paradiesischen Innenhöfen, den patios. Sicher, Antigua ist voller Touristen, aber die alte Hauptstadt ist trotzdem authentisch geblieben. Sie ist sauber, rustikal, bunt und voller Atmosphäre, gesegnet mit einer sensationellen Lage. Der weite Talkessel wird bewacht von den gewaltigen Vulkanen Agua, Acatenango und dem rauchenden Fuego, allesamt fast 4000 Meter hoch. Schöner kann eine Stadt kaum liegen. Antigua hat den maximalen Wohlfühlfaktor.

Wir bleiben fast eine Woche, bis der Lockruf des nächsten Highlights nicht mehr zu überhören ist, der Lago de Atitlán. Was hatten wir nicht alles für Superlative über diesen

magischen See im Hochland Guatemalas gehört. Frühmorgens starten wir unsere Einzylinder, verlassen Antigua und haben eine der spannendsten Etappen vor uns. In weiten spaßigen Kurven gewinnt die CA 1 an Höhe, die Luft wird klarer und frischer. Kiefernwälder, abgeerntete braune Maisfelder und kleine Indio-Dörfer garnieren die fruchtbaren Hügel. Aber was heißt schon Hügel, bald zeigt das Navi 3000 Meter an, eine Höhe, in der in den Alpen nur noch Fels und Eis dominieren. Hier, auf 14 Grad nördlicher Breite, gibt es fruchtbare Felder, Äcker und knorrige Bäume. Aber es ist rattenkalt, eine lange Unterhose wäre jetzt nicht schlecht.

Endlich die Abzweigung hinunter zum See. Und dann der große Moment, der erste Blick auf den Lago de Atitlán, der weit unter uns im Gegenlicht glitzert, überragt von wunderschönen Vulkanen. Wow! Was für ein Anblick! In unzähligen Kurven seilt sich die schlaglochübersäte sandige Straße 1000 Meter abwärts nach San Pedro, ein kleiner quirliger Ort voller Backpacker, Aussteiger und Nachwuchsippies, dessen einfache Steinhäuser sich zwischen See und gleichnamigem Vulkan stapeln. Wir umrunden den



Der »Coastal Highway« in Belize ist nicht mehr als eine Piste durch den tropischen Regenwald (ganz I.). Die Morbide Schönheit kolonialer Gebäude ... und farblich perfekt abgestimmtes T-Shirt (Granada/Nicaragua) (I.). Pause an der Pazifikküste von Nicaragua in Jiquitillo. Die Fischer wollen natürlich wissen, woher und wohin wir mit unseren Motorrädern unterwegs sind und wie uns ihr Land gefällt (u.).



Lago, können uns kaum sattsehen an den grandiosen Ausichten und bauen in Panajachel direkt am See unser Zelt unter Palmen auf, weit genug entfernt vom Touri-Rummel des Ortes mit dem grandiosen Panorama der Vulkane vor der Nase.

Wir bleiben noch ein paar Tage, können uns nur schwer losreißen von der Atmosphäre des Lago de Atitlán. Gerne hätten es auch zwei Wochen sein können, aber bis Mexiko haben wir noch ein paar Meter vor uns. Unser nächstes Ziel sind die legendären Maya-Ruinen von Tikal, weit im Norden Guatemalas im Dschungel des Tieflands versteckt. 2000 Kilometer und acht lange Tage liegen vor uns. Wir umrunden den Vulkan Santa Maria mit dem rauchenden Krater Santiaguito, erleben das pralle Leben auf dem größten Indio-Markt des Landes in San Francisco el Alto auf 2700 Meter Höhe und die faszinierende Achterbahn-Bergstraße von Huehuetenango bis hinunter ins feuchtheiße Tiefland von Verapaz.

Dann endlich Tikal, die mystischen Maya-Ruinen mitten im dampfenden Urwald des Petén. Es ist noch dunkel, als wir stirnlampend den Weg zu den Tempeln suchen. Plötzlich ein markerschütterndes Brüllen, als ob ein Tyrannosaurus





nicht billiger und immer komplizierter. Condor transportiert auch Motorräder. Den Lufttransport organisierte Olaf Kleinknecht von Intime. Beide Motorräder, eine Yamaha Ténéré und eine Suzuki DR 650 SE reisten in eigenen Metall-Kisten, die inklusive gefüllter Alu-Koffer 290 bzw. 250 kg schwer waren. Ein Motorrad kostet one way etwa 1300 Euro. Infos unter www.intime-ham.de

Fahrstrecke & Reisezeit Unsere Reiseroute führt durch sieben Länder. Wir waren zwei Monate unterwegs und legten dabei 7000 Kilometer zurück.

Rex uns als fette Beute gewittert hätte. Es sind Brüllaffen, gegen die ein Löwe wie ein schnurrendes Kätzchen klingt. Es dämmt längst, als wir die letzten Stufen hinauf zum Tempel IV keuchen. Oben angekommen, überwältigt uns die Magie

des Augenblicks. Nebelschwaden wabern über den endlosen Hügelketten des Dschungels, der sich bis zum Horizont nach Belize ausbreitet. Nur die Spitzen von drei Maya-Tempeln ragen aus dem Meer der Bäume. Genau dahinter taucht der tiefrote Ball der Sonne auf. Maximale Gänsehaut. Pures Glück.

Belize empfängt uns mit postkolonialer englischer Lebensart. Land Rover statt Land Cruiser, Tee statt Kaffee, Englisch statt Spanisch, Schwarze statt Latinos, Karibik statt Pazifik. Eine andere Welt. Aber nicht weniger faszinierend. Die Palmenstrände bei Dangriga vernebelt dieser Nieselregen, der die ganze Nacht durchhält. Keine Spur von Karibik-Fee-ling. Trotzdem hat der Regen auch was Gutes, jedenfalls für den, der Schlamm mag. Denn als wir auf den Coastal Highway abbiegen, werden wir mit einer roten Lateritpiste belohnt, die sich durch den sattgrünen Dschungel zieht und mit Pfützen jeglicher Größe und Tiefe verziert ist. Unsere Enduros baggern sich tapfer durch den Modder, sind schon bald mit einer fetten Schlamm-schicht überzogen. So sieht Abenteuer aus. Und bis Cancun werden wir die Mopeds ganz sicher nicht mehr waschen.



Die Trockenzeit ist zwischen Dezember und Mai. Im Flachland wird es dann über 30 Grad heiß, ab April bis zu 40. Die Regenzeit beginnt normalerweise im Juni.

Motorräder Die beschriebene Strecke kann mit jedem Motorrad zum größten Teil auf gut geteerten Straßen gefahren werden. Wer abseits der Haupttrouten tief in die Einsamkeit der jeweiligen Länder eindringen möchte, freut sich auf den nicht immer einfachen Pisten über eine handliche, robuste und zuverlässige Enduro. Die kleinen lokalen Werkstätten verfügen eher nicht über das notwendige Wissen, an modernen Motorrädern zu schrauben. Ausnahmen sind die BMW-Händler in San Salvador und Guatemala City.

Organisation Mittelamerika lässt sich prima auf eigene Faust erkunden. Die Grenzen haben viel von ihrem einstmaligen Ruf verloren. Die Abfertigung dauert meist zwischen einer und zwei Stunden. Es hilft ungemein, wenn man etwas Spanisch spricht. In Mexiko darf jeder nur ein einziges auf seinen Namen zugelassenes Fahrzeug einführen. Ausnahmen gelten für Firmenfahrzeuge.



Dokumente und Geld Ein noch mindestens 90 Tage gültiger Reisepass, nationaler Führerschein und Fahrzeugschein reichen aus. Von allen Dokumenten sollte man Kopien dabei haben. Für deutsche Staatsbürger sind keine Visa erforderlich, keine Impfungen und kein Carnet de Passages. Visa und Versicherungen werden an den Grenzen ausgestellt.

Der örtliche Geldnachschub funktioniert meist ganz einfach über Kreditkarte an Geldautomaten (Visa und Master). Traveller-Schecks einzulösen, kann zum Geduldsspiel werden. Oft kann sogar mit der Parallel-Währung US-Dollar bezahlt werden, aber nur in kleinen Scheinen bis 20 Dollar.

Unterkunft Hosterias und Hotels in allen Preislagen sind ausreichend verfügbar, die billigsten schon unter 10 Dollar. Campingplätze sind in Zentralamerika bis auf wenige Ausnahmen kaum zu finden.

Infos Die ergiebigste Suche nach Infos liefert wie üblich das Internet. Hilfreiche Suchbegriffe sind die jeweiligen Länder, die allesamt eigene Info-Portale betreiben, oder die einschlägigen Motorrad-Reise-Seiten. Weitere Fotos dieser Reise gibt es auf der Homepage des Autors unter www.jodeleker.de



TRAINING, DAS SPUREN HINTERLÄSST.

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

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

ENTSCHEIDUNG AM ABGRUND: MEIN MOTORRAD ODER ICH

FOTO: JON BECK TEXT: RAMONA SCHWARZ

Ein Mann. Eine 1200er GS. Eine Schotterpiste in den Rocky Mountains. Zu Hause in Deutschland lebt er ein schnelles Leben mit hoher Umdrehungszahl. Im kanadischen Hier und Jetzt gibt es keinen Stress, keinen Handy-Empfang und keine Deadlines. Nur ihn, die lange Staubfahne seines Vorderrads und das sonore Brummen des Wasserdampfers. Er kann einfach so seinen Gedanken nachhängen. Motorradtherapie: aufhören zu sollen und nichts mehr wollen wollen. Stur bahnt sich das Vorderrad seinen Weg durch den losen Untergrund. Immer geradeaus. Unspektakulär ziehen sich die Serpentinaugen mit leichter Steigung nach oben. Dann geschieht etwas Unerwartetes.

»Ich merke, dass ich einen Tick zu weit nach links abgedriftet bin, will korrigieren und schaue nach unten. In diesem Moment gibt plötzlich die Piste unter mir nach. In Zeitlupe. Trotzdem ist es zu spät, um gegenzulenken, Gas zu geben oder irgendetwas zu tun, um den Bock wieder einzufangen. Ich bin nicht schneller als 25 km/h. Keine Verletzungsgefahr. Also springe ich ab.«

Als erfahrener Skifahrer kommt ihm zugute, dass er die richtige Falltechnik einwandfrei beherrscht. Den »Abschwung« hat er schon Hunderte Male geübt. So reagiert er auch jetzt ganz locker und rollt sich auf dem Weg ab. Das Motorrad überschlägt sich drei, vier Mal und bleibt zehn Meter weiter unten in der Böschung liegen. Fast unverletzt. Hilfe naht in Form einer weiteren Gruppe Motorradfahrer. Die sind zunächst etwas irritiert, warum ein Biker ohne Bike mitten im Nirgendwo steht. Die Bergung der GS gelingt nur mit vereinten Kräften. Acht Leute zerren, schieben, ziehen die BMW an Seilen den Abhang hinauf.

»Letztendlich bin ich auf Nummer sicher gegangen. Überlebensinstinkt! Das Motorrad oder ich. Es ist eines dieser Erlebnisse, die zum Glück ohne Verletzung abgehen und über die man noch lange redet!« Wer der Stuntman ist? Heiner Faust, Leiter Vertrieb und Marketing weltweit und »Erfinder« der BMW Motorrad International GS Trophy. 2014 ist er im Rahmen dieses grandiosen Offroad-Events in Kanada unterwegs und trifft die Entscheidung am Abgrund.

»Begeisterte GS-Fahrer unterschiedlicher Nationalitäten erleben gemeinsam ein großes, unvergessliches Abenteuer«, so seine Definition der Trophy. Und diese Devise lebt der Chef auch gerne selbst. 

KAMERADATEN:

KAMERA: Nikon D3s **OBJEKTIV:** AF-S Nikkor 24–70 mm 1:2,8 G ED
BRENNWEITE: 24mm **BELICHTUNGSZEIT:** 1/100s **BLLENDE:** 8 **ISO:** 2000
AUFNAHMEFORMAT: RAW **AUFNAHMEMODUS:** M (Kein Blitz, kein Stativ)





FEEDBACK

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

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

Das nächste



TOURATECH

Travel Time

erscheint
Anfang Juni 2015

2015

Headquarters & Distributors

HEADQUARTER:

TOURATECH AG

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

DEUTSCHLAND:

TOURATECH-Nord

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

TOURATECH-Mitte

Zweirad Norton
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-Süd

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

TOURATECH-West

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

TOURATECH Berlin

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

ÖSTERREICH:

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

SCHWEIZ:

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

TOURATECH-Ost

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

TOURATECH Kassel

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

IMPRESSUM

Erscheint regelmäßig bei der

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

Herausgeber:
TOURATECH AG

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

Redaktion:
Margit Rowley, Ramona Schwarz

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

Layout, DTP, Grafiken:
Rudolph Fischer, Claudia Werel

Fotografie:
Ramona Schwarz, Katja Wickert

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

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

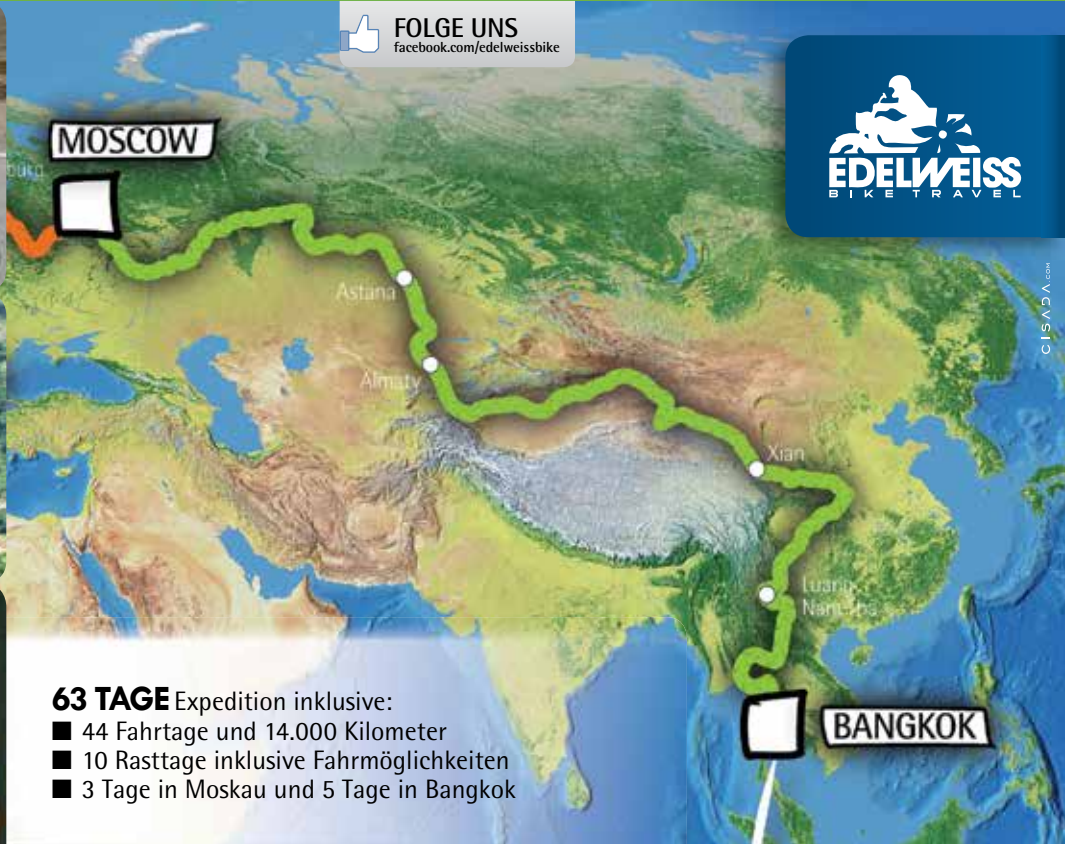
Der Nachdruck, auch in Auszügen,
bedarf der schriftlichen Genehmigung
der Touratech AG
Printed in EU (Germany)

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

Travel Time

RUND UM DIE ERDE MOTORRAD EXPEDITION

VON MOSKAU NACH BANGKOK



FOLGE UNS
facebook.com/edelweissbike

EDELWEISS
BIKE TRAVEL

63 TAGE Expedition inklusive:

- 44 Fahrtage und 14.000 Kilometer
- 10 Rasttage inklusive Fahrmöglichkeiten
- 3 Tage in Moskau und 5 Tage in Bangkok

AUF WWW.WORLDTOURER.COM
FINDEST DU DEN
UMFANGREICHEN

BLOG

ZUR ERSTEN MOTORRAD
EXPEDITION VON MOSKAU
NACH BANGKOK.

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

Alle Informationen findest du auch
unter [www.edelweissbike.com/
motorrad-expeditionen](http://www.edelweissbike.com/motorrad-expeditionen).

TOURTERMIN 2015
09. Aug – 10. Okt

FAHRSTUNDEN
7 bis 9 h

TOURBEWERTUNG
schwierig

BEEINDRUCKT. ÜBERALL.

MAKE LIFE A RIDE.

Überall zu Hause sein. Egal, an welchem Ort, egal, auf welchem Untergrund. Bei der R 1200 GS Adventure gilt das jetzt mehr denn je. Sie sieht nicht nur beeindruckend aus, sie liefert auch in allen Disziplinen eine beeindruckende Performance ab. Zum Beispiel mit ihrer perfekt dosierbaren Gasannahme oder dem optional erhältlichen Dynamic ESA, das in jeder Situation für perfekten Grip sorgt. Oder mit satten 93 kW (125 PS) und 125 Nm Drehmoment bei erhöhter Laufruhe – für souveränen Vortrieb in jeder Situation. Auch für eine optimierte Anpassung an unterschiedliche Grip-Verhältnisse ist gesorgt: mit den auf Knopfdruck einstellbaren Fahrmodi (Rain oder Road). Die R 1200 GS Adventure ist bereit. Bist Du es auch? Mehr Infos unter bmw-motorrad.de



BMW Motorrad

R 1200 GS Adventure



Freude am Fahren