

INSPIRATIONEN FÜR UNSERE KUNDEN



# TOURATECH



*Travel Time*

TECHNIK

## HYDRO-FORMING

SO ENTSTEHEN DIE NEUEN  
MOTORSCHÜTZER

## SOFTGEPÄCK

PRAXISTEST DES NEUEN SYSTEMS  
ENDURANCE CLICK

REISEN

## DEUTSCHLAND-NEPAL

AUF EIGENE FAUST DURCH ZENTRALASIEN

## BESKIDEN

ENTDECKUNGEN IN RIESENGEBIRGE UND TATRA

## FRANKREICH

AUF ABWEGEN DURCH »LA FRANCE PROFONDE«

WWW.TOURATECH.COM



## RAMBLER MEETS HP2

ZWEI STARKE BOXER-ENDUROS IM  
GENERATIONEN-VERGLEICH



## FAHRWERKS-SERVICE

BERATUNG, EINBAU UND KUNDEN-  
DIENST IM SUSPENSION SERVICE CENTER

## BLACK T

BY TOURATECH



HIGHEND-FAHRWERKE  
FÜR MOTORRÄDER MIT  
STEREO-FEDERBEINEN

## FAHRER-AUSSTATTUNG

► **COMPAÑERO DESERT**

ERSTE WAHL FÜR ADVENTURE BIKER

► **COMPAÑERO MONSOON**

REGENSCHUTZ MIT MEHRWERT



# UNSERE EMPFEHLUNGEN FÜR IHR NÄCHSTES ABENTEUER

**MOTORRAD**  
**test**sieger

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



MARTIN WICKERT

DIE GESCHÄFTSFÜHRER/  
VORSTÄNDE DER  
TOURATECH AG

TEAM

Travel Time

Titelbild: Touratech Frankreich, Shop-to-Shop Tour.

## EDITORIAL

TRAVEL  
EVENT  
2017

9. - 11. JUNI

## Liebe Leserin, lieber Leser,

mit frühlingshafter Witterung schon im März hat die Motorradsaison 2017 früh Fahrt aufgenommen – um dann erstmal ins Wasser zu fallen. Sicher geht es Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, genau so wie uns bei Touratech: Sie können es gar nicht erwarten, endlich auf Tour zu gehen.

Mit dieser Ausgabe von Travel Time wollen wir das Reisefieber weiter anheizen. Gleich zwei Reportagen widmen sich dem europäischen Ausland. Sie zeigen Touren, die bei kleinem Zeitbudget großes Abenteuer versprechen. Richtig kernig zur Sache geht es bei Yvon Bodelots Frankreichdurchquerung auf Schleichwegen (ab S. 12). Fahrerisch weniger anspruchsvoll dafür voller landschaftlicher und kultureller Überraschungen ist die Beskiden-Reise, die uns Jo Deleker vorstellt (ab S. 86).

Wer weder in diesen Stories noch bei der Lektüre der Abenteuerreportagen über den Hohen Atlas und Zentralasien sein Traumziel findet, sollte sich unbedingt frischen Input auf unserem Travel Event holen: Jede Menge Reisevorträge und Workshops wird es dort wieder geben, und am Samstagabend feiert unser brandneuer Australienfilm Premiere. Natürlich haben auch die vielen, teils von weither angereisten Besucher ihre ganz eigenen Geschichten mitgebracht – die Grundlage für zahllose inspirierende Gespräche. Vom Programm her nochmals attraktiver als im vergangenen Jahr, repräsentiert das Travel Event alles, wofür Touratech steht: Reisen, Internationalität, Gemeinschaft, urwüchsiges Abenteuer und Hightech. Und nicht zuletzt steht das Travel Event auch für sportliche Herausforderungen mit dem Motorrad: Wir freuen uns, dieses Jahr wieder den BMW Motorrad GS Trophy Qualifier Germany im Rahmen des Events bei uns zu Gast zu haben.

Symbolisch baut das diesjährige Travel Event eine Brücke zwischen bewährter Tradition und gelebter Zukunftsorientierung, indem es mittels der Händlermeile auf der Dautschinger Straße das altbekannte Fertigungsgelände mit dem neuen Logistik- und Shop-Bereich verbindet.

An dieser Stelle unser Dank an die zuständigen Behörden, die dieses ambitionierte Konzept mit der Vollsperrung der Durchgangsstraße erst möglich machten. Wir betrachten dieses nicht selbstverständliche Entgegenkommen auch als Ausdruck der Wertschätzung, die Touratech als wichtiger Arbeitgeber und Innovationsmotor in der Region erfährt. Alle Infos zum Travel Event gibt es ab Seite 72.

Berichte über technische Entwicklungen bei Touratech, interessante Menschen aus der Reiseszene und natürlich viele Fakten rund um neue Produkte zum Motorradreisen runden diese Ausgabe ab. Bei der Lektüre wünsche ich Ihnen viel Spaß.

Man sieht sich auf dem Travel Event,

Ihr,

Herbert Schwarz, CEO





52



24



12

## REISE

- **12 Frankreich:** Von Paris nach Orange führten Nebenstrecken und unbefestigte Wege Yvon Bodelot und seine Reisegefährten quer durch »La France profonde«, das ursprüngliche Frankreich.
- 36 Deutschland – Nepal:** Komplett auf dem Landweg reiste Peter Schuster bis zum Fuß des Mount Everest. Einzigartige Landschaften entschädigen für die Strapazen.
- 46 Hoher Atlas:** Auf abenteuerlichen Enduropfaden überwand Travel Time Leser Ewald Schmitt gemeinsam mit zwei Freunden den Hohen Atlas in Marokko.
- 86 Beskiden:** Die Entdeckungsreise führt in unsere östlichen Nachbarländer Tschechien und Polen sowie in die Slowakei. Jo Deleker ließ sich von Riesengebirge sowie Hoher und Niedere Tatra verzaubern.

## MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- **52 Neuer Tourenanzug:** Der Compañero Desert ist der perfekte Anzug für sportliche Touren in heißen Regionen.
- 55 Hightech-Regenkombi:** Atmungsaktiv und mit vielen cleveren Detaillösungen interpretiert der Compañero Monsoon das Konzept der Regenkombi neu.
- 56 Allround-Handschuh:** Der Allroad2 ist ein solider Touringhandschuh für den schwerpunktmäßigen Straßeneinsatz.

## MOTORRAD UND TECHNIK

- **24 Rambler vs. HP2:** Zwei sportliche Enduros auf Boxerbasis im Generationenvergleich: Die BMW HP2 von 2005 und der brandneue Prototyp Touratech R 1200 GS Rambler.
- 30 Motorschützer** Hydroforming eröffnet völlig neue Möglichkeiten für Formgebung und Funktionalität.
- 32 Fahrwerkswerkstatt:** Umfassenden Service zu allen Fragen rund ums Fahrwerk bieten die Suspension Service Center.



# INHALT



30



32

- 34 Black T by Touratech:** Touratech Suspension bietet nun auch Federelemente für Fahrzeuge mit Stereofederbeinen an.
- 58 Praxistest Endurance Click:** Auf einer Endurotour musste das neue Softgepäck-System zeigen, was es kann.

## INSIDE TOURATECH

- 60 Kunststoffe:** Neue Maschinen, topaktuelle Technologien – TT-3 D entwickelt und fertigt innovative Kunststoffprodukte.
- 72 HIGHLIGHT Preview Travel Event:** Alle wichtigen Fakten rund um das Mega-Festival im Überblick.
- **80 Spirit of Touratech:** In gut 25 Jahren hat sich Touratech von der Manufaktur zum international orientierten Mittelständler entwickelt. Doch nach wie vor liefern eigene Reisen die wichtigsten Inspirationen für neue Produkte.

## SZENE

- 62 Leavinghomefunktion:** Reisen als Kunstprojekt – Mit Uralgespannen von Deutschland nach New York.
- 66 Women's Travel Talk:** Anna Grechishkina, Lea Rieck und Sherri Jo Wilkins im Dreiergespräch.

## NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial**
- 6 Aktuell**
- 50 Weltreise, Teil 9**
- 76 Distri-News**
- 78 Vidaventura**
- 96 Ein Bild und seine Geschichte**
- 98 Impressum**





## VORSCHAU **WEBTV**

Die Bewegtbildteams von Touratech sind fleißig am Produzieren, um den hauseigenen YouTube-Kanal mit frischem Material zu versorgen.

Jede Menge Live-Eindrücke und packende Sequenzen von der GS Trophy werden die Berichterstattung vom **Travel Event** zu einem Highlight machen. Spannend dürfte auch der Film über den brandneuen **Enduro-Prototypen R nineX** werden, den Touratech extra für den Einsatz bei den Red Bull Romaniacs aufbaut. Interessante Hintergrundinformationen liefert ein Streifen zum **Hybrid-Helm Adventure Carbon**. Abenteuerlustigen bietet der Trailer zum neuen **Adventure Country Track (ACT) in Griechenland** Inspirationen für spannende Entdeckungsreisen.

[www.youtube.com/user/TouratechVideo](http://www.youtube.com/user/TouratechVideo)



## TOUREN MIT **VIDAVENTURA**

Unter dem Label »Ride with friends« bietet Vidaventura, das junge Schwesterunternehmen von Touratech, geführte Motorradtouren an.

Wer schon immer einmal die Traumstrecken des Schwarzwaldes rund um das Touratech Headquarter unter kundiger Führung abfahren wollte, hat dazu jetzt die Gelegenheit. Mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten führen einheimische Guides an fast jedem Wochenende während der Saison durch die Region. Etwas weiter hinaus in die Welt gehen die Offroad-Touren in der Toskana, die im Oktober durchgeführt werden. Drei verschiedene Schwierigkeitsgrade berücksichtigen das Fahrkönnen der Teilnehmer.

<http://touren.touratech.de>

# RUCKSACK RELOADED

## INNOVATIONEN IM RUCKSACKPROGRAMM

Touratech hat zwei bewährte Rucksackmodelle für die kommende Saison überarbeitet.

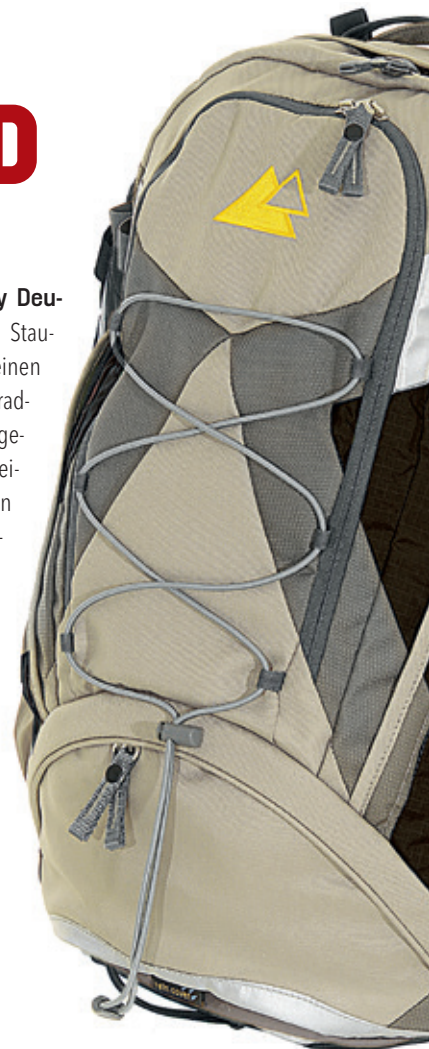


Zega Pack 2,  
Art.-Nr.: 055-0270

In vier attraktiven Farben und mit 30 Litern Volumen ist der **Adventure 2 by Deuter** ein universeller Begleiter auf allen Motorradtouren. Gegenüber dem Vorgängermodell wurden vor allem die motorradspezifischen Eigenschaften weiter verbessert. So fungieren die verlängerten, aufrollbaren Kompressionsgurte nun als Helmhalter. Ebenfalls länger und komfortabler fallen die Schultergurte aus. Zusätzliche Innentaschen helfen, Ordnung zu halten, und die leuchtstarke neongelbe Regenhülle hält Wasser auch bei langanhaltendem Schmuddelwetter draußen.

Der Rucksack **Zega Pack 2 by Deuter** bietet mit bis zu 18 Litern Stauraum alle Merkmale eines kleinen Freizeitricksacks. Für den Motorradeinsatz kann das Airstripes-Tragesystem samt aller Gurte unter einer Hülle verschwinden. Dann fungiert der Zega Pack als windschnittige Kofferdeckeltasche. Merkmale: Trageriemen mit Schnellverschluss, Trinksystemvorbereitung, Netzaußentaschen, Innentaschen, optionales Helmmnetz, Reflektoren, Regenhülle.

Rucksack Adventure 2  
Art.-Nr.: 055-0260-0 ff.





## BEST BRAND 2017 ZWEI MAL PLATZ 1 FÜR TOURATECH

Touratech konnte die Leserschaft von »Motorrad« einmal mehr von der Qualität seiner Produkte überzeugen.

Gleich in zwei Kategorien holte Touratech die Auszeichnung Best Brand. Sowohl im Feld »Umbauten/Customizing« als auch für »Anbauteile/Zubehör« sprachen die Leser von Europas größter Motorradzeitschrift Touratech die höchste Kompetenz in der Branche zu. In der Disziplin »Anbauteile/Zubehör« konnte das Niederösterreichische Unternehmen die begehrte Auszeichnung bereits zum siebten Mal in Folge einheimsen. Die Kategorien »Tankrucksäcke« und »Sitzbänke«, in denen Touratech im vergangenen Jahr ebenfalls den ersten Platz erzielte, standen diesmal nicht mehr separat zur Wahl.



### ONLINE-KATALOG

Alle Inhalte des gewichtigen Print-Katalogs in digitaler Form bietet der Touratech Online-Katalog.

In moderner Blätteroptik lässt sich das üppige Nachschlagewerk auf jedem Computer mit Internetzugang, auf Tablets und sogar auf Smartphones darstellen. Miniaturen helfen bei der Orientierung, eine Suchfunktion erlaubt den Schnellzugriff auf bestimmte Artikel. Einzelne Seiten können mit Freunden über die sozialen Netzwerke oder via E-Mail geteilt werden.  
[catalog.touratech.com/deutsch\\_2017](http://catalog.touratech.com/deutsch_2017)



Auf dem Salar de Uyuni (Ruta 40)



**Südamerika  
mit dem EIGENEN  
Motorrad**

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

f Explo-Tours-jz

### Programm Herbst/Winter 2017/18

#### Ruta 40 - Salar de Uyuni - Nordpatagonien

Von der Atacama ins Hochland zum Salar de Uyuni, und durch die Canyons Nordwestargentinens. Auf spektakulären Pisten durch viele Nationalparks entlang der Anden bis nach Nordpatagonien.

#### Patagonische Anden und Feuerland

In einer Tour von Valparaíso 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.

#### Ruta Norte: Chile, Bolivien und Peru

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

#### Peru - Ecuador

Von der Atacama zum Äquator - wieder in 2018/19

#### Infos:

Explo-Tours-JZ, 81827 München, Tangastr. 82  
Email: [explo.tours.jz@gmail.com](mailto:explo.tours.jz@gmail.com)  
Tel. +49 (0) 173 9148 674 oder +49 (0) 151 2658 9039

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

[www.explo-tours-jz.com](http://www.explo-tours-jz.com)





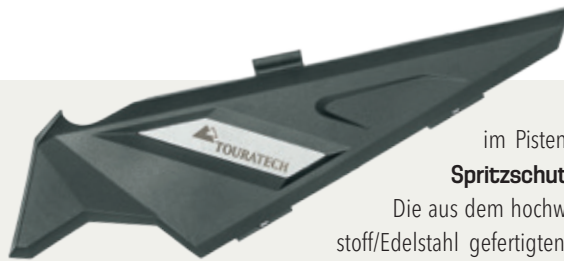
# NEUE PARTS FÜR BMW R 1200 GS

Nicht zu Unrecht ist die BMW R 1200 GS die beliebteste Reiseenduro. Was aber nicht heißt, dass man nicht auch diese ausgereifte Maschine im Detail optimieren könnte.

Deutlich verbesserten Komfort bietet der **Windschild »S«**. Gerade sportorientierte Fahrer schätzen den direkten Blick vors Vorderrad, den diese kompakte Ausführung ermöglicht. Natürlich bei bester Aerodynamik und unter Beibehaltung der originalen Verstellmöglichkeiten. Erhältlich in klar oder getönt.

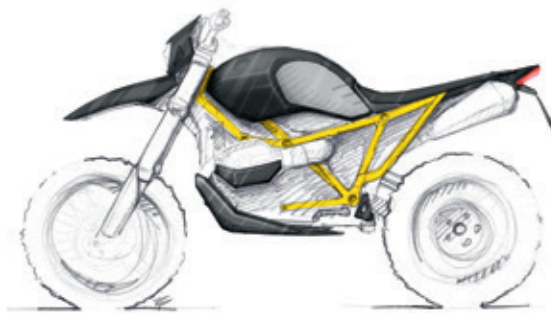


Die Verschmutzung von Hosenbeinen und Stiefeln des Beifahrers bei Regenfahrten oder



im Pisteneinsatz reduziert der neue **Spritzschutz** für die Soziusfußrasten.

Die aus dem hochwertigen Materialmix Kunststoff/Edelstahl gefertigten **Seitendeckel** verleihen dem Rahmenheck der GS einen individuellen Look. **Spritzschutz (Set), Art.-Nr.: 045-5440, Seitendeckel (Set) Art.-Nr.: 045-5438, Windschild S • klar, Art.-Nr.: 045-6200 • getönt, Art.-Nr.: 045-6202**



## FÜR RED BULL ROMANIACS FORSTERS FORSTMobil

Unter der Bezeichnung R nineX entwickelt Touratech einen Enduro-Prototypen auf Basis des luft-/ölgekühlten BMW-Boxers. Gerhard Forster wird die Maschine bei den Red Bull Romaniacs Ende Juli in Rumänien einsetzen.

Nach dem viel beachteten zweiten Gesamtrang, den Dirk von Zitzewitz bei der letztjährigen Hellas Rally auf einer von Touratech aufgebauten Africa Twin einfuhr, schickt das hauseigene Race Team nun einen Prototypen bei den Red Bull Romaniacs (RBR) ins Rennen. Basis ist eine BMW R nineT. Rund um den bewährten Boxer entsteht ein reinrassiges Enduro-Chassis. Lange Federwege, niedriges Gewicht und Schub aus dem Drehzahlkeller wird Gerhard Forster brauchen, wenn er mit der R nineX vier Tage lang die Waldwege der Karpaten unter die Stollen nimmt. Mit ihrer Mischung aus trialartigem Extremenduro und anspruchsvoller Navigation zählen die RBR zu den technisch schwierigsten Rallyes weltweit. Forster, international erfahrener Extremendurist, wird sich ein hartes Twin-Duell mit Chris Birch liefern. Der Neuseeländer geht auf einer KTM 1190 Adventure ins Rennen. [www.redbullromaniacs.com](http://www.redbullromaniacs.com)

## SPENDENSAMMLUNG ORGELN UND BIKEN

Der Konzertorganist Jürgen Sonnentheil stellt seine auswärtigen Gastspiele heuer unter das Motto »Für eine Zukunft ohne Kinderdemenz«.

Jürgen Sonnentheil wird einen Teil seiner Honorare der NCL-Stiftung stiften sowie in den Konzerten um Spenden bitten. Als leidenschaftlicher Motorradfahrer wird er auf seinen Touren zu den Konzertorten in ganz Europa auf die unbekannte und seltene Kinderdemenz NCL aufmerksam machen.

Die betroffenen Kinder verlieren schleichend ihre Fähigkeit zu sehen, zu gehen, zu sprechen, zu handeln und erleben selten das 30. Lebensjahr. Die NCL-Stiftung setzt sich seit 2002 für die Forschungsförderung ein, um den Kindern eine Aussicht auf bislang fehlende Therapien zu geben. [www.sonnentheil.de](http://www.sonnentheil.de)







## DYLAN DREHT DOKU

Dylan Wickrama, der Abenteurer, der mit seinem Motorrad um die

Welt und über den Pazifik fuhr, ist derzeit mit Dreharbeiten zu einem Dokumentarfilm beschäftigt.

Auf dem Travel Event 2016 war der Vortrag »Am Ende der Straße« von Dylan Wickrama ein Erfolg, der das Publikum berührte. Wickrama erzählte nicht nur davon, wie er aus seinem Motorrad und zehn Ölfässern ein Floß baute, um das Darien Gap zwischen Panama und Kolumbien zu überwinden, sondern auch wie er es geschafft hat, mit seiner positiven Lebenseinstellung die schwierigsten Phasen seiner Reise zu meistern.

Aus seiner inspirierenden Erfahrung macht Dylan derzeit einen Film. Dazu verwendet er das Material, welches er auf seiner Weltreise gesammelt hat. Zudem flog er im letzten März nochmals zurück nach Mittelamerika und traf dort die Menschen, die ihm beim Bau des Floßes oder während der Überfahrt geholfen haben. Polizisten, Fischer und Piraten.

Voraussichtlich im Frühjahr 2018 wird der Film auf DVD erscheinen. Bereits im Touratech Shop erhältlich ist das Buch über die Reise.

Dylan Samarawickrama, Martina Zürcher: Am Ende der Straße. Art.-Nr.: 090-0328, [www.ride2xplore.com](http://www.ride2xplore.com)

## REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEM AIRMONI

Druckverlust im Reifen kann zu gefährlichen Fahrsituationen führen. Mit dem Reifendruck-Kontrollsystem Airmoni hat der Fahrer den Füllzustand seiner Pneus immer

im Blick. Der Airmoni zeigt nicht nur den aktuellen

Druck in Vorder- und Hinterreifen an, er warnt auch, sobald ein Grenzdruck unterschritten wird. Auch das Entweichen von Luft wird erkannt und sofort signalisiert. Das System besteht aus zwei Sensoren, die aufs Ventil geschraubt werden, und einem Display, das sich unschwer in so gut wie jedem Cockpit anbringen lässt. Der Airmoni wird von Batterien mit Strom versorgt, ein Eingriff ins Bordnetz ist also nicht nötig.

Art.-Nr.: 060-1465



Das innovative Protektorenkonzept

# ORTHO-MAX



**MOTORRAD**  
testsieger<sup>2</sup>

**Motorrad**  
ABENTEUER  
EMPFEHLUNG<sup>1</sup>

**MOTORRAD**  
Urteil: sehr gut<sup>1/2</sup>

**REISE** ride on!  
**MOTORRAD**  
EMPFEHLUNG<sup>1</sup>

Foto: Matthias Haupt



**JACKET**<sup>1</sup>  
Stück € 289,00



**VEST**<sup>2</sup>  
Stück € 229,00

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



Protection for even more power

[www.ortema.de](http://www.ortema.de)

2 | 2017







## »KULTOUR« TASCHEN

Ordentlich verpackt und auch an wenig heiligen Orten hygienisch zur Hand sind sämtliche Toilettenartikel in den Kulturtaschen »Tour« und »Travel«.

Das kleinere Modell Tour reicht bequem für den Solo-reisenden. Die Ausführung Travel bietet Platz für den Bedarf von zwei Personen oder sehr anspruchsvollen Reisenden. Gemeinsam ist beiden Varianten die Aufhängevorrichtung, die einen Kontakt mit schmutzigen Konsolen unnötig macht. Zahlreiche Innentaschen erlauben eine ordentliche Sortierung von Toilettenartikeln, Medikamenten und anderen Kleinigkeiten. Das herausnehmbare Innenteil kann mittels einer Schlaufe am unteren Haken eingehängt werden, wo auch das Handtuch sicheren Halt findet. **Kulturtasche Tour, Art.-Nr.: 055-0385, Kulturtasche Travel, Art.-Nr.: 055-0386, Katalog S. 1433**

## YAMAHA ZEIGT KONZEPTMODELL T7 AUF DEM TRAVEL EVENT

Yamaha macht es seinen Fans nicht leicht. Mit dem Konzeptmodell T7 hat der Motorradhersteller auf der Intermot 2016 einen faszinierenden Entwurf für eine zeitgemäße Interpretation des legendären Ténéré-Konzepts gezeigt.

Dass das neue Modell kommen wird, ist klar. Nur wann, wollen die Japaner partout nicht verraten. Rund um den CP7-Motor haben die Entwickler eine Enduro gebaut, die ihren Namen verdient: Lange Federwege, große Speichenräder, Rallye-Front und ein schlankes Bodywork. Richtig Lust holen auf die neue Ténéré können sich Endurobegeisterte und Fernreisende beim Touratech Travel Event (9. – 11. Juni). Yamaha hat das Konzeptmodell T7 an Bord des Show Trucks, und die mitgereisten Experten haben ein offenes Ohr für alle Interessierten.



## NEUES VON NICK

Nick Sanders, der Expressreisende, kennt keine Ruhe. Ein ganzes Bündel Projekte hat Quick Nick derzeit am Start.

**Mach 2 Festival** In Anlehnung an den Austragungsort, seine Heimatstadt Machynlleth in Wales, nannte Nick Sanders sein erstes Traveller-Festival Mach 1. Die diesjährige Neuauflage, die konsequenterweise Mach 2 heißt, ist mit 500 Bikern restlos ausgebucht. Wer auch gerne bei Craft Beer und Cocktails hochkarätigen Musikern lauschen oder auf ausgedehnten Touren die Landschaft von Snowdonia kennenlernen will, muss bis 2018 warten – dann gibt es Mach 3.

**NEW YORK – PATAGONIEN** Mitte April ist Nick von einer 10-wöchigen Tour zurückgekehrt. Zwischen New York und Patagonien hat die von Nick angeführte Truppe mit 15 Reiset Teilnehmern 25.000 Kilometer zurückgelegt. Eine Serie von Kurzfilmen zum Projekt heißt »Riders of the Americas« und kann auf YouTube angesehen werden.

[youtube.com/watch?v=gwhh-b1hF9c](https://www.youtube.com/watch?v=gwhh-b1hF9c)

**IMMER AUF ACHSE** Gleich nach dem Ende von Mach 2 startet Nick zu einer viertägigen Tour an der irischen Westküste. Die Fahrt über den »Wild Atlantic Way« genannten Trail wird filmisch festgehalten.

Im Juli schlägt Nick Sanders seine Zelte in den östlichen Pyrenäen auf. Interessierte Motorradfahrer können gerne dazustoßen und an verschiedenen organisierten Touren teilnehmen.

[www.nicksanders.com](http://www.nicksanders.com)

## FERNREISE-WOCHENENDE MOTORRAD VENTURE

Vom 15. bis 17. September veranstalten Andreas Hülsmann und Jo Deleker im westfälischen Bönen ein Fernreise-Wochenende mit zwei Vorträgen – Island und Sibirien – sowie acht Seminaren mit erfahrenen Referenten.

[www.motorradventure.bike](http://www.motorradventure.bike)



**READY TO RACE**  
»www.ktm.com

Foto: J. Frhauf

**1290** SUPER  
ADVENTURE R

# DIE NEUE DEFINITION VON ADVENTURE

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

**KTM**

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

**MOTOREX**  
LUBRICANTS







A first-person perspective from a motorcyclist riding on a dirt road. In the foreground, the handlebars, mirrors, and a gloved hand are visible. Ahead, two other motorcyclists are riding away on the same path. The landscape is rural with tall grass, trees, and a blue sky with clouds. The license plate of the motorcycle in front is 'VS TT504'.

# QUER

Rund 700 Kilometer Autobahn liegen zwischen dem Touratech Shop von Méry-sur-Oise bei Paris und der Niederlassung in Orange. Möchte man die Tour,

# DURCH

wie Yvon Bodelot von Touratech France, jedoch auf kleinsten Nebenstrecken fahren, darf man getrost mit dem Doppelten rechnen.

Text und Fotos: Vincent Lamille



rgendwo, mitten in der Creuse, an einer der seltenen Tankstellen in diesem von der Bevölkerungsdichte her an vorletzter Stelle stehenden französischen Département. Während wir auftanken, kommt ein alter Landwirt mit glänzenden Augen auf unsere kleine Gruppe zu:

»Donnerwetter, was habt ihr denn da für tolle Maschinen! Wohin geht die Reise?«

»Wir sind in der Umgebung von Paris gestartet und wollen möglichst über Nebenstraßen in die Provence. Das hat uns in Ihre schöne Gegend geführt.«

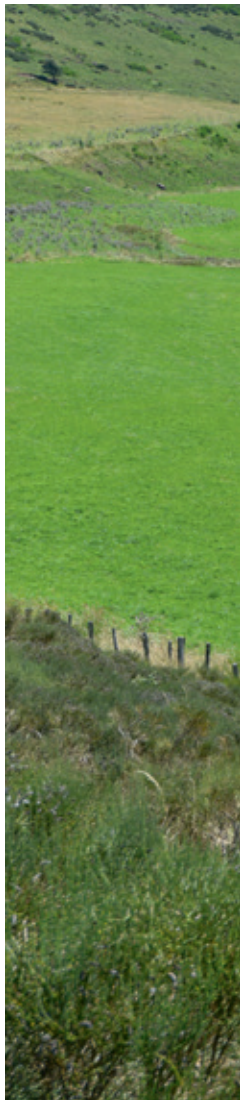
»Ach so, da habt ihr's aber gut! Ich bin 80 und kam nie hier weg. Tja, so ist es, wenn man Tiere hat, da gibt's keinen Urlaub... Genießt es!«

Diese Problematik mit dem Urlaub ist Yvon Bodelot wohl bekannt, da er den Shop in Orange nur zwischen Weihnachten und Neujahr schließt. Aber das lange Wochenende um den 15. August hat ihn auf eine Idee gebracht: Es wäre doch toll, jetzt, da es in Méry-sur-Oise eine zweite Verkaufsstelle gibt, die beiden mit einer Motorradtour ausschließlich über Nebenstrecken zu verbinden.

Yvon greift zum Hörer. Er muss die Idee mit Philippe und Florence Perrenoud von Trail Rando besprechen. Schnell

steht das Projekt: Mit einem Team aus fünf Freunden und einem Kunden der Reiseveranstalter will man die Tour gemeinsam angehen. Streckenweise wollen die Abenteurer der Route »Diagonale Méditerranée«, einem Angebot von Trail Rando, folgen. Mit dem Unterschied allerdings, dass die Reise in Eigenregie ablaufen wird, inklusive Übernachtungen in freier Natur.

Gestern Abend, während die erschöpften Île-de-France-Pendler von der Arbeit heimfuhren, sind wir nach einer kurzen Ehrenrunde in der Hauptstadt Richtung Süden aufgebrochen. Pascal Portes von Touratech Paris hätte uns für den Abschnitt durchs Département Île-de-France auch eine seiner Off-Road-Strecken zeigen können, doch aus Zeitmangel sind wir über die Autobahn gerauscht. Heute Morgen, vor dem Abbiegen auf die erste Schotterpis-



**Hier ist der Zug abgefahren: In den abgelegenen Regionen geht es gemächlich zu, allerdings befindet sich auch die Infrastruktur auf dem Rückzug.**





**»Auf verschlungenen Pfaden« könnte der Titel des Films heißen, der sich an einem verlängerten Wochenende vor unseren Augen abspult.**



te, genügte es, den Reifendruck abzusenken, um Reisekomfort und Fahreigenschaften zu optimieren. Endlich konnten wir »France profonde«, das ländliche und traditionelle Herz Frankreichs, (wieder)-entdecken – es gibt es wirklich! Denn, ehrlich, die Traktoren aus den 1960er Jahren, die Renault 4L und die Peugeot 205 wurden noch lange nicht alle verschrottet. Die findet man immer noch hier und da in die-

sen ruhigen und letztlich wenig bekannten Landstrichen, auf diesen Dörfern, in denen Naturstein noch immer viel stärker vertreten ist als Hohlblocksteine. Alte Geschäftsfassaden, die beim Reisenden eine nostalgische Stimmung aufkommen lassen, sind Zeugen einer längst vergangenen wirtschaftlichen Tätigkeit. Andererseits verdankt man es als Reisender genau jenem Fortschritt, der die alte Zeit hinweg-



*Orientierungslauf in einem der verschlafenen Städtchen in »La France profonde«, im »tiefen Frankreich«, wo noch die ursprüngliche Seele des Landes zu spüren sein soll.*









legte, dass man sich mit einem Blick auf das Navi jederzeit in diesem Labyrinth aus Nebenstraßen zurechtfinden kann.

Am Horizont zeichnen sich bald das Zentralmassiv und die Kette der Puys ab – ein kleiner Vorgeschmack auf eine zerklüftete Gebirgslandschaft und die damit verbundene Herausforderung ihrer Überquerung. Nach einer Fahrt über eine ehemalige, nun stillgelegte Bahntrasse entlang der Schluchten eines Zuflusses der Dordogne müssen wir

schon ans Auftanken und Einkaufen von Lebensmitteln denken. Nach einem ganzen Tag, an dem uns mehr Kühe als Menschen begegnet sind, erleben wir den Supermarkt von Bort-les-Orgues, einem Dorf mit 2859 Seelen, fast als überfüllt. Dort fällt uns auch sofort eine Gruppe Jugendlicher ins Auge, die auf schwer beladenen Mofas sitzen. Auch sie sind in der Umgebung von Paris gestartet und haben sich ins Abenteuer gestürzt! Die Achtung, die wir vor ihrer »Expedi-



*Nach unserem Aufbruch in Paris fahren wir einen kleinen Umweg zum berühmten Arc de Triomphe im Stadtzentrum.*





*Knapp! Gut, dass sich die Zega Koffer so schön schmal ans Fahrzeugheck schmiegen (o.). Auf den Wegen entlang der Ardèche mahnen Schilder eine umsichtige Fahrweise an – zurecht (u.).*

tion« auf den 50-Kubik-Maschinen empfinden, ist genauso groß wie ihre Bewunderung für unsere Tour, unsere großen Enduros sowie unser Equipment. Diese zufällige Begegnung zwischen Reisenden verschiedener Generationen war ein Highlight!

Wer noch nie nackt in einem Bach gebadet hat, bevor er sein Zelt auf einer Wiese aufgeschlagen und am Lagerfeuer ein paar Würstchen gebraten hat, kennt das immense Glücksgefühl nicht, das einem solch einfache Momente beschern. Nach einer Nacht unterm Sternenhimmel begeben wir uns mit neuem Schwung wieder auf die Piste. Genau genommen auf die Wege des Cantal, denen wir nach Durchquerung einer Reihe von Tälern attestieren können, dass sie noch holpriger sind als die am Vortag. Die einsamsten Wege sind von Pflanzen so überwuchert, dass unsere Zega Koffer gerade noch genügend Platz finden, sich ihren Weg zu bahnen. Diese Strecken werden sich über kurz oder lang nicht mehr von ihrer Umgebung unterscheiden lassen. Insbesondere gilt dies für die Anhöhen um Montboudif, jenem Dorf,

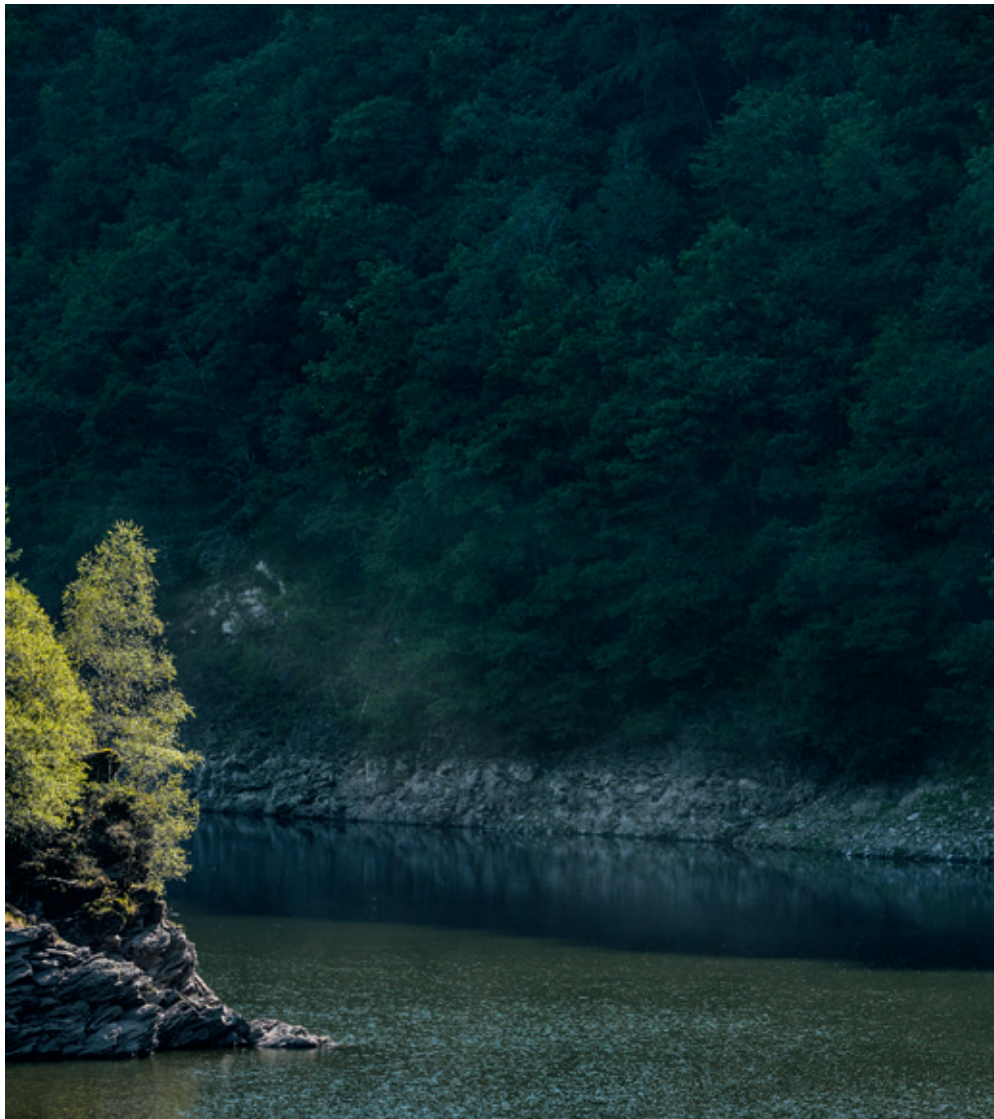
in dem Altpäsident Georges Pompidou zur Welt kam.

Die Abgeschiedenheit des Ortes lässt erahnen, wie vor dem Krieg die gesellschaftliche Förderung dieses Mannes durch das öffentliche Bildungssystem ausgesehen haben mag...

Die Zufahrt zur Hochebene von Cézallier muss man sich erarbeiten. Während eines etwas gemeinen Aufstiegs erinnern wir uns an die Warnung von Trail Rando: »Die Diagonale Méditerranée haben wir für leichte Enduros wie etwa die XT 660 ausgearbeitet. Noch nie wurde sie mit großen Mehrzylindern befahren; und eure Zuladung wird es nicht einfacher machen. Ihr werdet also die ersten sein – gebt uns







**Aufbruch zeitig am Morgen an einem Stausee (l.).  
Zünftiges Camp mit Lagerfeuer (r.). Erfrischendes  
Bad im Bach (r. u.).**



Bescheid, ob es funktioniert!« Unser vorläufiges Fazit lautet: »Nun, Philippe, ja – manchmal ist es ziemlich knapp, aber es funktioniert. Zumindest wenn es trocken ist ... Auf jeden Fall hat man das Gefühl, dass man sich die Fahrt durch diese weitläufige menschenleere Landschaft mit ihren atemberaubenden Panoramen redlich verdient hat!«

Erst nach Einbruch der Dunkelheit bauen wir, wie immer weit weg von neugierigen Blicken, am Ufer eines Baches unsere Zelte für das letzte Biwak auf.

Am nächsten Morgen verschieben wir die Abfahrt ein wenig unter dem Scheinvorwand, dass die Sonne ganz schön lange braucht, um das Tal zu erhellen, in dem wir Zu-





*Wir genießen die faszinierende Bergwelt rund um die Ardèche.*



flucht gefunden haben. Um bei der Wahrheit zu bleiben: Unsere Körper fangen an, unter den Strapazen zu leiden, aber am Ende erweisen sich die ersten Schlaglöcher als viel effizienter als der Kaffee, um uns aufzuwecken. Der GPS-Track führt uns nun vorbei an alten Bauwerken, deren Mauern eine enorme Dicke aufweisen, an vereinzelt Bauernhöfen, die mit ihrer Bauweise den schlimmsten Angriffen des Winters und dem Zahn der Zeit standhalten können.

Mitte August hält das Unterholz des Départements Haute-Loire noch einige Sumpflöcher bereit, die man woanders nicht mehr findet. Sie lassen erahnen, welche Schwierigkeiten auf diejenigen warten, die sich bei Regenwetter hierher wagen. Während wir mit der gebotenen Vorsicht eines durchwaten, prescht uns ein

Mountainbiker entgegen, der mit gesenktem Kopf hineinrast... und der Länge nach im Schlamm landet. Bei diesem Anblick fällt es uns schwer, das Lachen zu unterdrücken.

Thierry Floreck, der anlässlich eines Travel Events oder einer Schulung immer gern seine Erfahrungen mit den anderen Touratech Kunden teilt, hat es sich verdient, auf dieser Reise unser Gast zu sein. Da er erst neulich von einer weiteren Reise durch die Mongolei zurückgekehrt ist, hätte man befürchten können, er sei nach dem Anblick jener schönen und fremden Landschaften abgestumpft. Weit gefehlt – seine Begeisterung, als er die Hochebene und die vulkanischen Bergspitzen des Mézenc entdeckt, ist alles andere als gespielt. Nach einem improvisierten Picknick mit Blick auf die Ardèche-Hügel und mit Fernsicht bis zu den Alpengipfeln ist es um ihn geschehen: Er wird demnächst wieder hierher kommen.

***Tausend Dank an Trail Rando für die vertrauensvolle Überlassung ihrer Tourdaten der »Diagonale Méditerranée«. Sie sind schließlich das Ergebnis eines aufwändigen Scoutings und einer dreißigjährigen Erfahrung im Aufstöbern von allen möglichen Wegen! Weitere Informationen unter [www.trail-rando.com](http://www.trail-rando.com)***





rühmten Triumphbogen. Und jetzt stehen wir verstaubt und müde in Reih und Glied vor dem Bogen von Orange, dessen Ausmaße bescheidener sind, der aber in unseren Augen viel symbolträchtiger ist. Er ist der Schlusspunkt eines schönen Abenteuers unter Freunden, einer schönen Reise durch dieses Land, dessen Kinder wir sind, das wir jedoch, wenn wir ehrlich sind, nicht wirklich gut kennen. Zweifelsohne liegt es daran, dass wir immer

Die Temperatur steigt stetig, und auch die Veränderung von Bodenbeschaffenheit und Vegetation, die wir längs der geröllübersäten Pfade hinter dem Col de Mézilhac bemerken, sind erste Hinweise darauf, dass wir uns den Cevennen nähern. Vulkangestein und Heidekraut werden abgelöst von Schiefer und Kastanien, bevor heller Kalk die Landschaft prägt.

Vor 72 Stunden präsentierten wir uns mit noch glänzenden Motorrädern auf der Place de l'Étoile mit ihrem be-

den schnellsten und bequemsten Verkehrsachsen den Vorzug geben.

Wir haben auf dieser Tour gelernt, dass das Abenteuer nicht nur an weit entfernten und exotischen Reisezielen zu finden ist. Sehr oft liegt es ganz in unserer Nähe. Und um es zu finden, bedarf es nicht mehr als eines verlängerten Wochenendes, etwas Einfallsreichtum und einer guten Planung. 



**Bei einem Stopp diskutieren wir begeistert die Abenteuer der zurückliegenden Etappe (o.). Es macht sich immer wieder bemerkbar, dass die Route ursprünglich für Einzylinder geplant wurde (u.).**



# Kleine Fluchten, große Abenteuer



Abbildung mit aufpreispflichtigen Extras



Jetzt mit **750,- €** Preisvorteil\*

XT1200 - die Reise-Enduro mit hoher Individualität: XT1200Z/ZE Super Ténéré. Drehmomentstarker Zweizylinder-Reihenmotor mit 82,4 kW (112 PS), Traktionskontrolle, ABS, Tempomat, zwei Fahr-Modi, Kardantrieb, 2-fach einstellbare Sitzhöhe, 4-fach einstellbares Windschild, elektronisch einstellbares Fahrwerk bei der ZE-Version.

\*Preisvorteil gegenüber der UVP zzgl. Nebenkosten. Den verbindlichen Endpreis der einzelnen Modelle – einschließlich anfallender Nebenkosten – erfahren Sie bei Ihrem Yamaha-Vertragshändler. Die ersten 50 Käufer erhalten dazu eine Destination Adventure Gepäckrolle mit individuellem Namenseindruck. Angebot gilt bis einschließlich 31.07.2017 und bedingt die Zulassung des Fahrzeugs. Lieferbar solange Vorrat reicht und nur bei teilnehmenden Händlern.





# KRAFTPAKETE

**D**as Fahrzeuggewicht ist der stärkste Gegner des Enduristen. Je höher es ausfällt, desto mehr Kraft erfordert das Geländefahren und desto weniger wird man sich in schwieriges Terrain vorwagen. Kämpft man sich mit einer aktuellen BMW R 1200 GS durchs

Gelände, kommen zwangsläufig Gedanken an die leichtfüßige R 80 G/S von 1980 auf. Seither haben die Boxermotoren eine konstante Steigerung von Hubraum und Leistung erfahren, aber auch das Gewicht erreichte immer neue

Der 1200er Boxer von BMW ist ein Kraftpaket mit enormen Offroadtalenten. Das gilt für die aktuelle präzisionsgekühlte Ausführung ebenso wie für das Modell mit klassischer Luft-/Ölkühlung. Rund um dieses faszinierende Aggregat sind im zeitlichen Abstand von zwölf Jahren zwei individuelle Enduromodelle entstanden: Die BMW HP2 und die Touratech R 1200 GS Rambler.

Text und Fotos: Didier Bouard





Höchstwerte. Einen Kontrapunkt in dieser Entwicklung setzte BMW 2005 mit der HP2. 30 Kilogramm weniger als die damalige R 1200 GS brachte die dank steifem Gitterrohr

rahmen und langhubiger Feder-elemente voll geländetaugliche Maschine auf die Waage. Die HP2 war eine beeindruckende Demonstration der Möglichkeiten des Boxers, blieb aber naturgemäß ein Nischenprodukt. Nur 2910 Exemplare wurden über drei Jahre gebaut. Als reines Sportfahrzeug konzipiert, emanzipierte

sich die HP2 mit einem Touratech Teilepaket von ihren Wurzeln. Ausgestattet mit Koffersystem, großem Tank und diversen Protektoren wurde die HP2 zu einem der radikalsten Motorräder für Abenteuerreisen, das es je gab.

In enger Abstimmung mit BMW Motorrad hat Touratech nun den Prototypen für einen potenziellen Nachfolger entwickelt. Der interne Code für dieses Projekt lautete K199, wobei 199 für das maximal tolerierbare Leergewicht (in Kilogramm) steht. Eine echte Herausforderung, denn der Boxermotor verfügt mittlerweile über eine Flüssigkeits-Präzisionskühlung – und das entsprechende Mehrgewicht. Um eine geeignete Basis für die Verwendung einer Telegabel zu haben, setzten die Touratech Entwickler auf das Chassis des Roadsters R 1200 R, der serienmäßig ohne Telelever auskommt.

Der »Wasser-Boxer« hat ein überschäumendes Temperament. Mehr noch als seine Höchstleistung von 125 PS be-

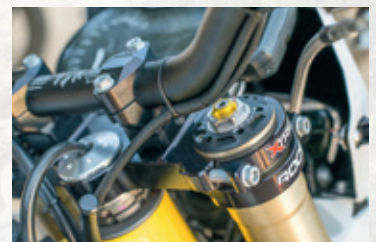


### BMW HP2



*Original HP2-Schalldämpfer, leichter Akrapovic-Endtopf mit hohem Durchsatz. Č*

### TOURATECH RAMBLER



*Einstellmöglichkeiten der HP2-Gabel und der Touratech Suspension Cartridge.*



*Sicherer Stand auf den gezackten Rasten.*



eindrückt seine Drehfreude. Bereits auf der Straße gibt sie Anlass zum Jubeln. Wagt man sich mit dem 1200er Twin im Chassis der »Rambler«, wie die K199 offiziell heißt, dann auch noch auf unbefestigte Wege, wird es beinahe furchteinflößend. Wegen der fehlenden Traktionskontrolle werden

bei jedem Gasstoß zwei Kilogramm Steine ausgegraben. Die Steuerung des Vortriebs mit dem elektronischen Gas erfordert im Dynamic-Modus ein vorsichtiges Händchen: 50 Prozent der Leistung stehen bereits nach dem ersten Drittel der Umdrehung zur Verfügung.

Für ein flottes Vorankommen abseits der Straßen reicht bereits der »Rain«-Modus vollkommen aus. Möchte man von der stehenden in die sitzende Fahr-

### TOURATECH R 1200 GS RAMBLER

**MOTOR:** Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, flüssigkeitsgekühlt, 1.170 cm<sup>3</sup>, je 2 obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung, 125 PS bei 7.750 U/min, 125 Nm bei 6.500 U/min, Sechsganggetriebe

**FAHRWERK:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Radstand: k. A., Lenkkopfwinkel: 27,7°, Nachlauf: k. A., einstellbare Touratech Upside-Down-Gabel, ø 45 mm, einstellbares Zentralfederbein Touratech Extreme, Federweg vorne/hinten: 230/200 mm, Bremse vorne: Scheibe, ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Bremse hinten: Scheibe ø 276 mm, 2 Kolben-Bremssattel, abschaltbares ABS, Reifen vorne: 90/90 x 21, Reifen hinten: 150/70 x 17

**ABMESSUNGEN:** Sitzhöhe: 940 mm, Bodenfreiheit: k. A., Gewicht in fahrbereitem Zustand: 199 kg, Tank: 18 l

**PREIS:** nicht verkäuflich

weise wechseln, sollte man sich allerdings nicht zu heftig auf die Sitzbank fallen lassen. Die gewichtsparende Konstruktion ist nämlich nicht viel mehr als ein spartanischer Schaumstoffblock.

Von der Rambler auf die HP2 umzusteigen, fühlt sich in etwa an, wie von



Technisch liegen Welten zwischen den beiden kernigen Geländegängern.





## BMW HP2

**MOTOR:** Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, luftgekühlt, 1.170 cm<sup>3</sup>, Kipphebelsteuerung, 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung, 105 PS bei 7.000 U/min, 115 Nm bei 5.500 U/min, Sechsganggetriebe

**FAHRWERK:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Radstand: 1.610 mm, Lenkkopfwinkel: 29,5°, Nachlauf: 110 mm, einstellbare Upside-Down-Gabel, ø 45 mm, einstellbares Zentralfederbein Continental, Federweg vorne/hinten: 270/250 mm, Bremse vorne: Scheibe, ø 305 mm, Vierkolben-Festsattel, Bremse hinten: Scheibe, ø 265 mm, 2 Kolben-Bremssattel, kein ABS, Reifen vorne: 90/90 x 21, Reifen hinten: 140/80 x 17

**ABMESSUNGEN:** Sitzhöhe: 920 mm, Bodenfreiheit: k. A., Gewicht in fahrbereitem Zustand: 196,5 kg, Tank: 13 l

**PREIS:** 17.250 Euro (im Jahr 2005)

einem Pferd zusteigen und sich dann auf eine Couch zu setzen. Ein Quäntchen mehr Komfort und der weniger »vorläufige« Charakter des Vorgängermotors laden zu einem gemäßigten Fahrstil ein.

Da sie insgesamt voluminöser und kantiger ausfällt, vermittelt die HP2 fälschlicherweise den Eindruck, dass sie schwerer sei. Nach der Fahrt auf der Rambler fühlt man sich auf der HP2 nicht 10 sondern 20 Jahre zurückversetzt. Hierzu trägt nicht zuletzt das Getriebe mit seinen geräuschvollen Schaltvorgängen bei, während die Box der Neuen diskret und präzise arbeitet.

Auf den langgezogenen Pistenetappen sind die beiden Boxer in ihrem Element. Insgesamt gutmütiger, zeigt auch die HP2 Zähne, wenn man sie reizt. Ihr größerer Radstand

kommt der Hochgeschwindigkeitsstabilität entgegen, während die Roadster-Geometrie der Rambler deutliche Handlingvorteile bei schnellen Richtungswechseln verschafft. Nennenswerte Unruhe kommt dank der sehr gut abgestimmten Federelemente aber gar nicht erst auf.

Beide »Dickschiffe« vermögen im offenen Gelände mit ihren unerschöpflichen Reser-



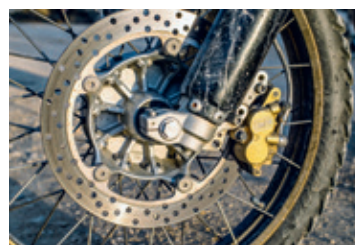
## BMW HP2



*Gutmütiger Kraftprotz trifft auf Leistungssportler.*



*Solides Informationsangebot versus durchgestyltes Infotainment-Paket.*



*Klassische Bremsanlage der HP2, Stopper mit deaktivierbarem Offroad-ABS der Rambler.*

## TOURATECH RAMBLER







sich die beträchtliche Sitzhöhe der beiden »Kaltblüter« vor Augen führen und den Umstand, dass beide zwar bedeutend leichter als eine Reiseenduro sind, aber immer noch schwer genug, wenn man sie schieben oder aufheben muss.

Wird die Rambler eines Tages in Serie gehen? Leider nein. Touratech könnte bestenfalls eine Auswahl der Teile auf den Markt bringen, die für den Umbau benötigt werden. Dagegen spricht – abgesehen vom Preis des Kits –, dass man zunächst eine R 1200 R von der Verkleidung befreien, ihr ein Hinterrad und eine Übersetzung von der GS verpassen, und ihren Rahmen verstärken müsste...

Was BMW betrifft, so ist man dort auf die Produktion großer Stückzahlen eingestellt, die ein solch radikales Motorrad nie erreichen kann. Damit wird die Rambler ein Prototyp bleiben, der zum Träumen einlädt, was mit dem Boxer alles möglich wäre. ▲



**Touratech R 1200 GS Rambler – mit Liebe zum Detail: Klappbarer Handhebel (o.l.), »selbsttragende« Sitzbank ohne Wanne (o.r.). Leichtmetallbügel als Verkleidungsträger (r.)**

ven an Leistung und Drehmoment zu begeistern. Würde man gerade die Rambler nur im »Wander«-Tempo bewegen, bedeutete dies eine Unterforderung dieser faszinierenden Maschine. Nichtsdestotrotz zeigt die neueste Boxergeneration im Endurofahrwerk der Rambler einmal mehr, wie der Charakter dieses Triebwerks seinem Piloten in schwierigem Gelände in die Hände spielt. Bevor man sich jedoch in Trial-Passagen stürzt, sollte man





**SENA**

#RIDECONNECTED

**WO AUCH IMMER DIE NÄCHSTE  
FAHRT DICH HINFÜHRT -**

**SENA IST DABEI !**



Offizieller Partner  
der ACT





# GUT IN FORM

Völlig neue Möglichkeiten des Produktdesigns erhalten die Entwickler bei Touratech durch die Umformtechnologie des Hydroforming. Die Pilotanlage am Standort Murnau produziert bereits neue Parts mit wegweisenden Eigenschaften.



*Die vorgeschchnittene Platine wird aufs Werkzeug aufgelegt. Anschließend wird das Blech in der Maschine durch Flüssigkeitsdruck ins Werkzeug gepresst.*

Morphologie es exakt abbildet. Anders als beim Tiefziehen benötigt man beim Hydroforming nur ein Werkzeug. »Außerdem können wir mit dem Hydroforming fast beliebig kleine Radien realisieren«, erläutert Dirk Bendl, Betriebsleiter in Murnau, die Vorzüge der neuen Technologie. »Damit bekommen unsere Entwickler völlig neue Möglichkeiten. Endlich können wir auch sphärische Formen umsetzen. Natürlich ist die Form eines Produkts zunächst ein Gestaltungsmittel, für uns entscheidend ist jedoch, dass wir mit den Möglichkeiten des neuen Verfahrens unsere Produkte noch funktionaler machen können.«

Ein gutes Beispiel für den Zugewinn an Funktionalität ist der hydrogeformte Motorschutz für die jüngste Generation der BMW R 1200 GS. »Während bei klassischen Konstruktionen mit abgekanteten und verschweißten Aluminiumelementen die Krümmer ausgespart werden müssen, werden diese beim neuen einteiligen Motorschutz durch die umfassende Formgebung mit einbezo-

**Z**weitausend bar, so ein enormer Wasserdruck herrscht nicht mal in den finstersten Regionen von Tiefseegräben. Im oberbayerischen Murnau sind solche Werte sogar etwas über Meereshöhe an der Tagesordnung. Denn dieser Extremdruck wird in den brandneuen Hydroformingmaschinen von TT-3 D erreicht.

Hinter dem Begriff Hydroforming verbirgt sich eine noch junge Technologie. Vereinfacht gesagt wird bei dieser Umformungsmethode ein Blech durch extrem hohen Wasserdruck gegen die Wandung einer Form gedrückt, deren

*Das Werkstück wird nach der Umformung aus dem Werkzeug entnommen. In weiteren Arbeitsschritten werden der Flansch abgeschnitten, Bohrungen und Durchbrüche angebracht. Sogar gefinishte Bleche können verarbeitet werden, ohne die Oberfläche zu beschädigen.*





gen. Damit ergibt sich ein deutliches Plus an Schutz für das Fahrzeug, denn gerade im heißen Zustand sind die Krümmer besonders empfindlich gegen Steinschlag«, weiß Bendl.

Im Hydroforming kann Edelstahl ebenso verarbeitet werden wie Aluminium oder einfaches Stahlblech. Damit ergeben sich unzählige Anwendungsbereiche. »Entscheidend ist für uns, dass wir durch die fast unbegrenzten Möglichkeiten bei der Formgebung noch besser auf spezifische Anforderungen eingehen können«, so Bendl. »Über die Form, also beispielsweise das gezielte Einarbeiten von Sicken, können wir sehr präzise Festigkeit und Verwindungssteifigkeit einzelner Bauteile steuern. Das bedeutet, dass wir Komponenten, die bislang aus Aluminium mit großer Materialstärke gefertigt wurden, künftig aus wesentlich dünneren Edelstahlblechen herstellen können«, erläutert der Techniker weitere Aspekte des Verfahrens.

Im Gegensatz zum altbekannten Tube-Hydroforming, bei dem zwei verschweißte Blechteile durch Wasserdruck von innen zu einem Hohlkörper aufgeweitet werden (Zweitaktbirnen sind eine bekannte Anwendung), können mit dem bei TT-3 D praktizierten Sheet-Hydroforming ausgesprochen komplexe Formen mit höchster Wiederholgenauigkeit realisiert werden. Allerdings bedarf es hierzu einer Menge Know-how. »Sheet-Hydroforming ist eine vergleichsweise junge Technologie. Allgemeingültige Erfahrungswerte sind rar. In vielen Bereichen leisten wir Pionierarbeit«, sagt Dirk Bendl. Besonders der Zugschnitt und die Vorbereitung des in die Maschine eingelegten Bleches, der sogenannten »Platine«, stellt die Entwickler vor große Herausforderungen. Nur bei perfekter Dimensionierung der Platine kann während der Umformung Material aus dem Flanschbereich genau im erforderlichen Maß nachfließen. »Unsere Maschinen haben wir beim führenden Hersteller gekauft. Allerdings haben wir sie für unsere Anforderungen stark modifiziert. Und

auch der Vorrichtungs- und Werkzeugbau erfolgt bei uns im Hause«, beschreibt der Betriebsleiter die Organisation der Fertigung. Damit hat Touratech die Fähigkeit für sämtliche Arbeitsschritte vom Design über den Werkzeugbau, die eigentliche Umformung bis hin zur Weiterverarbeitung unter einem Dach.



Wobei die Weiterverarbeitung nicht bei TT-3 D in Murnau sondern am Standort Niedereschach erfolgt. Dort stehen die 3D-Laser, die dem Blechvorprodukt seinen endgültigen Umriss verleihen sowie Durchbrüche und Schraubenlöcher herauschneiden. Einen Arbeitsschritt kann man sich beim Hydroforming gegenüber herkömmlichen Verfahren allerdings sparen: Das nachträgliche Finish der Oberfläche. Selbst empfindliche gebürstete Bleche überstehen die Umformung mit unversehrter Oberfläche. »Was natürlich nicht heißt, dass wir bei hydrogeformten Teilen auf eine zusätzliche Veredelung verzichten müssen«, ergänzt Bendl.

Zwar nicht unbedingt mit 2000 bar, doch auf jeden Fall mit Hochdruck wird bei Touratech und dem Schwesterunternehmen TT-3 D mit neuesten Technologien an noch besserem Motorradzubehör gearbeitet. Und dass es im Laufe des Jahres auch im Bereich Hydroforming noch einige Innovationen geben wird, lässt Dirk Bendl mit einem verschmitzten Lächeln schon mal durchblicken.

AR

**Hydroforming at its best: Komplexe, an der Fahrzeuggeometrie orientierte Formgebung.**

## AKTUELLE PRODUKTE

Diese Touratech Parts sind bereits im Hydroforming-Verfahren gefertigt:

| Motorrad                                                    | Produkt                                   | Art.-Nr.: |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|
| BMW R 1200 GS (LC) + Adv                                    | Motorschutz »Rallye«, Alu natur           | 045-5138  |
| BMW R 1200 GS (LC) + Adv                                    | Motorschutz »Rallye«, Alu schwarz         | 045-5138  |
| Honda CRF 1000 L                                            | Motorschutz »Rallye Extreme«, Alu natur   | 402-5135  |
| Honda CRF 1000 L                                            | Motorschutz »Rallye Extreme«, Alu schwarz | 402-5137  |
| Honda CRF 1000 L DCT                                        | Motorschutz »Rallye«, Alu natur           | 402-5136  |
| Honda CRF 1000 L DCT                                        | Motorschutz »Rallye«, Alu schwarz         | 402-5138  |
| KTM 1050 /1190 Adventure, 1190 Adventure R, 1290 Super Adv. | Motorschutz »Rallye«, Alu natur           | 371-5136  |
| KTM 1050 /1190 Adventure, 1190 Adventure R, 1290 Super Adv. | Motorschutz »Rallye«, Alu schwarz         | 371-5137  |

Weitere Informationen unter [shop.touratech.de](http://shop.touratech.de)





# VON MEISTER- HAND

Center erhalten Käufer von Fahrwerkselementen zielgerichtete Beratung und kompetente Werkstatteleistungen zu fairen Preisen.

Fachgerechte Montage, individuelle Abstimmung oder Kundendienst: Im Suspension Service

Die Kunden der Rennsport-Produkte aus der »Competition Line« von Touratech Suspension kennen das: Umfassende Beratung und perfekter Service von der Produktauswahl bis an den Racetrack. Doch auch Käufern sämtlicher anderer Federelemente von Touratech Suspension stehen umfangreiche Dienstleistungen rund um ihre High-Tech-Produkte zur Verfügung.

»Grundsätzlich sind unsere Federelemente so konzipiert, dass sie



„out of the box“ fahrfertig eingestellt sind und sofort montiert werden können. Federrate und Dämpfungseigenschaften werden vor der Auslieferung nach den Angaben des Kunden über einen Fahrwerks Check individuell konfiguriert«, erläutert Philipp Dobbartin, zuständig für Vertrieb und Service bei Touratech Suspension. »Dennoch werden die Fahrwerke am besten von einer Fachwerkstatt eingebaut, es sei denn, der Kunde verfügt über sehr fundierte Schrauber-Fähigkeiten«. Die reine Montage eines konventionellen Federbeins ist in der Hobby-Werkstatt meist noch zu leisten. Als anspruchsvollere Unternehmung stellen sich hingegen oft Arbeiten an der Gabel heraus. Selbst der an sich einfache Austausch der Standard-Gabelfedern gegen hochwertige Ausführungen von Touratech Suspension erfordert bei manchen Motorradmodellen Spezialwerkzeug. Von größter Wichtigkeit ist zudem das vollständige Entleeren der Gabelholme sowie die präzise Bestimmung der benötigten Menge des mitgelieferten Spezialöls. Auch beim Einbau der Closed-Cartridge-Gabelkartuschen stoßen Selbstschrauber schnell an ihre Grenzen. Die Cartridges sind zwar fahrfertig konfiguriert wie ein Federbein, benötigen dennoch präzise bemessene Luftkammern für das »Schmieröl« im Gabelholm. Bereits kleine Abweichungen von der korrekten Füllmenge können

zu erheblichen Verfälschungen des Gesamt Set-Ups der Gabel führen.

Damit Kunden von Anfang an maximal von ihren neu erworbenen Federelementen profitieren, bietet Touratech Suspension den Einbau im Service Center in Niedereschach an. Neben der fachlichen Qualifikation der Mechaniker-Teams spielt die bei unzäh-



ligen Montagen gewonnene Routine eine große Rolle für die Qualität des Ergebnisses. »Bei unseren Profis sitzt jeder Handgriff«, weiß Philipp Dobbartin. »Ob nun ein elektronisches Fahrwerk ins Motorrad integriert und neu kalibriert werden muss oder mit Austauschfedern lediglich wieder die richtige Balance ins Motorrad gebracht wird – die Spezialisten beachten selbst so kleine Details wie die perfekte Positionierung eines Handrads.

Und natürlich haben die Profis stets auch ein Auge auf den Allgemeinzustand der Maschine. Wenn beispielsweise beim Federtausch auffällt, dass die Simmerringe ihre besten Zeiten hinter sich haben, werden diese nach Rücksprache mit dem Kunden gleich ausgetauscht.

Alle Arbeiten in der Suspension Werkstatt werden fair auf Stundenbasis abgerechnet. Es gibt keine Pauschalen, nur tatsächlich angefallene

ner Aufwand erscheint auch auf der Rechnung. Das gilt für die Montage neu gekaufter Federelemente ebenso wie für den regelmäßig notwendigen Service, Abstimmungsarbeiten oder eine Fahrzeugtieferlegung. Alle Arbeiten erfolgen nach vorheriger Terminabsprache, weshalb viele Kunden die Gelegenheit nutzen, sich während des Umbaus im Touratech Shop zu informieren. Um dann mit neuem Fahrwerk die Heimreise anzutreten. »Was viele Kunden am Fahrwerkeinbau im Touratech

**Gut geschulte Mitarbeiter stehen für eine sorgfältige Montage aller Fahrwerkskomponenten.**



Suspension Service Center in Niedereschach schätzen, ist das persönliche Gespräch mit unseren Spezialisten. Bereits vor den Arbeiten können individuelle Ansprüche ans Fahrwerk geklärt werden, bei der Fahrzeugübergabe erläutern unsere Techniker die vielen Details und Einstellmöglichkeiten der Federelemente direkt an der Maschine«, so Dobbartin. »Da werden oft ganz nebenbei wertvolle Profiratschläge für die Praxis vermittelt.«

AR 

## TOURATECH SUSPENSION SERVICE CENTER IN DEUTSCHLAND

### TOURATECH HEADQUARTER

Dauchinger Straße 80, 78078 Niedereschach  
suspension@touratech.de Fon 07728-92790  
www.touratech-suspension.de



# FUNKTION X ZWEI

Mit Monoshocks für Reiseenduros, Tourer und Supersportler hat sich Touratech Suspension als Premiumhersteller von Motorradfahrwerken etabliert. Nun gibt es diese überragende Qualität mit der Linie »Black T by Touratech« auch für klassische Motorräder mit Twinshocks.

**E**rst fünf Jahre ist es her, dass Touratech Suspension mit den Fahrwerken für die R1200GS-Modelle von BMW den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte der besonderen Art legte. Innerhalb dieser kurzen Zeit etablierte sich die als eigene Business Unit innerhalb der Touratech AG geführte Fahrwerkssparte als DER Lieferant für alle Motorradfahrer, die den Komfort und die Robustheit hochwertiger Federelemente zu schätzen wissen. Mehrere Faktoren sind für diesen Erfolg verantwortlich. Zum einen ist es das Know-how der Entwickler, die mit ihren Lösungen sowohl bei konventionellen als auch bei elektronischen Fahrwerken international immer wieder die Maßstäbe setzen. Hinzu kommt eine sorgfältige Auswahl hochwertiger Werkstoffe, eine solide Dimensionierung aller Komponenten und nicht zuletzt die individuelle Abstimmung jedes einzelnen Federelements gemäß den Anforderungen der anspruchsvollen Kundschaft.

Dieses Erfolgskonzept überträgt Touratech Suspension nun auf Motorräder mit Stereofederbeinen. Unter dem Label »Black T

by Touratech« werden Federelemente für zahlreiche Motorräder mit klassischer Hinterradfederung angeboten. Die Scrambler-Modelle von Triumph können ebenso ausgestattet werden wie Neoklassiker vom Schlage einer Moto Guzzi V7 oder Honda CB 1100, die Yamaha SR 500 bzw. 400 oder die beliebte W-Baureihe von Kawasaki. Und sogar für klassische Zweiventiler von BMW sind Black-T-Komponenten lieferbar. Speziell angepasste Ausführungen für ausgewählte Modelle von Harley-Davidson sind in Vorbereitung.

Höchste Qualität ist auch bei den Produkten der Linie Black T oberste Maxime. Eine hochfeste Dämpferstange aus Chrom-Molybdän-Stahl wirkt

**Die Variante mit Ausgleichsbehälter bietet zahlreiche Abstimmungsmöglichkeiten.**

*Der Dämpfer in Emulsionsbauweise fällt besonders schlank aus.*

## BLACK T BY TOURATECH

**Für diese Motorräder sind bereits Federbeine erhältlich:** Ducati Scrambler, BMW R nineT, BMW R nineT Scrambler

**Ab Sommer 2017:** Triumph Thruxton R, Triumph Scrambler (altes Modell), Triumph Bonneville, Triumph Bonneville Bobber, Ducati Scrambler, Ducati Scrambler Desert Sled

**Weitere Modelle in Vorbereitung:** Kawasaki W 650/W 800, Moto Guzzi V7, Yamaha SR 400/500, Honda CB 1100 (2010-2013), BMW R 75/5, R 60/7, R 90/S

**Informationen unter** <https://shop.touratech.de/suspension/urban.html>



auf einen mit 38 Millimetern Durchmesser sehr solide dimensionierten Dämpferkolben. Besonders reibungsarme Dichtungen tragen zum feinen Ansprechverhalten bei. Im Sinne einer langen Lebensdauer sind die Befestigungsbuchsen aus rostfreiem Stahl besonders robust ausgeführt. Sollte nach langer Nutzungsdauer doch einmal eine Komponente ersetzt werden müssen, ist das kein Problem. Wie alle Produkte von Touratech Suspension sind auch die Black-T-Federbeine voll wartungsfähig.

Lieferbar sind Federbeine der Reihe Black T by Touratech in zwei Ausführungen. Besonders schlank präsentiert sich die Variante in Emulsionsbauweise. Technikaffine Fahrer werden die Shocks mit Ausgleichsbehälter wählen, die auf die besonders leistungsfähige Trennkolbenbauweise setzen. Zusätzlich verfügt diese Ausführung über einen weiten Einstellbereich der Druckstufendämpfung sowohl im High- als auch im Low-speedbereich. Allen Bauarten gemeinsam ist die Grundausstattung mit einem ausgewogenen Touratech Set Up und



**Modernste Fahrwerkstechnologie  
für klassische Motorräder.**

die Abstimmung nach den Erfordernissen des Kunden. Auch für Sonderwünsche haben die Techniker bei Touratech Suspension immer ein offenes Ohr. So sind höhenverstellbare Ausführungen erhältlich, und sogar komplette Sonderanfertigungen werden mit einem Vorlauf von vier bis acht Wochen realisiert.

Black T by Touratech macht die wegweisende Technologie von Touratech Suspension für noch mehr Motorradmodelle zugänglich. AR 



**MODUL EVO<sup>©</sup>**

*„Die Einzigartige“*

**Wasserdichtes 3-Lagen  
Laminat außen,  
sommerliches Innenteil.**

 SOMMER-INNENJACKE

LAMINAT-AUSSENJACKE 

**“ An alle Witterungsverhältnisse flexibel anpassbar ”** 





# NUR KURZ NACH KATHMAN

Peter Schuster braucht zwei Anläufe, bis er mit seinem Motorrad am Fuße des Mount Everest steht. Doch die Fahrt durch die Bergwelt Zentralasiens entschädigt für bürokratische Ärgernisse ebenso wie für körperliche Strapazen. **Text und Fotos: Peter Schuster**

**P**lötzlich taucht das schwarze Loch vor uns auf – es ist der Eingang zum fünf Kilometer langen Anzob-Tunnel. Die Tadschiken nennen ihn nur »Tunnel of Death«, und er gilt tatsächlich als einer der gefährlichsten Tunnel weltweit. Doch davon erfahren wir erst Wochen später auf Wikipedia. Als wir das Tunnelportal passieren, sind wir nur froh, die chaotischen Zustände am 3378 Meter hohen Shariston Pass hinter uns zu haben. Schlamm und Schneematsch hatten unsere Reifen an ihre Grenzen gebracht.

Neuntausend Kilometer durch die teils zermürend monotonen Ebenen Osteuropas und Russlands haben mein Freund Peppi Adametz und ich bereits zurückgelegt, als wir in Tadschikistan endlich wieder Berge zu Gesicht bekommen. Die Fahrt über die landschaftlich wenig abwechslungsreiche Nordroute, die uns über Österreich, die Slowakei, Ungarn und Rumänien, die Ukraine und Russland nach Zentralasien führte, war notwendig geworden, da uns der Iran kurzfristig die Visa verweigert hatte.





*Der Karakul im Pamirgebirge – ein eiskalter Traum auf 4020 Metern Höhe (gr. Bild). Ein Kirgise mit typischer Kalpak (r.o.). Abschied vom Everest: Der Autor mit seiner Africa Twin (r.M.). Yak vor dem Yamdrok Yumtso See (4339 m) in Tibet (r.u.).*

Auf unsere ursprünglich geplante Reiseroute, die Seidenstraße, schwenken wir nach diesem Rückschlag erst in Usbekistan ein. Dennoch werden uns die märchenhaften Städte Chiwa, Buchara, Samarkand und Taschkent unauslöschlich in Erinnerung bleiben.

Doch zum Schwärmen ist keine Zeit. Nur wenige Sekunden nachdem wir in den Anzob-Tunnel eingefahren sind, krasche ich ins erste Wasserloch: 25 Zentimeter tief und über 10 Meter lang. Und so geht es weiter. Der ganze Tunnel steht voller





Wasser, nach einem Drittel hört die ohnehin nur spärliche Beleuchtung ganz auf. Doch das Schlimmste ist der chaotische Verkehr – vor allem die Lkw, die den Tunnel mit ihren Abgasen verpesten. Wir merken, dass wir in diesem Gewühl mit unseren schwachen Lichtern keine Chance haben. Etwas sicherer fühlen wir uns, als wir uns hinter einen Pkw hängen. Jetzt erkennen wir frühzeitig, wann das nächste Wasserloch kommt und wo es am tiefsten ist. Als wir mit tränenenden Augen schließlich den Tunnelausgang erreichen, mache ich erleichtert drei Kreuzzeichen.





Über die tadschikische Hauptstadt Duschanbe erreichen wir den Pamir Highway, dem wir über 400 Kilometer direkt entlang der afghanischen Grenze folgen. Inzwischen hat sich uns Hermann aus Österreich angeschlossen, der nicht alleine durch die Einsamkeit des Pamir fahren möchte. Der Wettergott stand bisher auf der gesamten Reise auf unserer Seite, doch hier im Pamir verdüstert sich der Himmel immer wieder und es regnet oder schneit bisweilen.

Die nächsten Tage bleiben wir meistens über der 3500-Meter-Marke. Schotterabschnitte wechseln sich mit uralten, brüchigen Asphaltpassagen ab. Wir nähern uns dem 4655 Meter hohen Akbaital Pass, dem höchsten Pass des Pamir. Je höher wir hinauf kommen, desto schlechter

wird das Wetter. Auf der Passhöhe tobt ein Schneesturm. Wir machen schnell ein paar Bilder, und dann nichts wie hinab. Unser Tagesziel ist der Karakul, ein auf 4000 Metern Höhe gelegener See. Wir geben mächtig Gas, denn wir wollen den See noch bei Tageslicht erreichen. Plötzlich haben wir das Gefühl, eine imaginäre Wand zu durchbrechen, das schlechte Wetter bleibt von einem Augenblick auf den anderen zurück, und vor uns liegt eine Zauberlandschaft, wie wir sie noch nie gesehen haben: Der türkisblaue See im letzten Sonnenlicht, eingerahmt von schneebedeckten Sechstausendern. Wir verbringen einen unvergesslichen Abend direkt am Seeufer, der aber nach Sonnenuntergang schnell in den warmen Schlafsäcken endet. Ohne Sonne wird es hier oben empfindlich kalt.

Am nächsten Tag überqueren wir die Grenze zu Kirgistan und erreichen bereits am Nachmittag Osch, die zweitgrößte Stadt des Landes. Im Hotel wartet eine böse Überraschung auf uns: Wir kommen nicht mehr weiter. Unser chinesisches Reisebüro, über das wir den unbe-



*Straßenkontrolle in Usbekistan (l.o.). Einer von elf 5000er Pässen, die wir auf dem Xinjang-Tibet-Highway auf dem Weg nach Lhasa überqueren (l.m.). Sonne und Höhe haben tiefe Spuren im Gesicht dieser Tibeterin hinterlassen (l.u.). Am Ziel der Reise: Der Everest mit seiner typischen Windfahne (l.). Morgendliche Überraschung im Pamir (o.).*



dingt erforderlichen Guide gebucht haben, teilt uns mit, dass Tibet ab sofort für Individualreisende geschlossen ist.

Wir sitzen fest. Ein Visum haben wir lediglich noch für China, in das wir nicht einreisen dürfen. Und sämtliche Visa für die Rückreise auf dem Landweg zu beschaffen, dafür würde die verbleibende Zeit niemals ausreichen.

Wir beschließen, die Motorräder bei den Schweizern von MuzToo, die hier geführte Motorradtouren veranstalten, unterzustellen und die Reise im nächsten Jahr fortzusetzen. Aus einem Jahr sind fast eineinhalb geworden,

und Peppi muss aus gesundheitlichen Gründen leider passen. Für ihn ist Josef Meyer, ein alter Judokumpel von früher, eingesprungen, der Peppis GS übernimmt. Um den Preis für den Guide in China und Tibet möglichst gering zu halten, haben wir uns einer anderen Reisegruppe angeschlossen.

Auf dem Weg zur chinesischen Grenze am Torugart Pass geraten wir unter Zeitdruck. Der Schalter am Seitenständer der GS ist defekt und lässt den Motor immer wieder während der Fahrt absterben. Obwohl wir zu spät an die





Grenze kommen, hat der Guide Gott sei Dank auf uns gewartet. Es beginnt bereits dunkel zu werden, und wir beeilen uns, um noch vor 17 Uhr die 70 Kilometer entfernte Immigrationsstation zu erreichen. 250.000 Motorradkilometer habe ich ohne Plattfuß absolviert, und ausgerechnet jetzt erwischt es mich. Die Honda schlingert, der Hinterreifen ist platt. »Wir müssen sofort weiter, keine Zeit zum Fli-



*Der Pamir Highway verläuft über 400 Kilometer unmittelbar entlang der afghanischen Grenze (l.). Pilgerin mit Gebetsmühle in Lhasa (ganz o.). Auf dem Weg zur chinesischen Grenze lässt der defekte Seitensenderschalter den Motor immer wieder ausgehen (o.).*





»Kilometerschuppen« auf unserem erzwungenen Umweg über die Ukraine.

cken«, mahnt der Guide. Wir verladen die Twin in den kleinen Bus, mit dem er gekommen ist: Rückwärts bis zu den Sturzbügeln, denn vorwärts ist sie für die schmale Türe zu dick.

In Kashgar lernen wir unsere Reisegruppe kennen, und bekommen die erforderlichen Papiere. Endlich, nach drei langen Tagen warten, sitzen wir wieder im Sattel. Am Rande der riesigen Taklamakan-Wüste geht es bis Kargilik. Dort beginnt die G219, der Xinjiang-Tibet-Highway, dem wir bis nach Lhatse folgen wollen. Dort treffen wir auf den Friendship Highway, der die Verbindung zwischen Lhasa und Kathmandu in Nepal bildet. Vor uns liegt eine 3500 Kilometer lange Achterbahnfahrt, die uns über die höchsten Pässe der Erde führen wird: 20 Pässe sind über 4000 Meter und 11 Pässe über 5000 Meter hoch.

Eine letzte Übernachtung im warmen Hotel, und schon befinden wir uns im Aufstieg. Die Strecke führt uns in den Karakorum, das zweithöchsten Gebirge der Erde. Doch schon der zweite Tag in den Bergen wird zur Tortur. Wir schaffen, obwohl die G219 inzwischen durchgehend bestens asphaltiert ist, nur 200 Kilometer. Stundenlang stehen wir an militärischen Absperrungen, und kilometerlange Militärkonvois rollen an uns vorbei. Um diesen zu entgehen, brechen wir am nächsten Morgen bereits um sechs Uhr morgens auf. Sofort geht es bergauf und schon im Morgengrauen erreichen wir den 5190 Meter hohen Kitai-Pass, die Grenze zu Aksai Chin. Das Bordthermometer zeigt minus 18 Grad.

Aksai Chin ist eine Hochlandregion am Westrand von Tibet unter chinesischer Kontrolle, die aber auch von In-



## REISEINFO

**ANREISE UND MOTORRADTRANSPORT** Die Anreise nach Tibet erfolgte von Deutschland aus auf dem Landweg. Der Rücktransport der Motorräder von Kathmandu nach Frankfurt mit dem Flugzeug wurde von Eagle Export ([www.eagleexportcargo.com](http://www.eagleexportcargo.com)) zum Preis von 750 Dollar pro Bike hervorragend organisiert.

**REISEZEIT** Für den ersten Teil der Reise von Deutschland bis Kirgistan haben wir die Monate April und Mai gewählt. Gerade in Europa hatten wir angesichts der frühen Reisezeit großes Wetterglück. Wenn die Reise wie geplant verlaufen wäre, dann wären wir im Juni im Himalaya gewesen. Laut Wetterstatistik hätte es dann jeden zweiten Tag geregnet. Nachdem uns die Einreise nach China verweigert wurde, konnten wir die Reise erst über ein Jahr später im Oktober fortsetzen. Im Herbst ist Tibet praktisch niederschlagsfrei. Tagsüber in der Sonne wurde es bis zu 10 Grad warm, aber nachts sanken die Temperaturen weit unter den Gefrierpunkt.

**GESUNDHEIT** Unsere Impfauffrischungen richteten wir nach den Empfehlungen meines reiseerfahrenen Hausarztes. Wegen der vielen streunenden Hunde in Asien haben wir uns auch gegen Tollwut impfen lassen.

**STRECKENCHARAKTER UND MOTORRADFAHREN** In Europa waren wir ausschließlich auf asphaltierten Straßen unterwegs. In Tadschikistan war es auf dem Schlamm- und Schneematsch des

Shariston Passes abenteuerlich und im Anzob-Tunnel lebensgefährlich. Den Pamir Highway fanden wir mit einem Wechsel von Schotterpassagen und rudimentärem Asphalt in einem gut fahrbaren Zustand vor. Der Xingjiang-Tibet-Highway, die G219, ist seit 2012 durchgehend asphaltiert. Anspruchsvoll ist die 3500 Kilometer lange Strecke von Kashgar nach Kathmandu. Dies jedoch nicht wegen des Streckenzustands sondern wegen der Höhe. Sollte Höhenkrankheit auftreten, ist es nicht möglich, rasch in tiefere Regionen zu gelangen. Durch Zusatzkanister hatten wir die Reichweite unserer Motorräder auf 500 Kilometer erhöht.

**DOKUMENTE UND GELD** Für Nepal ist zwingend ein Carnet des Passages erforderlich. Für Visagebühren ist ein Betrag von rund 500 Euro pro Person aufgelaufen. Die Kosten für China und Tibet (Guide, alle Papiere, Unterkunft) belaufen sich auf über 10.000 Euro. Um die Kosten anteilig zu senken, kann es ratsam sein, sich einer Gruppe anzuschließen. Geldautomaten gibt es nur in den größeren Städten. Wir hatten auch ausreichend US-Dollar (auch kleinere Scheine) dabei.

**UNTERKUNFT** Wir haben so oft wie möglich im Zelt übernachtet. Nur in den größeren Städten sowie in Tibet sind wir auf Hostels ausgewichen.

**INFORMATIONEN** Viel mehr Infos über die Reise und zusätzliche Bilder gibt es auf [www.nurkurznachkathmandu.de](http://www.nurkurznachkathmandu.de) Motorrad-Reise-Forum: [www.horizonsunlimited.com](http://www.horizonsunlimited.com)







**Der Zauber von 1001 Nacht am Registanplatz in Samarkand (Usbekistan) (o.). Pamir Highway in Tadschikistan (r.).**

dien beansprucht wird. Mehr als 150 Kilometer bleiben wir auf einer Höhe von über 5000 Metern, wo es trotz der immer höher steigenden Sonne nur unwesentlich wärmer wird. Als es endlich wieder bergab geht, erreichen wir Tibet.

Die nächsten Tage führen uns durch die tibetische Hochebene, in der die Farbe ocker dominiert. Ständig sehen wir den Himalaya-Hauptkamm mit seinen mächtigen Bergriesen in weiter Ferne im Süden. Fast wird die Fahrt in der tibetischen Hochebene ein wenig eintönig. Abwechslung gibt es erst am Mount Kailash, dem heiligen Berg der Buddhisten und Hindus, der schon kilometerweit vorher in unser Blickfeld gerät.

Kurz darauf trauen wir unseren Augen nicht: Yaks weiden vor riesigen Sanddünen, dahinter der schnee-weiße Himalaya-Hauptkamm unter tiefblauem Himmel. Übertroffen wird dieses Bild nur noch durch die felsige Traumlandschaft, in die wir nach dem Abbiegen von der G219 in den Zanda Earth Forest National Geopark gelangen.

Mit Lhasa haben wir das letzte wichtige Zwischenziel erreicht. Das Ende unserer Reise rückt unaufhaltsam näher, und wir verlassen die tibetische Hauptstadt in Richtung Kathmandu und Mount Everest. Noch tags zuvor hatte sich der höchste Berg der Erde in Nebel gehüllt. Doch wieder steht uns das Wetterglück zur Seite. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, als der Everest plötzlich in mehr als 100 Kilometern Entfernung am Horizont auftaucht und uns sofort in seinen Bann zieht. Als wir am Fuß des Berges im Kloster

Rongbuk stehen, raubt uns sein majestätischer Anblick fast den Atem. Obwohl es nur noch ein Katzensprung bis zur nepalesischen Grenze ist, müssen wir auf unserer Fahrt über den verschneiten Himalaya-Hauptkamm mit dem 5153 Meter hohen Tong La Pass noch ein mächtiges Hindernis überwinden. Die Strecke, die zwei Tage zuvor noch wegen



starken Schneefalls gesperrt war, scheint geradewegs in den Himmel zu führen. Auf der Passhöhe herrscht klirrende Kälte, so dass wir nur schnell ein paar Fotos von dem zu Greifen nah wirkenden 8027 Meter hohen Shisha Pangma machen und dann schleunigst mit der Talfahrt beginnen. Bald erreichen wir die Schneegrenze, mit jedem Kilometer wird es nun grüner und wärmer.

Bei den schier endlosen Prozeduren des Grenzübertritts lassen die Chinesen noch einmal ihre Autorität spüren. Doch wir lassen uns die Stimmung nicht vermiesen. Auf den letzten 200 Kilometern durch die subtropische Bergwelt des südlichen Himalaya versuchen wir noch einmal, unsere Reise so intensiv wie möglich zu erleben. Denn von Kathmandu aus werden wir die Motorräder per Flugzeug zurückschicken und ihnen schon zwei Tage später folgen. ▲





Powered by



Developed with



Official Sponsor

Homologierte Leistungsdaten, gemessen auf einem statischen Motorenprüfstand.



## Die neue Multistrada 950 Mein Ein für Alles.

Machen Sie sich bereit für ein neues Fahrerlebnis. Die neue Multistrada 950 wird die Art, wie Sie die Stadt, die Straße und Ihre Freizeit erleben, völlig verändern. Ein aufregendes Fahrerlebnis, gepaart mit zugänglicher Performance und Vielseitigkeit dank des 113 PS starken Testastretta 11° Motors, des 19 Zoll großen Vorderrads, perfekter Ergonomie und unglaublichem Komfort. Ideal für tägliche Strecken oder längere Touren. Lange Serviceintervalle und geringe Betriebskosten garantieren langanhaltenden Fahrspaß. Ducati Stil wird mit grenzenloser Zubehörvvielfalt kombiniert. Eine neue Art des Fahrens, eine neue Perspektive.

937 cm<sup>3</sup> Testastretta 11° Motor | Riding Modes | Power Modes | Ducati Safety Pack (Bosch ABS + Ducati Traction Control) | vorbereitet für Ducati Multimedia System und Anti-Diebstahl-System | Euro 4, CO<sub>2</sub> Emission 124 g/km, Verbrauch 5,3 l/100 km





## IM LAND DER

## BERBER

**H**ier irgendwo inmitten der Steinwüste am Südrand des Antiatlans muss es liegen, das Dörfchen Askaoun. Unser Etappenziel. Doch während uns das Fahren auf den schmalen

Hirtenwegen rund um den 3000 Meter hohen Amzdour zunächst großen Spaß bereitete, artet die Sache nun langsam in Arbeit aus.

Seit fast zwei Stunden haben wir keine Ansiedlung mehr passiert. Zum Glück haben die Enduros Motorschutzplatten, trotzdem kommen wir wegen der Steinbrocken, der scharfkantigen Basaltbruchstücke und der Geröllauflagen auf den Steinplatten nur noch langsam vorwärts. Kann das noch der in den Garmin-Maps angezeigte Weg sein? Öci stehen Zweifel ins Gesicht geschrieben, Gerhard fühlt sich ein wenig mulmig, und auch bei mir schwindet der Optimismus.

Als wir drei Viertel des Weges zurückgelegt haben, kommt schlagartig das Aus: Der Pfad führt geradewegs in eine

Mit einer Gruppe Freunde hat Ewald Schmitt das Atlas-Gebirge in Marokko auf abenteuerlichen Pfaden mit Enduros überquert. **Text und Fotos: Ewald Schmitt**

Schlucht. Als kaum noch wahrnehmbare Spur verliert er sich zwischen riesigen Steinbrocken. Jetzt steht fest, dass wir unsere Tagesetappe nicht schaffen werden. Aber wenigstens reicht das Benzin, eine Tankstelle und eine Unterkunft für die Nacht zu suchen.

**Karges Auskommen:**  
**Hirtendorf am Amzdour (l.).**  
**Betagte Bordelektrik (M.).**  
**Geschäftiges Treiben auf dem Berber-Markt in Imilchil (r.).**





Der nächste Fahrtag soll sich als Königsetappe unserer Reise erweisen: über 80 Prozent der Strecke verlaufen auf Pisten im Hochgebirge. Mit randvoll gefüllten Tanks und fest verschnürtem Gepäck machen wir uns auf den Weg. Wälder, wasserreiche Bäche, Berggipfel und tief eingeschnittene Täler fügen sich zu einem harmonischen Landschaftsbild. Bald erreichen wir den Abzweig zu einer West-Ost-Passage, die noch vor drei Jahren durch Bergrutsche und weggebrochene Wegstücke blockiert war. Nun aber haben wir verlässliche Informationen, dass sie durchgängig befahrbar sei. Anspruchsvoll ist die Strecke dennoch: Steile Auf- und Abfahrten sind zu meistern, oft führt der schmale Weg hart am Abgrund entlang, grobes Geröll erschwert die Traktion und nicht nur einmal knickt die Streckenführung unvermittelt ab. Genau das wird dem vorausfahrenden Öci zum Verhängnis. Etwas viel Tempo, hartes Abbremsen, Geröll unter dem Vorderrad, und schon liegt die Fuhre auf der rechten Seite. Die Folge: Geprellte Muskelpartien, ein gestauchter Daumen, die Ténéré hat den rechten vorderen Blinker eingebüßt sowie einige zusätzliche Kratzer abgekriegt. Wir sind heilfroh, als wir wenig

**Schotter-Eldorado Hoher Atlas (u.). Wasserfall Cascade d'Ouzoud (r.).**

später Imilchil erreichen. Im Ort herrscht ein dichtes Gewusel von Menschen zwischen zahllosen Marktständen und kleinen Buden, in denen Essen zubereitet wird. Da es schon Mittag ist, lassen wir uns in einem der Zelte nieder, eine abgezoge-



ne Ziege hängt vor dem Eingang, und auf dem Feuer schmurgeln die Tajines vor sich hin.

Hier sind wir es, die etwas exotisch wirken zwischen den Berbern mit ihren Turbanen und Käppchen oder den Frauen mit ihren Kopftüchern.

Mit fast leeren Tanks erreichen wir die vom Navigationsgerät angezeigte Tankstelle und statten uns mit einem Benzinvorrat für die letzte Etappe unserer Atlasüberquerung aus.

Die Landschaft ändert sich rapide, an die Stelle von massivem Granit und steilen Fels-





wänden treten Hochflächen in rund 3000 Metern Höhe. Auf den schnell zu fahrenden Schotterstrecken kommen wir zügig voran.

Der Fahrtag ist bereits fortgeschritten und Öcis Hauptscheinwerfer ist wieder einmal ausgefallen. Wir müssen unbedingt vor Anbruch der Dunkelheit unser Quartier Riad Musmery erreichen, denn es wird nichts nützen, zum wiederholten Male alles Gepäck abzubauen und erneut alle Sicherungen zu überprüfen. Zu allem Überfluss zeigt sich der Atlas von seiner kalten, regnerischen und finsternen Seite. Immer düstere Wolken brauen sich zusammen, in der Ferne sehen wir bereits die Regenschwaden niedergehen. Und genau dort müssen wir hin, um das Quellgebiet des Dades zu erreichen.

In weiten Bögen führen die Schotterserpentinen von der Höhe hinab, zum Glück wird es auch wieder wärmer, und außer ein paar Spritzern sind wir glimpflich davongekommen.

Said wartet auch noch bei einbrechender Dunkelheit am Dorfeingang von Musmery neben dem Abzweig des Fußwegs, der zu seinem Lehmhaus führt. Sein Glaube daran, dass wir tatsächlich kommen, ist unerschütterlich. Endlich sind wir da.

**Der Fluss macht's möglich: Landwirtschaft im Hohen Atlas (u.). Kein Strom aber gastfreundlich: Das Dorf Ait Ben Haddou (u.r.).**



**ALLGEMEIN** Marokko gilt als sicheres und politisch stabiles Reiseland. Die touristische Infrastruktur sowie die Polizeipräsenz erlauben einen kalkulierbaren Aufenthalt. Dennoch können wie in Europa terroristische Anschläge nicht ausgeschlossen werden. Taschendiebstahl ist ebenfalls ein Thema, das erhöhte Aufmerksamkeit verdient. Wer bei der Rast in einem der armen Bergdörfer das Bakschisch vergisst, dem können kleine Lausbuben bei der Abreise schon mal Steine hinterherwerfen.

**REISEZEIT** Entlang des Mittelmeers und bis zum Atlas herrscht den ganzen Sommer über trockenes und sehr heißes Wetter. Dort wird es erst ab September erträglich. Geht es in das Gebirge, sinkt die Temperatur um 0,7 Grad Celsius pro 100 Höhenmeter. Auf den 3000 Meter hohen Bergen kann es schon mal empfindlich kühl werden. September und Oktober sind als Reisezeit ideal, weil es trocken und nachts kühl ist.

**ESSEN UND TRINKEN** Wer reichlich Gemüse, Hirse, Couscous, scharfe Saucen und süße Desserts mag, wird sich in Marokko wie im siebten Himmel fühlen. Fleischesser kommen wegen der raren Kühlmöglichkeiten selten auf ihre Kosten, außer wenn an Markttagen Geschlachte-





# REISEINFO

tes zu haben ist. Allgegenwärtig ist der süße Minztee, der zur Begrüßung z. B. mit Plätzchen gereicht wird. Wein oder Bier gibt es in den Metropolen wie Agadir oder Marrakesch.

**UNTERKUNFT** Mit Hilfe von Google Maps lassen sich auch in den Bergdörfern kleine lokale Unterkünfte aufstöbern und mit hoher Antwortquote im Vorhinein reservieren. Nicht immer gibt es die gewünschte Anzahl an Zimmern, aber zusammenrücken geht ja auch. Spontan eine Unterkunft zu finden, kann schwierig werden.

**MOTORRADFAHREN** In Marrakesch gibt es ein vielfältiges Angebot an Leihmotorrädern für jeden Einsatzzweck. Oft sind die Maschinen jedoch sehr betagt, unsere XT 660 hatten alle samt über 60.000 Kilometer auf der Uhr. Die Motoren liefen dennoch einwandfrei. Losgeschüttelte Schrauben, verschlissene Armaturen und eine störanfällige Elektrik verdienen dennoch permanente Aufmerksamkeit.

Wer auf Teerstraßen unterwegs ist, findet ohne Probleme genügend Tankstellen. Bei Reisen in abgelegene Regionen sollte der Benzinvorrat nicht zu knapp bemessen werden. Ordentliche Werkstätten oder Pannenhilfe für Reifen sind so gut wie nicht vorhanden. Wer im Atlas unterwegs ist, muss sich mit Elektrik, Kühlung und Antrieb auskennen und sich zu helfen wissen.

Er weist uns den Weg durch verwinkelte Ecken des Dorfs und über Geröllstufen hinunter an das Flüsschen Dades.

Saids Haus hat keine Fenster – in keinem Raum. Es gibt fünf Gästezimmer, drei davon haben wir belegt. Said entzündet die Kerzen, stellt getrocknete Rosenblätter als Duftspender auf und im Speiseraum steckt er ein Räucherstäbchen an. Als guter Gastgeber schenkt er süßen Pfefferminztee in hohem Bogen in kleine Teegläser. Wir genießen es, dass er Walnusskerne, kleine mürbe Gebäckstücke und viereckig geschnittene Stückchen serviert, die mit kandiertem Honig gefüllt sind. Bei den kleinen Köstlichkeiten freuen wir uns, dass wir uns bis hierher durchgekämpft haben. ▲



## DER SPEZIALIST FÜR MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

[www.horizonte-tours.com](http://www.horizonte-tours.com)

*move*

MOTORRADREISEN

EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH



Neuseeland  
Australien  
Südafrika  
Kanada

Reisen mal anders.



Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour



Telefon +49-(0)7131-40 57 971 · [info@move-motorradreisen.de](mailto:info@move-motorradreisen.de)



# DIE ANDERE SEITE MOTORRADTRAUM

# KUBA

Drei Jahre lang war Martin Leonhardt mit seiner KTM in Südamerika unterwegs. Nach einer abenteuerlichen Schiffspassage hat er nun Kuba erreicht und genießt das karibische Flair. **Text und Fotos: Martin Leonhardt**

**N**ach einer erlebnisreichen Schiffsfahrt erreiche ich die wunderschöne Stadt Santiago de Cuba im Osten Kubas. Als meine KTM vom Segelschiff entladen wird, kann ich es fast nicht glauben: Ich bin in Kuba – und das mit meinem eigenen Motorrad. Ein Traum wird Wirklichkeit! Für ganze zwei Monate kann ich die kleine karibische Insel erkunden.

Nach den etwas komplizierten Einreiseformalitäten erhalte ich nach drei Tagen mein kubanisches Nummernschild und die nötigen Papiere. Bald darauf erkunde ich die schönsten Küstenstraßen, die man sich vorstellen kann. Mein Motorrad sorgt unter den Einheimischen für großes Aufsehen. »Solch ein großes Motorrad habe ich noch nie gesehen!«, sagt mir ein älterer Mann mit großen Augen. Ich hingegen erfreue mich an den vielen alten MZs, Javas und natürlich den Unmengen an amerikanischen Oldtimern aus den 1950er und 1960er Jahren.

Mir wird schon nach kurzer Zeit klar, dass Kuba anders ist. Das durch die Hände von Fidel Castro, Che Guevara und anderen Revolutionären geprägte Land hält noch Grundzüge des Sozialismus aufrecht.

Andererseits strebt auch Kuba nach Aufschwung, nach Moderne und

Wohlstand. Während meiner Reise zieht es mich immer wieder in ländliche Gegenden. Dort treffe ich auf hinreißende Menschen, werde oft eingeladen und erfahre ganz nebenbei, wie Kuba wirklich funktioniert. Ich lege mehr als 4000 Kilometer im Land zurück, fahre von Küste zu Küste und immer wieder zurück in die Berge im Zentrum des Landes. Ich besuche Kaffeeplantagen und natürlich auch die riesigen Tabakanbaugebiete im Westen. Auch dort begeistern mich die Menschen mit ihrer überaus freundlichen Art und ihrer Gastfreundschaft.

Mit dem Motorrad durch das von kolonialen Bauten geprägte Havanna zu fahren, war ein einmaliges Erlebnis. Auch dort, wo Salsa, Zigarren und Havanna Club aufeinander treffen, nehme ich mir viel Zeit das »wahre« Kuba kennenzulernen. In nur einem Tag kann man in den abgelegenen Straßen Domino spielen, eine alte Ural reparieren, einen Hühnerstall besuchen, dabei Wodka trinken, Schweine und Pferde durch die Stadt treiben und mit hübschen Frauen flirten und tanzen. Alte Männer und Frauen erzählen ganz nebenbei Geschichten aus Kubas Vergangenheit. Kuba ist täglich für Überraschungen gut und nie werde ich diesen Abschnitt meiner Weltreise vergessen.

Weitere Informationen zur Reise unter [www.freiheitenwelt.de](http://www.freiheitenwelt.de) 



**Die Kubaner sind ausgesprochen kontaktfreudig und gastfreundlich.**



**Revolutionsfolklore: Che-Guevara-Konterfeis sind allgegenwärtig.**





# IMMER DABEI!

## E-PAPER IM ABO\*



### ABO-VORTEILE TOURENFAHRER

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

**12x**  
für nur  
**49,99**  
Euro

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

**Online-Archiv für Abonnenten kostenlos.**



**WWW.TOURENFAHRER.DE**

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

\* natürlich auch als Printversion erhältlich – Abonnenten der Printausgabe erhalten das E-Paper zum Vorzugspreis von nur 0,60 Euro je Ausgabe. Buchen Sie das E-Paper-Upgrade komfortabel auf [www.nitschke-verlag.de](http://www.nitschke-verlag.de).

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

**Einfach unsere Hotline  
anrufen unter 02251/650 46 15  
und tolle Prämien sichern!**



# DAS ABENTEUER RUFT

Noch luftiger als der World2 präsentiert sich der brandneue Compañero Desert. Jede Menge Mesh sorgt für ordentlich Luftdurchsatz, hochwertige Materialien und durchdachte Details prädestinieren den Textilzweiteiler für härteste Einsätze.

**D**er Horizont ver-  
wischt in flirren-  
den Zerrbildern,

dürre Baumskelette huschen vorbei, seit Stunden kein bisschen Grün. Erbarmungslos strömt die Hitze von den Zylindern bis in den Helm, seit ungezählten Kilometern zerrütet das Wellblech die Physis, die Augen trocken, die Lippen staubig und spröde.

Wüstenfahrer kennen Situationen wie diese. Die körperliche Beanspruchung ist total, mental ist der Fahrer zu 100 Prozent gefordert. Die Ausrüstung muss dann nur eines: Funktionieren. Für einen Fahranzug bedeutet das, dass er dem Körper maximale Luftzufuhr zur Kühlung liefern und gleichzeitig absolut zuverlässigen Schutz bieten muss, falls es zum Sturz kommt.

## SORGFÄLTIGE MATERIALAUSWAHL

Mit dem Compañero Desert wendet sich Touratech an Motorradfahrer, die ihre Maschine in heißen Klimaten sportlich bewegen: Wüstenreisende, sportlich orientierte Adventure Biker aber auch Fernreisende in tropisch-schwülen Gefilden. Für diese Anforderungen bringt der neue Compañero Desert das Know-how zahlreicher Extremreisender mit modernsten Technologien zusammen.

»Um eine optimale Belüftung zu gewährleisten, verfügt der Desert über deutlich großflächigere Mesh-Einsätze als der ohnehin schon sehr luftige Sommeranzug unseres Modells Compañero World2«, erläutert Thomas Beckermann, der Produktverantwortliche für den neuen Anzug. Unter Mesh-Gewebe versteht man textile Werkstoffe, bei denen die Garnfäden so verwebt sind, dass eine netzartige Struktur entsteht. Anströmende Luft kann das Gewebe somit weitge-





*Zahlreiche Verstellmöglichkeiten erlauben eine präzise Anpassung des Desert (ganz l.). Ultrarobustes 2000er Cordura in exponierten Bereichen wie den Schultern (l.).*

hend ungehindert durchdringen, die hohe Reiß- und Abriebfestigkeit des verwendeten Materials gewährleistet dennoch eine sehr gute Strapazierfähigkeit. Dies gilt umso mehr für den Grundwerkstoff des Compañero Desert. Hier kommt hochfestes Cordura 500 zum Einsatz. Die Zahl 500 steht dabei für die Garnstärke 500 Denier. Ein 9000 Meter langer Faden dieses Garns wiegt also 500 Gramm. »Das ist natürlich reichlich abstrakt«, gibt Thomas Beckermann zu. »Anschaulicher wird es, wenn man sich vorstellt, dass das Obermaterial einer robusten Outdoorjacke maximal aus 90er Garn gewebt ist. Mit 500D-Cordura sind wir beim Compañero Desert also schon sehr gut unterwegs«. Für die Schutzwirkung noch entscheidender sind allerdings die Verstärkungen in den besonders sturzgefährdeten Partien. »In diesen Bereichen setzen wir ultrastarkes 2000er Cordura ein«, erläutert Beckermann. Bei der Jacke sind dies Schulter, Ellbogen und Unterarm, bei der Hose kommt das extra widerstandsfähige Material an den Knien sowie am Gesäß zum Einsatz.

Einen umfassenden Schutz kann Motorradbekleidung nicht allein durch ihr Obermaterial leisten. Für die Schlagdämpfung sind leistungsfähige Protektoren unerlässlich. »Wir setzen beim Compañero Desert voll-

ständig auf die hohe Schutzklasse „Level 2“. Damit können wir Nutzern unseres Anzugs ein deutliches Plus an Sicherheit bieten. Während die Testnorm für die Schlagprüfung bei einem Level-1-Rückenprotektor 18 Kilonewton Restkraft zulässt, sind es bei einem Produkt der Klasse Level 2 nur neun Kilonewton«, erläutert der Produktmanager die hohe Schutzwirkung. Auch bei den Protektoren-Herstellern greift Touratech auf die renommiertesten Anbieter zurück. Die Gelenkprotektoren liefert Forcefield, den Rückenprotektor steuert das im schwäbischen Markgröningen an-



sässige Unternehmen SAS-TEC bei.

Und damit die Protektoren bei Fahrern verschiedener Größe jeweils an der richtigen Stelle sitzen, können Ellbogen- und Knie-schützer in ihrer Position angepasst werden. »Neben der korrekten Position ist für eine optimale Schutzwirkung ein präziser Sitz der Protektoren an der zu schützenden Stelle beim Aufprall unerlässlich«, erklärt Beckermann. »Hierzu trägt die Weitenverstellung an den Oberarmen sowie am Oberschenkel bei«.

## PRAXISNAHE LÖSUNGEN

Mit diesen Verstellmöglichkeiten kommen wir zu den zahlreichen funktionellen Details des Compañero Desert. Ebenfalls individuell anpassbar sind die Kragen- und die Hüftweite der Jacke. Bei der Hose erfolgt die Anpassung des Bundes durch einen komplett umlaufenden Gürtel mit Klettverschluss. Die Abschlüsse von Armen und Beinen können sowohl per Reiß- als auch Klettverschluss in der Weite reguliert werden.

Wichtige Komfortmerkmale sind der weiche Kragensaum, ein Abstandsgewebe im Bereich des Rückenprotektors, das eine gute Belüftung gewährleistet, und das hautfreundliche Netzinnefutter.

Genau auf die Anforderungen anspruchsvoller Reisen abgestimmt ist das Stauraumangebot. Zwei per Druckknopf verschlossene Außentaschen, eine Innentasche mit Reißverschluss sowie eine Rückentasche mit Reißver-





*Die Verbindungsreißverschlüsse des Desert sind kompatibel mit anderen Anzügen der Compañero-Familie (l.). Funktionaler Material-Mix: Mesh, Stretch und Cordura (l.u.).*

schluss schaffen die Möglichkeit, zahlreiche häufig benötigte Utensilien gut strukturiert zu verstauen. Hinzu kommen die zwei Reißverschluss-Fronttaschen der Hose sowie die geräumigen Cargo-Taschen auf beiden Oberschenkeln.

Die Gummierung der Druckknöpfe und die Abdeckung der Reißverschlüsse schonen den Lack ebenso wie das Microvelours an der Knieinnenseite. »Das ist besonders in staubigem Ambiente wichtig«, weiß Beckermann.

## UMFANGREICHE KOMBINATIONSMÖGLICHKEITEN

Und wenn man gar nicht in die Wüste will? »Man darf den Compañero Desert natürlich auch zur zweiwöchigen Reise mit Mietmotorrädern in Thailand anziehen«, sagt der Produktmanager mit einem verständnisvollen Lächeln. Und zurück zu Hause, wo es vielleicht doch mal regnet, kann der Desert in Verbindung mit anderen Komponenten der Compañero-Familie ganz einfach zum Allwetteranzug umgerüstet werden. So erlauben die Verbindungsreißverschlüsse der Jacke die Kombination mit den Compañero-Hosen World2 und Boreal. Die luftige Hose lässt sich ebenfalls mit anderen Compañero-Jacken kombinieren. Eine gemeinsame Nutzung mit dem All-Weather-Add des Compañero World2 wurde von den Entwicklern ebenso mitgedacht wie die Verwendung des brandneuen Regenanzugs Monsoon als äußerste Schicht. Also raus ins Abenteuer. Das Fehlen geeigneter Ausrüstung ist keine Ausrede mehr.

AR 

**HINWEIS:** Die Abbildungen zeigen einen Prototypen. Die tatsächlich verfügbaren Farben können leicht abweichen. Jacke und Hose des Compañero Desert gibt es in zahlreichen Größen von 46 bis 60.

Weitere Informationen unter [companero.touratech.de](http://companero.touratech.de)



# FUNKT

**E**s dürfte kaum einen Motorradfahrer geben, der nicht seine Erfahrungen mit der guten alten Regenkombi gemacht hätte: Witzige, deprimierende und in den meisten Fällen bleibende. Teilweise zu bizarren Niedrigpreisen bei Ausrüstungsdiskountern verramscht, erwarb sich die einteilige Regenkombi den Status eines notwendigen Übels. Schwierig hineinzukommen, zumal mit schon feuchter Motorradkleidung, unförmig und schweißtreibend, sobald die Wolken auch nur den kleinsten Sonnenstrahl durchlassen. Analog zur Verbreitung moderner Funktionsbekleidung mit Membran rutschte die Regenkombi auf der Beliebtheitskala immer weiter nach unten.

Dennoch hat der dünne, nur im Bedarfsfall übergezogene Regenanzug auch heute noch seine Berechtigung. Allerdings in einer zeitgemäßen Ausführung. Dazu zählt zunächst einmal ein zweiteiliges Konzept, um ein schnelles und komfortables Anlegen zu ermöglichen. Doch damit haben es die Entwickler beim Compañero Monsoon nicht bewenden lassen. Zweizege-Reißverschlüsse an den Hosenbeinen erlauben den Einstieg auch mit klobigen Stiefeln. Damit die Schnallen der Treter die Membran nicht beschädigen, ist der untere Beinbereich innen verstärkt.

À propos Membran: Der neue Compañero Monsoon ist aus hochwertigem Dreilagelaminat gefertigt. Das bedeutet, eine Klimamembran ist mit einem robusten Oberstoff sowie



*Die Kapuze verhindert das Eindringen von Wasser im Nackenbereich. Rutschfester Besatz am Gesäß für sicheren Halt auf der Sitzbank. Weit zu öffnende Hosenbeine für leichten Einstieg (v.l.n.r.).*

oder sportlicher Lederbekleidung einen leichten, platzsparend zu verstauenden Begleiter für feuchte Witterung, auch die Reise- und Offroadfraktion kann diese zeitgemäße Interpretation der Regenkombi in ein modernes Bekleidungssystem integrieren.

**Der Compañero Monsoon ist in den Größen 46 bis 60 erhältlich.** AR 

# IONSANZUG STATT PLASTIKPELLE

Der Compañero Monsoon interpretiert die klassische Regenkombi mit modernsten Textiltechnologien komplett neu. Sportler, Tourenfahrer und Adventure Biker erhalten einen hochfunktionalen und vielseitigen Überanzug für schlechte Witterung.

einem leichten Material auf der Innenseite fest zu einem Textilwerkstoff verbunden. Wie bei hochwertiger Motorrad- oder Outdoorbekleidung gewährleistet dieses Prinzip Wasserdichtigkeit bei gleichzeitig vorhandener Atmungsaktivität. Zudem trägt ein Dreilagennlaminat kaum auf und ist äußerst strapazierfähig. In Sachen Komfort spricht für ein Dreilagennlaminat, dass es Wasser gar nicht erst in das Material eindringen lässt. Das beschleunigt die Trocknung und minimiert damit die Auskühlung des Körpers durch Verdunstungskälte. Die integrierte Kapuze verhindert, dass Wasser zwischen Helm und Jackenkragen in den Nacken fließen kann.

Größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleistet eine Stretchzone am Rücken. Besonders beanspruchte Partien der Hose sind verstärkt ausgeführt, also die Beininnenseite, das Knie sowie das Gesäß. Hier kommt sogar ein

Antirutschbesatz zum Einsatz, um einen sicheren Halt auf der Sitzbank zu ermöglichen.

Dass sämtliche Reißverschlüsse mit einem Labyrinthsystem wasserdicht abgedeckt sind, muss bei einem Regenanzug nicht extra erwähnt werden.

Mit zwei Außen- und einer großen Innentasche, in welcher sich die Jacke selbst verstauen lässt, verfügt das Oberteil über ausreichend Stauraum.

Um den Compañero Monsoon für einen möglichst breiten Einsatzbereich tauglich zu machen, besitzt er Verbindungsreißverschlüsse, die eine Kombination mit anderen Linien der Compañero-Familie erlauben. Sowohl Jacke als auch Hose lassen sich mit dem entsprechenden Kleidungsstück der Reihen Desert und World2 zusammenzippen.

Im Compañero Monsoon finden also nicht nur Freunde traditioneller





Endlich ist er da: Der Nachfolger des vielseitigen Handschuhs Allroad. In zahlreichen Details weiter verbessert, überzeugt der Allroad2 als zeitgemäße Interpretation des leichten Touringhandschuhs.

# EINER FÜR ALLES

**E**ine große Fangemeinde hat der Touratech Allroad unter ambitionierten Straßenfahrern gewonnen. Kein Wunder, denn mit seiner Kombination aus klassischem Konzept und innovativen Lösungen erfüllt er genau die Anforderungen an einen Ganzlederhandschuh für mittlere bis warme Temperaturen. Mit dem Allroad2 bringt Touratech nun den überarbeiteten Nachfolger.

Der Handrücken des Allroad2 besteht aus perforiertem Ziegenleder. Kunststoff-Verstärkungen auf den Fingern tragen zur guten Schutzwirkung ebenso bei wie der flexible Protektor über den Knöcheln. Die aus besonders reiß- und abriebfestem Känguruleder gefertigte Innenhand ist in

den Rutschbereichen durch das hochfeste Synthetikmaterial Superfabric verstärkt.

Der Allroad2 ist ungefütert, lediglich das Material an der Oberhand ist leicht kaschiert. Die kurze, mit einem Klettverschluss an Unterseite versehene Stulpe sorgt für einen dichten Abschluss und einen sicheren, bequemen Sitz. Eine Anziehhilfe in Form einer kleinen Lederlasche entlastet die Stulpe von Zugkräften.

Der Allroad2 wäre kein echter Allrounder, besäße er nicht zahlreiche pfiffige und zeitgemäße Details, die den unterschiedlichsten Einsatzbedingungen gerecht werden. So sorgen die leuchtstarken Reflexapplikationen von 3M für eine erhöhte Sichtbarkeit bei Fahrten unter schlechten Sichtbedingungen, während die leitfähige Ausstattung an Daumen und Zeigefinger die Bedienung von kapazitiven Displays, wie sie bei Smartphones oder Tablets verwendet werden, erlaubt. Eine leichte Vorformung verhindert die Bildung von Falten beim Schließen der Hand um die Lenkergriffe. 

**Der Allroad2 ist in der Farbe Schwarz in den Größen 7-12 erhältlich. Art.-Nr.: 500-1970 ff. Weitere Informationen unter [shop.touratech.de](http://shop.touratech.de)**



*Protektoren auf den Knöcheln und den Fingerrücken (l.).  
Taktile Innenhand aus reißfestem Känguruleder mit abriebfester Verstärkung sowie Touchscreen-tauglichen Fingerspitzen (r.).*





**READY TO RACE**  
» [www.ktm.com](http://www.ktm.com)

[www.kiska.com](http://www.kiska.com)

Foto: R. Schedl

**1090**  
ADVENTURE

# DRAUSSEN WARTET DAS ABENTEUER. WORAUF WARTEST DU?

Du suchst das wahre Abenteuer? Dann ist die neue KTM 1090 ADVENTURE dein ultimativer Einstieg in eine Welt voller Herausforderungen und atemberaubender Erlebnisse. Eindrucksvolle 92 kW (125 PS), modernste Technik, herausragende Performance und ein superleichtes Handling lassen dich jeden Ort erreichen, an den du dich wagst.

**KTM**

**MOTOREX**  
Öl ist Leidenschaft

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



# QUICK & DIRTY

Ein Wochenendtrip auf Schotterwegen durch den Schwarzwald. Mit dabei: Die neue Softgepäcktasche Endurance Click. Das ideenreiche Gepäckstück musste auf der Endurotour seine Praxistauglichkeit beweisen.



## WASSERDICHTER STAURAUM

Da passt ordentlich was rein: 28 Liter Gepäckvolumen bietet jede Tasche. Dabei ist die Tasche zu etwa Zweidritteln gefüllt...



## KNAUTSCHZONE

Die robusten Seitentaschen überstehen auch einen Sturz ohne Blessuren. Das Verletzungsrisiko für die Passagiere ist bei der Verwendung von Softgepäck deutlich reduziert.



## ANPASSUNGSFÄHIG

In Verbindung mit einem Rack-Pack entsteht ein voluminöses Softgepäcksystem, das sich selbst auf längeren Reisen bewährt. Die Taschen passen standardmäßig an Rundrohrträger mit 18 Millimetern Durchmesser. Dank optional erhältlicher Adapter sind sie markenübergreifend an so gut wie allen Trägern mit rundem Rohrquerschnitt zu verwenden. Zudem kann die Position der Befestigungshaken unschwer an verschiedene Trägerdimensionen angepasst werden: Oben in horizontaler Richtung, unten schräg nach oben und unten.



**SEITENTASCHE ENDURANCE CLICK** erhältlich in den Farben gelb, orange, rot und blau, Art.-Nr.: 055-3180 ff. sowie in schwarz, Art.-Nr.: 055-3106.





### ES HAT CLICK GEMACHT

Die geschlossene Tasche wird am Träger angesetzt. Zunächst finden die unteren Haken ihre endgültige Position am Träger. Durch Ziehen des Gurtbandes sind die oberen Haken geöffnet. Nun wird die Tasche an den Träger gedrückt, die oberen Haken rasten ein. Click!



...so lässt sich der wasserdichte Rollverschluss perfekt »aufwickeln« und fixieren.



Weitere Info im Produktvideo (QR-Code scannen)

## Individuelle Motorradreisen in Namibia & Südafrika

[www.motorradreisen.de](http://www.motorradreisen.de)



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

Seit 25 Jahren – geführte Motorradreisen in Namibia & Südafrika

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



## Der Navi-Anschluss für BMW Motorräder

### NAVI-INTERFACE MID 01 0005

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



**54,90 EUR**  
zzgl. Versandkosten

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

Bestellung und weitere Info's unter

[www.bmw-navi-anschluss.de](http://www.bmw-navi-anschluss.de)



# KOMPETENZ IN KUNSTSTOFF



Parallel zum Ausbau der Fertigung am Hauptsitz in Niedereschach entwickelt Touratech das Schwesterunternehmen TT-3 D in Murnau zum Kunststoff-Kompetenz-Zentrum weiter.

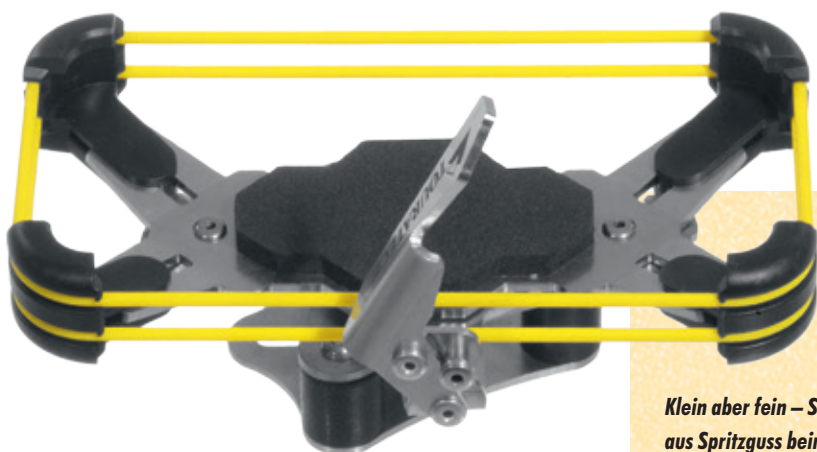


**A**uminium und Edelstahl – das sind die zwei Werkstoffe, mit denen Touratech gemeinhin assoziiert wird. Doch auch hochwertige Kunststoffe spielen eine große Rolle bei den Qualitätsprodukten des Motorradzubehörherstellers.

Bei einigen komplett aus Kunststoff gefertigten Produkten, wie etwa den beliebten Desierto Verkleidungen, ist das offensichtlich. Den kritischen zweiten Blick braucht es, da-

mit sich die zahllosen Einsatzbereiche für die verschiedensten Kunststoffe über das gesamte Sortiment offenbaren. So sind beispielsweise die Wannen der Komfortsitzbänke Kunststoffteile Made by TT-3 D, auch die hochbelastbaren Sitzbankschäume, die Schutzecken der Zega Pro Koffer, Teile von Smartphone- und GPS-Haltern und viele andere Komponenten werden aus dem vielseitigen Werkstoff gefertigt.

Und künftig soll Kunststoff in weiteren Bereichen helfen, Touratech Produkte noch besser zu machen. »Einen Schwerpunkt bei unserer Entwicklungsarbeit bilden Kunststoffhybridteile, also die Kombination von Kunststoff und Metall, wie wir sie bei den neuen Seitendeckeln für die jüngste Generation der BMW R 1200 GS bereits realisieren«, erläutert Silke Winterer, kaufmännische Betriebsleiterin bei TT-3 D. Bei Hybridteilen werden Metallkomponenten mit Kunststoff umspritzt. Beide Werkstoffe können so ihre jeweiligen Vorteile ausspie-



**Klein aber fein – Schutzecken aus Spritzguss beim Smartphone-Halter iBracket.**



**Seitendeckel für BMW R 1200 GS in Kunststoff-Metall-Hybrid-Technologie.**

len: Das Metall seine hohe Festigkeit, der Kunststoff das geringere Gewicht und die vielfältige Gestaltbarkeit. Auch Kontaktflächen können durch die Verwendung von

holgenauigkeit und Präzision, die sich in einer weiter verbesserten Produktqualität niederschlägt«, erläutert Dirk Bendl die Vorzüge der neuen Anlage.

Eine weitere Aufwertung erfährt der Standort Murnau zudem durch eine deutliche Erhöhung der Fertigungstiefe. Während in der Vergangenheit meist Halbfabrikate zur weiteren Verarbeitung nach Niedereschach geliefert wurden, wird es künftig immer mehr komplett in Murnau hergestellte Produkte geben. Und nicht nur die Fertigung von Artikeln, die unter der Marke Touratech angeboten werden, wird bei TT-3 D kräftig ausgebaut.

Schon lange gibt es die in der Szene sehr beliebten Klettergriffe des eigenen Labels Bavariaholds. Um diese Marke weiter zu stärken, wurde die Entwicklung und Herstellung der Sportprodukte in einer eigenen Business Unit gebündelt. Geleitet wird dieser Bereich von Simon Berschick, selbst ein engagierter Kletterer.

Doch damit nicht genug. Ein ständig wachsender Kundenkreis, der weit über die Motorradbranche hinausgeht, profitiert von den Möglichkeiten bei TT-3 D. Das interdisziplinär aufgestellte Team am Standort Murnau bietet ein breites Spektrum an Dienstleistungen vom Designentwurf über den Modell- und Prototypenbau bis zur Serienfertigung für so unterschiedliche Industrien wie Karosseriebau, Film- und Fernsehen, Gebäudesicherung oder Sportartikel- und Spielzeughersteller.

Silke Winterer unterstreicht die Bedeutung des branchenübergreifenden Engagements von TT-3 D: »Durch die Herausforderung, Lösungen für Kunden aus den unterschiedlichsten Industriezweigen zu finden, bekommen wir viele neue Impulse, die uns helfen, Denkmuster zu überwinden. Zudem stellen nicht nur wir unseren Kunden wertvolles Know-how zur Verfügung. Durch die Beschäftigung mit vielfältigen Technologien erhalten wir selbst wichtigen Input, der der Weiterentwicklung von Touratech Produkten zugute kommt.«

Auch wenn sich TT-3 D künftig breiter aufstellt, wird das Murnauer Unternehmen eines bleiben: Die Innovations-schmiede innerhalb der Touratech Gruppe. Die agilen Strukturen erlauben es, flexibel auch sehr kurzfristig Entwicklungen und Fertigungsaufträge zu realisieren – für Touratech ebenso wie für Kunden aus anderen Branchen. **AR** 



**Premium-Klettergriffe von Bavariaholds – Made in Murnau.**



# Leaving Home?

## FUNKTIONIERT

Kunstprojekt oder Motorradreise? Auf jeden Fall ein riesiges Abenteuer war die Fahrt der fünf jungen Künstler von »leavinghomefunktion« von Deutschland auf dem Landweg nach New York: Mit vier Ural-Gespannen quer durch Asien und schließlich über die Beringstraße nach Nordamerika.

Text: Margit Rowley und Andreas Reimar  
Fotos: leavinghomefunktion

Das Künstlerkollektiv »leavinghomefunktion«: Kaupo Holmberg, Efy Zeniou, Johannes Fötsch, Anne Knödler und Elisabeth Oertel (v.l.n.r.).

Als Anne Knödler, Elisabeth Oertel, Efy Zeniou und Johannes Fötsch Anfang September 2014 starteten, um auf dem Landweg nach New York zu fahren, glaubten wohl die wenigsten an den Erfolg dieser Mission. Die Gruppe wählte den längstmöglichen Weg in den Westen – sie fuhr nach Osten. Die Entscheidung, auf alten sowjetischen Motorrädern unterwegs zu sein, erwuchs aus dem Wunsch nach interkultureller Kommunikation und dem Bruch mit sozialen Barrieren. Dabei ist es







**In Magadan werden nach dem Vorbild des von der Gruppe in Kanada entwickelten Prototypen die Amphibien-Urals gebaut.**

den jungen Leuten ein Anliegen, Menschen zu begeistern, sie zu ermutigen, sich selbst auf den Weg zu machen und Informationen aus erster Hand zu sammeln.

In den vergangenen zwei Jahren hat das Projekt »leaving-homefunktion« auch international viel Beachtung gefunden und andere Reisende motiviert, sich der Gruppe anzuschließen: Künstler Kaupo Holmberg aus Estland, der zum festen Mitglied des Projekts wurde, Martin aus Bayern, Kim aus Korea und Pedro Gomez vom Team Columbia RTW.

Österreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien, Griechenland, die Türkei und Georgien bildeten die erste Etappe der Reise, die 5.000 Kilometer ostwärts bis in den Kaukasus führte. In der Nähe der Stadt Tserovani wurde das Winterlager 2014/2015 aufgeschlagen.

Während der fünf Monate der zweiten Etappe legte das Team trotz zahlreicher Pannen mehr als 20.000 Kilometer durch Georgien, Russland, Kasachstan, Sibirien, das Altai-Gebirge und die Mongolei bis in den fernen Osten Russlands zurück. Ähnlich wie Charley Borman und Ewan McGregor bei ihrer Unternehmung »Long Way Round« fuhren sie eine Route, vor der die Einheimischen gewarnt hatten: Die alte »Road of Bones«. Der Grund für diese Warnungen wurde ein

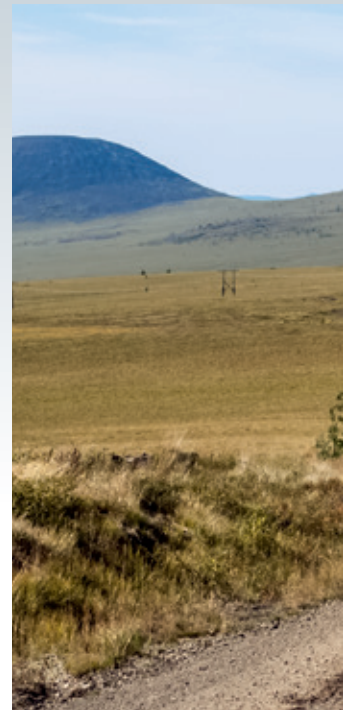
paar Tage später klar, als die Gruppe zunehmend im Sumpf versank, Lebensmittel und Benzin knapp wurden.

Trotz extremer Strapazen war Aufgeben nie eine Option, auch wenn das Weiterkommen oft nur dank der Unterstüt-



**Bei eisiger Januarkälte erreicht die Gruppe das langersehnte Ziel New York.**





**Erste Testfahrten mit den Motorradflößen auf dem Kolyma verlaufen vielversprechend.**

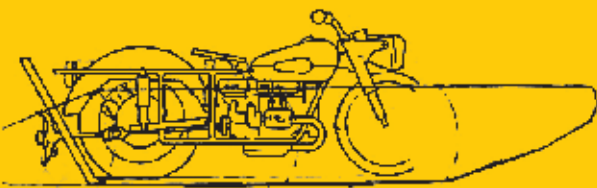
zung begeisterter Einheimischer möglich war. Eine Erkenntnis, die das Team von »leavinghomefunktion« nur noch mehr in der Intention bestätigte, den Kulturen persönlich zu begegnen.

Die Winterpause 2015/2016 verbrachten das Kollektiv in Vancouver/Kanada und nutzte die Zeit, um die Weiterreise zu organisieren, Sponsoren zu finden und die Motorräder für die bevorstehende Herausforderung der dritten Etappe zu rüsten: Die Fahrt auf dem Kolyma. Der amerikanische Schlauchboosterhersteller Aire stellte den Abenteu-

ern aufblasbare Schwimmkörper als Basis zum Bau eines Floßes zur Verfügung. Nachdem im Winterlager erfolgreich eine Konstruktion zur Verbindung der beiden Gummikörper entwickelt worden war, die stark genug war, eine Ural, ihren Fahrer und Gepäck zu tragen, begann nach der Winterpause im sibirischen Magadan die »Serienfertigung« von insgesamt vier Pontons. Angetrieben wurden die irrwitzigen Wasserfahrzeuge von den Motoren der Urals – über eine Verlängerung der Kardanwelle, die eine kleine Schraube am Heck der Flöße drehte.

Satte 1600 Kilometer hielten die Vehikel auf dem abgelegenen Kolyma durch bis nach Tschertschi im Delta des Flusses an der Ostsibirischen See. Doch hier geht es nicht weiter. Es gibt zwar eine Straße nach Anyuysk, allerdings ist sie im Sommer unpassierbar. Nur im Winter bei gefrorenem Boden wäre ein Durchkommen möglich. Also heißt es: Zurück auf dem Kolyma! Doch wie? Für eine Fahrt gegen die Strömung ist der selbstgebastelte Schraubenantrieb viel zu schwach.

## LEAVINGHOMEFUNKTION AUF ALLEN KANÄLEN



**Zwei Vier-Meter-Pontons pro Motorrad, Antrieb über die Kardanwelle.**



**Seitliche Schwimmkörper.**

Seit dem 29. April laufen in Halle vier Mal monatlich **Coming-Home-Presentations** in einem kleinen Saal im Künstlerquartier. Performativ und multimedial können die Besucher die Reise nacherleben. [leavinghomefunktion.com/de/deutsch-events](http://leavinghomefunktion.com/de/deutsch-events)  
Im Rahmen einer gerade gestarteten **Crowdfunding-Kampagne** erhalten Interessierte gegen eine finanzielle Beteiligung individuelle Einblicke ins Projekt. [patreon.com/leavinghomefunktion](https://patreon.com/leavinghomefunktion)

Im Herbst erscheint ein **Kalender**, und für das Frühjahr 2018 ist die Veröffentlichung eines **Buches** im Karren Verlag geplant.





*Jede Menge Staub statt Wasser: Die Beringstraße will sich einfach nicht zeigen...*

Fischer erweisen sich als Helfer in der Not. Sie ziehen die zu einem Riesenfloß verbundenen Vehikel flussaufwärts bis in einen Seitenarm des Kolyma nach. In diesem abgelegenen Örtchen werden die Pontons zerlegt und auf einem behelfsmäßig zusammengebauten Anhänger verstaут. Dann werden noch größere Mengen Benzin gebunkert, bevor es über Bilibino nach Egvekinot geht. Hier ist endgültig Schluss. Die Visa drohen abzulaufen, und zwischen den Reisenden und der Beringstraße liegen einige hundert Kilometer bodenloser Sumpf.

Nach einer Stippvisite in Magadan geht es von der Halbinsel Kamtschatka per Flieger nach Anchorage.

Der Rest der Strecke – durch Alaska und Kanada, die Westküste der USA hinab nach Kalifornien und dann schließlich quer durch die USA nach New York – wäre für viele Motorradfahrer die Once-in-a-Lifetime-Experience. Im Kontext des Projekts »leavinghomefunktion« erscheint dieser Abschnitt eher wie ein Wochenendausflug. Und nichtsdestotrotz ist die Freude riesig, als der Ural-Tross am 10. Januar 2017 um 15:04 in New York einfährt.

Mittlerweile ist das Künstlerkollektiv zurück in Deutschland. In Halle an der Saale haben die Weitgereisten ihr neues – festes – Quartier eingerichtet. Zurzeit beschäftigt sich das Quintett mit der Nachbereitung des Unternehmens. Geplant sind ein Buch, Filme, Workshops und so einiges mehr.



IHR STÜTZPUNKT  
**TOURATECH**

**MITTE**



**ZWEIRAD  
NORTON**

*Freude am Service*

Obernburger Str. 46/48 • 63853 Mömlingen  
info@zweirad-norton.de  
+ 49 (0) 60 22-68 17 06

**Dein Traum  
ist unser Projekt.\***

**Touratech Stützpunkt MITTE  
und BMW Motorradwerkstatt:**

- Fahrwerksysteme & Tieferlegung
- Leistungsoptimierung
- Umbau & Spezialanfertigung
- Sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten für BMW-Motorräder



*Projekt-Klassiker aus unserer  
Werkstatt: nach Deinem Wunsch.*

\* Noch mehr unter [www.zweirad-norton.de/projekte](http://www.zweirad-norton.de/projekte)

**zweirad-norton.de**

ZN0217/AZ-TT



# W MEN'S

## Travel Time

Was machst du gerade?



**Lea Rieck**

Ich bin gerade in Paracas, einem kleinen Ort an der Küste von Peru. Ursprünglich wollte ich nur zwei Tage hier bleiben um Kitesurfen zu lernen – nun ist daraus schon über eine Woche geworden, da im Norden Perus schlimme Überschwemmungen herrschen. Ich warte erst einmal ab, wie sich die Lage entwickelt. Es gibt schlimmere Orte, um festzustecken, als an einem Strand bei 30 Grad jeden Tag. Für meine Weltumrundung, auf der ich mich mit meinem Motorrad Cleo, einer Triumph Tiger 800 XCA, befinde, ist das nur eine kurze Unterbrechung. 50.000 Kilometer in 30 Ländern habe ich schon zurückgelegt.



**Anna Grechishkina**

Ich kam heute in Ondangwa im Norden Namibias an. Seit vielen Tagen habe ich hier wieder Internetzugang, so dass ich mich um meine Facebook-Seite kümmern kann. Außerdem möchte ich hier an meinem Buch weiterarbeiten, das sich über meine seit 2013 dauernde Weltumrundung mit meiner KTM 1190 Adventure schreibe. Eine nette Überraschung war, dass hier am Krankenhaus ukrainische Ärzte arbeiten. Wenn man solange unterwegs ist, freut man sich immer, Menschen aus der Heimat zu treffen.



**Sherri Jo Wilkins**

Im Moment bin ich zu Hause in Australien und arbeite. Es war an der Zeit, wieder Geld zu verdienen. Meine letzte große Tour hat mich vergangenen Sommer durch Schweden, Norwegen und Island geführt.

## Travel Time

Welches sind die wichtigsten Erfahrungen, die du aus deinem jüngsten Projekt gezogen hast?



**Lea Rieck**

Egal in welchem Land man ist, überall auf der Welt finden sich hilfsbereite, freundliche und herzliche Menschen. Immer

Eine ukrainische Übersetzerin, eine deutsche Journalistin und eine australische Vertriebsspezialistin: Drei Frauen mit ganz unterschiedlichem Hintergrund. Was sie verbindet, ist die unbändige Lust, die Welt zu entdecken. Mit dem Motorrad. Ein Gespräch mit Anna Grechishkina, Lea Rieck und Sherri Jo Wilkins.

wieder bin ich überwältigt davon, dass gerade die, die am wenigsten haben, am gastfreundlichsten sind und am meisten geben. Außerdem verlasse ich quasi im Tagestakt meine eigene Komfortzone – es ist sehr lehrreich zu sehen was man alles kann, wenn man furchtlos an eine Sache herangeht.



**Anna Grechishkina**

All diese wichtigen Erfahrungen in einem Satz zu beschreiben, ist schwierig. Zentral ist für mich jedoch die Erkenntnis, dass es für jede Idee, die einem in den Kopf kommt, eine ernstzunehmende Ursache gibt. Man sollte der leisen Stimme, die einem gelegentlich Dinge zuflüstert, zumindest ein klein wenig Aufmerksamkeit schenken. Ich hörte auf diese Stimme und entschied mich loszufahren.



**Sherri Jo Wilkins**

Wenn mich vor meiner Reise jemand gefragt hätte, ob ich eine BMW R 1200 GS Adventure im Gelände fahren kann, hätte ich geantwortet, dass die Maschine zu schwer für mich wäre. Aber ich habe es problemlos hinbekommen. So ist es mir auf Reisen mit ganz vielen Dingen gegangen: Ich habe gelernt, dass ich viel mehr kann, als ich glaube.

## Travel Time

Was war der Antrieb für dein jüngstes Projekt?



**Lea Rieck**

Innerhalb weniger Flugstunden in eine komplett andere Kultur zu gelangen, kann sehr praktisch sein. Ich wollte jedoch



schon lange durch langsames Reisen über Land erfahren, wie sich kulturelle Veränderungen über größere Räume bemerkbar machen. Als ich dann meinen Motorradführerschein gemacht hatte, war mir klar, dass nichts anderes als zwei Räder dafür in Frage kommen.



#### **Anna Grechishkina**

Mit jeder Motorradreise entfernte ich mich weiter von zu Hause und blieb länger weg. Da war es nur konsequent, zu einem Open-End-Projekt aufzubrechen. Ich wollte einfach nicht mehr unter Zeitdruck stehen und die Verpflichtung haben, pünktlich zum Ende des Urlaubs wieder heimkehren zu müssen. Also kündigte ich meinen Job und fuhr los.



#### **Sherri Jo Wilkins**

Bei der Entscheidung zu meiner Soloweltumrundung wurde ich von einer jungen Australierin inspiriert, Jessica Watson. Sie war 16, als sie allein zu einer Weltumseglung aufbrach. Nun, das Segeln ist nicht so meine Sache. Nach einiger Überlegung kam ich aufs Motorrad. Ich recherchierte im Internet, ob schon mal jemand solo mit einem Motorrad die Welt umrundet hatte. Und tatsächlich, es gab ein paar Leute. Auch eine Frau. Damit war die Sache für mich klar.

#### **Travel Time**

##### **Wie hat das mit dem Motorradfahren bei dir angefangen?**



#### **Lea Rieck**

Als junger Mann ist mein Vater zweimal mit dem Motorrad um und durch Australien gefahren – die Faszination für das Motorradreisen liegt bei uns also in der Familie. Ich habe meinen Führerschein allerdings erst vor zweieinhalb Jahren gemacht, bin allerdings innerhalb kürzester Zeit fast 50.000 Kilometer gefahren. Auch wenn ich eher ein Neuling bin, war ich also nicht ganz unvorbereitet für meine Weltreise.



#### **Anna Grechishkina**

Gute Frage. Die stelle ich mir auch gelegentlich. Es gab in meinem Umfeld niemanden, der sich für Motorräder interessierte. Ich bin einfach eines Tages mit der Idee aufgewacht, Motorrad zu fahren. Ich meldete mich in einer Fahrschule an, bekam meinen Führerschein, und sechs Monate später bin ich zu meiner ersten Reise aufgebrochen. Das war 2005, mit 25 Jahren.

## **Lea Rieck**

**Geburtstag:** 5. September 1986

**Geburtsort:** München

**Beruf:** Journalistin/Digitale Konzepte

**Aktuelles Motorrad:** Triumph Tiger 800 XCA

**Bereiste Länder:** Auf Weltumrundung. 30 Länder bisher. Überland von Deutschland bis nach Malaysia, Australien, Südamerika

**Online:** [www.got2go.de](http://www.got2go.de)  
[www.instagram.com/lea\\_rieck](https://www.instagram.com/lea_rieck)  
[www.facebook.com/got2go.de](https://www.facebook.com/got2go.de)





**Sherri Jo Wilkins**

Schon als Kind bin ich im Sommer fast jeden Sonntag bei meinem Vater auf dem Soziussitz mitgefahren. Meine Mutter hat sich da nichts draus gemacht, weshalb der Platz zu meiner Freude meistens frei war. Mein Vater fuhr oft den ganzen Tag ohne festes Ziel umher. Ich liebte es, hinten drauf zu sitzen und die Welt an mir vorbeiziehen zu sehen. Damit war die Leidenschaft fürs Unterwegssein in mir geweckt.

**Travel Time**

**Warum nimmt das Unterwegssein mit dem Motorrad einen so großen Stellenwert in deinem Leben ein?**

**Lea Rieck**

Das Reisen mit dem Motorrad ist einzigartig. Man ist der Witterung und dem Klima unmittelbar ausgesetzt. Auf dem Motorrad ist man auch leichter »zugänglich« für seine Mitmenschen. Viele der interessantesten Begegnungen meiner Reise entstanden gerade, weil ich alleine auf dem Motorrad reise.

**Anna Grechishkina**

Derzeit IST das Motorradreisen mein Leben.

**Sherri Jo Wilkins**

Motorradreisen ist so viel interessanter als etwa Backpacking. Mit dem Motorrad habe ich die volle Kontrolle über meine Reise. Ich begegne den Menschen unmittelbar als Mensch, nicht als Teil einer Reisegruppe oder durch ein Busfenster. Ich erlebe bei dieser Art des Unterwegsseins die totale Freiheit.

**Travel Time**

**Was glaubst du, macht den größten Unterschied aus, ob man als Frau oder Mann alleine mit dem Motorrad unterwegs ist?**

**Lea Rieck**

Während man sich fortbewegt, gibt es meiner Meinung nach keine große Unterschiede. Solange ich meinen Helm auf habe, werde ich ohnehin für einen Mann gehalten – auch weil ich mit 1,78 Metern relativ groß gewachsen bin und in vielen Ländern, in denen ich war, Frauen einfach nicht Motorrad fahren. Die große Überraschung kommt, wenn ich den Helm abnehme – ich weiß gar nicht mehr, wie oft ich schon in erstaunte Gesichter geschaut habe, die nur noch erstaunter wurden, als sie gemerkt haben, dass ich wirklich alleine reise und nicht hinter der nächsten Ecke mein Begleitkonvoi wartet.

**Anna Grechishkina**

Ich glaube, es ist weniger eine Frage des Geschlechts als der Persönlichkeit. Wenn du offen, freundlich und bescheiden auftrittst, wirst du eine schöne Reise haben – ganz gleich, woher du kommst, wie alt du bist, ob du ein Mann oder eine Frau bist. Aber natürlich ist man als Alleinreisende(r) ohnehin exponierter und gefährdeter aber in vielerlei Hinsicht auch privilegiert. Wenn ich allein unterwegs bin, habe ich eine gesteigerte Wahrnehmung meiner eigenen Möglichkeiten und Grenzen, viele Erfahrungen sind authentischer.

**Sherri Jo Wilkins**

Die Schuhgröße?! Ich glaube, da gibt es keine so großen Unterschiede.

**Travel Time**

**Wie begegnen dir die Menschen als allein reisender Frau?**

**Lea Rieck**

Ich konnte auf meiner Reise fast durchweg positive Erfahrungen sammeln. Vor allem in den muslimischen Ländern hatte ich das Gefühl, dass mich alle sofort beschützen wollten, sobald sie bemerkten, dass ich alleine als Frau reise. Ich habe unzählige Einladungen bei Familien, Telefonnummern für den Notfall und gute Tipps bekommen, nur dass es eigentlich nie wirklich Notfälle gab, da mir schon an der nächsten Ecke wieder andere hilfsbereite Einheimische begegnet sind. Hier in Südamerika wird hingegen mein Motorrad bewundert – vor allem von Männern. Manchmal habe ich das Gefühl, dass sie ein bisschen neidisch sind. Aber meistens endet das Ganze dann auch in Gelächter und Wohlwollen, denn schließlich ist die Sitzbank meiner Triumph Tiger relativ hoch. Und wenn dann mal einer probesitzt, stellt er schnell fest, dass er mit seinen Füßen kaum auf den Boden kommt.

**Anna Grechishkina**

Ich erfahre unterwegs jede Menge Respekt, Bewunderung und Hilfe. Ich glaube, dass es in gewisser Hinsicht einfacher ist, als Frau unterwegs zu sein, da dir die meisten Menschen helfen wollen. Aber wie gesagt, es geht meiner Meinung nach mehr um die Persönlichkeit als ums Geschlecht.

**Sherri Jo Wilkins**

Es ist erstaunlich, welches Maß an Extra-Fürsorge und Unterstützung ich bekomme, sobald ich den Helm absetze, und die Menschen sehen, dass ihnen eine Frau gegenübersteht. Ich glaube, viele Leute schätzen mich als Frau hilfsbedürftiger ein und bieten Unterkunft, Essen und Ratschläge an.



## Anna Grechishkina

**Geburtstag:** 9. Oktober 1979

**Geburtsort:** Kiew, Ukraine

**Beruf:** Lehrerin, Übersetzerin, Personalmanagerin

**Aktuelles Motorrad:** KTM 1190 Adventure

**Bereiste Länder:** Seit 2013 auf Weltumrundung, bisher 40 Länder bereist

**Online:** <http://ihaveadreamtravel.com>

[www.facebook.com/FemaleWorldTripOnMotorcycle](https://www.facebook.com/FemaleWorldTripOnMotorcycle)

[www.facebook.com/TheWorldFromMyBike](https://www.facebook.com/TheWorldFromMyBike)

### Travel Time

Was bedeutet es dir, alleine unterwegs zu sein?



**Lea Rieck**

Ich bin sehr gerne alleine unterwegs – und auch wenn man alleine reist, muss man eigentlich nie alleine sein, wenn man das nicht möchte. Man trifft andere Reisende oder Einheimische, mit denen man manchmal einen Teil des Weges gemeinsam geht. Als Alleinreisende(r) ist man viel offener für seine Umwelt und Mitmenschen. Jeden Morgen liegt ein neues Stück unbekanntes Abenteuer vor mir, das ich mitgestalten kann.



**Anna Grechishkina**

Ich möchte mich selber kennenlernen und meine inneren Potenziale erkunden. Alleine zu reisen, hilft dabei enorm. Allerdings ist man beim Alleinreisen nicht einsam. Man trifft jede Menge Menschen, lernt neue Freunde kennen, so dass ich mich derzeit geborgener fühle als jemals zuvor in meinem Leben.



**Sherri Jo Wilkins**

Ich liebe meine Freiheit. Und alleine zu reisen bedeutet für mich, die totale Freiheit darüber zu haben, was ich tue, wohin ich fahre und wie viel Zeit ich dort verbringe. Darüberhinaus kann ich viel tiefer in die Kultur meines Reiselandes eintauchen. Wenn ich mit Reisepartner unterwegs war, haben uns die Leute eher in Ruhe gelassen, so nach dem Motto »die sind ja in Gesellschaft«. Wenn ich hingegen alleine unterwegs bin, kommen die Menschen eher auf mich zu und gewähren mir Einblicke in ihr Leben – etwa, wenn sie mich zu sich nach Hause einladen.



### Travel Time

Wie hat es sich angefühlt, als du das erste Mal alleine unterwegs warst?



**Lea Rieck**

Ich reise schon seit langer Zeit alleine, für mich ist das also nichts Besonderes. Meine erste Reise alleine auf dem Motorrad war dagegen schon aufregender: Nachdem ich meinen Führerschein bestanden hatte, bin ich sofort von München nach Istanbul (und zurück) gefahren. Als einziges Gepäck hatte ich eine kleine Reisetasche auf dem Soziussitz verschnürt. Es war Ende September, und es hat die komplette Strecke quasi durchgeregnet. Ich hatte weder wasserfeste Stiefel noch ausreichende Regenbekleidung. Auf den bislang neun Monaten meiner aktuellen Reise war ich bisher nie so durchnässt, wie auf diesem ersten Trip.



**Anna Grechishkina**

Gleich meine erste Motorradreise war ein Solotrip. Ich kann nicht sagen, dass ich nicht nervös gewesen wäre, doch ich gewann schnell das Selbstbewusstsein, dass ich es schaffen werde. Die erste erfolgreiche Reise half mir, meine Ängste und Selbstzweifel zu überwinden.



**Sherri Jo Wilkins**

Um ehrlich zu sein, ich hatte totale Panik. Ich war zu einer Weltumrundung aufgebrochen und hatte keine Erfahrung, alleine mit dem Motorrad zu reisen. Auf losem Untergrund zu fahren, machte mir so große Angst, dass ich die asphaltierte Fahrbahn keinen Zentimeter verließ, nicht mal, um ein Foto zu machen. Doch ich war entschlossen, mein Ziel zu erreichen, also arbeitete ich gegen meine Befürchtungen an, die sich auch ziemlich schnell in Wohlgefallen auflösten.

**Travel Time****Gab es ein prägendes Erlebnis unterwegs?****Lea Rieck**

Prägende Erlebnisse waren neben den unzähligen bereichernden Begegnungen mit anderen Menschen vor allem meine Stürze mit dem Motorrad. In Russland bin ich mit Straßenreifen auf einen Sandtrack geraten, auf dem ich bei relativ hoher Geschwindigkeit schwer gestürzt bin und mir eine Gehirnerschütterung zugezogen habe. Ich habe trotzdem nie darüber nachgedacht, die Reise zu beenden – was mich nur noch mehr in der Richtigkeit der Entscheidung, dieses Abenteuer zu wagen, bestärkt hat.

**Anna Grechishkina**

Jeden Tag und jeden Moment »on the road«! Unterwegs zu sein, ist an sich bereits eine tiefgreifende Erfahrung. Jeden Morgen wache ich mit großer Neugier darauf auf, was mir der Tag, was mir die Straße an Erlebnissen bescheren wird. Ich bin gespannt darauf, wohin mich mein Weg führen wird, wen ich kennenlerne und wo ich mich vielleicht nützlich machen kann.

**Sherri Jo Wilkins**

Jede Menge! Die zwei vielleicht wichtigsten waren meine Befahrung der Road of Bones als erste ausländische Frau mit einem Motorrad und mein Höhenweltrekord in Südamerika.

**Travel Time****Hast du es auch schon mal bereut, dich auf diese Abenteuer einzulassen?****Lea Rieck**

Nein, ich habe es in keiner Sekunde bereut. Es gibt nichts, was die Persönlichkeit und den Charakter so bildet wie das Reisen.

**Anna Grechishkina**

Niemals.

**Sherri Jo Wilkins**

Nein, es war die beste Entscheidung, die ich je getroffen habe.

**Travel Time****Wie teilst du deine Reiseimpressionen mit anderen Menschen?****Lea Rieck**

Ich bin in den sozialen Medien auf Instagram und Facebook ziemlich aktiv. Zudem habe ich eine eigene Website.

**Anna Grechishkina**

Ich teile meine Erfahrungen online, hauptsächlich auf Facebook. Aber natürlich auch mit den Menschen, die mir begegnen. Außerdem halte ich unterwegs Vorträge – vor allem an Schulen und in Waisenhäusern. Ich möchte den Kindern die Botschaft mit auf ihren Lebensweg geben, ihren Träumen zu folgen.

**Sherri Jo Wilkins**

Ich besuche gerne Veranstaltungen wie das Travel Event von Touratech oder Reisetreffen von verschiedenen Clubs sowie von Horizons Unlimited. Dort halte ich Vorträge. Außerdem schreibe ich für verschiedene australische Motorradmagazine.



**Travel Time****Tauschst du dich mit anderen Motorradreisenden aus?****Lea Rieck**

Ich freue mich immer, wenn ich anderen Motorradreisenden begegne und tausche mich dann sehr gerne über Erfahrungen aus – außerdem folge ich online anderen Reisenden, die auch gerade unterwegs sind. Allerdings versuche ich, mich nicht zu sehr von anderen Leuten beeinflussen zu lassen. Ich fahre ungern ausgetretene Pfade.

**Anna Grechishkina**

Täglich treffe ich andere Reisende, mit manchen bleibe ich über längere Zeit in Kontakt.

**Sherri Jo Wilkins**

Täglich. Viele Leute lesen mein Blog, schreiben mir, und ich antworte ihnen. Häufig tausche ich mich über Nachrichten in sozialen Netzwerken aus. Ich gehe auch gern mit »realen« Freunden auf Tour oder reise eine Zeit lang gemeinsam mit Menschen, die ich unterwegs treffe.

**Travel Time****Wie sehen deine Pläne für die nähere Zukunft aus?****Lea Rieck**

Zum Glück habe ich noch ein paar Monate des Reisens vor mir. Bis Ende August 2017 werde ich bis in die USA und nach Kanada fahren, und dann noch ein Stück von Europa und eventuell Afrika mitnehmen, bevor ich wieder nach Hause komme.

**Anna Grechishkina**

Derzeit bin ich in Afrika. Ich möchte den Kontinent komplett bis in den Norden durchqueren. Es gibt keinen fixen Plan. Ich lasse mich treiben. Das Einzige, was im Moment feststeht, ist, dass ich nicht vorhabe, meine Reise sobald zu beenden.

**Sherri Jo Wilkins**

Ich bin in meiner Wahlheimat Australien hart am Arbeiten und hoffe, dabei so viel Geld zu verdienen, dass ich künftig wieder mehr reisen kann.

**Travel Time****Was ist deine Botschaft an andere (noch nicht) motorradfahrende Frauen?****Lea Rieck**

Da draußen wartet die Welt, schaut sie euch an! Manchmal bekomme ich E-Mails von Frauen (und auch Männern!) die noch zweifeln, ob sie sich wirklich alleine auf eine Reise begeben können und sollen. Die Antwort ist: »Ja!« Sobald ihr unterwegs seid, werden sich die meisten Zweifel wie von nichts in Luft auflösen.

**Anna Grechishkina**

Wenn Motorradreisen etwas ist, was du wirklich machen willst, fahr los! Mach den ersten Schritt, alle weiteren Schritte werden viel einfacher sein. Aber das Wichtigste ist, auf dein Herz zu hören, genau zu wissen, was du willst. Richte dich nicht nach dem, was andere machen, versuche nicht besser zu sein als jemand anderer. Dann wirst du niemals bereuen, losgefahren zu sein.

**Sherri Jo Wilkins**

Viele Frauen erzählen mir, dass sie niemals solche Reisen machen könnten wie ich. Sie denken, ich wäre besonders mutig. Das stimmt aber nicht. Es ist einzig meine Leidenschaft fürs Reisen, die mich immer wieder losziehen lässt. Ich habe nicht das Ziel, eine besonders tolle Motorradfahrerin zu sein, mein Ziel ist es, die Welt zu erkunden. Und ich bin der Meinung, ein Motorrad ist das beste Fortbewegungsmittel, um überall hin zu gelangen. 

**Sherri Jo Wilkins****Geburtsland:** USA**Beruf:** Vertriebspezialistin**Aktuelles Motorrad:** Triumph Tiger 800 XC / KTM 690 Enduro R**Bereiste Länder:** 53 Länder mit dem Motorrad**Online:** [www.sherrijowilkins.com](http://www.sherrijowilkins.com)



# MEGA MEETING

TRAVEL EVENT 9. BIS 11. JUNI 2017 IN NIEDERESCHACH

Als Doppelpack mit dem BMW Motorrad GS Trophy Qualifier Germany erreicht das Touratech Travel Event 2017 neue Dimensionen: Zwei Locations verbunden durch eine riesige Händlermeile bilden den Rahmen für drei Tage Motorradfaszination pur.

TRAVELEVENT.TOURATECH.DE



# TRAVEL EVENT 2017

9. - 11. JUNI

**G**rößer denn je präsentiert sich die jüngste Auflage des Touratech Travel Events. Die altbewährte Location rund um die Fertigung wird ergänzt durch ein zweites Areal am neuen Vertriebs- und Logistikzentrum. Dazwischen erstreckt sich die Händlermeile, auf der mit BMW, Ducati, Honda, Kawasaki, KTM, Suzuki, Triumph und Yamaha nicht nur alle großen Motorradhersteller vertreten sein werden, auch Premiumfabrikate aus den Bereichen Reifen, Helme und Schmierstoffe sowie namhafte Reiseveranstalter präsentieren sich dort.

Die Motorradhersteller haben ihre neuesten Modelle dabei, die sie gerne für ausgiebige Probefahrten ausleihen. Zehn Foodtrucks sorgen für eine Bandbreite an internationalen Spezialitäten, die auch weitgereiste Traveller zufrieden stellen dürfte. Für Schnäppchenjäger gibt es wieder den beliebten Zweite-Wahl-Verkauf, der in einer eigenen Halle hinter dem Neubau stattfindet. Von Freitag bis Sonntag gelten verlängerte Shop-Öffnungszeiten.





# TRAVEL EVENT 2017 9. - 11. JUNI

Die große, kostenlose Campingwiese ist bereits ab Donnerstag zugänglich, offiziell beginnt das Travel Event am Freitag, den 9. Juni, um 12.00 Uhr. Dann startet auch schon das umfangreiche Rahmenprogramm. Geboten werden spannende Vorträge und interessante Workshops sowie Präsentationen auf der großen Showbühne. Touratech Racing wird mit der R nineX einen faszinierenden Enduroprototypen auf Boxerbasis präsentieren.

Besonders interessant dürften in diesem Jahr die Betriebsführungen sein, die zeigen, was sich bei Touratech alles verändert hat. Das neue Logistikzentrum kann natürlich ebenfalls besichtigt werden.

Artistik auf zwei Rädern bietet eine Trialshow neben dem großen Polygon-Zelt. Wer mit dem eigenen Bike etwas erleben möchte, kann an geführten Touren, Trainings oder Ausfahrten teilnehmen. All diese Angebote sind kostenlos, die Teilnehmerzahlen jedoch begrenzt.

Abenteuer pur versprechen die Vorträge im Tagesprogramm. Dabei wird u.a. der Schwarzwälder Martin Brucker über seine sechseinhalb Jahre dauernde Reise auf einer BMW G 650 XChallenger berichten und Dirk Schäfer seine Fans auf eine Tour von Namibia bis Kenia mitnehmen.

Viele tolle Bilder und Geschichten hat auch Martin Leonhardt vom ersten Abschnitt seiner Weltreise mitgebracht, die er am Freitagabend auf der großen Showbühne präsentieren wird.

Spannend wird es am Samstag ab 18.00 Uhr: Dann wird auf dem Travel-Event-Gelände das spektakuläre Finale des BMW Motorrad GS Trophy Qualifiers Germany 2017 ausgetragen, bei dem die besten GS-Fahrer Deutschlands um die begehr-



## GS TROPHY QUALIFIER GERMANY

Bereits ab dem 8. Juni kämpfen die Teilnehmer des GS Trophy Qualifier Germany in den unterschiedlichsten Disziplinen, die Fahrkönnen, Teamgeist, Improvisationstalent und Nervenstärke erfordern, um wertvolle Punkte. 10 Finalisten treten am Samstagabend zum Finale an, die drei Sieger dürfen zur internationalen GS Trophy 2018 in die Mongolei reisen. Die Besucher des Travel Events können das Finale direkt on location verfolgen oder beim gemütlichen Bier live auf der Großbildleinwand.

ten Startplätze für die Internationale GS Trophy 2018 in der Mongolei kämpfen. Im Anschluss an die Siegerehrung präsentieren Ramona und Herbert Schwarz als Highlight des Abends den neuen Touratech Film über Australien.



## HAUPTACTS SHOWBÜHNE

**Martin Leonhardt:** Crazy Travels – 100.000 km Südamerika  
**Herbert und Ramona Schwarz:** Australien  
**Rolf Lange:** Die große Ausfahrt – Abenteuer in aller Welt  
**Liveübertragung des Finales der GS Trophy**

## HIGHLIGHTS

80 Aussteller • 9 Showtrucks • 10 Foodtrucks • Probefahrten bei den Motorradherstellern • Geführte Touren • Workshops und Vorträge • Betriebsbesichtigungen • Kostenloses Camping • Zweite-Wahl-Verkauf • Lagerfeuer





© Red Bull Content Pool

- **Aktuelle Resultate**
- **Interessante Topstorys**
- **Eventberichte**

**Täglich alle  
Motorsport  
Infos!**

**SPEED**   
**WEEK.COM**

**Der beste Motorsport im Netz**

**| NEWS | KALENDER | ERGEBNISSE | VIDEOS |**



## 21. BIS 28. MAI HELLAS RALLY 2017

Die Hellas Rally zählt zu den wichtigsten Amateurrallyes weltweit. Organisiert vom griechischen Touratech Importeur, zieht das Rennen alljährlich eine internationale Mischung aus Privatis und Profis nach Griechenland.



Abwechslungsreiche Strecken, tolle Landschaften, anspruchsvolle Navigation – durch die entlegensten Regionen seiner Heimat hat Meletis Stamatis von Touratech Griechenland den Racetrack der diesjährigen Hellas Rally gelegt. Die Tagesetappen sind zwischen 160 und 250 Kilometer lang, davon sind jeweils 90 Prozent offroad. Navigiert wird per GPS über vorgegebene Waypoints und Tracks. Anders als bei den FIM-Rallyes dürfen in Griechenland auch große Hubräume an den Start. Dass die Boliden durchaus Siegchancen haben, bewies eindrucksvoll Dirk von Zitzewitz, als er vergangenes Jahr mit einer von Touratech aufgebauten Africa Twin den zweiten Platz der Gesamtwertung holte. [www.hellasrally.org](http://www.hellasrally.org)



## ACT PORTUGAL GEFÜHRTE TOUREN

Einmal von Nord nach Süd durch die vielfältigen Landschaften Portugals folgt eine organisierte Reise dem ACT.

Der Adventure Country Track quer durch Portugal erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Auch wenn das Konzept auf Selbstfahrer ausgerichtet ist, ziehen viele Reisende den Rund-um-Sorglos-Faktor einer organisierten Tour vor. Diesem Bedürfnis entspricht Touratech Portugal nun mit dem Angebot geführter Reisen. Über den Partner Hertz Ride sind auf Wunsch Mietmotorräder verfügbar, so dass An- und Abreise bequem per Flugzeug erfolgen können. [www.adventurecountrytracks.com](http://www.adventurecountrytracks.com)



Touratech Shop in Hamburg

## NIEDERLASSUNGEN WELTWEIT

### SHOPERWEITERUNG IN TSCHECHIEN

Die tschechische Repräsentanz von Touratech hat die Shopfläche am bewährten Standort nahe der Hauptstadt Prag deutlich erweitert. Das angenehme Flair in den Räumlichkeiten lädt ein, sich intensiv mit den ausgestellten Produkten zu beschäftigen. Und auch für die Anliegen durchreisender Traveller hat das Shopteam immer ein offenes Ohr. [www.touratech.cz](http://www.touratech.cz)

### TOURATECH NORD IN HAMBURG

Über die größte Verkaufsfläche nach dem Shop in Niedererschach verfügt Touratech Nord in Hamburg. Der im Sommer 2016 in neuen Räumlichkeiten aufwendig eingerichtete Showroom bietet Platz, ein extrem breites Spektrum des Touratech Sortiments live zu präsentieren. Zudem finden regelmäßig Workshops und Vorträge statt. [www.touratech-nord.de](http://www.touratech-nord.de)

### TOURATECH JETZT IN SÜDKOREA

In der südkoreanischen Hauptstadt Seoul ist Touratech nun ebenfalls mit einer Niederlassung vertreten. Neben der Belieferung des Marktes in dem ostasiatischen Land ist der Shop im populären Stadtteil Gangnam-gu eine wichtige Anlaufstelle für Motorradreisende. [jack.kim@sena.com](mailto:jack.kim@sena.com)



## TRAVEL EVENTS INTERNATIONAL

### 10. - 14.08.2017 LATIN AMERICA ADVENTURE DAYS IN PERU

Bestens mit einer Peru-Reise lässt sich das erste gesamt-südamerikanische Travel Event verbinden, das mehrere lateinamerikanische Importeure gemeinsam in Cuzco ausrichten. In die peruanische Hauptstadt Lima gibt es relativ günstige Direktflüge, dort stellt Motoviajeros Perú aktuelle GS-Modelle bereit. Schon die Fahrt in die alte Inkametropole Cuzco ist ein Erlebnis. Während der Adventure Days gibt es geführte Touren zu spektakulären Sehenswürdigkeiten wie ins Urubamba Tal, nach Machu Picchu oder Pisac.

Weitere Informationen per E-Mail unter [ventas@motoviajerosperu.com](mailto:ventas@motoviajerosperu.com)



Travel Event von Touratech West 2016

### 08. - 10.09.2017 TRAVEL EVENT POLEN

Das dreitägige Festival in Bielsko-Biala in Südpolen eignet sich hervorragend als Einstieg in die große Beskidentour, die Jo Deleker in seiner Reportage in dieser Ausgabe beschreibt (S. 86 ff.).

### 15. - 17.09.2017 TRAVEL EVENT TOURATECH WEST

Nach dem großen Erfolg im letzten Jahr veranstaltet Touratech West wieder ein Travel Event mit Trainings, Probefahrten, Vorträgen und Aktionen rund um die große Naturrennstrecke in Kleinhau.

[www.touratech-west.de/travel-event-2017](http://www.touratech-west.de/travel-event-2017)

## KURZ NOTIERT

### THAILÄNDER ZU GAST IN EUROPA

Thailand ist ein beliebtes Reiseziel für Europäer. In Zusammenarbeit mit dem Touranbieter Edelweiss dreht Vidaventura, das junge Schwesterunternehmen von Touratech, den Spieß nun um. Mehr als 30 Kunden von Touratech Thailand werden eine Motorradtour durch die Alpen unternehmen und das Travel Event in Niddereschach besuchen. Eine weitere Reise verbindet alpines Touring mit einem Besuch der BMW Motorrad Days in Garmisch.

### 20 JAHRE TOURATECH ÖSTERREICH

Seit zwei Jahrzehnten ist Touratech im Nachbarland mit seinen Produkten vertreten. Grund genug für den Importeur, das Motorradhaus Bierbaum in Baden bei Wien, kräftig zu feiern. Die große Jubiläumsparty steigt im September im Rahmen des österreichischen Travel Events. [www.touratech.at](http://www.touratech.at)



Official Partner of  
**BMW Motorrad**

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

MEHR UNTER [ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE](http://ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE)

  
**ENDURO  
PARK**  
HECHLINGEN

**TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE**



# DIE ABENTEUER COMPANY

Ideen aus allen Bereichen rund ums Motorradreisen in tragfähige Konzepte umsetzen – das ist die Aufgabe von vidaventura. Die Schwestergesellschaft der Touratech AG soll zum Knotenpunkt im vielfältigen Netzwerk der Motorrad-Branche werden.



Vidaventura-Mitarbeiterin Dominique Polk behält auch bei komplexen Projekten wie der Qualifikation zur GS Trophy den Überblick.

**D**as vidaventura Team hat sich den Netzwerkgedanken und Kooperation ganz oben auf die Fahnen geschrieben. Die Aktivitäten des noch jungen Unternehmens gliedern sich in fünf Bereiche: **Weiterbildung** in der Touratech Gruppe in einer großen Bandbreite vom Management-Training bis zum Motorradführerschein; die **Entwicklung von Strategien** für Kunden vor allem (aber nicht nur) aus der Motorradbranche; **Agenturleistungen** angefangen vom Teilnehmermanagement für eine Veranstaltung bis hin zur kompletten Organisation eines Events. Daneben kümmert sich vidaventura in Zusammenarbeit mit erfahrenen Anbietern um **Trainings** und **Reisen** für Touratech, aber auch für andere Kunden. So ist vidaventura mal Auftraggeber, mal Agentur, mal Anbieter. Mal setzt das Team eigene Konzepte um, mal hilft es mit, die Ideen anderer möglich zu machen.

## INTERVIEW

### ORGANISATION, VERNETZUNG, KOMMUNIKATION

**Karin Birkel ist Geschäftsführerin der vidaventura GmbH. Welche Ziele verfolgt sie mit dem jungen Unternehmen?**

**TT:** Karin, du warst zuvor in verschiedenen Positionen für Touratech tätig. Was bedeutet es für dich, jetzt die Geschäftsführung von vidaventura übernommen zu haben?

**KARIN:** Das ist ein weiterer Traumjob – aber eben mit noch mehr Verantwortung und einem größeren Entscheidungsspielraum.

**TT:** Worin siehst du aktuell deine größten Herausforderungen?

**KARIN:** Es sind die weitgespannten Themenfelder, die im Moment herausfordernd sind – angefangen von der Einführung einer leistungsstarken Software für Seminar- und Eventmanagement, über Themen des Reiseverkehrsrechts, Haftung und Versicherungen, Gespräche mit Trainern über Inhalte von Führungskräfte Trainings bis hin zur Steuerung von komplexen Events und Projekten.

**TT:** Wo möchtest du mit vidaventura in fünf Jahren stehen?

**KARIN:** In fünf Jahren hätte ich gerne ein robustes finanzielles Fundament und ein gutgelauntes, fünfköpfiges Hochleistungsteam, das bei unseren Kunden und Partnern einen hervorragenden Ruf genießt.



**TT:** An welchen Projekten arbeitet ihr aktuell, welche werdet ihr demnächst angehen?

**KARIN:** Im Moment stehen einige Projekte der Personalentwicklung der Touratech AG auf der Do-List, bspw. ein Führungshandbuch, Führungskräfte-Trainings und ein Personalentwicklungskonzept. Zusätzlich dazu erarbeiten wir internationale Standards für Touratech Trainings und Touren, die von den Importeuren bereits in vielen Ländern angeboten werden. Und wir bauen gerade einen Stamm an Schwarzwald-Tourguides auf und aus, damit wir nicht nur am Travel Event schöne Touren anbieten können. Zwei organisatorische Großprojekte sind aktuell ebenfalls im Planungsstadium.

**TT:** Ihr organisiert ja auch Ausfahrten, Veranstaltungen und Motorraderevents. Worin besteht der Unterschied zu einem klassischen Reiseveranstalter?

**KARIN:** Es ist gar nicht unser Ziel, stark in die Reisebranche einzusteigen. Klar, wir bieten gerne eine außergewöhnliche Tour an, die uns einfällt – beispielsweise die Möglichkeit, die ACT-Portugal-Strecke mit Guides zu fahren. Die Angebote werden hochwertig und speziell sein, aber nicht wirklich zahlreich. Bei den Veranstaltungen und Events liegt unser Fokus auf einer sehr präzisen Organisation, einer funktionierenden Vernetzung und einer guten Kommunikation. Das können wir, das tun wir mit großem Vergnügen, und das wird mit Sicherheit einer der Schwerpunkte der Zukunft sein.

**Geschäftsführerin**  
**Karin Birkel ist**  
**leidenschaftliche**  
**Motorradfahrerin.**



## K60 Scout GO YOUR OWN WAY

Die Legende für Dein Abenteuer





Im Spannungsfeld zwischen authentischen Reiseabenteuern und modernsten Fertigungstechnologien entsteht das Motorradzubehör von Touratech. Wie funktioniert das?

Text: Andreas Reimar Fotos: Touratech  
Illustrationen: Benjamin Myers

# MITTEL ZUM

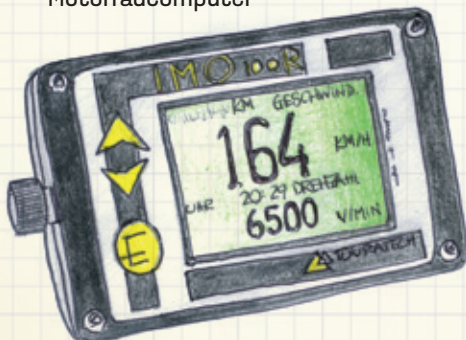
# ZWECK

Ich erinnere mich noch gut, als ich das erste Mal an einer Touratech Testtour teilnahm. Die Reise führte durch Bolivien im Herzen Südamerikas. Die verschneiten Gipfel der Anden, die schier endlose Weite des Altiplano, das dampfende Grün des Regenwaldes: Die fantastischen Landschaften haben sich für immer ins Gedächtnis eingeprägt. Was aber auch in Erinnerung blieb, waren die Herausforderungen dieser Extremtour über einsame Nebenstrecken. Die

Motorräder mussten mehr als einmal durch hüfttiefe, Flüsse manövriert werden, Erdbeben galt es zu passieren, umgestürzte Bäume mussten aus dem Weg geräumt werden und nicht zuletzt endeten nicht weni-

ge der anstrengenden Etappen erst tief in der Nacht. Für die Motorräder bedeuteten diese Bedingungen Dauerstress: Extreme Hitze, Kälte, Nässe, mechanische Beanspruchungen bis hin zu Stürzen. Das blieb nicht ohne Folgen. Mehrmals standen nach Flussquerungen komplette Ölwechsel auf dem Programm, bei einer Maschine brannte der Kabelbaum fast vollständig ab, bei einer anderen brach der Anlasser aus dem Motorgehäuse. Eigentlich schlimm. Doch für das ganze Team war spürbar: Einer ist jetzt so richtig in seinem Element – Herbert Schwarz, Firmengründer und Mastermind von Touratech. Er fand Lösungen für vermeintlich Unlösbares und verbreitete Zuversicht, so schwierig die Lage auch schien. Mit fliegenden Leitungen, Kaltmetallimprovisationen und meterweise Klebe-

**IMO 100R** Uhrn aller heutigen  
Motorradcomputer





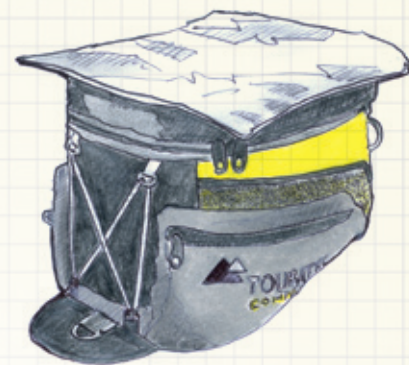


**AFRIKA 2007**

band konnten alle Defekte beherrscht werden. Und das Durchhalten lohnte sich: Das Team besuchte die Goldsucher an den entlegenen Seitenarmen des Rio Mapiri, durfte in der Gemeinschaftshütte eines Indianerdorfes mitten im Urwald übernachten und konnte einen Schamanen bei seiner Arbeit beobachten.

Ein gutes Jahrzehnt später gehe ich durch die Fertigung am Touratech Standort Niedereschach. Herberts kongenialer Kompagnon Jochen Schanz hat in einer riesigen Halle einen komplett neuen Maschinenpark installieren lassen. Vollautomatisch werden Bleche aus einem Lager an computergesteuerte Maschinen übergeben und präzise abgekanet.

An weiteren Stationen schneiden gleißende Laser filigrane Strukturen aus Metallteilen, Roboter verschweißen Werkstücke mit höchster Präzision. Hochkonzentriert überwachen im Touratech Dress gekleidete Mitarbeiter die Prozesse an Bildschirmen. In anderen Bereichen montieren Kollegen an ergonomisch ausgestatteten Arbeitsplätzen Vorprodukte, bevor diese die Qualitätssicherung passieren und von der rechnergestützten Lagerlogistik ihren Platz im Hochregallager zugewiesen bekommen, wo sie auf ihre Auslieferung warten.



## **TANKRUCKSACK**

Immer wieder weiterentwickelt

*»Mit Herbert und Jochen bin ich auf einer Wellenlänge: Wir lieben die Welt und die Vorstellung, dass Leute sie bereisen. Ich versuche, meinen Teil beizutragen, indem ich andere inspiriere, das zu tun. Herbert und Jochen leisten ihren Beitrag, indem sie den Leuten die Mittel dazu geben.« Ted Simon, 2015*

Die Modernisierung der Produktionsanlagen ist eine logische Konsequenz aus den weltweiten Vertriebsaktivitäten von Touratech. Neben der Herstellung am Heimatstandort fertigen renommierte Partnerunternehmen weitere Produkte



**BOLIVIEN 2004**



**GRIECHENLAND 2013**

des breiten Portfolios. Denn neben der klassischen Hardware fürs Motorrad hat sich Touratech darauf verlegt, den gesamten Bedarf für Abenteuerreisen mit eigenen Produkten abzudecken. Hierzu zählt ein spezialisiertes Portfolio an Premium-Helmen ebenso wie eine Kollektion Textilanzüge für die verschiedensten Spielarten des Motorradreisens. Passend zu den Fahreranzügen gibt es selbstentwickelte Handschu-





## KOFFERSYSTEM ZEGA PRO

Jüngste Evolutionsstufe des Alukoffers

stand immer schon für fortschrittliche Technologien. Bereits der Firmenname enthält TECH für „Technology“. Schon unsere allerersten Produkte waren ihrer Zeit voraus und eröffneten Reisenden damals völlig neue Möglichkeiten«. Der Firmengründer spielt damit auf den Motorradcomputer IMO an. »Es war ja nicht so, dass man vor dem IMO nicht reisen konnte«, resümiert Schwarz mit einem Schmunzeln. »Das vielseitige Gerät ersparte seinen Nutzern aber die Montage eines Sammeluriums verschiedenster Geräte und bildete eine kompakte Informationszentrale, wie sie 15 Jahre später Standard im Serienmotorradbau wurde.«

Ähnlich verhält es sich mit dem Alukoffer Zega Case und den zugehörigen Trägern. Mit dem beginnenden Fernreiseboom in den 1980er und 1990er Jahren entstand über den kleinen Kreis eingefleischter Wüstenfahrer hinaus der Bedarf nach robusten Transportlösungen auf dem Motorrad. Hier setzte Herbert Schwarz an und entwickelte auf Basis seiner Erfahrungen mit den verschiedensten Kofferlösungen das Zega Case: Einen Alukoffer, der aus seiner Sicht alle Anforderungen an ein modernes Gepäcksystem für Rei-

he sowie Motorradstiefel mit reisespezifischer Funktionalität, Unterwäsche, Schutzausrüstung und unzählige praktische Accessoires.

Ist dieses Maß an Professionalisierung nicht ein Widerspruch zu den Wurzeln von Touratech als Hersteller von Ausrüstung von Reisenden für Reisende. »Ganz und gar nicht«, sagt Herbert Schwarz. »Touratech

terwegs auch leicht reparieren ließ. Eigenschaften, die auch noch die jüngste Alukoffergeneration Zega Pro auszeichnen, nur dass diese zahlreiche konstruktive Weiterentwicklungen aufweisen und noch dazu über ein ansprechendes, zeitgemäßes Design verfügen.

Dieser Blick zurück in die Produktgeschichte hilft zu verstehen, dass auch der Fertigung von Alukoffersystemen im heutigen industriellen Maßstab letztlich ein Eigenbedarf zugrunde liegt. Der Wunsch, ein Zubehöriteil zu haben, das das Reisen angenehmer und einfacher macht. Dieses Konzept ist bis heute die Basis jeder Produktentwicklung bei Touratech.

Neben den unzähligen von Touratech selbst durchgeführten oder unterstützten Reisen sind es auch Motorsportereinsätze von Werksfahrern oder einfach Gespräche mit erfahrenen Globetrottern, die Impulse für neue Entwicklungen liefern. Bedarf und Nutzen stehen dabei stets an erster Stelle. Dann geht es darum, wie sich die Anforderungen in ein Produkt umsetzen lassen.

Während in den Anfangsjahren von Touratech Ideen noch mit Bleistift und Papier festgehalten wurden, stehen der Entwicklungsabteilung heute modernste rechnergestützte Systeme zur Verfügung, die auch gleich die Datensätze für die Steue-



## AVENTURO CARBON

Hybridhelm für Adventure Biker





rung der Maschinen liefern. »Wir können mit unseren Technologien neue Produkte sehr schnell zur Marktreife entwickeln«, erläutert Herbert Schwarz. Zudem erlauben die modernen Fertigungsanlagen die Herstellung komplexerer Produkte mit zusätzlichem Nutzwert. Auch erhalten aktuelle Pro-



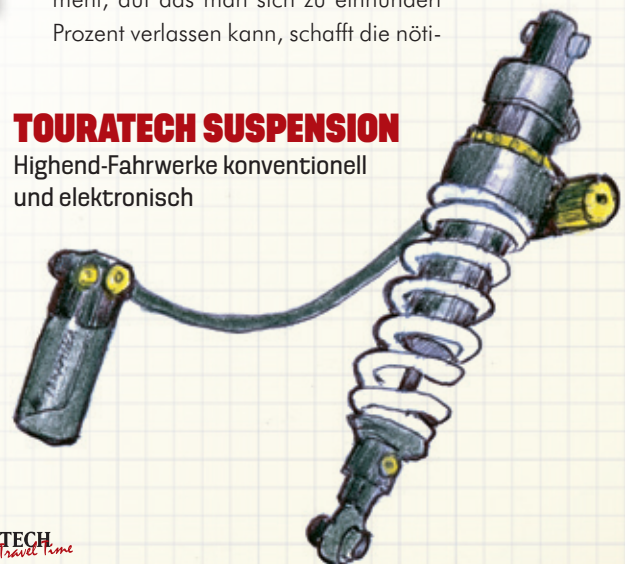
dukte im hauseigenen Design-Studio eine unverwechselbare, Touratech-typische Anmutung, die ihren Einsatzzweck widerspiegelt. Und last but not least ermöglicht die moderne Fertigung geringste Toleranzen, was einer weiter verbesserten Produktqualität zugute kommt. »Von großer Bedeutung ist auch, dass Touratech heute Stückzahlen fertigen kann, von denen wir noch vor wenigen Jahren nur träumen konnten«, ergänzt Herbert Schwarz. »Die günstige Produktion in großen Stückzahlen für den Weltmarkt eröffnet uns auf der anderen Seite wertvolle Spielräume, die es erlauben, auch sel-

ten verkaufte Teile für einen hochspezialisierten Kundenkreis in unserem Sortiment zu haben«. Dass dieser Aspekt dem Touratech Chef eine Herzensangelegenheit ist, versucht er gar nicht zu verbergen. Ein gutes Beispiel für solche »Exoten« im Sortiment ist die Verlegung der Kardanentlüftung für die aktuelle BMW R 1200 GS. Wer mit seiner GS noch nie einen Fluss durchwaten hat, wird über diesen kurzen Schlauch mit zwei Aluminiumendstücken wohl nur den Kopf schütteln. Für Expeditionsreisende hingegen bietet dieses Produkt eine wertvolle Optimierung ihres Fahrzeugs, die lästige Defekte erspart und viele Reiseerlebnisse überhaupt erst möglich macht.

Dieses Möglichmachen des Motorradreisens für sehr sehr viele Menschen ist ein weiterer Ansporn bei der Entwicklung von Touratech Teilen. »Eine verlässliche Ausrüstung ermutigt Menschen, ihre Grenzen auszuloten. Das gilt im Sport ebenso wie beim Motorradreisen«, ist Herbert Schwarz überzeugt. Erst Equipment, auf das man sich zu einhundert Prozent verlassen kann, schafft die nöti-

## TOURATECH SUSPENSION

Highend-Fahrwerke konventionell und elektronisch





ge Sicherheit, um unterwegs Neues auszuprobieren und abseits ausgetretener Pfade selbst zum Entdecker zu werden. Das gilt für Koffersysteme, die wochenlange Pistenfahrten klaglos wegstecken, wie für Protektoren mit Nehmerqualitäten, funktionale Fahrerausstattung, die nicht nur schützt



Mit dem im Laufe der Jahre rasant gewachsenen Portfolio an Motorradreise-Zubehör hat Touratech jedoch nicht nur die technischen Möglichkeiten für außergewöhnliche Touren geschaffen, sondern auch einem ganz ei-



sondern auch die Kondition schont, rüttelfeste GPS-Halter oder schlagzähe Tanks. Der renommierte Expeditionsfotograf Michael Martin brachte das Thema im Interview (Travel Time 02-2015) auf den Punkt: »Fast so et-

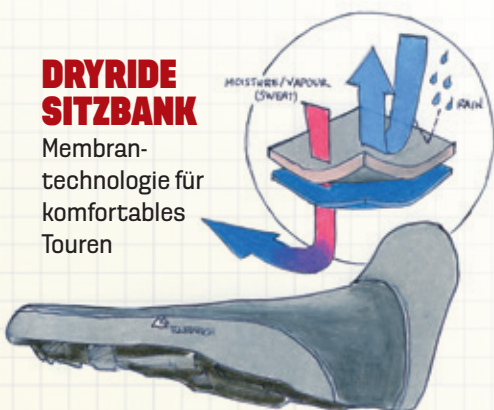
was wie eine Lebensversicherung waren die großvolumigen Tanks aus Niedererschach. Die nahezu unzerstörbaren Spritfässer stellten sicher, dass mir auch auf langen Etappen in der Wüste nicht das Benzin ausging.«

genen Lifestyle zum Durchbruch verholfen. So entwickelte der große Erfolg der Zega Cases eine Strahlkraft weit über die Globetrotterszene hinaus. Das wegweisende Konzept trug nicht zuletzt auch dazu bei, den Alukoffer am Motorrad als Statement eines freiheits- und abenteuerorientierten Lebensgefühls zu etablieren. »Wir bei Touratech sind uns sicher, dass der Adventure Lifestyle mehr ist als eine Mode. Vielmehr glauben wir, dass eigenes aktives Erkunden der Welt bei sehr vielen Menschen einen Prozess auslöst, an dessen Ende ein anderer Blick auf diese Welt steht – neugierig, unvoreingenommen, empathisch«, betont Herbert Schwarz.

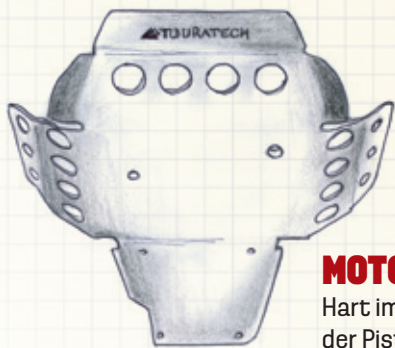
Und genau diese Art des entdeckenden Motorradreisens ist für den Touratech Chef bis heute nicht nur Inspiration für immer neue Produktideen, sondern der Grundantrieb für alle Touratech Aktivitäten. Ganz aus diesem Geist heraus

## DRYRIDE SITZBANK

Membrantechnologie für komfortables Touren







## MOTORSCHUTZ

Hart im Nehmen auf  
der Piste und beim Sport

geboren ist auch das international viel beachtete Konzept United People of Adventure, das Herbert Schwarz gemeinsam mit seiner Frau Ramona entwickelt hat. Für das Pilotprojekt hat Touratech Motorradreisende aus sechs Kontinenten eingeladen, gemeinsam zu reisen. Neben der gemeinsamen Erkundung des bislang von Motorradfahrern kaum bereisten Nordostens von Madagaskar war die Unterstützung humanitärer Projekte ein Ziel der Unternehmung. Doch ein Wirbelsturm

machte dem multinationalen Team schwer zu schaffen. Nur ein Teil der geplanten Strecke konnte bewältigt werden, die absolvierten Kilometer wurden zu Schlamm Schlachten, die die Reisenden physisch und emotional an ihre Grenzen brachten. Nicht zuletzt dank der selbstlosen Unterstützung durch Einheimische meisterte das Team alle Schwierigkeiten. Was bleibt? Das Erlebnis, gemeinsam eine Herausforderung bewältigt zu haben, die Erfahrung von absolutem Vertrauen untereinander; Menschen, die sich erst ein paar Wochen vorher kennengelernt hatten, wurden zu Freunden fürs Leben, machten die Erfahrung von unglaublicher Hilfsbereitschaft, die ein Leben lang trägt. Damit war auch dieses Motorradabenteuer viel mehr als nur eine Reise. Es war ein Erlebnisraum, der es Menschen ermöglichte, völlig neue Perspektiven zu entwickeln.

Auch Touratech entwickelt sich weiter. Sämtliche Belange des Unterwegsseins mit dem Motorrad werden mittlerweile von einem breiten Portfolio an Produkten abgedeckt, aus dem sich Reisende ihre ganz persönliche Ausrüstung zusammenstellen können. Doch die Philosophie hinter jedem einzelnen Produkt ist dieselbe wie vor mehr als einem Vierteljahrhundert: Touratech Produkte sollen Reisenden dabei helfen, selbständig die Welt zu erkunden.



JÄHRLICH

# Weißblaue Geschichten in den BMW-Sonderausgaben von MO



Das Original seit 1999:  
„BMW Motorräder“ – bereits  
über 60 Ausgaben

## 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



Im Zeitschriftenhandel  
oder [bestellservice@mo-web.de](mailto:bestellservice@mo-web.de)  
Telefon (0711) 24 89 76-24  
Fax 24 89 76-28  
Heftpreis 6,90 Euro  
plus Versandkosten

Ein Sonderheft von  
**MOTORRAD MAGAZIN**  
**MO**  
[www.mo-web.de](http://www.mo-web.de)









# NAHER OSTEN

*Nur ein paar Fahrstunden jenseits der ostdeutschen Grenze beginnen für die meisten von uns unbekannte Regionen. Wer die zahlreichen Nebenstrecken nutzt, findet im tschechischen Riesengebirge und der slowakischen Hohen Tatra Reiseabenteuer jenseits des Massentourismus. Text und Fotos: Jo Deleker*



**D**ie 12er Generalkarte in meinem Tankrucksack ist noch nie benutzt worden, also nagelneu. Fast jedenfalls. Trotzdem kennt sie sich nicht aus, die real existierenden Straßen in Sachsen passen einfach nicht zum Kartenbild. Ob es am Erscheinungsdatum liegt? 1997 steht auf der Karte. Terra incognita, schon jetzt, bevor ich die Grenze nach Tschechien überquert habe. Wenigstens habe ich für die neuen Ziele vorgesorgt, wirklich neue Karten eingepackt.

Obwohl, wie ich nach einigen Stunden auf tschechischen Straßen bemerke, es hier auch ein 97er Exemplar getan hätte. Denn im Gegensatz zum komplett erneuerten Straßennetz in der Ex-DDR konnten die östlichen Nachbarn nicht auf die Milliardenchwemme aus dem Westen setzen und mussten ihren Aufbruch in die freie Welt selbst finanzieren und bewerkstelligen. Was erstaunlich gut gelungen ist.

Eine Reise in den nahen Osten Europas bedeutet für viele von uns Neuland. Transafrika? Kennen wir. Die Ruta Cuarenta? Alles abgefahren von Feuerland bis Bolivien. Nord-

kap? Nicht schon wieder. Die höchsten Pässe der Alpen? Logo, wenn's geht, jedes Jahr aufs Neue. Aber Krkonoše und Tatry? Eben – keine Ahnung. Also nix wie hin.

Gemütlich Motorrad wandernd nähere ich mich auf kleinen Straßen dem Riesengebirge. Der Tscheche fährt eher betulich und defensiv. Nette Mittelgebirgslandschaft, wenig Verkehr, kleine Orte. Der erste Kaffee-Stopp am Marktplatz von Hostinné, das bis 1945 Arnau hieß. Was für ein schöner Ort. Der zentrale quadratische Platz ist gesäumt von zum Teil 500 Jahren alten Bürgerhäusern, oft garniert mit großzügigen schneeweißen Arkaden samt Gewölbedecken. Urmütlich. Vom Turm des Rathauses blicken zwei finstere steinerne Riesen über den Marktplatz. Sie sehen aus wie Rübezahl.

Rübezahl? Aber natürlich, war das nicht dieser legendäre Berggeist, der mal als launischer Waldschrat, randalierender Riese oder als Freund der Armen und Entrechteten, also quasi als Robin Hood der Berge, auftauchte? Wie so oft bei Legenden lassen sich auch bei Rübezahl die histori-







*Typische Allee in Südpolen bei Janowek (linke Seite). Das wohl schönste Dorf auf der polnischen Seite der Hohen Tatra ist Chocholow (o.). Der Marktplatz von Hostinné ist umgeben von alten Bürgerhäusern mit breiten Laubengängen (l.). Nebenstraße östlich der Hohen Tatra (u.).*



schen Spuren schwer verfolgen. Klar ist nur, dass er 1553 erstmals schriftlich erwähnt wurde. Die Menschen hier lieben ihren Geist mehr denn je, sind doch Rübezahlfiguren, -kostüme und sonstige Devotionalien die absoluten Bestseller der zahlreichen Andenkenläden.

Jenseits von Trutnov schwinde ich die Ténéré nordwärts in die Berge. Die hohen kahlen Kuppen um die Schneekoppe verstecken sich in dunklen Wolken. Mit 1602 Metern ist die Schneekoppe seit 20 Jahren der höchste Berg Tschechiens. Bis 1993, als sich die Tschechoslowakei in zwei souveräne Staaten aufteilte, fiel diese Ehre der 1000 Meter hö-



heren Gerlachspitze in der Hohen Tatra zu. Die aber liegt nun in der Slowakei.

Die gute Straße legt sich mit den Bergen an, kurvt immer höher durch den finsternen Fichtenwald. Es wird kälter und feuchter, je näher ich der polnischen Grenze komme. Einzelne rustikale Holzhäuser, traditionell in rot oder schwarz mit senkrechten weißen Streifen, ducken sich auf den Bergwiesen unter den drohenden Wolken. Jenseits der 1000-Meter-Marke wechsle ich hinüber nach Polen und wedle talwärts nach



***Oberhalb von Spindelmühle darf die Elbe noch frei und wild sein (o.).  
Leichter Offroad-Absteiger vor der Kulisse der Hohen Tatra (gr. Bild).***

Karpacz. Die Tankstelle am Ortseingang kommt wie gerufen, nach 630 Kilometern geht dem XT-Tank so langsam der Saft aus.

Und ich bin nun gewappnet für die vielen kleinen Straßen hinter Jelenia Góra. Der Ort selber ist ein gutes Beispiel für den

Strukturwandel. Die Außenbezirke werden dominiert von Lidl, Obi, Penny und westlichen Autohäusern, danach eine Zone sozialistischer Baukunst, Plattenbauten in allen Zuständen von kunterbunt renoviert bis erschreckend abgewrackt, die



abgelöst wird von alten Stadthäusern, die zumeist dringend auf frische Farbe warten, und schließlich das historische Zentrum, uralte Bürgerhäuser, malerische Gassen, barocke Gewölbegänge – lebendig und überraschend schön.

Kaum habe ich Jelenia Góra das Rücklicht gezeigt, tauche ich in die polnische Provinz ein. Kleine Dörfer mit stilvollen Holzhäusern, rumpelige, fast verkehrsfreie Alleen, kreisende Störche, es riecht nach Kohlefeuer und frischem Heu. Mohnblumen und blühender Raps, blauer Himmel und dunkle Wolken überm Riesengebirge. Perfekte Bedingungen, um einfach nur spazieren zu fahren. Ich ignoriere die Karte im Tankrucksack, lasse mich einfach treiben und auf Wege locken, die noch niemals Asphalt gesehen haben. Verfahren ist kaum möglich, die Berge im Süden sind immer präsent.

Die tschechische Seite der Berge gibt sich zunächst unnahbar. Der Nationalpark Riesengebirge, auf tschechisch Krkonoše, ist Wanderern und Mountainbikern vorbehalten. Die Yamaha muss draußen bleiben. Bis ich in Spindlermühle eine kleine Mautstraße finde, die sich hinauf zur Spindlerbaude hoch in die Berge windet. Der Schrankenwärter verkauft mir ein Ticket und schon bollert die Ténéré entlang der jungen Elbe, die hier noch südwärts fließt und Labe heißt, durch den Fichtenwald bergan. Oben auf 1200 Meter herrschen raue Bedingungen, der kalte und kräftige Wind treibt Wolkenfetzen über die Hochfläche, Bäume wachsen hier schon längst nicht mehr, die meisten hat der saure Regen in den 80er und 90er Jahren erledigt. Auf der benachbarten Schneekoppe liegt die Jahresdurchschnittstemperatur







bei 0,2 Grad, das Klima ist subpolar. Fast wie auf den skandinavischen Fjells.

Der Wetterbericht verbreitet Optimismus für die nächsten Tage. Das passt gut zu meiner Neugier auf den weiteren Weg nach Osten. Wenn schon Tschechien, warum nicht auch die Slowakei besuchen? Unbekanntes Terrain, lediglich mit dem Namen Hohe Tatra kann ich was anfangen. 500 Kilometer bis dorthin. Ein langer Tag, möglichst auf Nebenstraßen, um dem nervigen Lkw-Fernverkehr aus dem Weg zu gehen. Aber höchst spannend, denn jeder Meter ist

Neuland. Und dann peilt sich plötzlich die Silhouette der Hohen Tatra überraschend groß und mächtig aus dem Nachmittagsdunst. Die Hohe Tatra ist das kleinste Hochgebirge der Welt, kaum 30 Kilometer lang, aber 20 Berge gipfeln höher als 2500 Meter. Besonders aus der Ferne wirkt die Phalanx dieser Berge gewaltig. Am Fuß der schroffen Lomnitzspitze finde ich einen riesigen Campingplatz aus sozialistischen Zeiten, dem eine Sanierung sicher nicht schaden würde. Aber die Aussicht ist klasse, also Zelt aufbauen.





Anderntags erkunde ich die Hohe Tatra, so weit es mit dem Motorrad möglich ist. Nicht ein einziger Pass überquert das steile und schroffe Gebirge. In die engen und wilden Täler, wo noch Luchse und etwa 50 Bären leben, geht es allenfalls per pedes. Gut so. Das touristische Herz der Tatra schlägt in Tatranska Lomnica, das geprägt ist von einer eigenartigen architektonischen Mixtur unterschiedlicher Epochen: Vom altherwürdigen Grandhotel Praha, erbaut vor 115 Jahren im Art-Nouveau-Stil der Belle Epoque, über ruinöse Bauten der kommunistischen Ära bis hin zu protzigen Villen, rustikalen Blockhäusern und hässlichen Betonhotels der Neuzeit. Trotz-

dem ist Lomnica jenseits des winterlichen Skizirkus ganz nett geblieben mit ruhigen Cafés und kleinen Läden, die im Sommer vor allem Outdoor-Ausrüstung anbieten.

Nur die Berge wirken von hier nicht wirklich groß, ich bin zu nah dran. Der richtige Abstand aber verändert bekanntlich die Sichtweise, von den kleinen kurvigen Straßen weiter im Osten sieht die Bergwelt viel mächtiger aus. Vorbei an der riesigen Zipser Burg und über eine staubige Piste entlang des Grenzflusses Poprad geht's über die grüne Grenze nach Polen. Schöne alte und gepflegte Holzhäuser in gemütlichen Dörfern, hohe Wiesen wiegen sich im warmen Wind, mäch-

*Links oder rechts? Piste bei Myklov (l. Seite o.). Frühling im Riesengebirge auf einer Nebenstraße bei Nowa Kamienica (l. Seite u.l.). Die berühmte Zipser Burg (Spišský Hrad) südöstlich der Hohen Tatra zählt zum UNESCO-Welterbe (l. Seite u.r.). Typisches altes Holzhaus in Vrchlabi (CZ) (u.).*







tige Gewittertürme ziehen in beruhigendem Abstand vorbei und auf den Nebenstraßen nach Zakopane ist kaum Verkehr. Im Süden wächst die Hohe Tatra in den blauen Himmel, sieht von hier viel unspektakulärer aus als von der anderen Seite, weil die Berge sanft gerundet statt steil zerklüftet sind. Aber jeglicher Weg, der weiter in die Bergwelt vordringt, ist gesperrt. Nationalpark. Also mache ich bald wieder rüber.

Der Grenzposten bei Chochołów ist verlassen. Und nun kommt so richtig

Fahrspaß auf. Vor den Stollenreifen rollt sich die Landstraße nach Liptovský Mikuláš aus. Zwei Tausend-Meter-Pässe, bester Teer, flüssige Kurven, kaum Verkehr. So muss das sein. Am Horizont die sanften Berge der Niederen Tatra, deren höchster, der Ďumbier, immerhin 2045 Meter misst. Eine ruhige Landschaft, der jedes Spektakel abgeht. Am großen Stausee von Liptovský, dem Liptauer Meer, finde ich den netten Campingplatz Mara mit bester Aussicht in die Tatra. Es gibt leckere Pizza und kühles Staropramen-Bier für kaum zehn Euro. Ein entspannter letzter Abend in der Slowakei, morgen geht es zurück. Wird Zeit, dass ich meine alte 12er Generalkarte wieder aus dem Koffer suche. Bevor sie zu Hause entsorgt wird. Endgültig. 

## REISEINFO

**ALLGEMEINES** Seit 1993 sind Tschechien und die Slowakei zwei souveräne Staaten. 2004 wurden beide Länder Mitglied in der EU, und fünf Jahre später löste in der Slowakei der Euro die Krone ab. In Tschechien zahlt man weiterhin mit der Krone (CZK).

**REISEZEIT** Von Mai bis Oktober herrschen in der Regel beste Bedingungen. Das Klima ist vergleichbar mit dem in Süddeutschland.

**SEHENSWERT** Bei klarem Wetter lohnt die Seilbahnfahrt auf die 2634 Meter hohe Lomnitzspitze in der Hohen Tatra. Ansonsten ist die Tatra das perfekte Wanderrevier. Das gilt auch für das Riesengebirge. Die schönsten Touren gehen hinauf zur Quelle der Elbe oder auf die Schneekoppe. Burgen und Schlösser wie die riesige Zipser Burg können landesweit besichtigt werden. Schön sind die Altstädte mit ihren oftmals 500 Jahre alten Marktplätzen.



**UNTERKUNFT** Tourismus hat eine lange Tradition, vor allem im Winter. Dementsprechend gut ist die Infrastruktur. Vom einfachen Campingplatz für fünf Euro bis zum Luxus-Hotel ist alles vorhanden, mit dem größten Angebot im mittleren Segment der Pensionen. Das Preisniveau liegt spürbar unter dem in Deutschland. Einen Besuch wert ist das Grandhotel Praha in Lomnica, wo man das Flair der Belle Époque bereits ab 75 Euro erleben kann ([www.ghpraha.sk](http://www.ghpraha.sk)).

**LITERATUR & KARTEN** Die Reiseführer Slowakei bzw. Tschechien aus dem Verlag Michael Müller (19,90 bzw. 24,90 Euro) sind die besten Infoquellen für Individualreisende. Wer wandern möchte, kann zu den jeweiligen Wanderführern aus dem Rother Verlag greifen. Gute Straßenkarten kommen von

Marco Polo im Maßstab 1:200.000 für 9,90 Euro. Eine Alternative sind die gleichwertigen Karten von Freytag & Berndt.

**INFOS** Die beste Informationsquelle ist wie üblich das Internet, beispielsweise mit folgenden Seiten:

- [www.e-riesengebirge.de](http://www.e-riesengebirge.de)
- [www.tschechische-gebirge.de/riesengebirge](http://www.tschechische-gebirge.de/riesengebirge)
- [www.riesengebirge.pl](http://www.riesengebirge.pl)
- [www.riesengebirge24.de](http://www.riesengebirge24.de)
- [www.krkonosko.cz/de](http://www.krkonosko.cz/de)
- [www.vt.sk](http://www.vt.sk)
- [www.slowakei-net.de](http://www.slowakei-net.de)
- [www.visitslovakia.com](http://www.visitslovakia.com)
- [www.vysoketatry.com](http://www.vysoketatry.com)
- <http://slovakia.travel/de>



**Du fährst eine GS und möchtest Gleichgesinnte kennen lernen?  
Dann bist Du bei uns richtig!**

Wir sind der offiziell von der BMW AG autorisierte BMW GS Club International  
Wir veranstalten spannende Touren und interessante Treffen im In- und Ausland  
Auch Nichtmitglieder sind auf unseren Stammtischen herzlich willkommen

Info unter: [www.bmw-gs-club.net](http://www.bmw-gs-club.net)  
Kontakt: [info@bmw-gs-club.net](mailto:info@bmw-gs-club.net)

**BMW GS Club  
International e.V.**



**Leidenschaft  
Abenteuer  
Freundschaft**





## SEILSCHAFT

ODER: ZU FUSS GEHEN WÄRE AUCH EINE OPTION

Text und Foto: leavinghomefunktion

**Vor über drei Wochen sind wir in Jakutsk aufgebrochen. Seitdem haben wir rund 900 Kilometer zurückgelegt. 900 Kilometer in 23 Tagen – selbst zu Fuß wären wir schneller gewesen. Und zunehmend ziehen wir diese Option auch in Betracht...**

Wir befinden uns ziemlich exakt auf halber Strecke zwischen Jakutsk und Magadan auf dem Kolyma Highway. Wobei »Highway« diese sumpfige Piste, die schon vor zwanzig Jahren offiziell geschlossen wurde, nur unzureichend charakterisiert. Es regnet nun schon seit zwei Tagen. Die Flüsse haben die Piste unterspült, tümpelartige Pfützen haben sich gebildet. Immer wieder müssen wir mit der Kettensäge Schneisen in den Wald schlagen, um die Hindernisse zu umgehen. An anderer Stelle ziehen wir die Maschinen mit einem Flaschenzug über matschiges Geröll die Böschung hinauf.

Bei der Abfahrt aus Jakutsk haben wir die dicken Mopeds hoffnungslos überladen. Jetzt hassen wir jedes einzelne Kilo Gepäck. Mehrmals müssen wir Kaupo davon abhalten, wahllos Ersatzteile im Sumpf zu versenken.

Und als ob das nicht reichen würde, stehen wir nun vor einem respektablen Fluss, von dessen Ufern nur noch die Balken einer ehemaligen Brückenkonstruktion in die Strömung ragen. Es sind noch rund 60 Kilometer bis zur nächsten Siedlung. Das wären zwei Tage zu Fuß. Doch zurücklassen wollen wir die Maschinen nicht.

Zwei Stunden lang suchen wir das Gewässer nach der flachsten Stelle ab, bevor wir die Motorräder zu entladen beginnen. Gepäck, Benzin- und Ölvorräte – alles muss raus. Drei Stunden dauert es, bis wir das erste Motorrad mit Hilfe von 150 Metern Seil durch das brusttiefe, eiskalte Wasser gezerrt haben. Dann bricht die Dunkelheit an. Vier weitere Maschinen warten noch auf ihre Flussquerung.

Nachlassender Regen und Sonnenschein lassen den Wasserspiegel um 30 Zentimeter sinken, so dass wir die anderen Gespanne am nächsten Morgen mehr oder minder elegant ans andere Ufer bugsieren. Nun müssen die Urals trockengelegt und wieder zum Laufen gebracht werden. Nach endlosen Versuchen springt eine nach der anderen schließlich an.

Danach noch das ganze Gepäck übersetzen. Wir spannen ein Seilsystem zwischen die Überreste der Brücke und einen dicken Baum. Einzeln oder bündelweise schwebt unsere Ausrüstung über den Fluss an die andere Seite, bis das Seil die letzte Hornhaut weggeschmürgelt hat, und die Hände bluten.

Das Navi meldet noch genau 59 Kilometer bis in die Zivilisation. Das wären zwei Tage Fußmarsch...



### KAMERADATEN:

KAMERA: Canon 600D OBJEKTIV: Canon EF-S18-55mm f/3.5-5.6 IS II

BLLENDE: 7.0 VERSCHLUSSZEIT: 1/125 s BRENNWEITE: 28 mm

BELICHTUNGSMESSUNG: Mehrfeld ISO: 100

AUFNAHMEMODUS: M (manuel) AUFNAHMEFORMAT: RAW











# DAS NÄCHSTE TOURATECH ERSCHEINT *Travel Time* AM 27. OKTOBER 2017

**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](mailto:feedback_travel_time@touratech.de)

## HEADQUARTERS & DISTRIBUTORS

### HEADQUARTERS

#### TOURATECH AG

Daechinger Straße 80  
DE 78078 Niedereschach  
Tel.: +49 (0)77 28 - 92 79 - 0  
Fax: +49 (0)77 28 - 92 79 - 29  
[info@touratech.de](mailto:info@touratech.de)

**JETZT 1000 m²  
SHOP!**

### DEUTSCHLAND

#### TOURATECH-Süd

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

#### TOURATECH-Nord

Holstenhofweg 44  
DE 22043 Hamburg  
Tel.: +49 (0)40 - 21 90 46 55  
Fax: +49 (0)40 - 21 90 48 97  
[info@touratech-nord.de](mailto:info@touratech-nord.de)

**JETZT 900 m²  
SHOP!**

#### 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](mailto:info@touratech-west.de)

**JETZT 450 m²  
SHOP!**

#### 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](mailto:info@zweirad-norton.de)

#### TOURATECH Berlin

Riller & Schnauk 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](mailto:info@touratech-berlin.de)

#### TOURATECH-Ost

Motorrad in Dresden  
Agnes-Smedley-Str. 5  
01187 Dresden  
Tel.: +49 (0)351 - 315 845 05  
Fax: +49 (0)351 - 315 845 11  
[info@touratech-ost.de](mailto:info@touratech-ost.de)

**JETZT 180 m²  
SHOP!**

#### TOURATECH Kassel

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

#### TOURATECH Münsterland

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

### ÖSTERREICH

Bierbaum GmbH  
Vöslauerstraße 67  
AT 2500 Baden  
Tel.: +43 (0)225 225 4300  
Fax: +43 (0)225 2841 0030  
[info@touratech.at](mailto:info@touratech.at)  
[www.touratech.at](http://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](mailto:info@touratech.ch)  
[www.touratech.ch](http://www.touratech.ch)

**Travel Time**  
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](mailto: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:

Kathrin Altschuh, Philipp Dobbertin,  
Martin Wickert

### Layout, DTP, Grafiken:

Rudolph Fischer

### Fotografie:

Ramona Schwarz, Katja Wickert

### Anzeigenverkauf:

Marius Griesser  
[marius.griesser@touratech.de](mailto:marius.griesser@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](http://www.touratech.de)  
[www.touratech.com](http://www.touratech.com)

*Travel Time*







73 TAGE, 54 FAHRTAGE



24. AUG - 4. NOV 2017



*Best ride there is!*

ESTLAND | RUSSLAND  
KASACHSTAN | KIRGISISTAN | CHINA  
LAOS | THAILAND



# MIT DEM MOTORRAD UM DIE WELT

Die geführte Welttouretappe: Tallinn - Moskau - Bangkok



Bestelle jetzt online den neuen Welttourkatalog!

EINIGE HIGHLIGHTS:  
MOSKAU  
ALMATY  
DIE CHINESISCHE MAUER  
XI'AN UND LIJIANG  
BANGKOK

“ Ein in jeder Beziehung einmaliges Erlebnis: Physisch, mental & fahrtechnisch anspruchsvoll. Gleichzeitig täglich aufs neue fantastisch. ”

Bernd Repenning // Welttour-Teilnehmer

[www.edelweissbike.com](http://www.edelweissbike.com)





BMW Motorrad

# WO STRASSEN ENDEN, BEGINNT DEIN WEG.

**MAKE LIFE A RIDE.**

Mach deine Touren zu Legenden: mit der neuen BMW R nineT Urban G/S. Sie kombiniert die Gene der ersten R 80 G/S aus den 80er-Jahren mit modernster Technik. Ihr kraftvoller Boxermotor mit 81 kW (110 PS) und der klassische GS Enduro-Charakter sind wie geschaffen für entspanntes Landstraßen-Surfen oder leichte Offroad-Ausflüge. Ab dem 3. Juni bei deinem BMW Motorrad Partner. Mehr Infos unter [bmw-motorrad.de/urban-gs](http://bmw-motorrad.de/urban-gs)