

NUMBER	LANGUAGE
27	DE
ISSUE	
2019/20	

 **TOURATECH**



TRAVEL TIME



- Special: Yamaha Ténéré 700
- Parts für KTM 790 Adventure



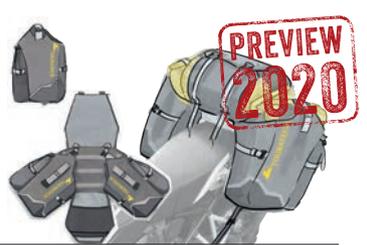
PIEMONTE
Schotterpisten der Westalpen



KOFFERFERTIGUNG
Hightech & Handwerk



ACT ITALIA
Reise durch das Herz Italiens



SOFTGEPÄCK
Für Alltag und Abenteuer

PREVIEW
2020

SENA

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



MOTORRAD

BEST BRAND 2019

Category:
Communication Systems

Bluetooth® Communication
for Adventure Rider

10C EVO

-  Bluetooth 4.1 up to 1,6 km
-  Four-way Intercom
-  Ultra HD - 4K 30FPS



MOMENTUM EVO

-  Mesh Intercom™ up to 8 km up to 16 Riders
-  Bluetooth 4.1 up to 2 km up to 4 Riders
-  Open-Mesh Intercom limitless Riders

HD ENJOY MUSIC ON A NEW LEVEL.
with **POWERFUL BASS** and **CLEAR SOUND**
SPEAKERS



+MESH

-  Mesh Intercom™ up to 8 km
-  Bluetooth 4.1
-  800 m / 0,88 miles Intercom
-  Multi-way Intercom



30K

-  Mesh Intercom™ up to 8 km up to 16 Riders
-  Bluetooth 4.1 up to 2 km up to 4 Riders
-  Open-Mesh Intercom limitless Riders



Sena.com





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

Liebe Leserin, lieber Leser,

Produkte intensiv zu testen, gehört zur DNA von Touratech. Und wo lässt sich Zubehör für Motorradreisen am besten testen?

Natürlich auf großer Tour. Deshalb haben wir auch diese Saison wieder mehrere große Testreisen unternommen. Die Touren waren fahrtechnisch teilweise sehr anspruchsvoll, dennoch war es uns wichtig, dass sie sich von jedem interessierten Motorradabenteurer mit überschaubarem Aufwand nachfahren lassen.

Im Frühjahr waren wir in den südfranzösischen Corbières unterwegs. Im Frühherbst folgten eine kernige Schottertour durchs Piemont sowie die Reise entlang des brandneuen Adventure Country Tracks durch Mittelitalien. Die von Touratech ausgearbeitete ACT-Tour teilt sich das Konzept mit der vierten Reise in diesem Heft: Der California Backcountry Discovery Route, der bereits neunten Tour durchs Hinterland der schönsten US-Bundesstaaten. Beide Routen wurden von erfahrenen Reiseprofis sorgfältig gescouted, für die Traveller Community stehen die GPS-Tracks und umfangreiche Reiseinformationen kostenlos zur Verfügung. Einfacher ist der Einstieg ins echte Abenteuer nicht zu haben.

Egal, ob ihr euch für einen Trip in Europa entscheidet, oder ob ihr die Pisten in Asien, Nordamerika, Südamerika oder Afrika unter die Räder nehmen wollt: Touratech steht immer an eurer Seite. Mit individueller Beratung in einem unserer Shops hierzulande oder mit Support in einem der zahlreichen Stützpunkte rund um den Globus. Nicht nur, dass wir Produktpräsentation und Service in mehreren deutschen Filialen weiter verbessert haben, es sind auch weltweit neue Touratech Standorte hinzugekommen. Künftig habt ihr auch in Mailand, Montreal, Osaka und Miami Anlaufpunkte auf euren Reisen.

Natürlich haben wir uns nicht nur um unser Niederlassungsnetz gekümmert, auch zahlreiche neue Produkte konnten wir auf den Markt bringen. Ganz klar lag der Schwerpunkt dieses Jahr auf

der Reiseenduro-Mittelklasse, die aktuell spannender denn je ist. Und auch für die kommende Saison dürfen wir mit tollen neuen Adventure Bikes in verschiedenen Klassen rechnen. Honda hat die komplett überarbeitete Africa Twin bereits vorgestellt, was die anderen Hersteller in der Pipeline haben, wird die EICMA zeigen.

Unsere Entwickler werden sich natürlich mit Feuereifer auf die neuen Maschinen stürzen und Parts für die Optimierung der Reise- und Offroadtauglichkeit entwerfen. Einen umfangreichen Ausblick auf die Produkte, die bereits zum Saisonstart 2020 verfügbar sein werden, bekommt ihr in diesem Heft. Sowohl im Bereich des Motorradzubehörs gibt es zahlreiche Neuigkeiten als auch bei der Fahrerausstattung, wo wir euch einen komplett neuen Klapphelm präsentieren dürfen.

Wir hoffen, euch mit dieser neuen Ausgabe von Travel Time eine Menge Anregungen für Ausrüstung und Reiseziele bieten zu können. Nutzt die kühle Jahreszeit, um Pläne für neue Motorradabenteuer zu schmieden. Und sprecht uns an mit Fragen rund um eure Projekte. Entweder in einem der Shops, auf einer der zahlreichen Frühjahrmessen oder aber auf dem nächsten Travel Event.

Der Termin steht mit dem Zeitraum vom 12. bis 14. Juni 2020 schon fest. Auf dem Travel Event wird es auch 2020 wieder das einzigartige Active Adventure geben: Endurofahren auf mehreren Locations rund um Niedereschach. Meldet euch bald an, die Startplätze werden bald vergeben sein.

Doch jetzt erst einmal viel Spaß mit dieser Ausgabe!

Euer Touratech Team



12

REISE

- 12 Piemont:** Mit aktuellen Adventure Bikes nahm ein Touratech Team einige der abenteuerlichsten Schotterklassiker im Piemont unter die Räder.
- 40 ACT Italia:** Mitten durch das Herz Italiens führt dieser neue Adventure Country Track. Unbefestigte Wege und kleinste Sträßchen erschließen die schönsten Regionen abseits des Massentourismus für Reiseenduristen.
- 76 Corbières:** Karg und einsam erstrecken sich die Corbières im französischen Pyrenäen-Vorland und erwarten Adventure Biker mit spektakulären Pisten und holprigen Pfaden.
- 86 BDR California:** Das Team von Backcountry Discovery Routes hat eine Schottertour zu den landschaftlichen Highlights im südlichen Kalifornien ausgearbeitet.



76

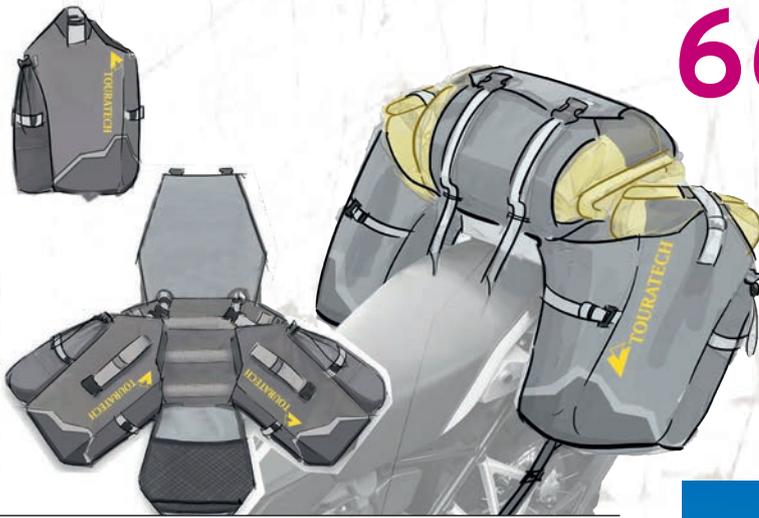
MOTORRAD UND TECHNIK

- 26 Yamaha Ténéré 700:** Vorstellung, Fahreindrücke, Modellgeschichte und die besten Parts zur Individualisierung: Alles Wissenswerte rund um die neue T7.
- 34 Kofferfertigung:** Mit dem ZEGA Evo hat Touratech neue Maßstäbe im Bereich der Aluminiumkoffer gesetzt. Wie das Hightech-Produkt entsteht, zeigt unser Blick hinter die Kulissen.
- 64 KTM 790 Adventure:** Die KTM 790 Adventure ist die derzeit wohl kompromissloseste Reiseenduro in der Mittelklasse. Der Beitrag klärt, wie sich diese Maschine für individuelle Abenteuer weiter optimieren lässt.

86



66



INHALT

26



KATALOG
 AKTUELLE EMPFEHLUNGEN
 UND PRODUKTE ZU
 SONDERPREISEN AB S. 50

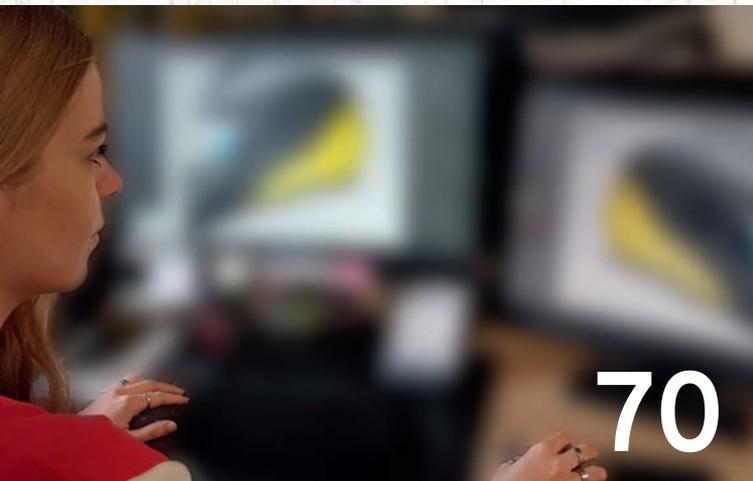
MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- 66 Softgepäck:** Es gibt bei Touratech jede Menge Neuentwicklungen im Bereich Softgepäck - vom kompletten Gepäcksystem bis zum praktischen Lenkertäschchen.
- 70 Aventuro Traveller:** Der Name ist Programm: Speziell für Motorradreisende wurde der neue Touratech Klapphelm entwickelt.

NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial
- 6 Aktuell
- 50 Katalog
- 58 Salzburg to Singapore
- 63 Mitarbeiter unterwegs
- 72 Reiseszene
- 74 Distri-News
- 96 Ein Bild und seine Geschichte
- 98 Impressum

34



70



5



HONDA CRF 1100 L

DIE NEUE AFRICA TWIN

Für die Saison 2020 steht mit der CRF 1100 L die jüngste Generation der Honda Africa Twin bereit. Sie bietet mehr Leistung, umfangreiche Assistenzsysteme und etwas weniger Gewicht.

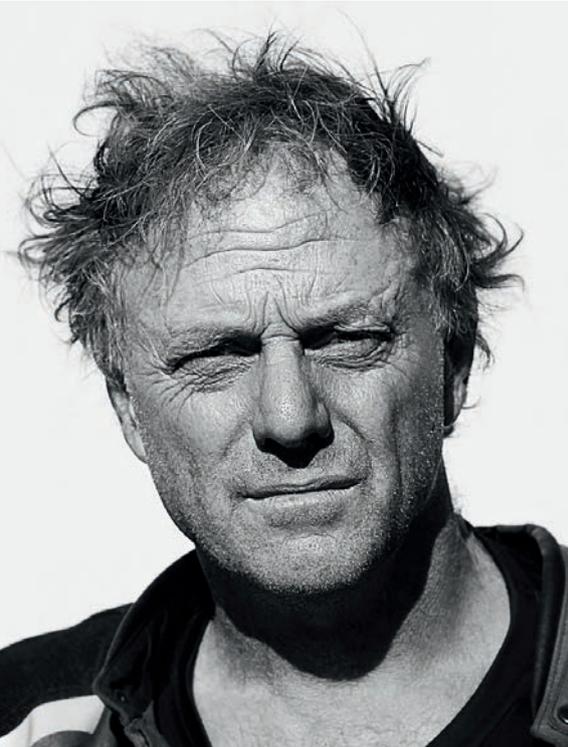
Nur leicht modifiziert zeigen sich Rahmen und Federelemente der CRF 1100 L. Größere Eingriffe musste sich der Motor gefallen lassen. Dieser erhielt nicht nur ein kleines Hubraum-Plus, sondern gleich neue Zylinderköpfe, geänderte Nockenwellen, neue Kolben, ein modifiziertes Einlasssystem und eine geänderte Abgasanlage.

Die Spitzenleistung des Parallel-Twins steigt von 95 PS bei 7500/min auf 102 PS bei gleicher Drehzahl. Das Drehmoment wächst

von 99 Nm bei 6000 auf 105 Nm bei 6250/min. Nicht gestiegen, sondern gesunken ist das Startgewicht auf nunmehr 226 Kilogramm.

War Honda bei der 1000er zurückhaltend in puncto Assistenzsysteme, greift der Hersteller bei der CRF 1100 L tief in den Elektronikbalken. Der Fahrer kann zwischen vier Leistungsstufen wählen und kann auf einstellbare Motorbremswirkung, siebenfach adaptierbare Traktionskontrolle und dreistufige Wheelie-Kontrolle und Kurven-ABS zurückgreifen.

Wir bei Touratech freuen uns auf die neue Africa Twin und werden schon bald die ersten Zubehörkomponenten vorstellen.



NACH EHRUNG DURCH DIE QUEEN SANDERS MIT T7 AUF WELTREISE

Der britische Extremreisende Nick Sanders ist berühmt für seine Rekordfahrten mit dem Motorrad um die Welt. Doch bei seiner nächsten Weltumrundung will er sich etwas mehr Zeit lassen: Acht Monate sind geplant. Wie bereits bei seinen letzten Touren setzt Nick wieder auf die Yamaha Ténéré 700. Mit dabei ein Tankrucksack von Touratech und der Anzug Compañero.

Nick dürfte mit ordentlich Rückenwind auf Weltreise gehen, denn er bricht direkt vom Buckingham Palace auf, wo ihm am 7. November für seine bisherigen Leistungen der Orden »Member of the British Empire« verliehen wird.

Live-Tracking auf nicksanders.com

FASZINATION UND INFORMATION TOURATECH WEBTV

Mitte Oktober starten die Daily Reports zur ACT Italia. Jede Folge widmet sich einer Etappe auf dem Adventure Country Track in Mittelitalien. Die große Zusammenfassung mit rund 45 min. Spielzeit geht dann kurz vor Weihnachten online.

Einen 10-minütigen Zusammenschnitt mit den besten Szenen von der Adventure-Bike-Tour durchs Piemont (Bericht ab S. 12 in diesem Heft) gibt es ab Ende November im WebTV.

Alle vier Wochen neu gibt es einen Beitrag zum Produkt des Monats. Touratech-Experten stellen jeweils ein ausgewähltes Produkt in allen Details vor und erläutern die Einsatzmöglichkeiten.

touratech.com/Web-TV



NON-PROFIT OFFROADRENNEN

SPENDENREKORD BEIM WUPPENDURO

Das Wuppenduro zählt zu den beliebtesten lizenzfreien Enduroveranstaltungen in Deutschland. Dieses Jahr zum 16. Mal ausgetragen, ging die Veranstaltung mit einem Spendenrekord zu Ende. Über 29.000 Euro konnten bei der Non-Profit-Veranstaltung eingeworben werden, die zu 100 Prozent karitativen Zwecken zugutekommen. Seit dem ersten Lauf wurden insgesamt über 210.000 Euro eingesammelt. Touratech ist stolz, das Wuppenduro seit 10 Jahren unterstützen zu können.

Weitere Informationen unter wuppenduro.de

EWAN MCGREGOR UND CHARLEY BOORMAN

LONG WAY UP - ELEKTRISCH!

Ewan McGregor und Charley Boorman, weltbekannt auch in der Motorradszene spätestens seit ihrem epochalen Round-the-world-Movie »Long way round«, arbeiten an einer Fortsetzung des großen Abenteuers. 15 Jahre nach ihrer vielbeachteten Weltumrundung und 12 Jahre nach dem Sequel »Long Way Down« (Afrika von Nord nach Süd) wollen die beiden Schauspieler und Abenteurer nun die Strecke von Feuerland nach Alaska unter die Räder nehmen – Arbeitstitel: »Long way up«. Boorman hat in einem Interview bereits angekündigt, dass sie die Strecke nicht »traditionell« befahren wollen. Damit ist offenbar nicht nur eine außergewöhnliche Streckenwahl gemeint. Vielmehr lassen unlängst im Web aufgetauchte Fotos darauf schließen, dass die beiden mit elektrisch angetriebenen LiveWire von Harley-Davidson fahren wollen.

Foto: Instagram Screenshot

NEUES BUCH VON MICHAEL MARTIN

DAS WESEN DER WÜSTE

Michael Martin zählt zu den weltweit besten Reisefotografen – und sein Lieblingsthema ist die Wüste. Dieser Landschaftsform, die er bereits seit Schulzeiten bereist, hat er nun ein sehr persönliches Buch gewidmet.

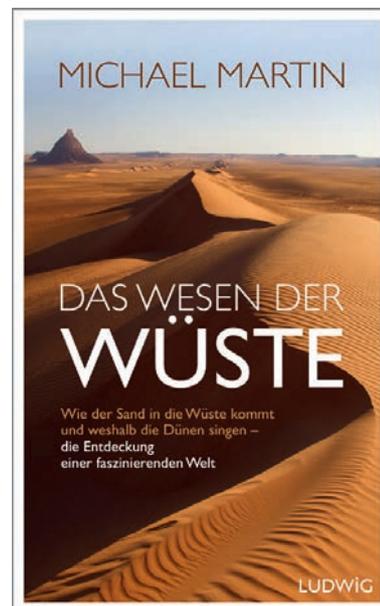
In dem Band »Das Wesen der Wüste« bündelt Michael Martin die Essenz aus 40 Jahren Wüstenreisen und

zeigt unzählige Facetten des Phänomens Wüste auf.

Er berichtet über erstaunliche Anpassungen von Tieren und Pflanzen, von faszinierender Erdgeschichte und singenden Dünen. Er erklärt, wie der Staub der Sahara den Amazonasregenwald düngt und erzählt von aufregenden Abenteuern und berührenden Begegnungen mit Nomaden. Der Leser erfährt aber auch viel über das Reisen in der Wüste, über Gefahren und Glücksmomente.

Erschienen ist das neueste Werk des passionierten Motorradreisenden im Ludwig Verlag / Random House. Wer das Buch direkt in Michael Martins Online-Shop bestellt, erhält ein vom Autor signiertes Exemplar.

Info und Bestellung unter michael-martin.de



NEXT
HORIZON



Ténéré 700. Aufbruch zu neuen Horizonten.

Sie wurde lang erwartet und hat auf Anhieb einen Sturm der Begeisterung ausgelöst – die Ténéré 700, das neue Highlight in Yamahas Adventure Segment. „Es ist die innige Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug, die Leichtigkeit und Ausgelassenheit, mit der beide durch die Gegend toben, das blinde Vertrauen. Am deutlichsten schlägt sich das in der Fahrwerkswertung nieder. Und in der Preis-Leistungs-Note, denn die ist überragend.“ (Zitat MOTORRAD Nr. 20). Dem ist nichts mehr hinzuzufügen.

www.yamaha-motor.eu/de

 **YAMAHA MOTOR SERVICES** |  **YAMALUBE** |  **MY GARAGE**
BUILDING BACK TO BELIEVE™

 **YAMAHA**
RevsYourHeart



UMFANGREICHES SORTIMENT

TOURATECH SUSPENSION FÜR DIE REISEENDURO- MITTELKLASSE

Leicht, wendig und geländegängig – bereits ab Werk sind KTM 790 Adventure und Yamaha 700 Ténéré für kleine und große Abenteuer bestens gerüstet. Mit den Komponenten von Touratech Suspension werden aus den Adventure Bikes Präzisionswerkzeuge wahlweise für die Straße oder das Gelände.

Auf den ausgedehnten Touratech Testtouren dieses Jahres in den Corbières, in Mittelitalien und im Piemont zählten die kernigen Twins von KTM und Yamaha zu den Favoriten unserer Fahrer.

Und auch zahlreiche eng mit Touratech verbundene Reise-profis waren mit den Mittelklasse-Reiseenduros intensiv unterwegs. So hat Joe Pichler auf der KTM 790 Adventure eine Afrika-Durchquerung mit Sozia absolviert, der Yamaha Ténéré 700 haben Lea Rieck und Nick Sanders auf den Zahn gefühlt. All diese Erfahrungen sind in die Entwicklung der Fahrwerkskomponenten von Touratech Suspension eingeflossen.

Im Angebot sind hochwertige Parts zur Optimierung der serienmäßigen Federelemente wie progressive Gabelfedern und Tauschfedern fürs Federbein, komplette Federbeine verschiedener Serien, Cartridge Kits, die das Innenleben der Gabel vollständig ersetzen, oder Sätze für die Höher- bzw. Tieferlegung des Fahrzeugs.

Allen Komponenten gemeinsam sind nicht nur die einzigartige Qualität von Konstruktion und Material sowie die volle Wartungsfähigkeit, sondern auch die individuelle Anpassung an das Kundenfahrzeug nach einem ausführlichen Fahrwerks-Check.

Yamaha Ténéré 700	Art. Nr.	Preis
Progressive Austauschfedern für Gabel + Federbein	632-5881	279 €
Tieferlegung um -35 mm, Austauschfedern	632-5883	279 €
Progressive Gabelfedern	632-5880	169 €
Progressive Gabelfedern, Tieferlegung um -35 mm	632-5882	169 €
Cartridge Kit Extreme	632-5875	1.449 €
Cartridge Kit, Tieferlegung -35 mm,	632-5876	1.449 €
Federbein, Typ Level2/PDS	632-5860	999 €
Tieferlegung -35 mm, Typ Level2/PDS	632-5865	999 €
Federbein, Typ Extreme	632-5870	1.399 €
Tieferlegung -35 mm, Typ EXTREME	632-5871	1.399 €

KTM 790 Adventure	Art. Nr.	Preis
Progressive Austauschfedern für Gabel + Federbein	372-5881	279 €
Tieferlegung um -30 mm, Austauschfedern	372-5883	279 €
Progressive Gabelfedern	372-5880	169 €
Progressive Gabelfedern, Tieferlegung um -30 mm	372-5882	169 €
Cartridge Kit Extreme	372-5869	1.449 €
Federbein, Typ Level2/PDS	372-5860	999 €
Tieferlegung -30 mm, Typ Level2/PDS	372-5866	999 €
Federbein, Typ Extreme	372-5867	1.399 €
Tieferlegung -30 mm, Typ EXTREME	372-5868	1.399 €
Lenkungsämpfer CSC, incl. Anbausatz	372-5888	359 €

KTM 790 Adventure R	Art. Nr.	Preis
Progressive Federn für Gabel und Federbein	372-5885	279 €
Tieferlegung um -30 mm, Austauschfedern	372-5887	279 €
Progressive Gabelfedern	372-5884	169 €
Progressive Gabelfedern, Tieferlegung um -30 mm	372-5886	169 €
Cartridge Kit Extreme	372-5874	1.449 €
Federbein, Typ Level2/PDS	372-5870	999 €
Tieferlegung -30 mm, Typ Level2/PDS	372-5871	999 €
Federbein, Typ Extreme	372-5872	1.399 €
Tieferlegung -30 mm, Typ EXTREME	372-5873	1.399 €
Lenkungsämpfer CSC, incl. Anbausatz	372-5889	429 €

ÜBER 800 SEITEN

TOURATECH KATALOG 20|21

Der Touratech Katalog für die Saison 2020/21 ist ab Mitte Januar verfügbar. Auf gut 800 Seiten finden sich Parts für aktuelle Highlights à la KTM 790 Adventure und Yamaha Ténéré 700 ebenso wie brandneues Zubehör für Evergreens wie die großen Adventures von KTM, die Honda Africa Twin oder die beliebten GS-Modelle von BMW.

Mit dem Klapphelm Aventuro Traveller gibt es eine echte Innovation im Bereich der Fahrerausstattung. Und neue Softgepäcksysteme werden nicht nur Enduroreisende erfreuen. Der Katalog 2020/21 ist wie immer kostenlos. Er liegt in den Shops aus oder kann online bestellt werden.

touratech.de/katalog.html



WORLD TRAVEL EDITION

» DIE NEUE FREIHEIT GENIEßEN «

Michael Leister ist der erste Kunde, der sich für ein Fahrzeug der voll ausgestatteten WTE-Reihe entschied. Der 47-Jährige belohnte sich mit der BMW R 1250 GS WTE für die Strapazen während einer langen Genesung.

Auf zwanzig Prozent schätzten seine Ärzte die Wahrscheinlichkeit, dass Michael Leister jemals den Rollstuhl wieder verlassen würde. Damit wollte sich der gelernte Krankenpfleger jedoch nicht abspesen lassen. Auf eigene Kosten machte er eine aufwendige Therapie in den USA, die erfolgreich verlief.

Obwohl sich Michael seine schweren Verletzungen bei einem Motorradunfall zugezogen hatte, kam das Aufhören für ihn nie in Frage. Eines Tages las seine Frau, ebenfalls begeisterte Motorradfahrerin, einen Bericht im »Kradblatt« über die Touratech WTE. »Das wäre doch ein Motorrad für dich«, meinte sie nach der Lektüre zu ihrem gerade wieder genesenen Mann. Das sah Michael auch so. Nach intensiver Beratung auf dem Touratech Messestand in Dortmund entschied er sich noch vor Ort für die R 1250 GS mit Touratech Vollausrüstung.

In den sechs Monaten seit dem Kauf hat er bereits 16.000 Kilometer auf der WTE abgespult. Die Touren führten durch die österreichischen Alpen, die Dolomiten und entlang der Deutschen Fachwerkstraße. Auch regelmäßige Offroadeinlagen stehen auf dem Programm. Während Michael in der Vergangenheit eher Kurztrips unternahm, sind jetzt Reisen nach Schottland und Irland und sogar bis Skandinavien geplant. »Die WTE passt einfach perfekt zu mir, da verlieren auch lange Etappen ihren Schrecken«, konnte der 47-Jährige auf seinen ausgedehnten Ausfahrten feststellen. Neben der hohen Qualität sämtlicher verbauten Touratech Produkte schätzt er besonders das Fahrwerk von Touratech Suspension, das individuell auf sein Gewicht und seine Art zu reisen abgestimmt wurde. »Die WTE ist für mich die perfekte Möglichkeit, meine neue Freiheit wieder zu genießen«, sagt Michael. »Mit dieser Maschine habe ich mich für all die Strapazen, die es mich kostete, den Rollstuhl zu verlassen, selber belohnt.«



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.



Südamerika 20/21:
Von der Karibik
bis nach Feuerland.

Mit dem
EIGENEN Motorrad!



4 Touren und fast 30.000 km, einzeln oder kombiniert.

Die Salsa-Tour: Kolumbien und Nord-Ecuador
Pazifik- und Karibikstrände, Kaffeeregion und Andenhochland,
dazwischen prachtvoll Kolonialstädte.

Ruta de los Incas: Peru und Süd-Ecuador
Eisriesen am Äquator, Tropen und Atacama, auf den Spuren der
Inkas, Nasca und Chachapoyas.

Patagonien und Feuerland
Von Valparaiso in den tiefen Süden zum Ende aller Pisten, nach
Ushuaia über Ruta 40 und Carretera Austral.

Ruta Norte: Atacama – Lago Titicaca – Machu Picchu
Von der Farbenpracht der Atacama zum Titicacasee, nach Cusco, zu
den Inkas nach Machu Picchu.

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

Explo-Tours-jz



www.explo-tours-jz.com



Text: Andreas Reimar
Fotos: claudius Vasilescu

Da geht noch was!

Einst war das Piemont das gelobte Land für alpine Endurowanderer. Ob sich ein Besuch trotz zahlreicher Streckensperrungen noch lohnt, wollte ein Touratech Team herausfinden. Mit aktuellen Adventure Bikes gingen die Enduristen auf Erkundungstour im italienisch-französischen Grenzgebiet.





Kurz hinter dem Scheitel des Col de Larche zweigt die abenteuerliche Schotterstrecke zum Col de Mallemort ab.

Das Telefon klingelt. Alex ist dran. »Was, 10.00 Uhr und schon im Büro?«. »Ja, war aber gerade wieder eingeschlafen, Mann!«. Das übliche Gefrotzel. Dann kommt Alex zur Sache: »Wir haben sechs Motorräder in Bologna stehen, die müssen zum Alpes Adventure Motofestival in Barcelonnette. Wir haben vier Tage Zeit. Kannst du eine schöne Schottertour durchs Piemont ausarbeiten?«

»Klar, kann ich. Wir hören!« Als er aufgelegt hat, kommen mir doch so einige Zweifel. So intensiv ich den Schotter der Westalpen früher sowohl mit Sportenduros als auch Adventure Bikes unter die Räder genommen habe, jetzt war ich schon seit mehr als 10 Jahren nicht mehr dort. Und immer wieder war in der Zwischenzeit von Streckensperrungen zu lesen. Auf der anderen Seite wichtigtuerische Informationen über geheime Handynummern, die einem selbst die Befahrung des seit Jahrzehnten gesperrten Chaberton ermöglichen sollten. Also an die Arbeit. Einen neuen Satz Karten bestellt, die jüngste Auflage des Denzel gezückt und das Web durchforstet. Herausgekommen ist eine Tour über einige der schönsten Klassiker im Piemont. Leider fällt die Auswahl etwa knapper aus, als ich mir das gewünscht hätte. Doch wir haben unterwegs auch noch einen Foto- und Filmjob zu erledigen, was bekanntlich jede Menge Zeit frisst.

Die erste Etappe hat so gar nichts von der Magie des alpinen Endurowanderns. Die öde Etappe durch die Poebene zieht sich. »Keep your motor running...«, geht es mir durch den Kopf. Noch kurz bevor das Lenkkopflager in Geradeausstellung einrosten kann, kommen wir in die Nähe unseres Ziels. Jetzt ist Aufmerksamkeit gefragt, die richtige Autobahnausfahrt nach Oulx zu erwischen. Ansonsten würden im Tunnel unter dem Alpenhauptkamm nach Frankreich durchrauschen.

In der malerischen Altstadt von Oulx, die durchaus einen Besuch wert ist, finden wir eine feine Unterkunft. Das Hotel scheint gleichzeitig das örtliche Polizeihauptquartier zu sein. Im Halteverbot vor dem Eingang steht der blaugraue Land Rover, die Beamten sitzen drinnen an der Bar. Das tun sie spätabends, als wir ankommen, ebenso wie die Kollegen von der Frühschicht. Berufsrisiko: Herzinfarkt durch Kaffeeüberdosis.

Irgendwann scheinen die Jungs mit ihrem Geländewagen aber doch in der Gegend herumzukommen, denn als wir mit ihnen über unsere Reisepläne plaudern, haben sie eine schlechte Nachricht für uns: Der Colle Sommeiller, sonst eine sichere Bank für Enduristen, ist derzeit nicht befahrbar. Wenige Tage zuvor hat ein Erdbeben die Strecke oberhalb des legendären Rifugio Scarfiotti unpassierbar gemacht. Geplante Wiedereröffnung: Nächstes Jahr.



»Die Fahrt auf den Jafferau sollte jeder Adventure Biker einmal gemacht haben.«

Dafür ist ein lange Zeit gesperrter Klassiker wieder offen, der Jafferau. Der charakteristische Tunnel mit seiner 90-Grad-Biegung war über die Jahre in einen so schlechten Zustand geraten, dass sich die Behörden genötigt sahen, ihn mit einem Erdwall zu blockieren. Mit einer sechsstelligen Summe aus EU-Mitteln hat man das geschichtsträchtige Bauwerk nun wieder instandgesetzt, wie uns eine kleine Tafel am unteren Tunnelportal verrät. Zum Glück muss man sagen, denn der Jafferau zählt immer noch zum Besten, was die Westalpen an legalen Endurostrecken zu bieten haben. Daran ändern auch die zahlreichen Geländewagen und SUV nichts, die sich teilweise im Schnecken tempo bis knapp unter den 2805 Meter hohen Gipfel hinaufquälen. Die Aussicht von dort oben ist einfach überwältigend und auch die Fahrt über die rund 1500 geschotterten Höhenmeter vom Abzweig bei Fenils bis zum Gipfel sollte jeder Adventure Biker einmal gemacht haben.

Der dichte Morgen nebel lichtet sich rechtzeitig, so dass wir bereits bei der Auffahrt mit dem Foto- und Filmshooting beginnen können. Als sich die Landschaft ein Stück weit oberhalb der Baumgrenze öffnet, ist unser Fotograf Claudius angesichts des Panoramas ganz aus dem Häuschen. Immer wieder müssen wir die verschiedenen Passagen für den perfekten Schuss fahren. So auch den steilen Anstieg zum Gipfelfort. Irgendwann passiert es: Ich touchiere mit dem linken Koffer einen Felsen, die Maschine kippt nach rechts, stürzt in den Schotter. Nicht weiter schlimm, zum Abgrund ist noch genügend Platz. Schnell steht die 790 Adventure wieder in der Vertikalen. Restart - doch nichts passiert. Ah! Seitenständer noch ausgeklappt! Nee, stimmt nicht, der ist da, wo er hingehört. Nach einer Fehlersuche stellen wir fest, dass zwei von drei Kabeln am Seitenständerschalter abgerissen sind. Rien ne va plus.

Als improvisationserprobte Enduristen ist uns die Lösung schnell klar: Überbrücken! Gesagt, getan - doch wieder rührt sich nichts. Verdammte! Einen Anruf bei einem befreundeten KTM-Spezialisten später sind wir schlauer. Der CAN-Bus lässt sich nicht so einfach austricksen. Das Einzige, was jetzt hilft,



Nur ein schmales Schotterband führt zum Gipfelfort auf der Tête de Viraysse (ganz o.). Die Polizisten von Oulx haben noch ein paar Streckentipps (o.).



ist ein neuer Schalter samt Kabel. Super! Hinabrollen ist wegen der zahlreichen Gegenanstiege nicht möglich, also muss das Teil irgendwie hier rauf. Um die Sache abzukürzen: Wir teilen das Team. Thomas, Julius und Stefan fahren über den teilweise geschotterten Colle delle Finestre hinüber zur Assietta, um die Film- und Fotoproduktion voranzubringen, Alex und ich kümmern uns um die Vorbereitung der Reparatur, Karin fährt zu einem KTM-Händler zwischen Mailand und Turin. Gegen halb acht Uhr am Abend ist das Teil auf dem Gipfel, kurz vor Einbruch der Dunkelheit erreichen wir das Tal.

In diesem Tempo sollte unsere Tour nicht weitergehen, wollen wir noch alle Zwischenziele auf dem Weg nach Barcelonnette anfahren. Doch der nächste Morgen meint es gut mit uns. Nur ein paar Wölkchen am Himmel, und zumindest bis zum Nachmittag ist nicht mit Niederschlägen zu rechnen. Nach einem reichhalti-

Für eine intensive Beschäftigung mit den Baudenkmalern im Val Maira fehlt uns bei strömendem Regen die Muße.



gen Frühstück lassen wir es zunächst gemütlich angehen, schrauben uns genüsslich die Kurven zur Punta Cialancia hinauf. Bis ganz hinauf darf man schon lange nicht mehr fahren, doch auch der Trip hinauf bis zum Parkplatz ist ein lohnender Abstecher auf dem Weg von der Assietta zur Varaita-Maira-Kammstraße.

Und genau da wollen wir jetzt hin. Gewöhnlich über den Colle di Sampeyre angefahren, wollen wir die Strecke jedoch in voller Länge genießen. Los geht's bei Rosanna. Zunächst noch asphaltiert, windet sich ein einspuriges Sträßchen durch dichten Laubwald bergwärts. Den Straßenbelag lassen wir schon bald hinter uns, kantiges Steinpflaster im Wechsel mit unbefestigter Oberfläche tritt an seine Stelle. Dichte Vegetation mit riesigen Farnbüscheln wuchert entlang des Weges. Erst die Lärchen, die den Laubwald mit zunehmender Höhe ablösen, erinnern uns daran, dass wir nicht auf einem Dschungel-Track unterwegs sind.

Erst als wir die Baumgrenze erreichen, werden wir gewahr, dass sich das Wetter erheblich eingetrübt hat. Je höher wir kommen, desto öfter umwabern uns dichte Nebelschwaden. Und aus dem gepflegten Schotterweg ist mittlerweile eine mit grobem Geröll bedeckte Hochgebirgspiste geworden. Hatten uns im Wald noch einige enge Spitzkehren herausgefordert, verläuft der Weg nun weitgehend geradeaus, parallel zum Höhenzug, der das Varaita- vom Maira-Tal scheidet. Kaum haben wir den Colle di Sampeyre passiert, der die Kammstraße fast rechtwinklig kreuzt, wird aus dem Geniesel dichter Regen. Als es dann noch zu donnern beginnt, ist klar, dass aus dem Picknick am Colle della Bicocca nichts wird. Wir machen kehrt und versuchen auf dem asphaltierten Colle di Sampeyre möglichst rasch ins Maira-Tal hinunter zu kommen. Wobei »rasch« angesichts von Sichtweiten teils deutlich unter 20 Metern relativ ist.

Irgendwann ist dann doch noch der Talboden erreicht, und eine kleine Bar erscheint uns wie das Paradies. Wir bestellen eine Platte mit einem Berg Focaccia und dann gleich noch eine. Während wir die leckeren Gebäckstücke in uns hineinmummeln, lichtet sich auch das triste Grau des Himmels etwas. Gelegent-

lich zeigt sich sogar ein ganz kleines Stückchen blauer Himmel.

Nur ein kurzes Stück auf regennasser Straße, dann erreichen wir den Weiler Preit. Wir schrauben uns den gleichnamigen Colle hinauf und lassen den Asphalt hinter uns. Vor uns liegt eine der landschaftlich schönsten Schotterstrecken im Piemont, die Maira-Strada-Straße. Tiefhängende Wolken lassen jedoch Zweifel aufkommen, wie es um die Aussicht entlang der auf weit über 2500 Meter hinaufführenden Piste bestellt sein wird. Immerhin scheint es hier nicht geregnet zu haben, der Schotter ist trocken, so dass wir den Adventure Bikes die Sporen geben können. Bei einem kleinen Gehöft müssen wir unser Tempo verlangsamen und schließlich stoppen: Zwei große Hirtenhunde verwehren uns die Einfahrt in ihren Herrschaftsbereich. Sogleich kommt der Bauer aus seinem Haus und versucht uns etwas mitzuteilen. Wir verstehen so viel, dass die Strecke wohl 500 Meter weiter blockiert ist. Sollte etwa das gleiche Unwetter, das den Sommeiller beschädigt hat, auch hier gewütet haben? Wir wollen uns die Sache auf jeden Fall anschauen. Es ist kein Erdbeben, den wir vorfinden. Der Fahrweg endet sang- und klanglos an einer einsamen Stallung. Von hier führt nur noch ein winziger Pfad weiter, der bestenfalls mit einem Mountainbike zu befahren ist. So ärgerlich die Situation ist, wir sind erleichtert. Die Strecke ist nicht abgerutscht, ich habe lediglich bei der Planung einen Fehler gemacht. Mithilfe der Kombination aus dem guten alten Denzel Alpenstraßenführer und Stefans topmodernem Tablet mit Navigationssoftware lässt sich die richtige Strecke schnell ermitteln.

Back on the track setzen wir unsere Tour fort. Mit ausgeglichener Steigung schlängelt sich die Piste entlang der Bergflanken. Erdig, fein geschottert oder große Brocken - der Untergrund hält ein abwechslungsreiches Programm für unsere Reifen parat. Leider wird die Bewölkung nun zusehends dichter, immer öfter finden wir uns von dichten Dunstschwadern umgeben, dichter Nieselregen setzt ein. Kurz nachdem wir eine verfallene Militäranlage, die Caserma della Bandia, passiert haben, beginnt es heftig zu graupeln. Die letzte

Nach einer aufwendigen Sanierung ist der zuvor jahrelang gesperrte Tunnel auf der Auffahrt zum Mont Jafferau wieder befahrbar. Tiefe Wasserlöcher erfordern jedoch immer noch die volle Aufmerksamkeit.







Über dem Wolkenmeer am Colle delle Finestre (ganz o.). Gespenstische Stimmung in den Ruinen der Caserme della Bandia an der Maira-Stura-Straße (o.).

Hoffnung, den mächtigen Felszacken Rocca la Meja vielleicht doch noch durch ein Wolkenloch zu erblicken, ist damit perdu. Sich noch länger hier oben aufzuhalten, hat keinen Sinn. Zumal das anfänglich nur leise zu vernehmende Grummeln sich binnen einer Viertelstunde zu einem ausgewachsenen Gewitter entwickelt. Blitz, eins, zwei, drei, vier - Bumm! Das Unwetter ist fast über uns, und weit und breit keine Unterstellmöglichkeit. Wir lassen die Enduros, soweit es schlechte Sicht und nasser Untergrund zulassen, laufen. Glücklicherweise erreichen wir bald eine asphaltierte Straße, die uns in Serpentina talwärts führt. Das Gewitter scheint uns zu verfolgen, nur langsam werden die Zeitintervalle zwischen Blitz und Donner etwas größer.

Welchen Luxus eine Dusche, Pizza und Bier darstellen, das weiß der moderne Zivilisationsmensch erst nach solch einem Abenteuer wieder zu schätzen. Wir jedenfalls möchten die gemütliche Gaststube unserer Unterkunft im Stura-Tal an diesem Abend mit keinem Ort der Welt tauschen.

Am nächsten Morgen ist der Himmel wie blank poliert. Im Fahrtwind trocknen die durchnässten Endurohandschuhe rasch. Weit geschwungene, geradezu elegante Serpentina führen uns den Col de Larche hinauf. Ein klein wenig können wir all die kleinen und größeren Blessuren, die wir unseren Reifen in den vergangenen Tagen zugefügt haben, auf dem griffigen Asphalt wieder glätten. Bis zur Passhöhe pfeift uns noch ein eisiger Fallwind um die Ohren, auf französischer Seite empfängt uns warmes Spätsommerwetter.

Nur wenige Höhenmeter abwärts verlassen wir die Hauptstrecke. Über das Dörfchen Saint-Ours erreichen wir den Einstieg der Piste zum Col de Mallemort. Über Almwiesen führt der Weg oberhalb der Siedlung bergan, windet sich durch lichten Lärchenwald. Den Abzweig zum Col könnte man leicht verpassen, wirkt er doch eher wie ein x-beliebiger Waldweg. Gerade einmal breit genug für ein schmales zweispuriges Fahrzeug, zieht sich der Trail einen Bachlauf entlang, kreuzt diesen in einer Furt, um seinen Schwierigkeitsgrad rasch zu steigern. Grobes Geröll,



Auch in Zeiten der GPS-Navigation haben die analogen Medien noch ihre Berechtigung (o.). Gemütliches Endurowandern auf der Varaita-Maira-Strecke (u.).

teilweise über mehrere Zehnermeter, enge Serpentina mit tiefen Auswaschungen und tiefgründiger Schotter prägen fortan seinen Charakter. Nach einigen Spitzkehren lässt die Steigung etwas nach, Gelegenheit, der Szenerie etwas mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Himmelhoch ragen die Felswände empor, das Gestein zerklüftet zu bizarren Skulpturen. Ein riesiges Kar, einst Heimstatt eines mächtigen Gletschers, umrahmt von senkrechten, hunderte Meter hohen Felswänden tut sich vor uns auf.

Vom Karboden schraubt sich der grob geschotterte Pfad nun in engen Serpentina zu einer höher gelegenen Verebnung hinauf. Mit den voll beladenen Adventure Bikes artet diese Passage bereits zu Schwerarbeit aus. Doch es kommt noch dicker. Unmittelbar hinter dem verfallenen Fort endet der zweispurige Fahrweg und geht in einen Singletrack über.

Die ersten Serpentina lassen sich noch mit Schwung und Gas in einem Anlauf meistern, je weiter hinauf wir gelangen, desto steiler wird das Terrain und enger werden die Radien. Ab hier geht es nur noch mit Zurücksetzen durch die Kehren - was angesichts teils senkrechter Felspartien unterhalb des Pfades gute Nerven erfordert. Dennoch ist bald ein Sattel erreicht, der einen guten Überblick über das Gelände erlaubt. Bis zum Gipfelort auf der Tête de Viraysse dürften es noch ungefähr dreißig oder mehr dieser Spitzkehren sein - bei zunehmender Steigung. Angesichts dräuender Gewitterwolken und Donner in der Ferne





*Die Auffahrt zum Col de Mallemort (o. und ganz r.).
Flott zu fahrende Piste am Jafferou (r.).*

»Nach einem ebenso mühsamen wie
adrenalintriebenden Abstieg
erreichen wir wieder das Fort.«





Überwältigendes Panorama vom Gipfel des Mont Jafferau (l.). Im Hochgebirge kann das Wetter innerhalb von Minuten umschlagen (u.).



fällt schweren Herzens der Entschluss, den finalen Gipfelsturm lieber abzublasen.

Nach einem ebenso mühsamen wie adrenalintreibenden Abstieg erreichen wir wieder das Fort. Gerade noch rechtzeitig, um uns in das letzte noch mit einem intakten Dach versehene Gebäude zu flüchten. Ein Gespräch ist fast nicht möglich, so laut prasseln die Eiskügelchen auf das Wellblech. Als der Hagel nach gut zwanzig Minuten in Regen übergeht, verlassen wir unseren Unterschlupf. Die Außenwelt ist wie verwandelt: Nicht nur auf dem zerklüfteten Gesims der Felswände, auch auf den Matten und Geröllfeldern hat das Eis ein weißes Muster gezaubert.

»Hagel? Nee, hier war bestes Wetter«, sagen die Kollegen, die uns auf dem Alpes Adventure Motofestival in Barcelonnette empfangen. Na denn. Zeit für ein gemütliches Bier, um die Ereignisse der letzten Tage Revue passieren zu lassen. Trotz verschiedener Einschränkungen und einiger Streckensperrungen - wir sind uns einig: »Da geht noch was, im Piemont!«





REISEINFORMATIONEN

ANREISE

Vom Südwesten Deutschlands lässt sich das Piemont mit Reiseenduros auf Achse in einem Tag erreichen. Aus den anderen Landesteilen werden es schnell 1000 Kilometer und mehr, so dass eine Übernachtung fällig wird. Sportenduristen und Fahrern weniger reisetauglicher Maschinen empfiehlt sich der Motorradtransport per Anhänger.

REISEZEIT

Auf den hochgelegenen Strecken muss bis weit in den Juni hinein mit Schnee gerechnet werden. Im August ist in Italien Urlaubszeit, und auf den einfacher zu fahrenden Strecken wie dem Jafferau ist mit emsigem Betrieb zu rechnen. Juli, September, Oktober sind ideale Monate für eine Endurotour im Piemont. Sofern noch kein Neuschnee gefallen ist, hat der frühe November seinen ganz eigenen Reiz.

UNTERKUNFT

Das Piemont ist touristisch sehr gut erschlossen. An Unterkünften herrscht kein Mangel. Allerdings kann es in den Monaten Juli und August schwierig werden, im ersten Anlauf ein Quartier zu finden, zumal wenn man in größeren Gruppen unterwegs ist.

LITERATUR | KARTEN

Harald Denzel: *Großer Alpenstraßenführer*
27. Ausgabe, ISBN 978-3850477772, 49,90 Euro

Michelin Karte Local, Blatt 351, Piemont, Aostatal, Maßstab 1:200.000, ISBN 978-2067126596, 7,50 Euro

Michelin Karte Local, Blatt 334, Französische Alpen Süd, Maßstab 1:150.000, ISBN 978-2067210561, 8,99 Euro

Colle delle Finestre



SIMPLE. PROGRESSIVE.



www.husqvarna-motorcycles.com

www.kiska.com

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

DIE ESSENZ DES MOTORRADFAHRENS

**ES GIBT VIELE KLISCHEES ÜBER
MOTORRÄDER.** Manche davon mögen wahr sein.
Die VITPILEN 701 ist jedoch alles andere als ein
Klischee. Und sie ist ein fortschrittliches Bekenntnis
hin zum reinen und emotionalen Motorradfahren.



Husqvarna[®]
MOTORCYCLES

A wide-angle landscape photograph of a mountain range. The foreground is a rocky, dusty slope. In the middle ground, a thick layer of white clouds fills the valley, creating a 'sea of clouds' effect. The mountains in the background are rugged and brownish-grey under a clear blue sky. On the right edge, a portion of a yellow motorcycle helmet is visible.

***SIE IST
WIEDER DA***



Mit der Ténéré 700 präsentiert Yamaha eine Maschine, die das Zeug hat, die Reiseenduro-Mittelklasse aufzumischen. Durch Reduktion auf das Wesentliche vereint die T7 beste Fahrbarkeit on- wie offroad und ein stringentes Design mit Wirtschaftlichkeit.

*Text: Andreas Reimar.
Fotos: claudius Vasilescu, Katja Wickert, Yamaha*

➤ **Nur wenige Modellbezeichnungen in der Motorradwelt sind ähnlich stark emotional aufgeladen wie der Begriff Ténéré.** Man muss kein ausgewiesener Endurist sein, um mit diesem Namen Fernweh, Abenteuer und die große Freiheit der Wüste zu verbinden. Geschickt hat Yamaha mit dem Mythos Ténéré gespielt, um die Fans über eine beispiellos lange Durststrecke bei Laune zu halten. Sage und schreibe drei Jahre sind vergangen, von der ersten Ankündigung eines zeitgemäßen Nachfolgers des prestigeträchtigen Adventure Bikes bis zum Verkaufsstart.

Jetzt ist sie endlich da. Rund 200 Kilogramm, knapp 75 PS, gute 200 Millimeter Federweg und ein unverkennbares Gesicht. Von den Eckdaten her hat die neue Ténéré das Zeug, eine würdige Nachfolgerin der Maschine zu werden, die über viele Jahre hinweg das Traumbike aller Fernreisenden war.

Doch schauen wir uns Konzept und Technik im Detail an. Als Antrieb dient der aus zahlreichen Modellen wie MT-07 oder XSR 700 bekannte Zweizylinder Reihenmotor. Das Crossplane-Triebwerk verfügt über einen Hubraum von 689 Kubikzentimetern. Seine lineare Drehmomentkurve mit ihrem Maximum von 68 Newtonmetern bei 6500 Umdrehungen erfreute bereits bei den Straßenmodellen, im Pisten- und Offroadeinsatz ist diese bullige Charakteristik umso wertvoller.

Bei der Radaufhängung setzt Yamaha auf eine solide, jedoch nicht übermäßig ambitionierte Standardkonfiguration mit einer 43er USD-Gabel und einem über Hebel angelenkten Zentralfederbein. 210 Millimeter beträgt der Federweg der Gabel, 200 Millimeter Arbeitsweg stehen dem Hinterrad zur Verfügung.

Die Speichenräder haben mit 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten bewährte Enduro-Dimensionen und erlauben die Auswahl aus einem breiten Offroadreifen-Spektrum.

Mit einem Startgewicht von 204 Kilogramm inklusive 16 Litern Kraftstoff an Bord ist die Ténéré 700 im Feld der Zweizylinder vergleichsweise leichtfüßig unterwegs. Neben dem moderaten

Gewicht kommt auch die gemäßigte Sitzhöhe von 875 Millimetern einem einfachen Handling entgegen.

Um die Ténéré artgerecht auf Pisten zu bewegen, erhält der Fahrer einen Arbeitsplatz mit einem breiten, konifzierten und maßvoll gekröpften Lenker, der durch seine leicht erhöhte Montage eine aufrechte Sitzposition auf der schmalen, einteiligen Bank ermöglicht.

Im Cockpit liefert ein Kombiinstrument mit großem LCD-Screen alle relevanten Informationen. Hinter der nach Vorbild der hauseigenen Rallyemaschinen komplett in Klarglasoptik gehaltenen Verkleidung ist auch noch genug Platz für Zusatzinstrumente wie Navi oder Roadbook.

Verzögert wird die 700er Ténéré von einer 282er Doppelscheibenbremse am Vorderrad sowie einer 245er Scheibe im Heck. Das Antiblockiersystem lässt sich im Geländeeinsatz abschalten.

Puristen werden an dieser Stelle aufatmen, denn mit dem ABS ist auch schon das einzige an

Das Fahrwerk der Yamaha Ténéré 700 ist handlich aber trotzdem spurstabil genug, um es auf Schotterstrecken richtig laufen zu lassen.

Technische Daten Yamaha Ténéré 700

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktreihenmotor
Hubraum	689 cm ³
Leistung	54 kW (73,4 PS) bei 9.000 U/min
Drehmoment	68 Nm bei 6.500 U/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Getriebe, Kette
Vorderradaufhängung	Upside-down Gabel, ø 43 mm
Hinterradaufhängung	Zweiarmschwinge, über Hebel angelenktes Zentralfederbein
Federweg vorne / hinten	210 mm / 200 mm
Reifen vorne	90/90 21
Reifen hinten	150/70 R18
Tankvolumen	16 l
Leergewicht (fahrfertig)	204 kg





Lothar Teufer

Touratech Allgäu

Mit seiner XT 600 reiste Lothar 1989 über 30.000 Kilometer von Kairo nach Kapstadt.

»Die rund 73 PS des Zweizylinders sind für eine Reiseenduro, die auch gerne im Gelände bewegt werden will, völlig ausreichend. Assistenzsysteme sind somit auch nicht notwendig, um das Motorrad unter Kontrolle zu halten. Die Radgrößen von 21/18 Zoll sind eine klare Aussage zum Einsatzgebiet der Ténéré 700. Die Sitzposition ist für mich – in Verbindung mit einer hohen Sitzbank – perfekt. Die Frontpartie der Ténéré ist sehr schlank und sportlich gestaltet und hat nicht ohne Grund Ähnlichkeiten mit dem Rallye-Motorrad. Das Gesamtgewicht von knapp über 200 Kilogramm geht für diese Fahrzeugkategorie in Ordnung. Damit hat die Yamaha Ténéré 700 das Potenzial, an die erfolgreiche Modell-Historie seit 1983 anzuknüpfen.«



LICHT UND SCHATTEN

MODELLGESCHICHTE DER YAMAHA TÉNÉRÉ

Als in diesem Sommer die ersten Fahrzeuge der jüngsten Generation an die Kunden übergeben wurden, konnte die Yamaha Ténéré bereits auf eine 36-jährige Modellgeschichte zurückblicken.

DIE UR-TÉNÉRÉ YAMAHA XT 600 Z TÉNÉRÉ 1983 bis 1991

Die Vorstellung der Yamaha XT 600 Z Ténéré auf Pariser Motorradmesse des Jahres 1983 war ein Paukenschlag für die Szene. Nach der etwas glücklosen XT 550 hatte Yamaha eine würdige Nachfolgerin für die bereits damals legendäre XT 500 präsentiert. Und was für eine. Mit dem 600 Kubikzentimeter großen Vierventilsingle, der revolutionären Hinterradaufhängung Mono Cross und einer Scheibenbremse im Vorderrad hatte die Ténéré gleich mehrere technische Highlights an Bord. Hinzu kam der 30-Liter-Tank, der der Maschine nicht nur ein unvergleichliches Rallye-Flair verlieh, sondern Fernreisenden eine bis dato ohne Basteleien unerreichte Autonomie verschaffte. Die gigantischen Federwege von 255 (vorne) und 235 Millimetern (hinten) taten ein Übriges, um die Herzen der Motorrad-Globetrotter zu erwärmen. Intern als 34L bezeichnet, ist diese Ausführung für Ténéré-Kenner bis heute die einzig Wahre.

Mit der Ausführung 55W erfuhr die Yamaha XT 600 Z Ténéré 1985 eine erste kleine Modellpflege. Das Dekor des Tanks wurde geringfügig verändert, am Fahrwerk fanden kleine Optimierungen statt, die Vorderbremse erhielt die damals moderne Abdeckung und die Sitzbank geriet nun etwas länger, um den Zweipersonenbetrieb komfortabler zu machen.



1980

1983

1985

1990

1991

Bord befindliche Assistenzsystem benannt. Indem Yamaha mit dem 700er Crossplane-Motor ein topaktuelles Triebwerk einsetzt, der Ténéré 700 ein robustes Chassis verpasst und dabei mit Ausnahme des sinnvollen ABS auf alle derzeit angesagten Assistenzsysteme verzichtet, greift der Hersteller das Konzept der Ur-Ténéré wieder auf: Sparsam dosierte moderne Technik im Dienste eines unverfälschten Fahrerlebnisses. Damit trägt die Neue die Bezeichnung Ténéré mit Fug und Recht - auch wenn sie wegen ihres Zweizylinders formal eher eine Super Ténéré wäre.

DAS GUTE BESSER MACHEN

Ebenso wie das breite Publikum waren natürlich auch die Experten bei Touratech äußerst gespannt auf die neue Ténéré. Im Laufe des Sommers konnten immer mehr Mitarbeiter zu Testfahrten starten. Neben eingefleischten Ténéré-Fans wie Jochen Schanz oder Lothar Teufer



TOURATECH PRODUKTE FÜR DIE 700ER TÉNÉRÉ

Art.-Nr.	Produkt	Preis
632-5010	ABS-Sensorschutz hinten	19,90 €
632-5045	Kettenschutz	79,90 €
632-5095	Scheinwerferschutz schwarz mit Schnellverschluss	99,90 €
632-5160	Motorsturzbügel Edelstahl	229,00 €
632-5161	Motorsturzbügel Edelstahl schwarz	229,00 €
632-5162	Verkleidungssturzbügel Edelstahl	229,00 €
632-5163	Verkleidungssturzbügel Edelstahl schwarz	229,00 €
632-5255	Lenkererhöhung 20 mm Typ 49 inkl. ABE	59,90 €
632-5275	Seitenständerauflagenverbreiterung	49,90 €
632-5315	Fernreisefußrasten *Works* incl. ABE	129,90 €
632-5415	GPS Anbauadapter über Instrumente	49,90 €
632-5455	ZEGA Pro Topcaseträger	149,90 €
632-5456	ZEGA Pro Topcaseträger schwarz	149,90 €
632-5552	Soziushaltegriffe / Bergegriffe	99,90 €
632-5555	Kofferträger Edelstahl + diverse Koffersysteme	259,00 € ab 749,00 €
632-5560	Kofferträger Edelstahl schwarz + diverse Koffersysteme	259,00 € ab 749,00 €
632-5806	Lenkertasche Ambato	99,90 €

632-5860	Touratech Suspension Federbein Typ Level2/PDS	999,00 €
632-5865	Touratech Suspension Tieferlegung -35mm Typ Level2/PDS	999,00 €
632-5870	Touratech Suspension Federbein Typ Extreme	1.399,00 €
632-5871	Touratech Suspension Tieferlegung -35 mm Typ EXTREME	1.399,00 €
632-5875	Touratech Suspension Cartridge Kit Extreme	1.449,00 €
632-5876	Touratech Suspension Cartridge Kit Tieferlegung -35 mm	1.449,00 €
632-5880	Progressive Gabelfedern	169,00 €
632-5881	Progressive Federn für Gabel und Federbein Austauschfedern	279,00 €
632-5882	Progressive Gabelfedern für Tieferlegung um -35 mm	169,00 €
632-5883	Tieferlegung um -35 mm Austauschfedern	279,00 €



(großes Special in Travel Time 02/2018) nahmen auch Kollegen mit ganz anderen Markenvorlieben im Sattel der neuen 700er Platz.

Umso erstaunlicher war die durchweg positive Resonanz nach den ersten Ausfahrten. »Die Ténéré 700 passt mir wie ein maßgeschneiderter Handschuh. Ich setzte mich drauf und fühlte mich sofort zuhause«, gab Cliff Vizer aus der Entwicklung zu Protokoll. Ganz ähnlich sah es Werkstatteleiter Wolfgang Banholzer. »Alles passt und ist da, wo es hingehört«, stellte er fest. Besonders gut haben ihm das einstellbare Fahrwerk und die Radgrößen mit 21 bzw. 18 Zoll gefallen. Von der guten Ergonomie



Größere Überarbeitungen erfuhr das Modell im Jahr 1986 mit dem Wechsel zur Ausführung 1VJ. Das Tankvolumen wurde auf 23 Liter, verringert, der Motor erhielt einen E-Starter und die Spitzenleistung wuchs von 43 auf 46 PS. Ein falsch platzierter Ölkühler sorgte in der Folge für zahlreiche Motorschäden, was nicht nur den Nimbus der Ténéré als unverwundliche Wüstenläuferin beschädigte, sondern das Image der großen Singles im Allgemeinen ruinierte.

Yamaha reagierte im Jahr 1988 mit der Ausführung 3AJ. Der Zylinder erhielt größere Kühlrippen, der Vorderradkotflügel wurde im Sinne einer besseren Luftzufuhr nun direkt über dem Vorderrad montiert. Diese Neuerung passte optisch zur nun verbauten rahmenfesten Verkleidung, die auf langen Etappen für einen besseren Witterungsschutz sorgte. Die hintere Trommelbremse wurde durch eine Scheibe ersetzt.



DER FÜNFVENTILER YAMAHA XTZ 660 TÉNÉRÉ 1991 und 1999

Anfang 1991 stellte Yamaha eine komplett neue Ténéré vor – die XTZ 660. Mit dem 48 PS starken, 659 Kubikzentimeter großen, flüssigkeitsgekühlten Fünfventilsingle war die neue Ténéré ausreichend und zuverlässig motorisiert. Die auf 200 Millimeter gestutzten Federwege und ein Gewicht von knapp 200 Kilogramm raubten ihr aber die Leichtfüßigkeit ihrer Vorgängerin. Im Jahr 1994 erhielt die XTZ 660 einen Doppelscheinwerfer, Verkleidungs- und Armaturenteile wurden von der zwischenzeitlich eingeführten Zweizylindermaschine XTZ 750 Super Ténéré übernommen, der sie äußerlich nun weitgehend glich. Aufgrund neuer Abgasvorschriften schrumpfte die Motorleistung auf nur noch 46 PS. Nach acht Jahren stellte Yamaha die Produktion der XTZ 660 Ténéré 1999 ein.

1990

1991

1995

1999

2000



Jochen Schanz
Touratech COO

Jochen fuhr 1991 mit seiner XT 600 über 15.000 Kilometer durch Afrika

»Die Ténéré 700 ist unheimlich handlich, leicht und verfügt über einen großen Lenkeinschlag, was das Fahren in engen Passagen sehr erleichtert. Der Motor fährt sich sehr angenehm, wenn auch in manchen Bereichen der „Bums“ fehlt, den man von größeren Hubräumen mittlerweile gewohnt ist. Der

Tank könnte für eine echte Ténéré etwas größer sein, mit dem gebotenen Volumen kann man aber leben. Knieschluss und Fußrastenposition passen auch für stehende Fahrweise sehr gut.

Schön ist, dass die T7 nicht so viele Assistenzsysteme hat, die man ständig ausschalten muss oder die Fehlermeldungen produzieren. Mir gefällt, dass auch heute noch ein Motorrad mit schlichter Ausstattung sehr gut funktioniert. Nicht zufrieden bin ich mit Sitzbank und Fahrwerk – doch da arbeiten wir bereits an Lösungen.«

und Wendigkeit im Geländeeinsatz zeigte sich Daniel Schifer, seines Zeichens Betriebsratsvorsitzender, besonders angetan.

Doch man wäre nicht bei Touratech, wenn trotz des positiven Tenors der Bewertung nicht auch ein deutliches »Ja aber« zu hören gewesen wäre. Was denn »aber«?

Nun gut. Unisono wurde der unzureichende Schutz des Triebwerks bemängelt. Für den ernsthaften Offroadeinsatz, für den die Ténéré 700 ja die besten Voraussetzungen besitzt, haben die Entwickler eine Variante des bewährten Motorschützers »Rallye« konstruiert. Zusätzlichen Schutz bei Umfallern bietet der robuste, aus Edelstahlrohr gefertigte Sturzbügel. Beschädigungen des futuristischen Scheinwerfers durch aufgewirbelte Steine vermeidet ein solides Metallgitter.

Auch für längere Ausritte stehen bereits zahlreiche Zubehörlösungen bereit. Selbstverständlich wird es ein Alukoffersystem geben. Zur Montage am modellspezifisch gefertigten Edelstahlträger stehen mehrere Größenvarianten der aktuellen Kofferlinie ZEGA Evo bereit. Auch ein Träger für Topcases ist im Angebot. Abgerundet wird das Gepäcksortiment durch eine Auswahl textiler Komponenten wie Tankrucksäcke und Taschen.

Ein deutliches Plus an Komfort auf schnellen Etappen bieten die von Touratech selbst entwickelten Windschilde, die sich harmonisch in die Optik der Fahrzeugfront einfügen.

Besonders intensiv haben sich die Kollegen von der Fahrwerkssparte Touratech Suspension ins Zeug gelegt. Bereits das kleine Upgrade mit progressiven Federn für Gabel und Federbein verbessert die Performance enorm. Nochmals höheren Komfort und höchste Durchschlagfestigkeit garantiert der Einbau eines voll einstellbaren Federbeins der Reihe »Level2«.

Für sportlichen Geländeeinsatz und maximale Präzision auf allen Untergründen empfiehlt sich das Federbein der Reihe »Extreme«. Unerreicht in Ansprechverhalten und Robustheit sind die voll einstellbaren Cartridge Kits für die Gabel.

Auf Wunsch sind die Fahrwerkskomponenten auch in verkürzter Länge zur Tieferlegung der Ténéré 700 um 35 Millimeter erhältlich. Alle Federelemente von Touratech Suspension sind voll servicefähig.



DER LETZTE SINGLE YAMAHA XTZ 660 TÉNÉRÉ 2008 bis 2016

Gute acht Jahre vergingen, bis Yamaha im Jahr 2008 wieder eine Ténéré auf den Markt brachte.

Um Verwechslungen mit dem Vorgängermodell gleichen Hubraums auszuschließen und an die Tradition der Ur-Ténéré anzuknüpfen, wanderte das »Z« in der Modellbezeichnung nun wieder hinter die Hubraumangabe. Angetrieben wurde die bis 2016 gefertigte XTZ 660 Ténéré vom neuen Vierventilmotor, der auch im Schwestermodell R (Enduro) und X (Supermoto) eingesetzt wurde. Aus 660 Kubikzentimetern schöpfte der Single 48 PS.

Die Federwege blieben mit 210 bzw. 200 Millimetern vergleichsweise kurz, das ab 2013 angebotene Modell mit ABS hatte gar nur noch 160 Millimeter vorne und 145 hinten zu bieten. Auch wenn die Geländetauglichkeit angesichts dieser Werte und eines Startgewichts von gut 200 Kilogramm zu wünschen übrig ließ, eroberte sich die Yamaha XTZ 660 Ténéré aufgrund ihrer Zuverlässigkeit und ihres sparsamen Kraftstoffverbrauchs eine treue Fangemeinde unter den Fernreisenden.

2005

2008

2010

2015

2016



Protection is our Profession - Worldwide



ONB ORTEMA
Neck Brace
Zertifiziertes Neckbrace



ORTHO-MAX Jacket
Zertifizierte Protektorenjacke



OCP ORTEMA
Chest Protection
Zertifiziertes Stoneshield

Alle Produkte FIM zugelassen
gemäß EU Verordnung 2016/425

www.ortema-shop.com

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





DAS MEISTERSTÜCK

Rund 750.000 Aluminiumkoffer sind bei Touratech bislang gefertigt worden. Mit dem aktuellen Modell ZEGA Evo setzt das Unternehmen erneut Maßstäbe in Sachen Robustheit und Bedienkomfort. Wir werfen einen Blick auf die Entstehung eines erstaunlich komplexen Produkts.



ZEGA Evo Challenge

Das Video zum Wettbewerb gibt es unter dieser URL: touratech.ch/EVOchallenge

Ganze neun Sekunden benötigte der Sieger der »ZEGA Evo Challenge«, um ein Paar der brandneuen Koffer vom Motorrad abzunehmen und sie wieder zu befestigen. Touratech USA hatte den Wettbewerb im Rahmen der Touratech Rally 2019 veranstaltet, um zu zeigen, wie schnell und einfach sich die neuen ZEGA Evo handhaben lassen.

Wie relevant der Wert von neun Sekunden in der Reisepraxis ist, darüber lässt sich trefflich streiten. Nichtsdestotrotz steht er für eine Zeitenwende im Bau von Motorrad-Aluminiumkoffern. Denn mit dem neuen Einhängemechanismus ist es erstmals gelungen, den Komfort eines Quickmount-Systems mit der für ausgedehnte Offroadreisen erforderlichen Robustheit zu kombinieren. Und auch der Koffer selbst wurde in zahlreichen Punkten weiter verbessert.

»Wir haben alle unsere Erfahrungen aus 30 Jahren Alukofferbau und unzähligen Extreemeinsätzen mit unseren Boxen im ZEGA Evo gebündelt«, sagt Jochen Schanz, der als Chief Operating Officer (COO) auch für alle Neuentwicklungen bei Touratech verantwort-





Jochen Schanz
Touratech COO,
51 Jahre

»Wir haben im ZEGA Evo unser gesamtes Know-how aus 30 Jahren Kofferfertigung gebündelt.«

lich ist. »Erst dieser einzigartige Erfahrungsschatz macht es möglich, ein Produkt, das derart hohe Anforderungen an Maßhaltigkeit und Toleranz stellt, in der Großserie zu fertigen«, fügt er hinzu.

Neben dem Know-how der Entwickler ist die permanente Weiterentwicklung des Maschinenparks die zweite wichtige Säule für den nachhaltigen Erfolg der Touratech Produkte. So auch beim ZEGA Evo, für dessen Fertigung Touratech Hightech-Maschinen auf dem neuesten Stand der Technik einsetzt.

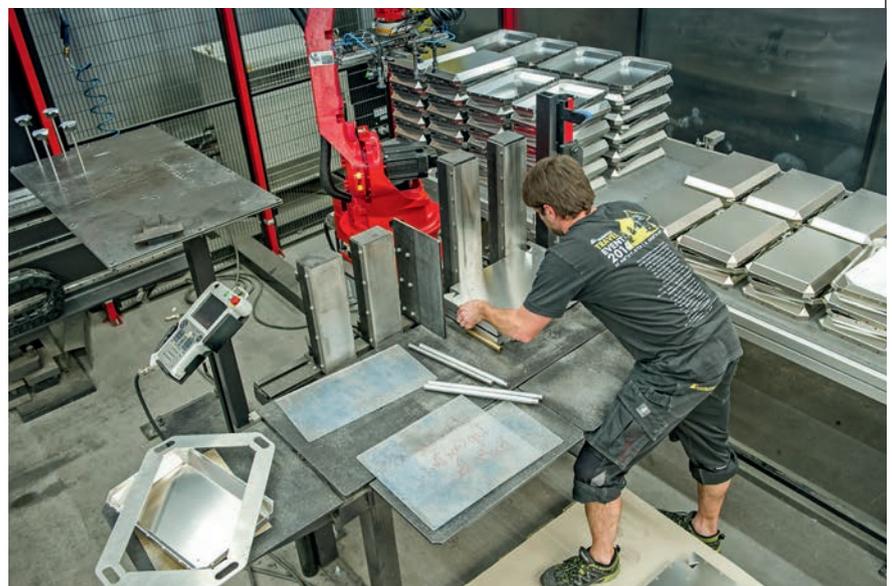
Bereits das Handling des Rohmaterials ist voll automatisiert. Dies dient weniger der Personaleinsparung als dem schonenden Transport der kratzempfindlichen Bleche. Die Vermeidung von Beschädigungen – und damit Ausschuss – prägt den gesamten weiteren Fertigungsprozess der Aluminiumkoffer. Die dekorativen Bleche müssen unzählige Arbeitsschritte vom Zuschnitt über das Tiefziehen der Deckel und Böden, das Schweißen des Koffermantels, bis zum Zusammenbau durchlaufen, ohne dass die edle Oberfläche auch nur die kleinste Beschädigung erfährt.

Geschnitten werden die Aluminiumbleche ausschließlich per Laser. Das gilt für das Blech des Mantels, bei dessen Zuschnitt modernste Flachbettlaser für präzise Außengeometrien und Lochbilder sorgen, genauso wie für die gezogenen Böden und



Automatische Übernahme von Teilen aus dem Abkantroboter.

Der Abkantroboter wird mit Zuschnitten neu beladen.



SO ENTSTEHT DER ZEGA EVO

1. Zuschnitt der Blechteile mit dem Laser.



2. Abkanten des Mantels in der Fertigungszelle.



3. Automatisiertes Abkanten von Boden und Deckel (hier BMW-Koffer).



Deckel, die nach der Umformung mit einem 3D-Laser exakt beschnitten werden.

Ebenso wie die Arbeitsschritte zur Bearbeitung der Umformteile in einer verketteten und komplett automatisierten Bearbeitungszelle gebündelt sind, finden auch die wichtigsten Schritte zur Herstellung des Koffermantels in einem voll automatisierten Bearbeitungszentrum statt. In dieser sogenannten Mantelverarbeitungszone wird das Blech zunächst gebogen, geprägt und schließlich der Stoß durch einen Schweißroboter verbunden. »In der Mantelverarbeitungszone steckt sehr viel Eigenentwicklung«, erklärt Jochen Schanz. Sowohl die Vorrichtung für das Vertikalbiegen – normalerweise werden Bleche horizontal gebogen – als auch die Linearschweißmaschine



DIE KOFFERFERTIGUNG IN ZAHLEN:



für das präzise Fügen des dünnen Aluminiumblechs mussten wir für die spezifischen Anforderungen unserer Kofferfertigung eigens konzipieren«, fügt der Manager hinzu.

Trotz des hohen Automatisierungsgrads werden in der Kofferfertigung zahlreiche qualifizierte Mitarbeiter benötigt. »Das beginnt mit der Bedienung und Überwachung unserer Bearbeitungszentren«, führt Michael Gnädig, der Production Manager Koffermontage, aus. »Und weiter geht es beim Zusammenbau der einzelnen Komponenten. Hier ist allerhöchste Präzision gefragt«, so der 31-jährige Industriemeister weiter. Die hohen Anforderungen an die Genauigkeit beim Zusammenbau ergeben sich aus der ausgefeilten Konstruktion des Koffers selber, der beispielsweise über einen halbschwimmend gelagerten Boden verfügt. »Diese mit Spezialnieten gefügte Konstruktion bietet eine herausragende Steifigkeit bei gleichzeitiger Minimierung der Rissproblematik«, ergänzt Cliff Vizer, Koordinator der Produktentwicklung, der sich kurzfristig zu unserem Fertigungsrundgang gesellt hat. Auch das Zusammenspiel von Koffer und Einhängemechanismus erfordert geringste Toleranzen, um spielfreien Sitz und eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten.



4. Aufnieten von Ösen auf den Deckel des ZEGA Evo.



5. Automatisches Aufspenden von Klebstoff.



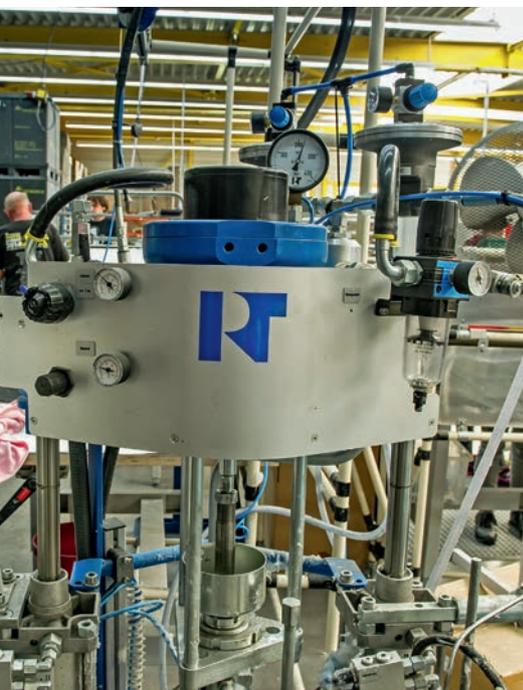
6. Der Boden des ZEGA Evo bekommt ein Silikon-Dichtband.





Cliff Vizer
 Koordinator
 Produktentwicklung,
 42 Jahre

»Die Herausforderung war, mit dem ZEGA Evo ein Produkt zu entwickeln, das besser ist, als alles was es bereits gibt. Und da lag der Maßstab durch unsere eigenen Vorgängerprodukte sehr hoch.«



Dank exakt eingestellter Werte für Temperatur und Luftfeuchtigkeit bindet die Silikonmasse im Trocknungsturm perfekt ab (o.).

Die automatische Silikon-Dosieranlage (l.).

Eine weitere Herausforderung für die Mitarbeiter in der Assemblierung ist die große Variantenvielfalt der Touratech Aluminiumkoffer. Diese erfordert permanent hohe Aufmerksamkeit.

Damit trotz intensiv geschulter Mitarbeiter nichts schiefeht, verfügt die Touratech Fertigung über ein engmaschiges System der Qualitätskontrolle. Von einer permanenten Sichtprüfung nach allen relevanten Arbeitsschritten bis zur finalen Dichtigkeitsprüfung reichen die Kontrollen. Jeder Koffer erhält dabei eine individuelle Seriennummer, mit der sich lückenlos alle Schritte zurückverfolgen lassen, um eventuelle Fehlerquellen umgehend abstellen zu können.

Unterstützung erhalten die Mitarbeiter wiederum durch zahlreiche Hightech-Lösungen. So wird beispielsweise das Silikon von einer Dosieranlage exakt in der benötigten Menge in den Pfalz eingespritzt. Auch die anspruchsvolle Trocknung der Dichtmasse ist automatisiert. »Das Silikon benötigt exakt definierte Werte für Temperatur und Luftfeuchtigkeit, um optimal abzubinden. Diese können wir zuverlässig in unserem Trocknungsturm realisieren, den die Koffer in einer festgelegten Prozesszeit vollautomatisch durchlaufen«, erläutert Michael Gnädig.

32 Mitarbeiter arbeiten im Zweischichtbetrieb in der eigentlichen Kofferfertigung, rund 130 Kollegen sind es, wenn man die Fertigung der Träger



7. Aufbringen der Silikonnaht mit der Dosieranlage.



8. Trocknungsturm mit genau bestimmten Werten von Temperatur und Feuchtigkeit.



9. Montage des Einhängesystems.





und Anbauteile mit einbezieht. Kann sich das im Hochlohnland Deutschland rechnen? »Auf jeden Fall«, sagt Jochen Schanz. »Viele gute Gründe sprechen dafür, den ZEGA Evo am Standort Niedereschach zu fertigen. Wir haben hier extrem kurze Wege, was angesichts großer Stückzahlen und eines hohen Produktvolumens die Logistikkosten massiv senkt.« Hierzu hat der Manager ein griffiges Beispiel parat: »Bei einem Output von bis zu 400 Koffern am Tag bewegen wir täglich rund 60 Palettencontainer nur mit Korpusbauteilen hier auf dem Gelände. Das entspricht zwei bis drei Sattelzügen. Bei diesem zu bewegendem Volumen ist eine Komponentenfertigung im Ausland nicht wirtschaftlich«.

Hinzukommen die hohen Qualitätsanforderungen. »Bis auf die Beschaffung des Rohmaterials natürlich und die Herstellung einiger Dreh- und Kunststoffteile erfolgt die Kofferfertigung komplett in house. Hierdurch haben wir Zugriff auf jeden einzel-



Michael Gnädig
Production Manager
Koffermontage,
31 Jahre

»Am ZEGA Evo schätze ich seine überragende Qualität „Made in Germany“ und die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten«.

nen Arbeitsschritt und können so eine höchstmögliche Qualität sicherstellen«, erläutert Jochen Schanz. »Und wir haben eine sehr enge Rückkoppelung von der Fertigung in die Entwicklung, so dass wir kurzfristig Verbesserungen einspielen können, sollte es bei einzelnen Produktionsschritten zu Schwierigkeiten kommen«, ergänzt Cliff Vizer.

30 Jahre nachdem das ZEGA Case den Durchbruch in Sachen professioneller Motorrad-Alukoffer brachte, setzt der ZEGA

ZEGA EVO - DIE FAKTEN

- 1,5 Millimeter starkes Aluminiumblech, silbern oder schwarz eloxiert
- Korpus und Boden vernietet
- Deckel und Boden tiefgezogen
- Robustes Deckelprofil mit Silikondichtung
- Schlagzähe Eckenverstärkungen
- Versenkter Tragegriff aus Gurtband
- Neue ergonomische Verschlüsse
- Verschlüsse mit zusätzlicher Scharnierfunktion
- Deckel komplett abnehmbar
- Neues, einfach abnehmbares Deckelfangband
- Verbesserte Entlüftung
- Komplett neuer Einhäng- und Verriegelungsmechanismus
- Umfangreiche Ausstattung mit Zurrösen, Gepäckhaken, Zubehörfestigung
- Erhältlich mit 31 | 38 | 45 Litern Volumen



10. Dichtigkeitsprüfung.



11. Montage des Entlüftungssystems.



12. Sorgfältige Endreinigung.



Evo erneuert den Maßstab für hochwertige Transportlösungen auf dem Motorrad. Inzwischen profitieren nicht nur die Touratech Kunden von der einzigartigen Kompetenz des Niedereschacher Unternehmens in der Entwicklung und Fertigung hochwertiger Motorradkoffer aus Aluminium. Zahlreiche Premiumhersteller wie BMW, Ducati oder KTM lassen bei Touratech Koffer für das eigene Original-Zubehörprogramm

fertigen. Insgesamt rund 100.000 Koffer werden pro Jahr bei Touratech gefertigt.

Und die Reise geht weiter. Nicht nur für die hunderttausenden Nutzer der ZEGA Koffer weltweit. Auch für künftige Koffergenerationen haben die Entwickler bereits zahlreiche Ideen in petto. »Das Thema Adventure-Koffer ist für uns noch lange nicht ausgereizt.« Mehr lässt sich Jochen Schanz zum jetzigen Zeitpunkt nicht entlocken. <

13. Die fertigen ZEGA Evo Koffer...



14. ...werden für den Versand verpackt.



15. Zufrieden: Jochen Schanz u. Michael Gnädig mit einem zufällig ausgewählten Koffer.



Official Partner of
BMW Motorrad

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

MEHR UNTER ENDUROPARK-HECHLINGEN.DE

TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE

**ENDURO
PARK
HECHLINGEN**



AB DURCH DIE MITTE



Italien ist das vierte Land in Europa, das von ACT für Adventure Biker erschlossen wird. Nach intensivem Scouting hat sich Ende August das Media-Team auf die Reise gemacht und die abenteuerlichen Schotterstrecken im Herzen Italiens dokumentiert.

Text: Martin Wickert.

Fotos: Katja Wickert



*Kurze aber starke Gewitter können die
Schotterstrecken schnell in Wasserlandschaf-
ten verwandeln*



Teamwork im Scouting Team ist eine Selbstverständlichkeit (o.). In engen Kehren schrauben sich die Schotterstrecken in der Region Perugia empör (u.).

Ein ganzes Jahr Planung war nötig, bis ACT Track Chief Filipe Elias den neuesten, 1200 Kilometer langen Adventure Country Track ausgearbeitet hatte. Knapp 60 Prozent Schotteranteil bietet die Strecke, die auf kleinsten Sträßchen das italienische Hinterland durchquert.

Früh am Morgen startet unser Team nahe Bologna, der Homebase von Ducati. Unterwegs auf aktuellen Adventure Bikes - von der brandneuen Ténéré 700 bis zur bewährten R 1250 GS reicht unser Line-up - rollen wir via Imola gen Bertinoro, dem Ausgangspunkt von ACT Italia.

Das kleine Dorf mit seinem prachtvollen Palazzo bietet einen traumhaften Blick aufs Umland. Bereits nach ein paar Kilometern weicht der Asphalt einer geschotterten Strecke. Den ganzen Tag über wechseln sich gewundene Teerstraßen mit unbefestigten Abschnitten ab: Die ideale Eingewöhnung auf das, was uns in den nächsten Tagen erwartet.

Bei Temperaturen über 30 Grad Celsius sind wir froh, dass wir zunächst etwas zügiger vorankommen. Während sich der Track durch ausgedehnte Wälder und endlose Hügel windet, führt er uns nach Umbrien. Wir sind überrascht von der Einsamkeit, die uns umgibt, sobald man die Hauptstraßen verlassen hat.

Den gesamten zweiten Tag unserer Tour bewegen wir uns in der Provinz Perugia und dringen immer tiefer in die Bergwelt vor. Ausschließlich kleinste Strecken hat Filipe auch für diesen Adventure Country Track ausgewählt. Es sind Landstraßen der niedrigsten Ordnung und - legale - Verbindungswege zwischen den winzigen Dörfern. Der verschlungene Weg durch die Hü-



gellandschaft führt uns zu verfallenen Burgen und verlassenem Landhäusern.

Als wir gegen Ende des zweiten Tages die Toskana erreichen, spüren wir die Strapazen der Tour. Kein Wunder, um perfekte Aufnahmen zu bekommen, lässt das Film- und Fototeam die Gruppe die schönsten Abschnitte stets mehrfach fahren. Und dies sind meist die fahrerisch anspruchsvollsten.

Zudem steigt der Schwierigkeitsgrad der Strecke zusehends. Eine steile Abfahrt und die direkt anschließende Auffahrt, in der wir die Motorräder mehr als einmal wieder in die Vertikale wuchten müssen, stimmen uns auf das technische Niveau der kommenden Streckenabschnitte ein. Wir sind froh, dass wir am Ende dieses Tages die touristische Infrastruktur am Lago Trasimeno nutzen können, die uns mit einer Dusche und Bier für die Anstrengungen entschädigt.

Am dritten Tag pendelt der Track wiederum zwischen der Toskana und Umbrien hin und her und führt uns bis nach Orvieto. Die überlaufenen Touristenhochburgen von Siena und Montepulciano lassen wir links liegen. Die geschotterten Alleen, die uns durch das Hinterland der Toskana mit seinen malerischen Dörfern führen, könnten als Sinnbild dieses Adventure Country Tracks dienen.

Am Nachmittag ziehen Gewitter auf, die sich alsbald über uns entladen. Die Freude über eine kleine Abkühlung währt allerdings nicht lange, als die Blitzeinschläge bedrohlich nahe kommen. Immerhin unterdrückt der Regen die gigantische Staubwolke, die unseren Tross bisher eingehüllt hatte.

Erschöpft erreichen wir Orvieto und freuen uns über die Annehmlichkeiten des gut ausgestatteten Hotels. Wir genießen lokale Spezialitäten in dieser uralten auf einem Felsplateau gelegenen Stadt.



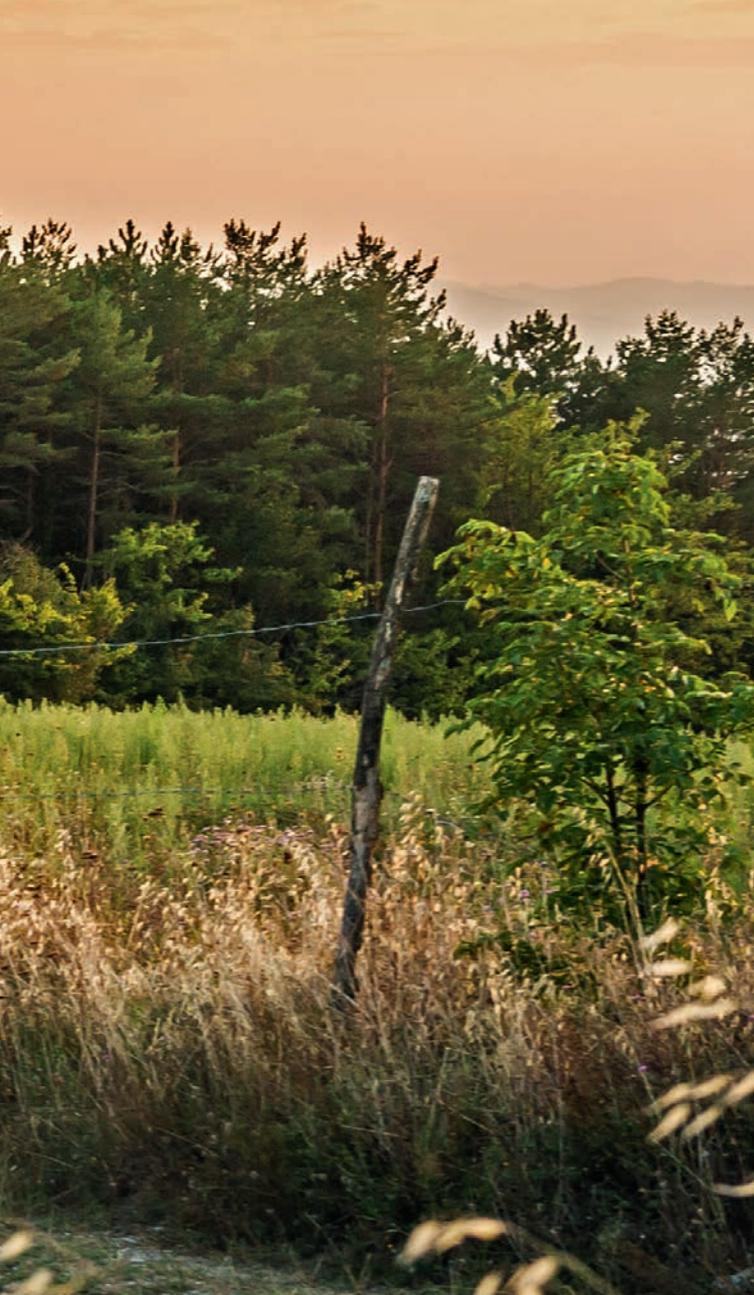


Egal ob schnelle Schotterstrecken durch die typisch toskanische Landschaft, kleine Feldwege, die durch Erdbeben schon mal beschädigt werden, oder Stopover in einer der traumhaften Altstädte: ACT Italia ist ein Fest für die Sinne.





Nach einer Fahrt durch mildes Abendlicht (o.) klingt der Tag in einem der gemütlichen rustikalen Weingüter entlang der Strecke aus (l.). Für unterwegs halten die Alimentari lokale Köstlichkeiten bereit (o.r.). Die letzten Abenteuerstrecken Europas bergen immer auch ein Risiko (r.).



Obwohl die Sehenswürdigkeiten Orvietos einen längeren Aufenthalt rechtfertigen würden, brechen wir gleich am nächsten Tag wieder auf. Der Track wird uns heute in die Berge hinauf führen. Am Fuße der Monti Sibillini erreichen wir das Erdbebengebiet von 2016 und können erkennen, dass sich die Region von dieser Naturgewalt nur langsam erholt. Viele Touristen meiden das Gebiet, viele Gebäude sind immer noch in Mitleidenschaft gezogen, und viele Bewohner haben die Gegend verlassen.

Die Straßen und Tracks hier sind jedoch umso schöner und spektakulärer. Vielleicht können wir mit der Faszination ACT ein klein wenig dazu beitragen, dass sich in der Region ein nachhaltiger Tourismus etabliert.

Auf einer anspruchsvollen Offroadstrecke erwischt uns erneut ein Gewitterguss mit einer Intensität, die noch keiner von uns bislang erlebt hatte. Es bleibt nicht einmal Zeit, die Regenbekleidung anzulegen, innerhalb kürzester Zeit sind wir komplett durchnässt - und der Track steht 30 Zentimeter tief unter Wasser.



Der letzte Tag sollte es noch einmal in sich haben. Bereits 500 Meter nach dem Start gelangen wir auf einen schmalen Weg, der sich durch den Regen der vergangenen Nacht in eine Schlammgrube verwandelt hat. Eine ganze Stunde benötigen wir für nur eineinhalb Kilometer. Einige von uns sind unfreiwillig baden gegangen, vollkommen erschöpft sind wir alle. Keine guten Voraussetzungen, denn die Strecke hat noch zahlreiche fahrtechnische Gemeinheiten auf Lager. Enge Serpentin und tiefer Schotter prägen den weiteren Verlauf. Doch immer wieder sorgen spektakuläre Ausblicke dafür, dass wir dem Track weiter folgen.

Die letzte Etappe unseres fünften Fahrtages führt uns durch den Gran Sasso Nationalpark bis ans Meer. In der Nähe von Pescara stehen wir spätabends erschöpft aber glücklich am Strand. 

Traumhafter Ausblick nahe dem Gran Sasso (o.). Im Sommer kann es auf den Strecken ziemlich staubig werden (u.).





Nach fünf Tagen Abenteuer beenden wir den ACT Italia bei einem spektakulären Fischrestaurant an der Adria.



DAS PROJEKT

ACT Adventure Country Tracks hat sich zum Ziel gesetzt, legal befahrbare Offroadstrecken in Europa zu erhalten und für einen sanften Motorradtourismus zu erschließen. Gleichzeitig soll die touristische Infrastruktur in ländlichen Gebieten gefördert werden. Von Touratech ins Leben gerufen, firmiert »ACT Adventure Country Tracks e.V.« mittlerweile als gemeinnütziger Verein. Touratech ist als starker Sponsor weiterhin mit an Bord, zahlreiche weitere Unternehmen aus der Motorradindustrie unterstützen das Projekt. Alle interessierten Adventure Biker haben die Möglichkeit, dem Verein beizutreten und sich in das Projekt einzubringen.

Nach Portugal, Griechenland und Rumänien ist Italien das vierte Land, in dem ein Adventure Country Track etabliert wurde.

Die filmische Doku wird im Laufe des Oktobers veröffentlicht, die GPS-Daten und alle Reiseinformationen gehen im November 2019 online.

Weitere Informationen unter adventurecountrytracks.com

DEAL!

Zahlreiche Touratech Produkte werden zur Saison 2020 neu aufgelegt oder bekommen einen Nachfolger. Das ist die Chance, Produkte aus der bestehenden Kollektion jetzt zu teils extrem reduzierten Preisen zu erhalten.

Vom Fahrzeugzubehör bis zu modischen oder funktionalen Kleidungsstücken ist für jeden etwas dabei.

Dazu gibt es Empfehlungen zu aktuellen Highlights. Angebote gelten nur solange der Vorrat reicht!

SCHNÄPPCHENPREISE ZUM KOLLEKTIONSWECHSEL



Design Dark Stone
Art.-Nr.: 500-2180

-20%



Design Stone
Art.-Nr.: 500-2150



Design Compañero
Art.-Nr.: 500-2110



Design Namib
Art.-Nr.: 500-2120



Design Passion
Art.-Nr.: 500-2140

Statt 749 € jetzt 599,20 €

HELM

AVENTURO MOD

Der Aventuro Mod kombiniert Optik und Funktionalität eines Adventure-Helms mit dem Komfort eines Klapphelms. Durch austauschbare Komponenten erhält der Aventuro Mod jeweils die gewünschten Funktionen, ohne die Kompromisse eingehen zu müssen, die ein Allroundhelm bedingt. Der Helm ist in Windeseile werkzeuglos umgebaut und kann so den bevorstehenden Anforderungen ideal gerecht werden.

Er kann für den Touringeeinsatz wie ein »normaler« Klapp-Helm genutzt werden, im Offroadeinsatz kann er dank großem Gesichtsausschnitt und Brillenbandhalterung auch mit Endurobrille gefahren werden.

Der Aventuro Mod bietet das tausendfach bewährte Klappsystem by Schubert. Der Helmschild klappt mit dem Kinnenteil hoch und automatisch bis zur voreingestellten Position wieder mit hinunter.

Die aerodynamisch optimierte Helmschale ist aus einem speziellen Glasfaser-Laminat gefertigt und nach ECE 2205 zertifiziert. Der Kinnriemen verfügt über einen fein

verstellbaren Ratschen-Verschluss mit Micro-Rastung.

Das beschlag- und verzerrungsfreie Visier erfüllt ebenso wie die integrierte Sonnenblende den europäischen Standard für »Class 1 Optics«.

Extragroße Lufteinlässe und variable Belüftungsmöglichkeiten sorgen für eine optimale Ventilation bei allen Einsatzbedingungen.

Die Innenausstattung aus Coolmax ist herausnehmbar und waschbar.

Der Aventuro Mod ist in sechs Größen von S bis 3XL lieferbar.



Art.-Nr.: 500-0620

Statt 349,00 € jetzt 279,20 €

STIEFEL

DESTINO ADVENTURE

Mit dem Destino Adventure hat Touratech einen qualitativ hochwertigen, multifunktionalen Stiefel geschaffen, der allen Anforderungen einer großen Reise gerecht wird. Er bietet die Möglichkeit der vollwertigen Doppelnutzung, die wertvollen Stauraum spart und optimal den Bedürfnissen einer jeden Motorradreise gerecht wird.

Mit seinem Außenstiefel aus Full-Grain-Leder, Protektorenverstärkung sowie Zehen- und Fersenschutz aus schlagzähem Polyurethan ist der Destino Adventure robust wie ein Enduro-Stiefel. Den Komfort des extra weiten Einstiegs, den passgenauen Verschluss durch präzise anpassbare Schnallen und den weichen Schaftabschluss aus Cordura wissen Tourenfahrer zu schätzen.

Der auch separat nutzbare Innenschuh ist wasserdicht und atmungsaktiv, die OutDry®-Membran sorgt für ein angenehmes Fuß-Klima. Eine Schlaufe erleichtert bequemes Hineinschlupfen. Dank einer verschweißten Laufsohle aus Gummi macht der Innenschuh auch längere Citytouren zu Fuß problemlos mit.

Verfügbar in den Größen 37 bis 49. Jetzt statt 349 nur 279,20 Euro
Hinweis: fallen klein aus, bitte ca. 1 Nummer größer bestellen!

HANDSCHUHE

GUARDO ADVENTURE

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

Handballen- und Handkanten sind mit Superfabric verstärkt. Dieser neuartige Textilwerkstoff ist nicht nur hochabriebfest, sondern auch atmungsaktiv, wasserabweisend und schnell trocknend.

Die Oberhand des Guardo Adventure wird aus einem Mix von Ziegenleder und Neopren gefertigt. Auf den Hand- und Fingerknöcheln bieten Protektoren Schutz bei einem Aufprall.

GUARDO WORLD

Von seinem Grundprinzip her funktioniert der **Guardo World** wie sein Pendant bei den Textilanzügen: Der **Compañero World2**. Eine luftige, protektorenbewehrte innere Schicht sorgt für Schutz bei warmen Temperaturen. Wird es feucht oder kalt, wird die wasserdichte und atmungsaktive Schicht darüber gezogen. Von der Wüstenhitze bis zum spätherbstlichen Dauerregen sind damit so ziemlich alle für Motorradfahrer relevanten Witterungssituationen abgedeckt.

Um dieses Ziel zu erreichen, kombiniert Touratech den **Guardo Adventure** mit dem Regenhandschuh **Guardo Monsoon**. Der Monsoon besitzt eine atmungsaktive, wind- und wasserdichte Polyurethan-Membran. Die Verstärkung der Innenhand aus Schaffleder gibt sicheren Grip auch an nassen Griffen. Dem Tragekomfort kommt das Polyesterfutter ebenso zugute wie die Weitenverstellung am Handschuhabschluss. Reflexmaterial trägt wie auch die Wischerlippe am linken Zeigefinger zur passiven Sicherheit bei. Der Guardo Monsoon wird passgenau zur Größe des jeweiligen Innenhandschuhs gefertigt.



GUARDO ADVENTURE

Größen: S-3XL

Art.-Nr.: 500-2081

Preis: 139,90 Euro

GUARDO WORLD

Größen: S-3XL

Art.-Nr.: 500-2077

Preis: 249,90 Euro

GUARDO MONSOON

Größen: S-3XL

Art.-Nr.: 500-2087

Preis: 119,90 Euro

-20%

BMW R1250GS (ADV) | R1200GS (ADV) LC

VERKLEIDUNG DESIERTO V

Die Desierto-Verkleidungen setzen seit über 20 Jahren Maßstäbe bei der Umrüstung einer GS zur Adventure-Enduro. Bereits auf den ersten Blick hebt sich eine Desierto von der Standard-GS ab, tritt mit ihrem markanten Gesicht wie ein eigenständiges Modell auf. Die Linienführung der Maschine wird geschickt aufgegriffen und zu einem unverwechselbaren Erscheinungsbild mit den Touratech-typischen Kanten weiterentwickelt.

Die Desierto V ist geeignet für BMW R1250GS/ R1250GS Adventure/ R1200GS (LC) / R1200GS Adventure (LC).

Die Desierto V besteht aus zwei Hauptkomponenten: Einer Verkleidung aus faserverstärktem Polyurethan sowie

einem Windschild aus hochwertigem, splitterfestem Plexiglas. Zur Verstellung der Scheibe wird der bewährte Original-Mechanismus von BMW weitergenutzt. Die Scheibe trägt mit ihrer Tönung zur markanten Adventure-Optik der Desierto V bei.

Der Verkleidungsunterteil der Desierto V wird standardmäßig mit einer hochwertigen schwarzen Lackierung ausgeliefert, die perfekt zu allen verfügbaren Farbgebungen der GS passt.

Die Desierto V verbindet maximalen Witterungsschutz mit einer optimalen Aerodynamik.

Die Montage ist kinderleicht und dank der ABE ist eine Vorführung beim TÜV nicht erforderlich.

Art.-Nr.: 038-6300**Statt 599 € jetzt 479,20 €****DESIERTO V****-20%****Art.-Nr.: 040-5519****Statt 179,90 € jetzt 143,92 €**

HONDA
CRF1000L AFRICA TWIN
PIVOT PEGZ

Diese Fußrasten mit 60 Millimeter breiter Trittläche gehen mit einem Federgelenk die Bewegungen des Fußes nach vorne und hinten bis zu 20 Grad Neigung mit. Das schont nachhaltig die Stiefel und führt zu einem besseren Stand auf der Maschine – auch in extremen Situationen. Außerdem wird die Belastung für den Fahrer minimiert, da der Stiefel fast immer auf der vollen Auflagefläche der Raste steht. Auch der Schaltvorgang lässt sich bequemer ausführen.

Durch die verbesserte Verbindung zwischen Fahrer und Maschine wird das Gefühl für das Motorrad präziser. Zudem wird bei Kurvenfahrten der Druck auf das Motorrad über die volle Rastenbreite aufgebaut, nicht nur über die Kanten.

Diese Pivot Pegz Gelenkfußrasten »Mark3« passen für Honda CRF 1000 L Africa Twin (2018-) und CRF 1000 L Adventure Sports.

**Art.-Nr.: 055-3136****Preis 49,90 €**

ZEGA PRO | PRO2 | MUNDO

KOFFERINNENTASCHE MIT VENTIL *by Touratech Waterproof*

Speziell für alle Touratech Koffersysteme konzipierte Innentaschen; in bekannt hoher Qualität bei Ortlieb gefertigt. Durch das oben angebrachte Ventil kann beim Zusammenrollen die letzte Luft herausgedrückt werden, wodurch sich die Tasche jedem Koffer, Topcase, Rucksack, Ledertasche, etc. anpasst und kein wertvoller Stauraum verloren geht. Durch den bewährten Ortlieb Rollverschluss und das robuste, hundertprozentig wasserdichte Material kann die Tasche auch universell auf dem Koffer, dem Gepäckträger oder dem Soziussitz befestigt werden.

Volumen: ca. 50 Liter.

Passend für ZEGA Pro / ZEGA Pro2 / ZEGA Mundo

BMW R1200GS (LC) AB 2017

STURZBÜGEL- ERWEITERUNG EDELSTAHL

Die Touratech Sturzbügel-erweiterung schützt den empfindlichen Kühler, die Verkleidung und den Tank der flüssigkeitsgekühlten BMW R 1200 GS.

Die Konstruktion ist aus 25 x 2 Millimeter Edelstahlrohr gefertigt. Eine solide Mehrpunkt-Befestigung mit hochfesten Klemmen am Motorschutzbügel sorgt in Verbindung mit einer Verschraubung an der Fahrzeugfront dafür, dass die bei einem Sturz oder Umfaller der Maschine auftretenden Kräfte aufgenommen und über den Motor-Sturzbügel an dafür vorgesehene Stellen abgeleitet werden.

Die Sturzbügel-erweiterung passt in Verbindung mit dem Touratech-Sturzbügel sowie an den original BMW Sturzbügel.

Art.-Nr.: 045-5168 (elektropoliert)

Statt 239 € jetzt 191,20 €

-20%



BMW R1200GS (LC)

EDELSTAHL STURZBÜGEL

Gefertigt aus Edelstahlrohren mit 25 Millimetern Durchmesser und zwei Millimetern Wandstärke, umschließt dieser Sturzbügel die Zylinder vollständig. Auftretende Kräfte werden sicher abgeleitet und durch effektive Verteilung schonend abgebaut. Zahlreiche Montagepunkte, Sollbiegestellen und die zentrale Querstrebe gewährleisten nicht nur für die Zylinder, sondern auch für Rahmen und Motor der R1200GS sicheren Schutz.

Trotz der soliden Rohrdurchmesser ist der

Sturzbügel so nah wie möglich am Fahrzeug montiert. Er hat nahezu keinen Einfluss auf die Schräglagen- oder Bodenfreiheit.

Dank Edelstahl ist der Sturzbügel unempfindlich gegenüber Rost. Bei der elektropolierten Ausführung lassen sich Kratzer leicht ausschleifen, die schwarz beschichtete Variante lässt sich einfach ausbessern.

TIPP: für den perfekten Rundumschutz: Die ideale Ergänzung zum Sturzbügel ist unsere Sturzbügel-erweiterung für die R1200GS (Art.-Nr.: 045-5161).

Art.-Nr.: 038-5162 (schwarz)

Art.-Nr.: 038-5160 (elektropoliert)

Statt 279 € jetzt 223,20 €

-20%



Art.-Nr.: 619-5901

Preis: 329 Euro

DUCATI MULTISTRADA

KOMFORTSITZBANK FAHRER

Dank der anatomischen Kontur der Komfortsitzbank werden auch lange Etappen mit der Ducati Multistrada zum Genuss.

Der Sitzbankkern aus hochfestem Schaum aus eigener Fertigung sorgt für eine gleichmäßige Gewichtsverteilung und verhindert zuverlässig das Durchsitzen.

Während die Hohlkehle in der Sitzbankmitte das Steißbein entlastet, werden dank optimal positionierter Nähte Druckstellen im Sitzbereich vermieden. Das bi-elastische,

schweißhemmende Bezugsmaterial ist vollständig wasserdicht.

Die hochwertige Sitzbank wird komplett einbaufertig und ohne Zeitverlust durch Umpolstern geliefert, es sind keine Anpassungen am Fahrzeug nötig. Die Höhe orientiert sich an der Original-Sitzbank.

Passt für Ducati Multistrada 1200 (2015-) / Multistrada 1260 (2018-)





-20%

Art.-Nr.:
055-0260 (gelb-schwarz)
055-0261 (orange-schwarz)
055-0262 (blau-schwarz)
055-0263 (braun-beige)
Statt 129,90 € jetzt 103,92 €



RUCKSACK

TOURATECH ADVENTURE 2

Der Rucksack Touratech Adventure 2 bietet reichlich Platz für alles, was man unterwegs benötigt. Die Unterteilung in mehrere Fächer erlaubt ein systematisches Packen. Die geräumige Vortasche hält wichtige Wegbegleiter immer griffbereit. Das separate Bodenfach mit herausnehmbarem Zwischenboden hält die Ladung an ihrem Platz. Netz-Außentaschen können Trinkflasche, Karte oder Mütze aufnehmen. Ein Einschubfach mit Schlauchdurchführung für ein Trinksystem ist ebenfalls vorhanden.

Schnellverschlüsse an den Trägern erlauben einfaches Aufsetzen, auch mit Motorradjacke. Das Deuter Airstripes Rückensystem sorgt für perfekten Tragekomfort.

Seitliche Kompressions-Riemen erlauben durch die Volumenregulierung, das Gewicht möglichst körpernah zu platzieren oder zusätzliche Ausrüstung zu befestigen. Sie dienen zudem als Helmhalterung.

Große 3M Reflektorflächen verbessern die Sichtbarkeit bei Regenwetter und Dunkelheit. Die neongelbe Regenhülle mit reflektierendem Touratech Logo hält den Rucksackinhalt auch bei längerem Regen absolut trocken.

Material: 210d Nylon, Super-Polytex 600d Polyester
 Volumen: ca. 30 Liter

FUNKTIONSUNTERWÄSCHE PRIMERO ALLROAD2

Die verbesserte und neu designte Funktionsunterwäsche-Serie Primero Allroad2 ist der perfekte Begleiter auf Tour. Als Leichtgewicht im Bereich der Funktionsunterwäsche sorgt sie für optimalen Schweißtransport und schnelle Rücktrocknung. Die Atmungsaktivität der Motoradbekleidung wird unterstützt. Die Körpertemperatur wird auf dem Idealwert von 37°C gehalten; an warmen Tagen wirkt die Allroad2 Serie kühlend und an kalten Tagen wärmend. Es besteht ein angenehm trockenes Tragegefühl. Für den hohen Tragekomfort wurde eine ideale Passform entwickelt. Wenige und flache Nähte sorgen dafür, dass sich das weiche Material wie eine zweite Haut an den Körper anschmiegt. Faltenbildung und Reibung wird vermieden. Material: 78% Polyamid, 22% Polyester

Damen- und Herrenschnitt, in zahlreichen Größen verfügbar.

Longshirt Damen, Art.-Nr.: 070-1238
Longshirt Herren, Art.-Nr.: 070-1234
Statt 39,90 € jetzt 31,92 €

Longtight Damen, Art.-Nr.: 070-1245
Longtight Herren, Art.-Nr.: 070-1241
Preis 39,90 €





Art.-Nr.: 200-1230
Preis: 49,90 €

HEMD WOODPECKER

Zeitlos und rustikal – kariertes Freizeithemd mit zwei verschließbaren Brusttaschen. Details: Touratech-Print innen, Nackenband, gelber Aufhänger und gebrandete Knöpfe. Zwei Label-Badges, Stick im Nacken, Niete am Saumabschluss. Hochgekrempelte Ärmel können mit Lasche und Knopf befestigt werden. 100 Prozent Baumwolle, Flanell.

Größen S bis XL (Unisex)



Art.-Nr.: 200-1577
Statt 189 € jetzt 151,20 €



-20%

THERMOJACKE HERREN TOURATECH BY SCHÖFFEL

Mit den Strapazen einer langen Etappe in den Knochen kann es an einem lauen Abend schon recht frisch werden. Da ist die Thermojacke Touratech genau das Richtige!

Die guten Isolationseigenschaften der wattierten Jacke weiß man auch bei Herbstausflügen oder Stadterkundungen zu schätzen. In den Außentaschen finden Kleinigkeiten wie Brieftasche und Motorrad Schlüssel ihren Platz. Dank geschlechtsspezifischer Passform sitzt die Jacke perfekt. Das angenehme und robuste Material sowie die hochwertige Verarbeitung sorgen für absoluten Tragekomfort. Die wattierte Jacke lässt sich extrem klein in sich selbst verpacken. So passt sie mit ihrem minimalen Gewicht in jeden Rucksack oder kann auch als Kopfkissen verwendet werden.

Größen für Herren: L bis 3XL



-20%

Art.-Nr.: 200-1655
Statt 79,90 € jetzt 63,92 €

FLEECEJACKE FÜR DAMEN

Diese warme und robuste Fleecejacke besitzt zwei praktische Eingriffstaschen, die mit einem Reißverschluss geschlossen werden. Für ein Touratech typisches Aussehen sorgen die Logostickereien auf der Brust und dem Ärmel. Die kuschelige Fleece-Qualität sorgt für ein rundum angenehmes Tragegefühl.

Größen S bis L



Art.-Nr.: 601-0009
Preis: 99,90 €

TOURATECH INDOOR
ABDECKPLANE

SUPER SOFT

Diese Abdeckplane ist passgenau auf große Reiseenduros inklusive Koffer zugeschnitten. Das Material ist atmungsaktiv, so dass kein Kondenswasser entsteht, welches zu Schimmel oder Korrosion führen würde. Die extrem weiche Innenseite verhindert Kratzer auf empfindlichen Oberflächen. Ein Reißverschluss erlaubt die Nutzung mit Topcase.

Material: 100% Polyester, ca. 220 g/m²

272 cm x 104 cm x 147/137 cm
(LxBxH vorn/hinten)

JETZT HOCHWERTIGE
FAHRWERKSKOMPONENTEN
ZUM SONDERPREIS SICHERN!



-20%

FEDERBEINE



-20%

LENKUNGSDÄMPFER



-20%

AUSTAUSCHFEDERN



-20%

CARTRIDGE KITS



TOURATECH SUSPENSION

Ob Federbein, Cartridge Kit, Gabelfedern, Tieferlegung oder Lenkungsämpfer – für einige der beliebtesten Motorräder sind Federelemente jetzt zu radikal reduzierten Preisen zu haben.

Eine große Auswahl an Federelementen für zahlreiche weitere Maschinen gibt es unter touratech-suspension.com

-20%

	Artikel	Art. Nr.	UVP	Reduzierter Preis
BMW	Federbein hinten für BMW F800GS ab 2013 Typ HighEnd	048-5868	1.199,00 €	959,20 €
	Federbein für BMW F800S/ST 2006-2016 Typ Level1/Explore	612-5860	599,00 €	479,20 €
	Lenkungsämpfer *CSC* für BMW S1000XR 2015-2017 *incl. Anbausatz*	058-0089	299,00 €	239,20 €
	Lenkungsämpfer *CSC* für BMW S1000RR ab 2014 *incl. Anbausatz*	058-0090	299,00 €	239,20 €
	Lenkungsämpfer *CSC* für BMW R1200R ab 2015 *incl. Anbausatz*	058-0088	299,00 €	239,20 €
	Lenkungsämpfer *CSC* für BMW R1200GS (LC) *2013* *incl. Anbausatz*	045-5830	449,00 €	359,20 €
	Federbein DDA / Plug & Race - Competition für BMW HP4 2013-2014	058-0060	1.699,00 €	1.359,20 €
	Closed Cartridge für BMW S1000RR 2009-2014, Typ Competition / Big Piston Fork	058-0051	1.899,00 €	1.519,20 €
	Federbein für BMW S1000RR 2009-2014, Typ: Competition	058-0050	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein DDA / Plug & Race - Competition für BMW S1000RR ab 2015	058-0053	1.699,00 €	1.359,20 €
	Closed Cartridge für BMW S1000RR ab 2015, Typ Competition / Big Piston Fork	058-0056	1.899,00 €	1.519,20 €
Federbein für BMW S1000RR ab 2015, Typ: Competition	058-0055	1.399,00 €	1.119,20 €	
HONDA	Federbein für Honda NC750S 2012-2017 Typ Level2/ExploreHP	405-5865	899,00 €	719,20 €
	Federbein für Honda NC750S 2012-2017 Typ Level1	405-5860	599,00 €	479,20 €
	Federbein für Honda XL700V Transalp ab 2008 Typ Level1	058-0030	599,00 €	479,20 €
	Austauschfedern progressiv vorn und hinten für Honda CRF1000L Africa Twin (2015-2017) +20 mm	402-5834	279,00 €	223,20 €
	Austauschfedern progressiv vorn und hinten für Honda CRF1000L Adv Sports ab 2018 +20 mm	402-5885	279,00 €	223,20 €
	Tieferlegung um 25mm für Honda CRF1000L Africa Twin (2015-2017) Austauschfedern	402-5838	279,00 €	223,20 €
	Progressive Gabelfedern für Honda CRF1000L Africa Twin Adv Sports ab 2018	402-5839	169,00 €	135,20 €
	Progressive Gabelfedern für Honda CRF1000L Africa Twin ab 2018 Tieferlegung um 25 mm	402-5881	169,00 €	135,20 €
	Progressive Gabelfedern für Honda CRF1000L Africa Twin ab 2018	402-5846	169,00 €	135,20 €
	Progressive Gabelfedern für Honda CRF1000L Africa Twin Adv Sports ab 2018 Tieferlegung um 25 mm	402-5841	169,00 €	135,20 €
KTM	Federbein für KTM 950 Adventure S 2004-2005 Typ Extreme	370-5872	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 950 Adventure ab 2005 Typ Extreme	370-5868	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 950 Adventure 2003-2004 Typ Extreme	370-5869	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 990 Adventure ab 2007 Typ Extreme	370-5870	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 990 Adventure R ab 2009 Typ Extreme	370-5871	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 950 Superenduro R 2006-2009 Typ Extreme	370-5867	1.399,00 €	1.119,20 €
	Federbein für KTM 990 SM-R (2009-2012) Typ HighEnd	058-0046	1.199,00 €	959,20 €
	Federbein für KTM 990 SM-R (2009-2012) Typ Level1	058-0045	599,00 €	479,20 €
	Federbein für KTM 990 SM-T (2009-2012) Typ Level1	058-0040	599,00 €	479,20 €



SALZBURG TO SINGAPORE



Die erste große Hürde der Reise ist die Einreise in den Iran. Seit Mitte April setzt der Staat eine alte 250-Kubik-Reglementierung unerwartet strikt durch. Trotz aller vorhandenen Papiere werden wir an drei verschiedenen Grenzübergängen von iranischen Zollbeamten zurückgewiesen. Nach einem 3000 Kilometer langen Umweg über die Türkei, Georgien und Armenien haben wir Glück – dank eines in der Reiseszene bekannten Kontaktmannes klappt die Einreise in den Iran beim vierten Versuch.

Die iranische Bevölkerung begeistert uns mit überschwänglicher Gastfreundschaft. Oftmals fällt es schwer, den angebotenen Schlafplatz im Haus auszuschlagen und in unseren Zelten zu nächtigen. Entlang der Küste des Kaspischen Meeres können wir die schöne Natur des Elburs-Gebirges in vollen Zügen genießen.

Mit Turkmenistan erwartet uns der nach Nordkorea zweittotalitärste Staat der Welt, was wir bereits bei der mühsamen Einreise zu spüren bekommen. In besonderer Erinnerung bleibt uns der brennende Gas-Krater von Derweze, ein Schauspiel, das wir gemeinsam mit einem gastfreundlichen Hirten betrachten.

In Usbekistan besichtigen wir die Städte Xiva, Bukhara und Samarkand – die früheren kulturellen Hochburgen an der Seidenstraße.

Tadschikistan ist Liebe auf den ersten Blick: Die Menschen am Straßenrand winken uns zu, und die Kinder geben uns sogar High-Five. Endlich sind wir nun auch wieder inmitten von Natur mit hohen Bergen, engen Schluchten, reißenden Flüssen und glasklaren Gebirgsseen.

Zusammen mit Martin aus New York wagen wir uns auf den Pamir Highway. Unser Abstecher ins Wakhan Tal führt uns für mehrere Tage entlang der afghanischen Grenze.

Auf der Passhöhe des Rohtang La in Ladakh (l.). Der brennende Gas-Krater von Derweze in Turkmenistan (o.). Weite Steppenlandschaft in Kirgistan (u.).

Mit zwei KTM 790 Adventure R sind Roman Schießl und Florian Greger unterwegs von Salzburg nach Singapur. 245 Tage haben sie sich für den Trip vorgenommen. Derzeit stehen 25.000 Kilometer auf der Uhr. Zeit für einen Zwischenbericht.

Von Roman Schießl und Florian Greger





Kirgistan begrüßt uns wie das Bild auf einer Postkarte: Jurten auf grünen Wiesen, wild lebende Pferde und im Hintergrund schneebedeckte Berge. Die meist hervorragenden Hauptstraßen laden zum Genießen ein.

Für zwei Wochen trennen sich nun unsere Wege, da wir jeweils mit unseren Freundinnen Kirgistan bereisen werden. Auch zu zweit und mit Zusatzgepäck machen die KTM 790er außerordentlich viel Spaß!

Unsere Route führt uns zu den schattigen Walnusswäldern rund um Arslanbob, durch die Suusamyr Hochebene und über den Issyk-Kul mit mediterranem Feeling bis zum Song-Kul auf mehr als 3.000 Meter.

Die Grenzformalitäten sind eine Tortur: Unsere KTM 790 Adventure R werden u.a. geröntgt und wir selbst stellen uns in einen 3D Bodyscanner. Nach mehreren Checkpoints und weiteren Registrierungen ist der erste Tag vorüber, aber die Einreiseprozedur noch immer nicht erledigt. Trotz allem sind wir glücklich, in China angekommen zu sein.

Unser Guide zeigt uns die verwinkelten Gassen der historischen Altstadt Kaschgars, den Basar und hat viele Informationen parat. Immer präsent ist jedoch die totale Überwachung durch die Polizei. Jede Fußgängerzone und viele Straßenunterführungen haben eigene Polizei-Checkpoints zur Taschenkontrolle und Registrierung per Personalausweis. Die Tankstellen sind komplett abgeschottet und nur nach Gesichtsscans zu betreten.

Am vierten Tag verlassen wir Kaschgar und begeben uns auf den top asphaltierten Karakorum Highway. Zwischen den Checkpoints dürfen wir frei fahren und saugen die Atmosphäre dieser einzigartigen Berglandschaft in uns auf. Der letzte Tag in China führt uns auf den Khunjerab-Pass zum 4.693 Meter hohen Grenzübergang nach Pakistan.





Von Pakistan sind wir einfach nur begeistert. Am Grenzübergang werden wir von einer Menschenmenge förmlich überrannt und mit Freundlichkeit überschüttet. Für die ersten Tage schlagen wir unser Lager in Passu auf und erkunden von dort aus die umliegenden Täler. Weiter südwärts, dem Hunza Fluss folgend, machen wir Halt am türkisfarbenen Attabad-Stausee. Unser Umweg ins Rupal Valley wird leider nicht mit einem Blick auf den 8.126 Meter hohen Nanga Parbat belohnt, da er sich hinter Wolken versteckt.

Der Deosai Nationalpark und die umliegenden Täler gehören wohl zu den schönsten Landschaften Pakistans. Mit den dort lebenden Braunbären, Wölfen und Schneeleoparden machen wir zum Glück keine nähere Bekanntschaft.

Zufällig treffen wir auf einen pakistanischen BMW-Biker namens Waseem. Wir verbringen mehrere Tage bei ihm, lernen den pakistanischen Alltag näher kennen und werden wie ein Teil seiner Familie behandelt. Der lokale Bikerclub organisiert für uns spontan einen Tagesausflug ins ländliche Dorfleben.

Kurz nach der Einreise nach Indien haben wir in Jammu eine KTM-Werkstatt ausfindig gemacht, bei der wir unsere Kettensätze nach rund 22.000 Kilometern wechseln.

Mit unseren beiden KTM 790 Adventure überqueren wir den 3.978 Meter hohen Rohtang-Pass. Unser Plan, den 5.359 Meter hohen Khardung La zu erklimmen, scheitert am Dauerregen. Erdbeben und Überschwemmungen machen ein Weiterkom-

»Der Deosai Nationalpark und die umliegenden Täler gehören wohl zu den schönsten Landschaften Pakistans.«



*Brücken sind in Tadschikistan selten (l.o.).
Fröhliche Kinder in Tadschikistan (l.M.). Die großen Seen
Kirgistans begeistern mit ihrer Weite (l.u.).
Der türkisfarbene Attabad-See in Pakistan (o.).
Blick auf den Karakorum (r.).*



Gefahr durch Minen in Tadschikistan (o.). Hochgebirgs-Highway in China (u.). Ohne Netz und doppelten Boden: Bergstraße in Pakistan (u.). Kloster Tatew in Armenien (u.r.).



men unmöglich. Wir stecken für zwei Nächte in einem kleinen Bergdorf fest.

Zurück in Manali, hat mir Florian eine überraschende Entscheidung mitzuteilen: Er kann aus persönlichen Gründen nicht bis nach Singapur weiterfahren und wird seine Reise vorzeitig in Nepal beenden. Das Projekt »Salzburg to Singapore« werde ich alleine fortsetzen, wobei mich meine Freundin ab Thailand auf den letzten Kilometern begleiten wird. Somit blicken wir nochmal positiv und stolz auf 145 gemeinsame Tage voller Abenteuer zurück, die unsere Freundschaft sehr besonders machen und verabschieden uns mit einem lachenden und einem weinenden Auge in Manali.

Aufgrund unterschiedlicher Zeitpläne trennen sich unsere Wege, und ich fahre nun auf mich alleine gestellt weiter. Einen Reisepartner zu haben, ist auf alle Fälle etwas Tolles - vor allem im indischen Verkehr. Alleine zu reisen gibt mir jedoch auch ein großes Freiheitsgefühl, und man lernt definitiv noch schneller fremde Menschen kennen.

In den nächsten Tagen besichtige ich das beeindruckende Taj Mahal und das Rote Fort in Agra, die Kamasutra-Tempel von Khajuraho und tauche bei den religiösen Zeremonien und Leichenverbrennungen am Ganges in die Spiritualität des hinduistischen Glaubens ein.

Etwas ermüdet vom sehr geschäftigen Indien mache ich mich auf zur nepalesischen Grenze. Ich bin erleichtert, das chaotische Indien vorerst hinter mir zu lassen, auch wenn mich mein weiterer Weg bereits in wenigen Wochen von Nepal über das nordöstliche Indien nach Myanmar führen wird. <

INFORMATIONEN ZUM PROJEKT S2S

Homepage: <https://www.s2s.bike>

Facebook: facebook.com/SalzburgToSingapore

Instagram: instagram.com/salzburgtosingapore

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





Fotos: Jutta Weber,
Annette Besch
Text: Volker Haller

Die schöne Unbekannte

Gemeinsam haben die Touratech Mitarbeiter Volker Haller und Thomas Besch Albanien bereist. Sie erleben ein landschaftlich überwältigendes, facettenreiches Land zwischen Tradition und Moderne.

In wechselnder Schräglage geht es bergab, zu beiden Seiten des Asphalts durchbrechen Gesteinsschichten die Erdoberfläche, wie riesige Stufen, gebaut von Giganten. Wir haben den Muzina Pass überquert, und vor uns öffnet sich der Blick über ein weites Tal und die gegenüberliegenden Berge.

Auf der guten alten Super Ténéré bin ich unterwegs nach Gjiro-kastër, Albanien, hinter mir Thomas, ein Kollege von Touratech, und seine Frau Annette, sie sind zu zweit auf der Africa Twin, danach Jutta und Mitch im Ural Gespann.

Ich soll vorausfahren, haben sie gesagt, und langsam dämmert mir warum. Du weißt nie, was hinter der nächsten Biegung auf dich wartet: Mit Vieh und Wildtieren ist immer zu rechnen, vielleicht eine Baustelle oder Gegenverkehr auf der schmalen Straße. Ja, es gibt Autobahnen in Albanien, doch manchmal ist schon die Ausfahrt wieder geschottert. In den entlegeneren Gebieten, kurz vor Peshkopia, sind auch mal 40 Kilometer Piste an der Tagesordnung.

Kollegen gemeinsam auf Achse: Thomas Besch (l.) und Volker Haller am Ohrid See.



Ganz im Norden Albaniens wagen wir uns hoch in den Theth Nationalpark, auch hier wieder endlose Schotteretappen und dazu die grandiose Bergwelt der »Albanischen Alpen«.

Berge und Bunker, davon haben sie hier wirklich viele. Rund 750.000 Bunker sollen in Albanien unter dem Diktator Enver Hodscha gebaut worden sein und darunter hat offensichtlich der Straßenbau gelitten. Brücken und Tunnel? Fehlanzeige! Das heißt aber wiederum, dass die Straße jeder Erdalte folgen muss und so haben wir Fahrtage, an denen wir schon am frühen Nachmittag gefühlte tausend Kurven hinter uns haben. Und diese Natur! Immer wieder halten wir an und genießen die Aussicht auf Berge und Seen, schauen in tiefe Täler und Schluchten. Die Landschaft zeigt sich mal lieblich, mal spektakulär zerklüftet, nackt und gezeichnet von Erosion.

Wir übernachteten bei Bauern auf der Wiese, in Blockhäusern bei einer Forellenzucht, in einer kleinen aber feinen Pension am Ohrid See und schließlich auf einem sehr schönen Campingplatz, dem Lake Shkodra Resort.

Überall werden wir freundlich empfangen, sogar mehr als das: Wir erleben eine Gastfreundschaft, die hierzulande ihresgleichen sucht. Und doch ist die Gesellschaft zerrissen zwischen Aufbruch und Tradition, es sind natürlich vor allem die Jungen, die kulturell den Anschluss an Mitteleuropa suchen. Wir haben wunderbare Menschen getroffen, die alles tun, um für ihre Gäste dazusein.

Albanien ist wild und schön, es ist ein Land, das sich wünscht, entdeckt zu werden.

DIE REISENDEN

Thomas Besch

52 Jahre, Touratech Head of Production,
Motorrad: Honda CRF 1000 L Africa Twin DCT

Volker Haller

57 Jahre, Touratech Graphic Design,
Motorrad: Yamaha XTZ 750 Super Ténéré



GO WILD!

Mit der 790 Adventure hat KTM die sportlichste Maschine im Segment der Reiseenduro-Mittelklasse im Sortiment. Gerade die Ausführung »R« bietet unübertroffene Geländetauglichkeit, während die Standardvariante ein agiler Kurvenräuber ist.

Ganz gleich, ob man mit der »kleinen« Adventure auf Straßentour gehen oder das große Offroad-Abenteuer wagen will, die 790er ist die perfekte Basis für ein Traummotorrad. Und Touratech hat die Parts für eine umfassende Individualisierung.

Passend zum Adventure-Konzept der 790er bietet Touratech die passenden Protektoren an. Ein robuster Tankschutzbügel bewahrt den weit nach unten gezogenen Spritbehälter selbst auf felsigen Pisten zuverlässig vor Blessuren. In Verbindung mit dem Verkleidungssturzbügel wird auch der obere Teil des Fahrzeugs geschützt.

Im wahrsten Sinne umfassenden Schutz für das quirlige Zweizylinderaggregat bietet der speziell für die KTM 790 Adventure neu konstruierte Motorschutz.

Wer dennoch lieber den serienmäßigen Motorschutz weiterverwenden möchte, erhält mit dem Touratech Hard Part eine robuste Verstärkung für Einsätze im groben Gelände. Abgerundet wird

das Protektorensortiment durch einen Schweinwerferschutz mit Schnellverschluss und die bewährten GD Handprotektoren.

Die Ergonomie der ab Werk bereits sehr ausgewogenen KTM 790 Adventure lässt sich durch breite Fernreisefußrasten, eine Bremshebelverbreiterung sowie einstellbare Brems- und Kupplungshebel in verschiedenen Ausführungen weiter verbessern.

Besonders vielfältig ist das Angebot an Softgepäcklösungen. Für kleine Utensilien gibt es eine Lenkertasche, weitere Ausrüstung findet in der Soziustasche Platz, die in zwei Ausführungen erhältlich ist. Selbstverständlich gibt es auch speziell an die 790er angepasste Tankrucksäcke aus der Ambato Familie sowie eine Hecktasche.

Nicht fehlen dürfen im Touratech Zubehörprogramm für die KTM 790 Adventure die Alukoffersysteme. Die zehntausendfach bewährten Kofferträger aus Edelstahl können je nach Kundenwunsch robuste Alukoffer der Reihen ZEGA Mundo, ZEGA Pro oder ZEGA Evo in unterschiedlichen Größen aufnehmen. Topcases samt Träger sind ebenfalls erhältlich.

Und auch Kunden, die ihre 790 Adventure mit Koffern aus dem original KTM-Zubehörprogramm ausrüsten, kommen in den Genuss von Touratech Qualität: Die robusten Aluboxen und der Edelstahlträger sind nämlich Made in Niddereschach. <

TOURATECH PRODUKTE FÜR KTM 790 ADVENTURE (AUSWAHL):

Art.-Nr.	Produkt	Preis
040-6711	Handprotektor GD	89,90 €
370-5315	Fernreisefußrasten	129,90 €
371-5390	Bremshebelverbreiterung	29,90 €
371-5806	Lenkertasche Ambato	99,90 €
371-5815	Soziustasche Ambato Exp	179,90 €
371-5817	Soziustasche Ambato Pure	149,90 €
372-5095	Scheinwerferschutz schwarz mit Schnellverschluss	99,90 €
372-5135	Motorschutz RALLYE Alu natur	299,00 €
372-5136	Motorschutz RALLYE schwarz	299,00 €
372-5155	Tankschutzbügel Edelstahl	229,00 €
372-5156	Tankschutzbügel Edelstahl schwarz	229,00 €
372-5157	Tankschutzbügel Edelstahl orange	229,00 €
372-5158	Hardpart Original für Motorschutz	99,90 €
372-5160	Verkleidungssturzbügel Edelstahl	229,00 €
372-5161	Verkleidungssturzbügel Edelstahl schwarz	229,00 €
372-5162	Verkleidungssturzbügel Edelstahl orange	229,00 €
372-5275	Seitenständerauflagenverbreiterung	49,90 €
372-5277	Seitenständerauflagenverbreiterung	49,90 €
372-5450	Gepäckplatte schwarz	99,90 €
372-5455	ZEGA-Pro Topcaseträger	129,90 €
372-5456	ZEGA-Pro Topcaseträger schwarz	129,90 €
372-5555	Kofferträger Edelstahl	259,00 €
372-5560	Kofferträger Edelstahl schwarz	259,00 €
372-5640	Touratech Brems- und Kupplungshebel Set einstellbar, klapp- und längenverstellbar	179,90 €
372-5800	Tankrucksack Ambato Exp	199,90 €
372-5802	Tankrucksack Ambato Pure	129,90 €
372-5811	Hecktasche Ambato für die Gepäckbrücke	99,90 €
372-5825	Tankrucksack Ambato Exp Rallye	199,90 €
620-0007	Schutz Bremsflüssigkeitsbehälter, hinten	29,90 €

HEIDENAU

REIFEN - MADE IN GERMANY

K60 Scout: Das Maß der Dinge

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

- seit über 10 Jahren

120/70 B 19
110/80 B 19

90/90 - 21

4.00 - 18

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

140/80 - 17

150/70 B 17
150/70 B 18

170/60 B 17

SOFT SKILLS

PREVIEW
2020

Spannende Neuigkeiten gibt es im Bereich des Softgepäcks. Für Alltag, Tour und große Reise hat Touratech zahlreiche neue Produkte entwickelt. Highlight ist die Hecktasche Discovery, ein vollständiges Gepäcksystem, das komplett ohne Träger montiert werden kann.

HECKTASCHE DISCOVERY

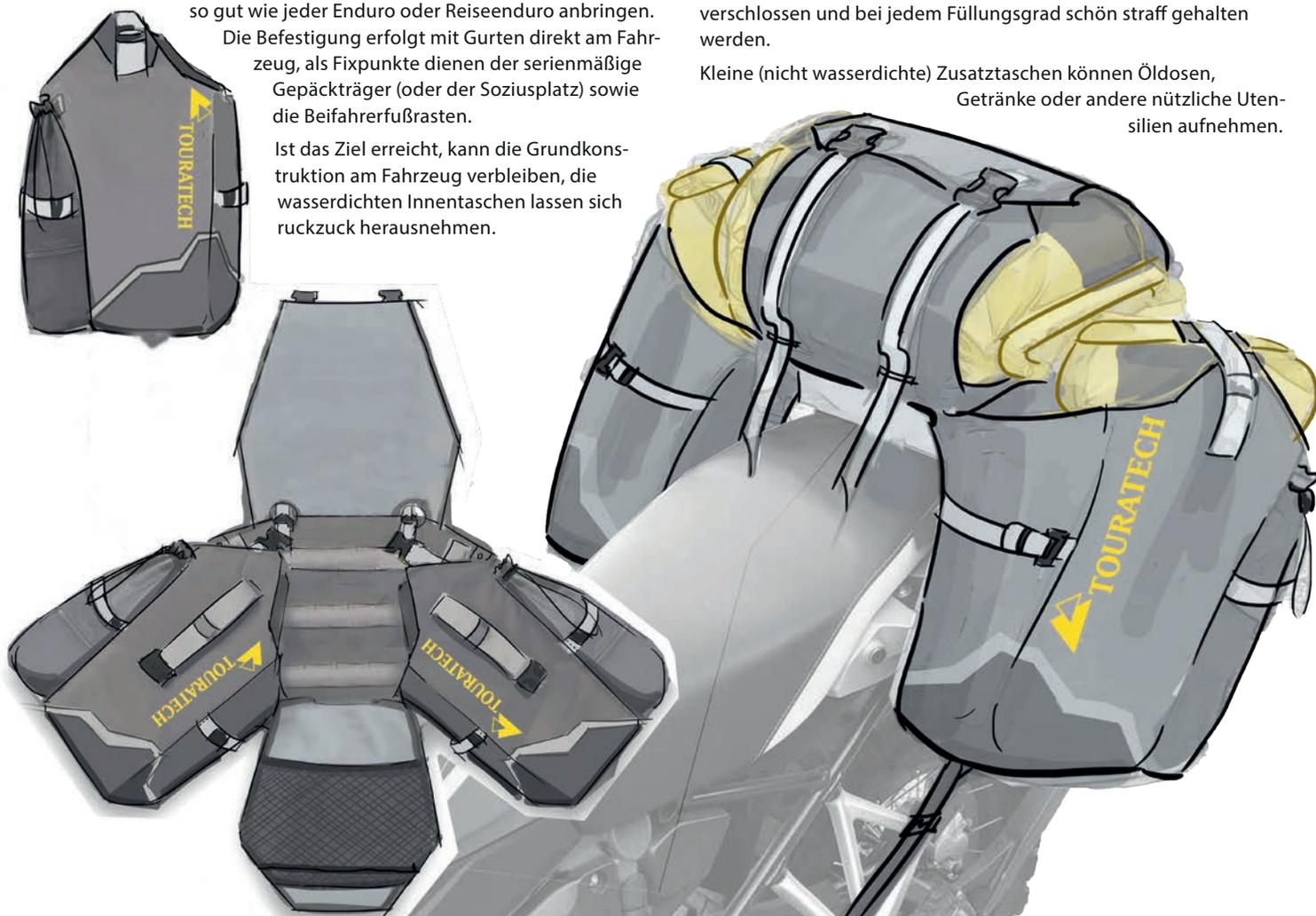
Maximale Flexibilität für Adventure Biker verspricht die Hecktasche Discovery. Das aus einem robusten Nylongewebe gefertigte Softgepäckstück lässt sich ohne besondere Voraussetzungen an so gut wie jeder Enduro oder Reiseenduro anbringen.

Die Befestigung erfolgt mit Gurten direkt am Fahrzeug, als Fixpunkte dienen der serienmäßige Gepäckträger (oder der Soziusplatz) sowie die Beifahrerfußrasten.

Ist das Ziel erreicht, kann die Grundkonstruktion am Fahrzeug verbleiben, die wasserdichten Innentaschen lassen sich ruckzuck herausnehmen.

Die Hecktasche Discovery bietet zwei seitlich weit heruntergezogene Taschen sowie Verzurmmöglichkeiten für ein Rack Pack, Zelt oder ähnliches. Mit verstellbaren Gurten kann das System sicher verschlossen und bei jedem Füllungsgrad schön straff gehalten werden.

Kleine (nicht wasserdichte) Zusatztaschen können Öldosen, Getränke oder andere nützliche Utensilien aufnehmen.



LENKERTASCHE IBARRA SMART

Die Lenkertasche Ibarra Smart ist die perfekte Lösung, um unterwegs häufig benötigte Kleinutensilien griffgünstig zu verstauen. Hier finden ein kleiner Fotoapparat, der Geldbeutel, Stifte und allerlei weitere Dinge ihren Platz. Der Clou an der Ibarra Smart ist das wasserdichte Deckelfach. Dieses ist nicht nur ein sicherer Aufbewahrungsort für das Smartphone, die durchsichtige Folie erlaubt sogar die Bedienung des Touchscreens, so dass das Telefon als Navi dienen kann. Verschlossen wird die Tasche ganz einfach per Klett.



TANKRUCKSACK IBARRA

Speziell für hohen Platzbedarf auf großen Reiseenduros ist der Tankrucksack »Ibarra« maßgeschneidert. Mit seiner geschäumten Grundplatte sitzt er präzise und rutschfest auf dem Tank. Dank eines stabilen Grundkörpers aus hochwertigem 1100 dtex Cordura behält der Ibarra in allen Situationen seine Form. Das Obermaterial ist wasserabweisend und scheuerfest.

Der Ibarra bietet mit seinem großen Hauptfach, den beiden RV-Außentaschen und einem abnehmbaren Kartenfach in DIN-A4-Größe genug Volumen auch auf langen Touren. Mit dem Erweiterungsreißverschluss kann zusätzlicher Stauraum geschaffen werden. Für einfachen Zugriff sorgt der Rundumreißverschluss.

Wie von Touratech Tankrucksäcken gewohnt, lässt sich auch der Ibarra in Sekundenschnelle mit Click-Verschlüssen montieren oder abnehmen. Ein Tragegurt erlaubt die Nutzung als Rucksack oder Umhängetasche.

Elastische Gummizüge mit Schnellverschluss, Markenreißverschlüsse von YKK und reflektierende Partien von 3M runden die hochwertige Ausstattung ab.

Passend u.a. für BMW R 1200 GS, R 1250 GS, F 850 GS und Adventure, KTM 1050, 1090, 1190 Adventure, 1290 Super Adventure und Yamaha Super Ténéré.

HONDA CRF 1000 L AFRICA TWIN | ADV SPORTS

AMBATO STURZBÜGELTASCHEN

Cleveren Stauraum für kleine Touren bieten die Ambato Sturzbügel taschen für den Originalsturzbügel der Africa Twin.

Gefertigt aus teflonbeschichtetem Cordura, haben die praktischen Taschen ausreichend Platz für einen zusätzlichen Pullover, eine Trinkflasche, Regenausrüstung und eben alles, was man auf einem Kurztrip dabei haben möchte.

Doch auch Fernreisende wissen diese durchdachte Gepäcklösung zu schätzen. Griffgünstig liegen häufig benötigte Utensilien zur Hand, die im Tankrucksack unnötig Stauraum blockieren würden.

Das Taschenset ist funktionell perfekt an die Sturzbügel der Honda CRF 1000 L Africa Twin/ CRF 1000 L Adventure Sports angepasst und integriert sich auch optisch perfekt in die Linienführung des Fahrzeugs. Die Arretierung erfolgt einfach und sicher mittels zweier Riemen.

Maße: ca. 18 x 8 x 30 cm

Art.-Nr.: 402-5825, Preis: 119,90 Euro (Paar)

KTM 790 ADVENTURE UND R

AMBATO TANKRUCKSÄCKE

In kürzester Zeit hat sich die KTM 790 Adventure eine große Fangemeinde in der Reiseszene geschaffen. Ganz gleich ob in der Standardausführung oder als Offroadvariante R – der quirlige Twin spricht alle Traveller an, die statt gigantischem Hubraum Agilität und Wendigkeit auf ihren Touren zu schätzen wissen.

Touratech hat für die KTM 790 Adventure ein maßgeschneideres Tankrucksack-Sortiment basierend auf der bewährten Reihe Ambato aufgelegt. Modellspezifisch angefertigte Grundplatten und Befestigungselemente sorgen für perfekten Sitz und bequeme Handhabung.



TANKRUCKSACK AMBATO EXP

Für längere Ausritte empfiehlt sich das Modell Ambato Exp, dessen Volumen sich per Reißverschluss von sieben auf zehn Liter erweitern lässt.

Gefertigt ist der Ambato Exp aus Cordura-Gewebe. Dessen Innenseite ist wasserdicht beschichtet, die Außenseite verfügt über eine Fluorcarbon-Imprägnierung und Teflon-Beschichtung als Schutz gegen Feuchtigkeit, Schmutz, Öl und Ausbleichen. Die Passive Sicherheit wird durch reflektierende Einsätze aus 3M Scotchlite erhöht.

Jede Menge durchdachte Details machen diesen Tankrucksack zu einem perfekten Reisebegleiter. Zum Ausstattungsumfang zählen eine wasserabweisende Kabeldurchführung zum Laden des Mobiltelefons, Organizer mit Minitasche für Maut- und Kreditkarten. Desweiteren Schlaufen für Kugelschreiber oder eine kleine Taschenlampe an der Innenseite des Deckels, eine Kartentasche mit Klettbefestigung und großer Öffnung, elastische Gummizüge mit Schnellverschluss zur Befestigung von Handschuhen oder Regenjacke, geräumige Seitentaschen, Tragegurte und Tragegriff u.v.m.

Art.-Nr.: 372-5800, Preis: 199,90 Euro

AMBATO EXPEDITION RALLYE

Der Tankrucksack Ambato Exp Rallye ist baugleich mit dem Exp, durch sein Farbschema mit weiß/orange unterstreicht er jedoch zusätzlich die sportliche Optik der KTM 790 Adventure.

Art.-Nr.: 372-5825, Preis: 199,90 Euro



AMBATO PURE

Mit einem Fassungsvermögen von sieben Litern und einer auf Wesentliche reduzierten Ausstattung ist der Ambato Pure der perfekte Tankrucksack für Motorradreisende, die größten Wert auf Handlichkeit und Funktionalität legen.

Aus den gleichen hochwertigen Materialien gefertigt wie alle anderen Produkte der Ambato Reihe, überzeugt der Pure mit perfektem Sitz selbst unter schwierigsten Bedingungen. Zum Lieferumfang gehört eine Kartentasche mit Klettbefestigung und großer Öffnung.

Art.-Nr.: 372-5802, Preis: 129,90 Euro



ORIGINAL BMW-ALUMINIUMKOFFER

BOOSTER BAG

Die Booster Bags sind speziell für die Volume Booster zu den Original BMW-Aluminiumkoffern angefertigt. Diese praktischen Taschen helfen, Ordnung im Koffer zu halten. Der rundum verlaufende Reißverschluss erlaubt einfachen Zugriff, beim Herausnehmen hilft der Tragegriff.

Perfekt in Kombination mit unseren bewährten Innentaschen, die jetzt ebenfalls aus einem noch robusteren Material gefertigt sind.

Größe: 42 x 25 x 9 cm

Art.-Nr.: 050-0837, Preis: 34,90 Euro

BMW R 1250 GS | R 1200 GS (LC) | R 1200 GS

SEITENTASCHEN FÜR DAS RAHMENDREIECK

Mit diesen Seitentaschen wird der Zwischenraum im Rahmen-dreieck perfekt als Stauraum ausgenutzt. Die Taschen passen sich dezent ins Fahrzeug ein und beeinflussen weder die Bewegungsfreiheit des Fahrers noch die Soziustauglichkeit.

Die Rückseite der Tasche besteht aus wasser- und schmutzabweisender Plane. Die Innenseite des hochwertigen Cordura Gewebes ist wasserdicht beschichtet. Eine Fluorcarbon-Imprägnierung und die Teflon-Beschichtung dienen als zusätzlicher Schutz gegen Feuchtigkeit, Schmutz, Öl und Ausbleichen. Das Material ist waschbar und leicht zu reinigen.

Per Klett können die Taschen sicher am Fahrzeug befestigt werden und lassen sich trotzdem einfach abnehmen.

Maße: (L x B x H) ca. 48 x 5 x 20 cm

Art.-Nr.: 045-5822, Preis: 129,90 Euro (Paar)



Reisen mal anders.

move

MOTORRADREISEN
EINZIGARTIG LEIDENSCHAFTLICH

Neuseeland
Australien · Südafrika
Kanada



Motorradmiete



Individuelle Tour



Geführte Tour

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



DER SPEZIALIST FÜR
MOTORRADTOUREN IN SÜDAMERIKA



Seit 10 Jahren hochwertige geführte Motorradtouren

www.horizonte-tours.com



GROSSE Klappe

Mit dem Aventuro Traveller wird Touratech einen Klapphelm auf den Markt bringen, der maximalen Komfort und hochwertigste Ausstattung bietet. Das Konzept dieses Premiumhelms wurde speziell auf die Anforderungen von Motorradreisenden abgestimmt.

Ein Lächeln kostet nichts, weiß der Volksmund. Viele Motorradfahrer sehen das naturgemäß anders. Nicht etwa, weil sie unfreundliche Zeitgenossen wären, nein, es kostet sie einfach sehr viel Mühe, den Helm abzunehmen, bis sie ihrem Gegenüber direkt ins Gesicht blicken können. Wohl dem, der einen Klapphelm hat. Kinnteil entriegeln und hoch die Klappe: Schon nimmt das Gespräch von Mensch zu Mensch seinen Lauf.

Gerade Motorradreisende, die ja naturgemäß unterwegs sind, um nicht nur ein Land, sondern auch die Leute kennenzulernen, wissen die Vorzüge eines Klapphelms zu schätzen.

Doch mit der einfachen zwischenmenschlichen Kommunikation erschöpfen sich die Vorzüge dieser Helmgattung noch lange nicht. Das Fotografieren

...und viel dahinter

Klappe

geht mit hochgeklapptem Kinnteil viel leichter von der Hand, und auch ein kleiner Snack lässt sich bequem einnehmen, ohne den Helm absetzen zu müssen. Und nicht zuletzt wird man seinen Flüssigkeitshaushalt gewissenhafter regulieren, wenn nicht vor jedem Schluck Wasser die mühsame Prozedur des Helmabnehmens steht.

Soviel zu den konstruktiven Komfortmerkmalen eines Klapphelms. Doch der Aventuro Traveller wird noch zahlreiche weitere Features zu bieten haben, die das Tragen gerade auf langen Strecken besonders angenehm machen. Damit der Fahrer auch an heißen Tagen gar nicht erst ins Schwitzen kommt, wird bei der Entwicklung des Aventuro Traveller besonderes Augenmerk auf eine hocheffektive Belüftung gelegt. Die innovative Luftführung wird auf den Namen »Air Dynamic System« hören.

Mit einem großen, zentral gelegenen Einlass am Oberkopf und zwei Auslass-Öffnungen auf der Rückseite sowie einer großen Kinnbelüftung wird dieses ausgefeilte System für eine hohe Kühlwirkung sorgen. Selbstverständlich werden sich die Lufteinlassöffnungen bei Bedarf auch alle verschließen lassen.

»Bei der Innenausstattung haben wir uns für ein schweißabsorbierendes ergonomisch geformtes 3D-Innenfutter entschieden«, erläutert Andreas Liebermann, der verantwortliche Produktmanager. »Der Oberstoff des Futters ist aus dem bereits im Aventuro Carbon2 bestens bewährten Material Coolmax™. Das Innenfutter



selbst ist selbstverständlich komplett herausnehm- und waschbar«.

Das klare, mit einer Zentralverriegelung komfortabel zu bedienende Visier verfügt über eine Pinlock™ Anti-Beschlag-Innenscheibe, die auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen für optimalen Durchblick sorgt.

Um wirklich jeden erdenklichen Komfort bieten zu können, wird bei Sonnenschein die integrierte Sonnenblende einfach mit einer Hand herunterklappbar sein.

Auch in Sachen Sicherheit bietet der Aventuro Traveller höchstes Niveau. Er wird sowohl als Integral- als auch als Jethelm zugelassen sein und somit auch offen legal fahrbar sein. Verschlossen wird er mit einem robusten Ratschenverschluss mit Mikrorasterung aus Edelstahl.

Die Helmschale wird als hochfeste X-Matrix gefertigt. »In der X-Matrix werden Fiberglasmatten mit gezielt gesetzten Carbonverstärkungen zu einem Laminat verbunden, das geringes Gewicht mit einer enorm hohen Schlagfestigkeit verbindet«, erläutert Liebermann. Die Topmolelle des Helmes werden dabei über eine Oberfläche aus Sichtkarbon verfügen.

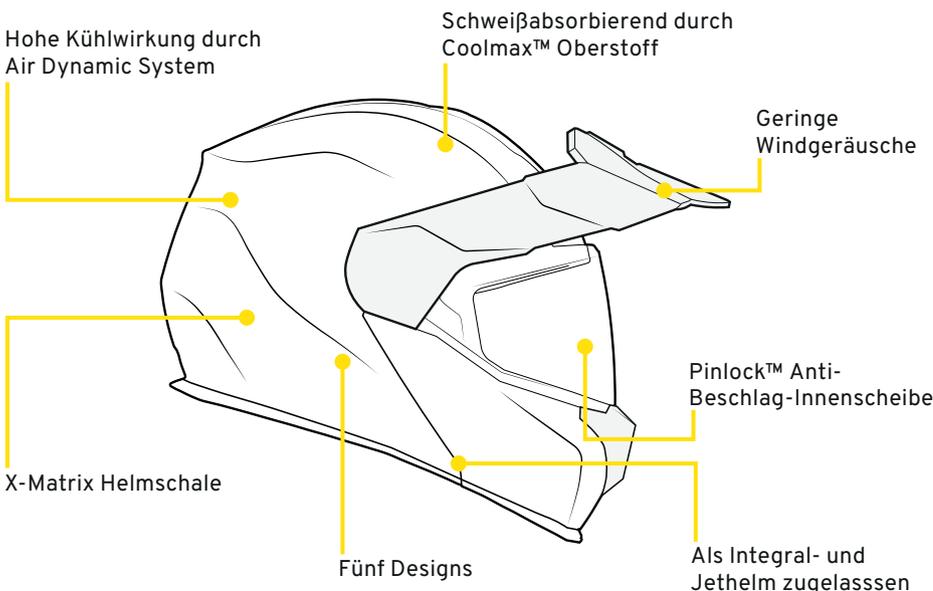
Die Fertigung erfolgt wie die des Adventure Bike Helms Aventuro Carbon bei den Spezialisten von Nexx in Portugal.

Die Schale des Aventuro Traveller wird in drei Größen hergestellt. »Dies ist notwendig, um bei dem von uns angebotenen breiten Größenspektrum von XS bis XXXL für jede Helmgröße das optimale Verhältnis von der Gesamtgröße des Helms - und damit dem Gewicht - zur Stärke der stoßabsorbierenden EPS-Kalotte realisieren zu können«, erklärt Andreas Liebermann diesen aufwendigen Ansatz.

Die aerodynamische Formgebung der Helmschale sorgt für einen weitgehend verwirbelungsfreien Luftstrom und entsprechend geringe Windgeräusche. Zudem wirkt die in aufwändigen Tests optimierte Form des Helmschildes unnötigem Auftrieb entgegen und lässt den Helm selbst bei hohen Geschwindigkeiten sicher im Wind liegen.

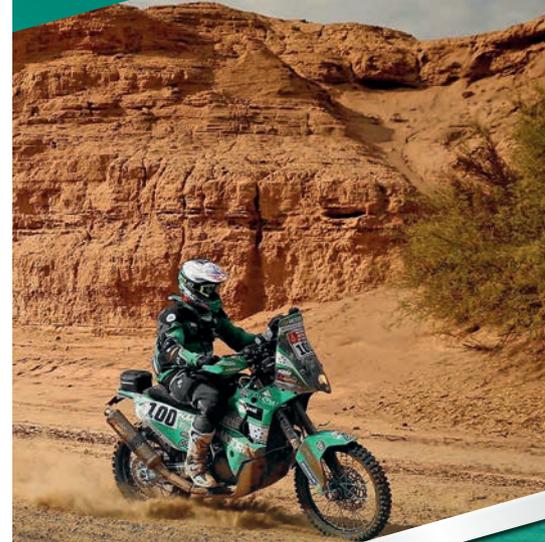
Ein enger Halsabschluss hält im Zusammenspiel mit dem zusätzlichen Windabweiser im Kinnbereich Witterungseinflüsse fern und sorgt für spürbar weniger Geräuschbelastung selbst bei schneller Fahrt.

Ob offen oder geschlossen - mit seinen zahlreichen durchdachten Features wird der AventuroTraveller seinen Nutzern auf jeden Fall ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Er wird in fünf Designs ab Anfang 2020 verfügbar sein. <



Ein durchdachtes Gesamtkonzept und hochwertige Komponenten zeichnen den Aventuro Traveller aus.

MOTOREX
Oil of Switzerland



**CHALLENGE
THE LIMITS!**



- GEEIGNET FÜR KUNSTSTOFFE, GLAS, LACKE, METALLE
- SCHNELLE REINIGUNG - PERFEKT AUCH FÜR UNTERWEGS
- MIT ABPERLEFFEKT

Weitere Informationen unter:

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



LEA RIECK

AUF ZU NEUEN HORIZONTEN

Nach ihrer Weltumrundung macht sich Lea Rieck auf zu einem neuen Abenteuer. Mit ihrer Yamaha Ténéré 700 will sie einmal rund um Afrika fahren – und danach zum Nordkap.

Los ging's bereits Anfang August bis in die Westsahara: »Diese Reise soll anders sein als meine Weltreise. Zum einen fahre ich ein leichteres Motorrad, mit dem ich den anspruchsvollen Straßen in Afrika hoffentlich gewachsen bin, zum anderen möchte ich das Leben zu Hause, das ich mir gerade wiederaufgebaut habe, nicht wieder vollständig aufgeben.« Deswegen fährt die 33-Jährige die Kap-zu-Kap-Reise in Etappen. Wie lang die Reise insgesamt dauern soll, ist noch offen.

Im Herbst 2019 und Frühjahr 2020 zeigt Lea Rieck zwischen ihren Reiseetappen in zahlreichen deutschen Städten ihre Multimedia- vision zu ihrem Buch »Sag dem Abenteuer, ich komme«.

Termine und Infos unter tomprodukt.de/tourplan/#lea-rieck

NEUES BUCH VON DEN KRAD-VAGABUNDEN

ABENTEUER KAVKASUS

Auf ihrer sechsmonatigen Motorradreise durch den Kaukasus wurden die Krad-Vagabunden, Frank Panthöfer und Simone Dorner, von der spannenden Region an der Grenze von Europa zu Asien mit ihrer grandiosen Bergwelt, viel unberührter Natur, fremder Kultur, oftmals blutiger Geschichte und nicht zuletzt gastfreundlichen Menschen in ihren Bann gezogen. All die regionalen Konflikte, die schwierige politische Lage und die damit einhergehenden bürokratischen Mühen für Besucher sind Gründe dafür, dass dieser wundervolle Teil der Erde weit davon entfernt ist, von Touristen überlaufen zu sein. Wer in Georgien, Armenien, Aserbaidschan und Russland unterwegs ist, darf sich noch vielerorts als Entdecker fühlen, ohne dass es an einfacher und vor allem preiswerter Infrastruktur für Individualreisende gänzlich mangeln würde. Die Impressionen von dieser außergewöhnlichen Reise gibt es jetzt als Buch und E-Book.

Weitere Informationen unter krad-vagabunden.de



DIETER SCHNEIDER

TAKE THE LONG WAY HOME

Mit dem vagen Ziel Seidenstraße/Iran/Persepolis bin ich 2018 vom Touratech Travel Event in Nierereschach zu meinem »Fellows Ride« aufgebrochen. Über ein Jahr später, nach inzwischen fast 70.000 gefahrenen Kilometern, befinde ich mich auf dem amerikanischen Kontinent. Ich habe Pakistan bis hoch zum Karakorum Highway bereist, Indien, Nepal und das goldene Dreieck durchquert, war in Malaysia, Sumatra und Indonesien, bin durch das riesige Australien getourt – und nun die Amerikas. Bis nach Ushuaia möchte ich noch fahren, und dann soll es wieder nach Hause gehen. Spätestens zum Touratech Travel Event 2020 will ich daheim sein. Und dann schreibe ich vielleicht ein Buch über den Fellows Ride.

Mehr zum Projekt unter fellowside.com

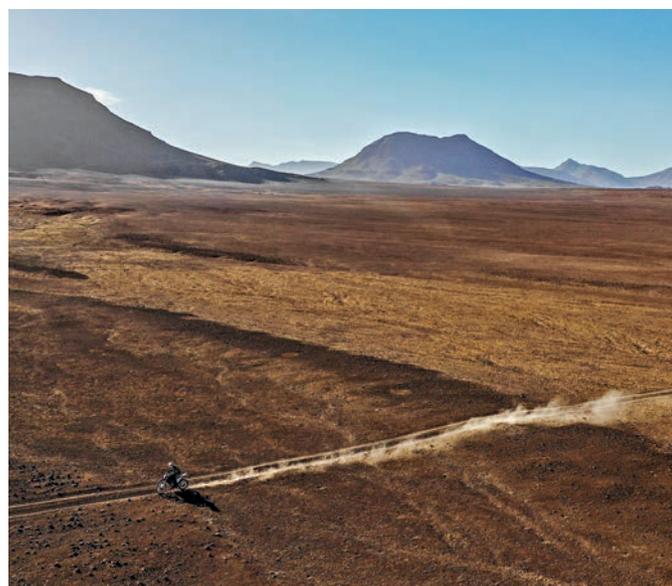
AKTUELLE VORTRAGSTERMINE

JOE PICHLER: INSIDE AFRIKA

Der österreichische Motorradabenteurer Joe Pichler hat eine abenteuerliche Afrikareise hinter sich. Mit Startpunkt im geheimnisvollen Tschad hat er die zentrale Sahara durchquert, ist ins tropische Afrika vorgestoßen und hat schließlich über Westafrika Marokko erreicht. Einen ausführlichen Bericht über Joes Reise gibt es in Travel Time 01-2019.

Wer den charismatischen Erzähler Joe Pichler live erleben will, hat dazu jetzt Gelegenheit. Am 18. September hat seine Vortragstournee mit der Multivision »Inside Africa« in Saalfelden begonnen. Bis Frühjahr 2020 sind Termine in zahlreichen deutschen und österreichischen Städten angesetzt.

Weitere Informationen unter josef-pichler.at



DIRK SCHÄFER

UNTERWEGS IN SÜDAFRIKA

Im kommenden Winter reist Dirk Schäfer für drei Wochen nach Namibia, um einen neuen Motorradreise-Film über das Land im Südwesten Afrikas zu drehen. Mit dabei werden Andreas Prinz und das Team sein, das auch schon für den erfolgreichen »Abenteuer Pyrenäen«-Film verantwortlich zeichnet.

Für Dirk wird das aber erst der Auftakt für eine mehrmonatige Reise durchs südliche Afrika sein. Ab Herbst 2020 wird er davon live in zahlreichen Shows berichten.

Mehr unter dirkschaefer.info

CHARLY SINEWAN

10 JAHRE ON THE ROAD

2019 ist für mich aus zwei Gründen ein besonderes Jahr. Erstens, weil es der zehnte Jahrestag meines Projekts ist, in Etappen um die Welt zu fahren, und zweitens, weil ich ein Buch geschrieben habe, das mich mehrere Monate Arbeit gekostet hat. Das hielt mich aber nicht davon ab, auch heuer ein paar tausend Kilometer zu fahren. Unter anderem bei der »Nostro Dakar« in Portugal, in Mexiko und in den Pyrenäen.

Derzeit ist meine neue Maschine, eine BMW F 850 GS Adventure mit umfangreicher Touratech Ausstattung, auf dem Weg nach Mexiko, wo ich im Oktober meine Welttour fortsetzen werde.

Weitere Infos unter charlysinewan.com





NEUER STANDORT

TOURATECH ALLGÄU

Unter der Leitung von Lothar Teufer entsteht in Bad Grönenbach Touratech Allgäu. Der neue Stützpunkt bietet neben einer großen Produktauswahl ein breites Spektrum an Dienstleistungen.

Nur einen Kilometer von der Anschlussstelle Bad Grönenbach liegt der jüngste Touratech Shop entfernt. Auf rund 300 Quadratmetern Verkaufsfläche bietet Touratech Allgäu einen breiten Querschnitt durchs Touratech Sortiment. Hinzu kommt ein Werkstattbereich, in dem An- und Umbauten vorgenommen werden. Und natürlich können auch die Fahrwerkskomponenten von Touratech Suspension montiert und abgestimmt werden. Auch Mietmotorräder sind im Angebot.

Für den Shopbetrieb bei Touratech Allgäu ist Lothar Teufer zuständig. Der 55-jährige bringt Erfahrungen aus vielen Bereichen für seine neue Aufgabe mit. Von 2006 bis 2019 war er bei Touratech zuständig für die Händlerbetreuung. Zuvor hat er über ein Jahrzehnt für einen großen Outdoor-Ausrüster gearbeitet und war zudem viele Jahre bei einem überregionalen KTM-Händler in verantwortlicher Position tätig.

Lothar, selbst engagierter Endurist, Offroad-Tourguide und Rallyefan, hat ein schlüssiges Konzept entwickelt, wie er seine

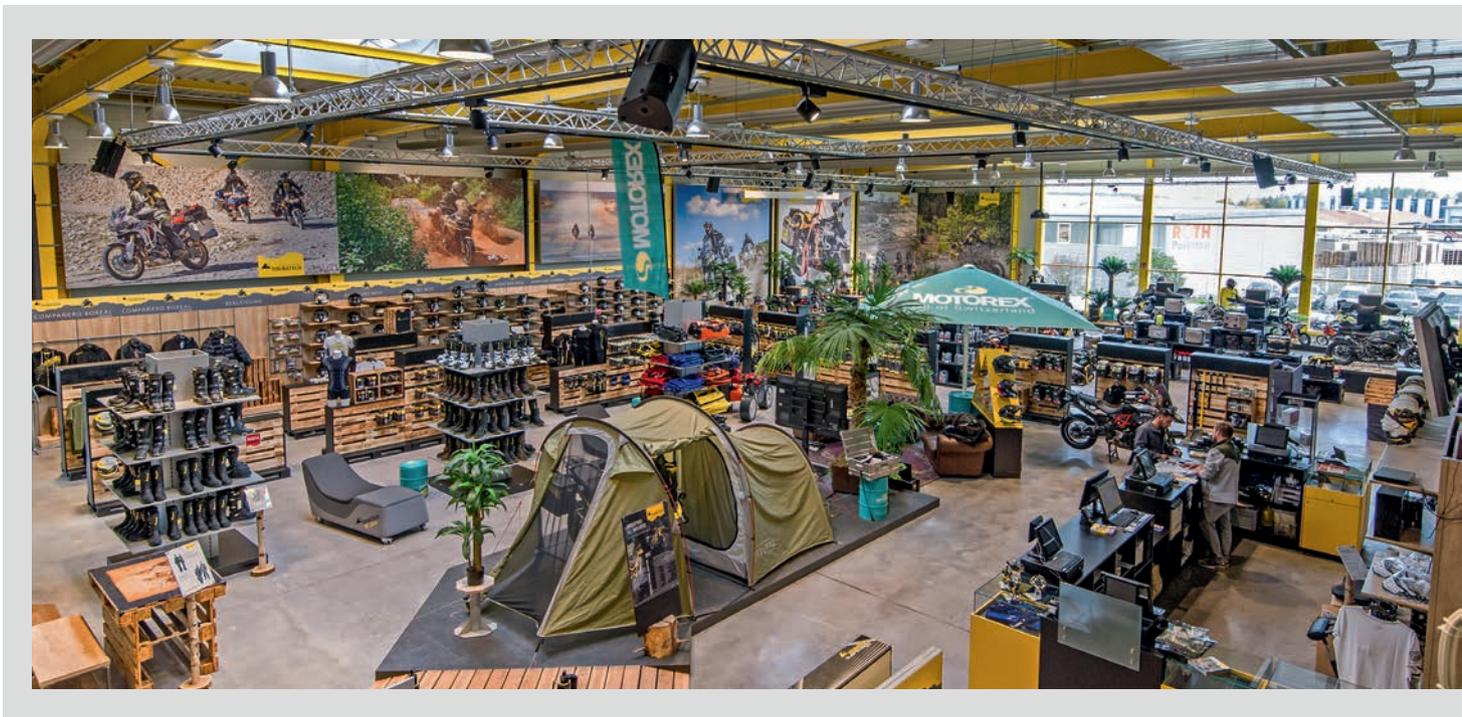


Quelle: Image Landsat/ Copernicus | ©2009 GeoBasis-DE/BKG | ©2018 Google

Leidenschaften mit dem Touratech Portfolio verzahnen wird: »2020 werden wir zahlreiche Workshops aber auch Ausfahrten und Touren auf die Beine stellen, bei denen unsere Kunden Know-how gewinnen und unsere Produkte live im Einsatz erleben können«.

Geöffnet sein wird Touratech Allgäu ab Anfang Dezember, der offizielle Start wird im Frühjahr 2020 mit einer großen Party gefeiert.

Touratech Allgäu, In der Paint 12, 87730 Bad Grönenbach





Der Shop in Luzern geht in seine zweite Saison.

Ansprechende Produktpräsentation bei Touratech Süd in München.



JETZT NOCH BESSERER SERVICE

SHOP NIEDERESCHACH

Gründlich umgestaltet präsentiert sich der Shop im Touratech Headquarter Nidereschach. Der rund 1000 Quadratmeter große Verkaufsraum wurde übersichtlich neu gestaltet. Neue Regale erlauben eine verbesserte Produktpräsentation. Technischen Support und Beratung zu den Fahrwerkskomponenten von Touratech Suspension gibt es jetzt direkt im Shop im Customer Service Center.

Im Detail optimiert wurden beliebte Angebote. So ist es jetzt möglich, für umfangreichere Beratungen, beispielsweise für Motorradumbauten, Termine zu vereinbaren. Weiter ausgebaut wurden die Motorradvermietung und der Verkauf von Neu- und Gebrauchtmotorrädern.

Durch seine Anbindung ans Zentrallager bietet der Shop in Nidereschach eine optimale Verfügbarkeit sämtlicher Produkte des aktuellen Portfolios.

KURZ NOTIERT

- > **Touratech Schweiz** geht in die zweite volle Saison. Nach dem erfolgreichen Start wurde der Shop in Luzern nochmals optimiert. Am 1. April 2020 startet der Werkstattservice in vollem Umfang.
 - > Gründlich aufgefrischt präsentiert sich **Touratech Süd in München**. Das Außengelände wurde komplett neu hergerichtet, echte Blickfänger sind die attraktiv gestalteten Schaufenster. Zum Angebot zählt auch ein umfassender Suspension Service mit Beratung und Umbau.
 - > Bei **Touratech Münsterland**, integriert in AHAG in Coesfeld, bekommen Kunden nicht nur kompetente Beratung rund um die Produkte Made in Nidereschach, sondern in der Meisterwerkstatt auch umfassenden Service für ihr BMW-Motorrad. Auch Umbauten und Customizing sind möglich.
 - > Mit einem attraktiv gestalteten Showroom von 300 Quadratmetern Fläche präsentiert sich der brandneue Shop von Touratech Italia in **Mailand**. Direkt an der Autobahn gelegen und mit umfangreichem Lagerbestand in Sachen Technik und Fahrerausstattung, wird dieser Shop ab 1. Januar 2020 der Stützpunkt für die norditalienische Traveller-Szene. Eine angeschlossene Werkstatt kümmert sich um Montage und Umbauten.
 - > Kundenfreundlich umgebaut und ganz auf optimalen Service ausgerichtet wurde der Shop von Touratech France in **Orange**. Der Showroom ist nun deutlich größer und präsentiert die Produkte in angenehmer Atmosphäre. Die Werkstatt wurde komplett neu ausgestattet und steht für alle An- und Umbauten zur Verfügung.
 - > Touratech Canada hat einen neuen Shop östlich von **Montreal** eröffnet. Verkehrsgünstig an der Autoroute Transcanadienne (Highway 20) gelegen, ist die neue Location nicht nur ein Anziehungspunkt für die einheimische Szene, sondern auch eine perfekte Anlaufstelle für ausländische Motorradfahrer auf Kanadareise.
 - > Im Testbetrieb läuft bereits der neue Shop von Touratech Japan in **Osaka**. Die offizielle Eröffnung findet im November 2019 statt.
 - > Touratech USA baut gemeinsam mit dem langjährigen Partner **BMW Motorcycles of Miami** einen Stützpunkt in der Metropole am Atlantik auf, um den Südosten der USA und internationale Besucher in Florida zu bedienen. Eröffnung ist am 1. Januar 2020. Vorgesehen ist ein eigener Touratech Showroom mit sachkundigem Personal und Lagerbestand
- Die Adressen aller Touratech Shops in Deutschland, Österreich und in der Schweiz finden sich auf Seite 98. Informationen zu den Standorten weltweit gibt es online unter touratech.ch/international**



Endurado



*Text: Andreas Reimar
Fotos: Katja Wickert*

Möglichkeiten für fast grenzenloses Endurofahren finden sich in den südfranzösischen Corbières. Im Rahmen eines Fotoshootings nahm ein Touratech Team die schönsten Routen der Region mit aktuellen Adventure Bikes unter die Räder.



Meterhoch steht eine leuchtend rote Staubsäule im flachen Abendlicht, bevor sie sich im leichten Luftzug langsam verflüchtigt. Afrika? Südamerika? Bevor die Gedanken in allzu weite Ferne schweifen, holt das Röhren des 1250er Boxers den Betrachter jäh in die Realität zurück. Gerhard treibt die BMW eine weitere Runde über die Strecke, lässt bei einem langgezogenen Drift wieder eine riesige Wolke des fein pulverisierten roten Lehms aufsteigen. Noch einmal durch den steilen Anlieger, ein Sprung über den Table, und dann ist Schluss. Schließlich parkt er die Maschine, nimmt mit einem zufriedenen Grinsen den Helm ab.

Der Rest der Gruppe hat sich schon mal gemütlich zwischen die Maschinen geflüzt. Hinter uns liegen vier anstrengende Tage, die hier auf dem Trainingsgelände von Saint-Laurent-de-la-Cabrerisse im äußersten Süden Frankreichs ihren würdigen Abschluss gefunden haben.

So unscheinbar das kleine Endurogelände erscheinen mag, es haben hier bereits Größen des Geländesports ihr Können zur Schau gestellt. Eine Speziale der Bravade Cathare, eines legendären, vom lokalen Enduro Club veranstalteten Rennens wurde hier ausgetragen. Stars wie Stéphane Peterhansel und David Frétigné gaben sich seinerzeit die Ehre. Während hierzulande eher über die Schließung von Endurostrecken diskutiert wird, haben sich die Franzosen ihr Herz für den Offroadsport bewahrt. Das komplette Stadtzentrum wurde anlässlich der Bravade Cathare zum Parc Fermé umgewandelt, jubelnde Zuschauer säumten die Straßen.

HISTORIE UND LEBENSART

Mit der Namensgebung haben die Macher der Bravade Cathare eine wichtige Traditionslinie der Region aufgenommen: Das Erbe der Katharer. Als Abweichler von der katholischen Lehre grün-

deten sie eine eigene Kirche, die sich der Reinheit des Glaubens verschrieben hatte. Im südwestlichen Frankreich, dem sogenannten Okzitanien, erlangten die Katharer im 12. Jahrhundert großen Einfluss. Rund um ihr Zentrum Carcassonne errichteten sie zahlreiche Burgen, deren Ruinen bis heute das Landschaftsbild prägen.

Während wir uns die Asphaltkurven des Col de Termes hinaufschrauben haben wir immer wieder Blicke aufs Chateau de Termes. Wie alle Katharerburgen wurde die Anlage während der erbittert von der katholischen Kirche gegen die Abtrünnigen geführten Kreuzzüge zerstört. Nur rund 200 Jahre währte die Blütezeit der Katharer, ab circa 1400 gilt die Bewegung als ausgelöscht.

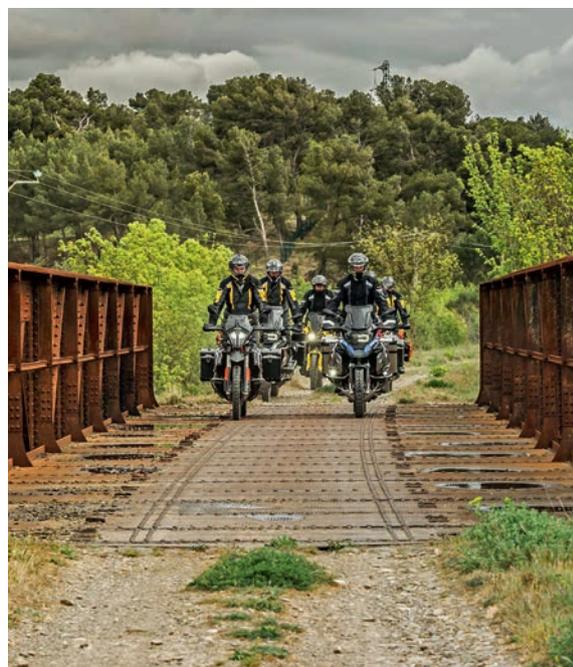
Für den Heimweg hat Lothar, Touratech Mitarbeiter und seit rund 20 Jahren in den Corbières als Tourguide tätig, seine bewährte Mischung aus Schotterwegen und kleinen Landstraßen zusammengestellt.



Gerhard gibt dem Boxer die Sporen (linke Seite). Rast an der Markthalle von Lagrasse (ganz o.). Ende Gelände am Cirque de Vivies (l.). Unterwegs auf der Trasse der ehemaligen Marmorbahn (u.).

Lagrasse heißt unsere nächste Station auf dieser fahrtechnisch abwechslungsreichen Route. Das Zentrum des Örtchens ist fein herausgeputzt, zahlreiche Künstler haben sich in den Ladenlokalen der Altstadt mit ihren Ateliers eingemietet. Auch sonst haben sich zahlreiche Geschäfte des Orts dem verfeinerten Lebensstil verschrieben, so auch die Vinaigrerie Cyril Codina, wo es eine schier unfassbare Vielfalt an Essigsorten zu kaufen gibt.

Gleich oberhalb des Ortes liegt der Col Rouge, der mit seinen rot gefärbten Serpentinien einen wunderbaren Einstieg in unsere letzte Etappe bildet. Während wir Kurs auf Moux nehmen, stellt sich uns die Montagne d'Alaric in den Weg. Für die Überwindung des Bergrückens hat sich Lothar etwas Besonderes ausgedacht. Ein Singletrail, so schmal, dass die Koffer teils heftig mit dem Buschwerk kollidieren, führt uns über karge, nur von besonders widerstandsfähigen Sträuchern bewachsene Hochflächen. Vor-



sicht ist hier angesagt, denn auf dem geschlängelten, unübersichtlichen Weg kann jederzeit ein Hindernis auftauchen – und wenn es ein Kollege ist, der mit seiner Maschine in einer Steilfahrt hängen geblieben ist.

Dann noch ein paar Meter Landstraße, und wir können die Maschinen vor unserem Hauptquartier, der Maison Las Clauzes in Moux, parken. Wirt Holger steht schon neugierig vor dem Haus und will von unseren heutigen Erlebnissen erfahren. Beim obligatorischen Ankunftsbeer passiert ein spannender Fahrtag noch einmal Revue. Doch bevor die Erzählungen allzu ausschweifend werden, bittet Holger nach drinnen. Ein mehrgängiges Menü ist bereits vorbereitet.

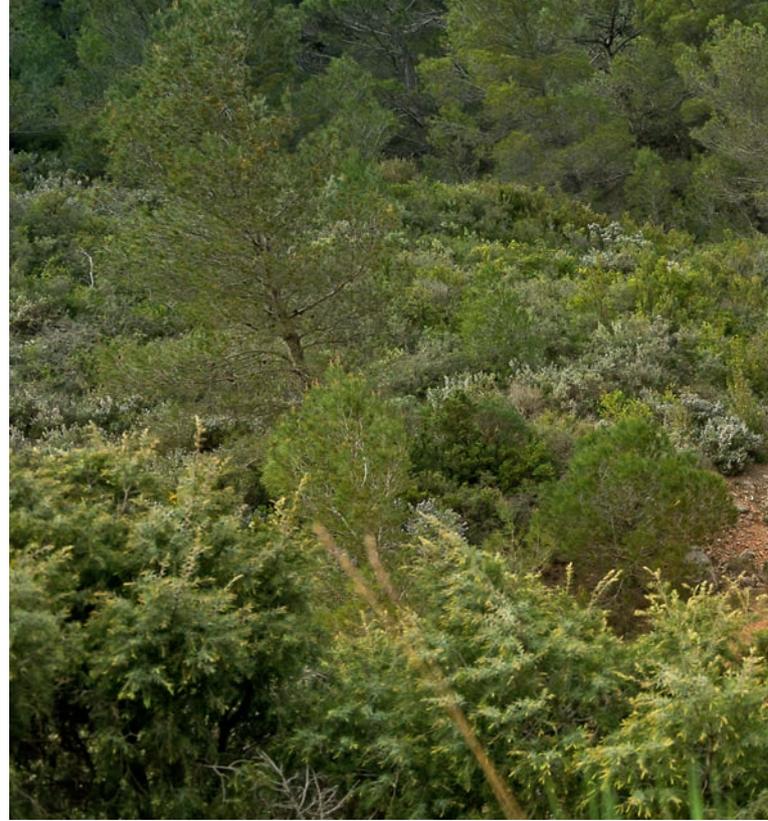
Allzu lang darf sich der Genuss trotz bester Weine nicht in die Nacht hinziehen, denn am nächsten Morgen wartet wieder ein straffes Programm auf die Crew.

AM KANAL DU MIDI

Feldweg, Schotterweg, Landstraße – in rascher Folge wechselt der Untergrund, als wir auf Lothars Spezialpfaden ins Midi Tal gelangen, das sich zwischen Corbières und Montagne Noir erstreckt.



Am Fuße der Montagne d'Alaric (o.). Der Col Rouge macht seinem Namen alle Ehre (r.o.). Edler Essig in Lagrasse (ganz r.). Grober Schotter nahe Lastours (r.M.).



Hier fließt der Canal du Midi, ein ingenieurstechnisches Wunderwerk, das seit dem 17. Jahrhundert das Mittelmeer mit dem Atlantik verbindet.

Seine einstmals enorme wirtschaftliche Bedeutung hat der Kanal heute eingebüßt. Der seit 1996 zum Weltkulturerbe zählende Wasserweg ist dafür bei Hobbykapitänen besonders beliebt, die den Kanal mit den unterschiedlichsten Wasserfahrzeugen bis hin zum riesigen Hausboot befahren. Nicht selten kommt es an den zahlreichen Schleusen zu dramatischen Szenen, die auch gerne in handfesten Ehekrisen zwischen selbst ernannten Navigatoren und ihren Gattinnen führen, wie Guide Lothar zu berichten weiß.

An einer dieser Schleusen, bei Puichéric, hat ein Künstler sein Domizil aufgeschlagen. Aus allerlei Schrott schweißt der schaffenswütige ältere Herr bizarre Skulpturen zusammen. Besonders auf die Ausgestaltung der Geschlechtsmerkmale verwendet er viel Sorgfalt, was prüdere Zeitgenossen sicher vom Erwerb vieler seiner Werke abhalten dürfte.

Ein weiterer historischer Verkehrsweg führt uns ins Tal der Aude. Schnurgerade, einige Meter über den umliegenden Feldern, zieht sich eine alte Bahnstrecke durchs Land. Sie wurde einst errichtet, um den Marmor aus den Steinbrüchen in Caunes-Minervois abzutransportieren. Während sich der rötliche, stark geaderte Stein in früheren Jahrhunderten größter Beliebtheit bei gekrönten Häuptern erfreute und auch im prächtigen Versailles in großer Menge verbaut wurde, wird heute nur noch wenig Marmor in Caunes-Minervois gebrochen. Die geringen Mengen finden hauptsächlich Absatz im Nahen Osten, wo sie Protzbauten schmücken. Dementsprechend wurde auch die alte Bahnlinie stillgelegt, und die Gleise wurden entfernt. Statt eiserner Räder rollen jetzt Stollenreifen über den Bahndamm. Alte Viadukte und eiserne Brückenkonstruktionen fliegen vorbei, als wir mit unseren Adventure Bikes die aussichtsreiche Strecke entlangbrausen.



WILDE BERGWELT

Die Montagne d'Alaric ist sozusagen der Hausberg von Moux. Während er uns bislang mit seinem enduristischen Potenzial begeistert hat, zeigt er sich heute von seiner touristischen Seite. Zunächst nehmen wir eine schön geschwungene Pässestraße in Angriff, um im weiteren Verlauf der Route in langgezogenen Kurven durch die Gorges de Congoust zu cruisen. Die häufig senkrechten Felswände aus weißem Kalkstein haben sich in der Morgensonne bereits erwärmt. Mauersegler nutzen die Thermik für ihre akrobatischen Flugkunststücke.

Bis Thézan bleiben wir dem Asphalt noch treu, dann führt uns Lothar wieder auf Wege, die dem wahren Wesen unserer Adventure Bikes entsprechen. Von Thézan aus erklimmen wir ein mit dichter Macchia bewachsenes Hochplateau. Die Fläche ist mit einem engen Netz geschotterter Wege unterschiedlicher Qualität durchzogen. Ein Pfad der eher rustikalen Sorte bringt uns schließlich zum Cirque de Vivies. Als Cirques werden in Südfrankreich



nicht nur die spektakulären 180-Grad-Flussschleifen, wie sie von Ardèche und Tarn bekannt sind, bezeichnet, sondern allgemein auch amphitheaterartige Felsabbrüche. Vorsichtig tasten sich einige Fahrer mit ihren Enduros an die Kante heran, während die weniger schwindelfreien Kollegen einen Respektsabstand von der senkrecht abfallenden Wand halten. Das Wenden ist angesichts der Exponiertheit des Geländes selbstverständlich Teamarbeit.

Zurück auf einer breiteren Piste, lassen wir den Maschinen freien Auslauf. Über eine gehörige Strecke begleitet uns eine kleine Herde Pferde in vollem Galopp.

Bei Fontjoncouse verlassen wir das Plateau und damit auch den Schotter. Über Villesèque-des-Corbières schlängeln wir uns auf einer kaum befahrenen Straße durch eine einsame, leicht bergige Landschaft.

AUF DEM »RALLYE-PLATEAU«

Und wieder liegt die Motorsporthistorie geradezu in der Luft. In den Jahren, als die Rallye Dakar tatsächlich noch in die senega-





Malerische Gemäuer finden sich in den Corbières allenthalben (l.). Eine von Lothars »Spezialitäten« (u.). Gleiten über flowige Schotterstrecken gehört auch zum Tourprogramm (r.). Sandspielereien am Strand bei Port-la-Nouvelle (ganz r.).

lesische Hauptstadt führte, fanden die Prologe auf dem riesigen, von Schotterpisten durchzogenen Areal von Château de Lastours statt. Rallye Trucks, die fetten Buggys von Peterhansel & Co. und natürlich die zweirädrigen Boliden von Meoni und Saint - Gott hab' sie selig - polterten unter begeisterter Anteilnahme der Bewohner durch die Ortschaften.

Heute ist es ruhiger in Château de Lastours. Stellt man den Motor ab, ist nur das Flapp-Flapp-Flapp der Windkraftanlagen zu hören. Nur hin und wieder mieten Auto- oder Motorradhersteller das private Areal für Offroadtests oder Presseveranstaltungen.

Auch uns dienen die langgezogenen Schotterbahnen als Location für Produktfotografie und Videodrehs. Kamera- und Filmcrew haben in dem weitläufigen Terrain ideale Bedingungen für ihre Aufnahmen. Bike-to-Bike kann auf den breiten Pisten ebenso geschossen werden wie mit langer Brennweite auf die Distanz.

Doch es gibt auch Leute im Team, denen die Bedingungen so schön langsam zu ideal werden. Und das sind die Testfahrer. Mit sechzig Sachen auf dem Gravel Highway stur geradeausfahren, das kann auf Dauer langweilig sein.

Mit Lothar haben wir jedoch den Mann dabei, der Abhilfe weiß. Er kennt die Gegend einfach wie die sprichwörtliche Westentasche, und zu seinen Spezialitäten gehören die ganz kleinen, die versteckten Wege. Strecken, auf denen nicht Motorleistung, sondern Geschicklichkeit gefragt ist. Als Belohnung für das geduldige Formationsfahren darf sich das ganze Team nochmal so richtig auf einer anspruchsvollen Single-Track-Passage verausgaben.

Die schweren Motorräder über die engen Trails zu treiben, hat durchaus an der Kondition des einen oder anderen Fahrers gezerrt, so dass Lothars Vorschlag, eine längere Straßentappe in die Tour einzuschalten, gerne angenommen wird. Die Verkehrsdichte auf den kurvenreichen Landstraßen ist paradiesisch gering. Oft vergehen 10 Minuten und mehr, ohne dass wir einem anderen Fahrzeug





begegnen. Herrlich entspannt lassen wir die Maschinen durch die spätnachmittäglich besonnten Hügel rollen.

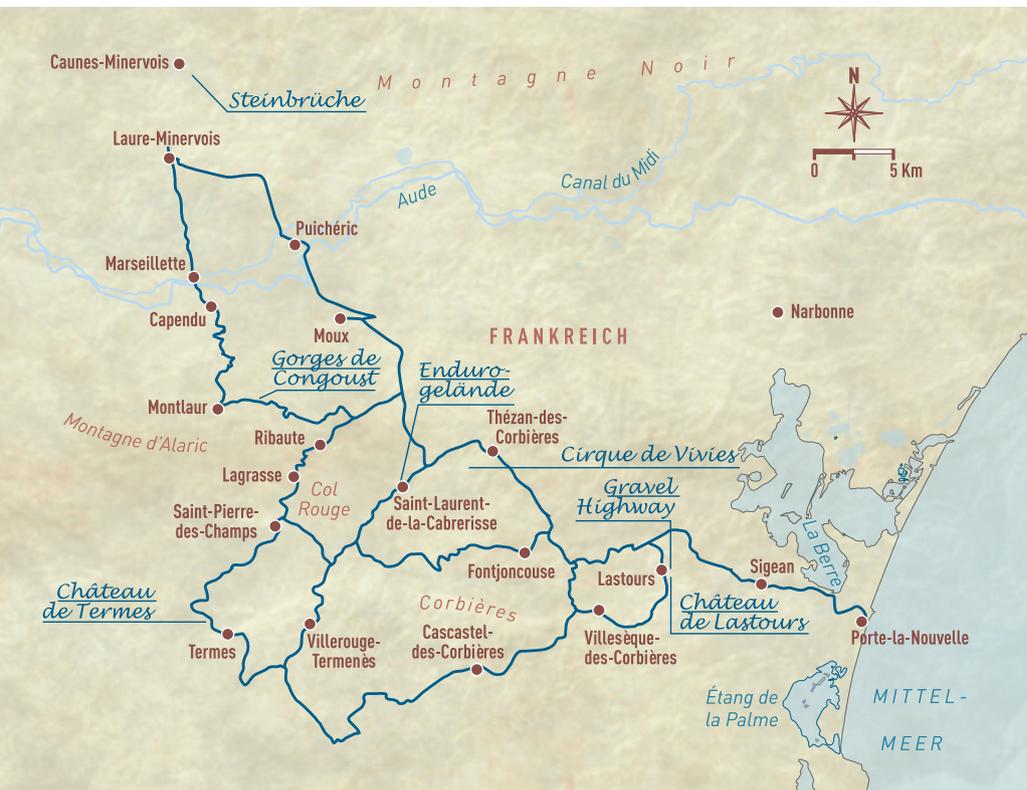
BIS ANS MEER UND ZURÜCK

Gleich mehrere Pässe hält die Strecke des nächsten Tages für uns bereit. Allerdings wissen die Straßenschilder nur bescheidene 100, 200 oder 350 Meter Meereshöhe für die »Cols« zu vermelden. Dementsprechend gibt es hier auch keine Serpentin alpinen Dimensionen, dafür aber flüssig zu fahrende Kurven auf griffigem Asphalt, die wir mit den wendigen Adventure Bikes flott durchzirkeln.

Von einer dieser bescheidenen Anhöhen tut sich schließlich der Blick aufs Mittelmeer auf, das sich hinter einem topfebenen Küstenstreifen erstreckt. Über ein System von Dämmen, zwischen denen sich Becken zur Salzgewinnung befinden, erreichen wir schließlich den Strand. Ein eiskalter Wind bläst uns in die Helme, doch sind wir mit unserer modernen Fahrerausstattung noch besser dran, als ein paar unerschrockene Surfer. Mit Kraft und Geschick nutzen sie den starken, gleichmäßig blasenden Wind, um mit spektakulärem Tempo über die Wellen zu gleiten.

Mehr als ein halbes Dutzend Menschen findet sich bei dieser Witterung nicht an dem kilometerlangen Strand. Beste Bedingungen also, um die Sandtauglichkeit unserer Motorräder zu erproben. Nach ein paar Eingewöhnungsrunden wächst das Zutrauen, und wir gleiten im Formationsflug über die riesige Sandfläche.

Lothar setzt den Sandspielereien schließlich ein Ende. Und er hat überzeugende Argumente. Schließlich möchte er uns heute noch ein weit entferntes Highlight der Region zeigen: Eine im Wald versteckte Endurostrecke mit spektakulärem rotem Boden. Wir ahnen es schon: Das Trainingsgelände von Saint-Laurent-de-la-Cabrerisse. <



REISEINFORMATIONEN

ALLGEMEIN: Die Corbières sind eine hügelige bis leicht bergige Region, die sich von der französischen Mittelmeerküste bis rund 150 Kilometer ins Landesinnere erstrecken. Südlich schließen sich die Pyrenäen an. Die Corbières sind wenig bewaldet, karg und sehr dünn besiedelt. Bekannt ist die Landschaft als Weinbauregion.

REISEZEIT: Grundsätzlich lassen sich die Corbières ganzjährig bereisen, wobei vom Dezember bis ins Frühjahr hinein mit Regenfällen gerechnet werden muss. Juli und August wird es bis in die Hochlagen recht heiß. Perfektes Endurowetter herrscht von April bis Juni und von September bis weit in den November hinein.

ANREISE: Von der Mitte Deutschlands aus beträgt die Distanz bis in die Corbières rund 1200 Kilometer. Sportenduros wird man angesichts dieser Strecke sicher auf den Hänger verladen. Wer mit größeren Maschinen unterwegs ist, kann sich eine schöne Strecke durch die Westalpen und Südfrankreich zusammenstellen und in rund drei Tagen auf Achse anreisen. Alternativ bieten zahlreiche Unternehmen Motorrad- und teilweise auch Personentransporte an.

UNTERKUNFT: Als Institution für Motorradfahrer hat sich in über 20 Jahren die Maison Las Clauzes im Örtchen Moux etabliert. Wirt Holger, selbst begeisterter Trial- und Endurofahrer, hat sich mit seinem Service komplett auf

Enduristen eingestellt. Neben gepflegten und komfortablen Zimmern sowie feinem Essen, gibt es eine Werkstatt, in der auch mal größere Defekte behoben werden können. Holger kennt die Gegend aus dem Effeff und hat Tourentipps von der knallharten Endurorunde bis zur Genussstour auf Asphalt auf Lager. Gerne werden auch geführte Touren über versteckte Trails arrangiert.

Maison Las Clauzes
11700 Moux
FRANCE
Fon/Fax: 0033-468-439237
E-Mail: holger@las-clauzes.de
Web: www.las-clauzes.de

ENDUROFAHREN: Ein dichtes Netz unasphaltierter Wege durchzieht die Hügel und Berge der Corbières. Von schmalen Steigen, die nur mit dem Trial-Motorrad befahren werden können, bis zur Schotterautobahn ist alles dabei. Nachdem die Region sehr dünn besiedelt ist und die Franzosen traditionell ein großes Herz für den Endurosport haben, sind die Strecken weitgehend frei und ohne Konflikte zu befahren. Nichtsdestotrotz ist Rücksicht geboten. Nicht nur auf Weidetiere, auch Wanderer und Mountainbiker haben die Region für sich entdeckt. Auch Querfeldeinfahrten, die die ohnehin spärliche Vegetation weiter schädigen, verbieten sich selbstverständlich.



Ihre Online-Touren-Planung – KOSTENLOS!



- immer aktuelles Kartenmaterial
- über 400 TOURENFAHRER-Partnerhäuser
- TOURENFAHRER-Tour-Datenbank mit über 800 Touren
- viele POIs

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



* Sonderhefte portofrei nur innerhalb Deutschlands, Ausland auf Anfrage

REISE-TIPPS 2020!

**Portofrei*
direkt beim
Verlag
bestellen!**



Dieses Sonderheft und weitere Magazine

finden Sie auf shop.nitschke-verlag.de

TOURENFAHRER

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

»Motorradfahrer«

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

MotorradABENTEUER

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

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

GÜNSTIG UND BEQUEM IM ABO!



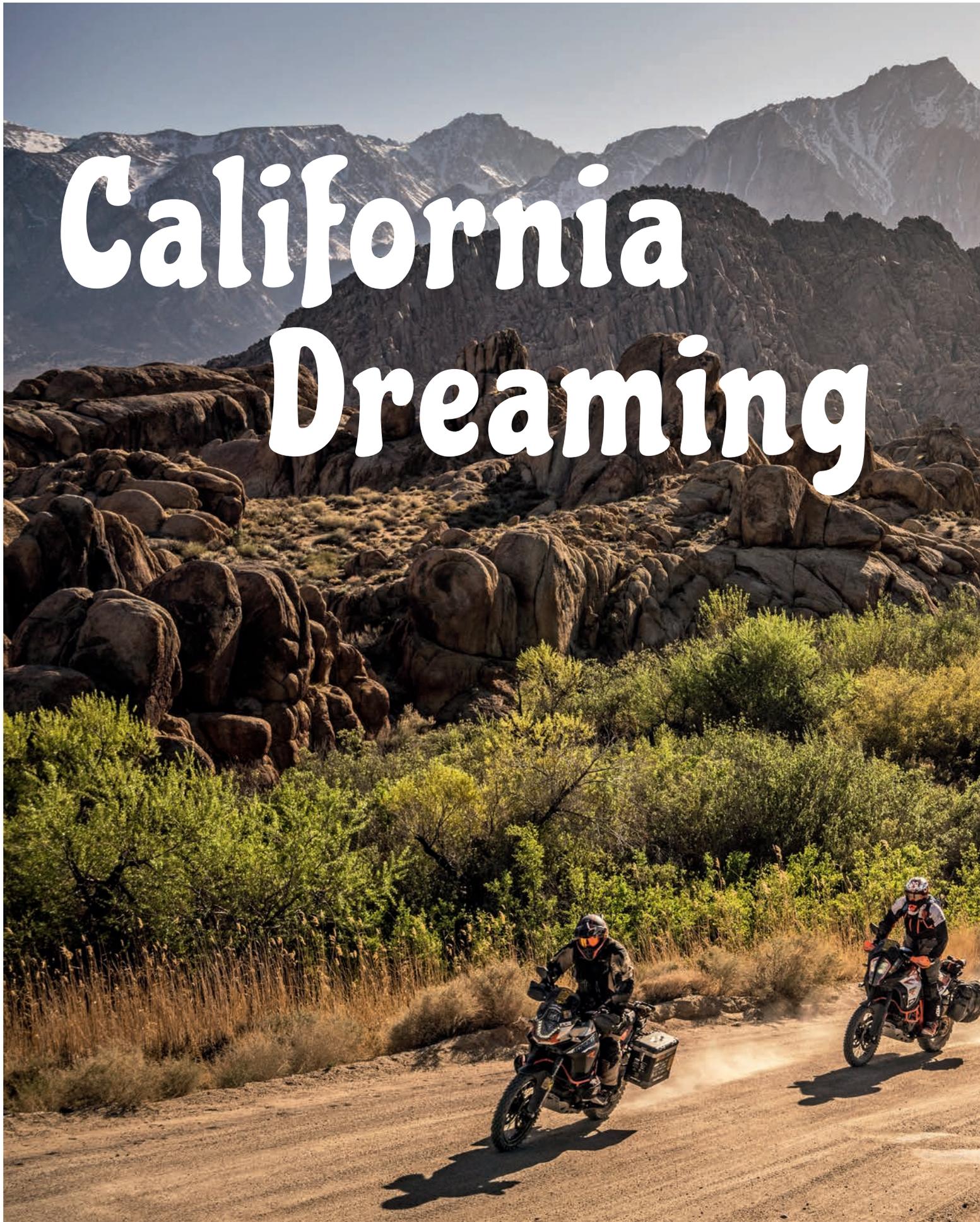
Bestellen und attraktive Abo-Prämie sichern nitschke-verlag.de

Alle Titel auch als E-Paper für Smartphone, Tablet & PC epaper.nitschke-verlag.de



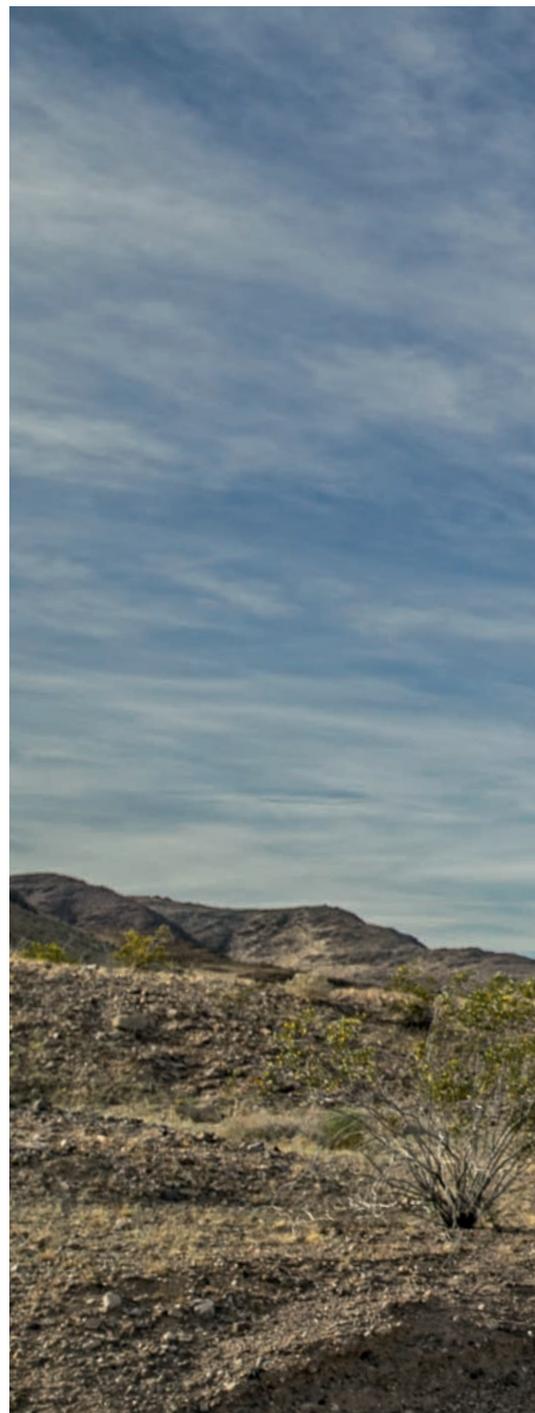
Zusatzangebote & Dienstleistungen für Abonnenten gelten nur für Kunden der Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH.

California Dreaming





Die Organisation Backcountry Discovery Routes (BDR) hilft Adventure Bikern mit ausgearbeiteten GPS-Tracks, die besten Strecken in den USA zu finden. Für die neunte Route wurde Kalifornien ausgewählt. Doch der Sunshine State ist so riesig, dass er in zwei Phasen erschlossen wird. Wir stellen die bereits verfügbare südliche Route vor. Text: Paul Guillien Fotos: Ely Woody, Paul Guillien



Seit vielen Jahren träumen Reiseenduristen von einer Backcountry Discovery Route durch Kalifornien. Dieser riesige Staat ist so reich an wunderschönen und wilden Landschaften, dass es sehr schwer ist, die optimale Route zusammenzustellen.

Hilfe bei der Entscheidungsfindung gibt nun die neue Southern California Backcountry Discovery Route. Diese von Süden nach Norden verlaufende Route beginnt in Yuma, das an der Grenze von Kalifornien, Arizona und Mexiko liegt. Während

des Goldrausches in Kalifornien galt die Fähre in Yuma als das Tor nach Kalifornien, da sie eine der wenigen Möglichkeiten war, den mächtigen Colorado River zu überqueren.

Im Imperial National Wildlife Refuge fahren wir auf unbefestigten Wegen entlang des Colorado River nach Norden, wo wir mit dem Picacho-Campingplatz eine hervorragende Übernachtungsmöglichkeit finden. Jaulende Kojoten und schreiende Esel recht nah an unseren Zelten sorgen für ein surreales Gutenachtlied.

Der Morgen kommt, und unsere Fahrt auf dem Gavilan Wash erweist sich in der derzeit herrschenden Sommerhitze als schwieriger als damals, als wir zum ersten Mal im kühlen und feuchten Frühling unterwegs waren. Es braucht gute Sandfahrkennnisse und eine gefühlvolle Gashand, um auf dem weichen Untergrund voranzukommen. Fast zwei Stunden und unzählige Schiebeeinlagen benötigen wir für die 3,6 Meilen des sandigen Flussbetts.

Eine weitere Herausforderung stellt sich unserem Team auf der langen, steilen



Steigung zur Excelsior Strip Mine. Hier bekommen wir es mit einer Mischung aus großen glatten Felsen und Lockermaterial zu tun. Wenn man den oberen Grat erreicht, fällt der Blick in ein riesiges Loch in der Erde, das die Einheimischen Colosseum Gorge nennen. Wir fahren hinunter zum Grund, verzichten aber vorsichtshalber auf ein Bad in dem trüben grünen Wasser.

Rob Watt, BDR Director of Route Development, im Death Valley (links oben).

Zusammenstoß von Inna und Paul (links unten).

Sand ist immer wieder eine Herausforderung (oben).

Die Butler Motorcycle Map bietet detaillierte Informationen (rechts).





Wir entkommen der Wüstenhitze und trinken Dattel-Milchshakes auf der China Ranch. Diese Farm ist eine üppig grüne Oase in der sonst unwirtlichen Mojave-Wüste in der Nähe des Death Valley. Die Gruppe genießt die angebotenen Leckereien, während wir uns im Schatten entspannen.

Unsere frühe Ankunft in der schrulligen Stadt Tecopa gibt uns einen Tag, der nie zu enden scheint. Wir nehmen ein Bad in den heißen Quellen, spielen Tischtennis in einer Bar, bekommen Cocktails zum Mitnehmen, fahren mit dem Fahrrad den Highway hinunter und tragen nur Flip-Flops und Badekleidung. Wir machen ein Nickerchen, dann genießen wir ein Barbecue und Craft Beer.

Nach dem Abendessen zaubert der Sonnenuntergang eine Explosion von Farben in den Himmel. Mit Einbruch der Dun-





kelheit beginnt die Live-Musik. Talente aus Tecopa und Umgebung begeistern uns ebenso wie die Feuerjongleure. Wir schlafen schließlich in kuriosen Wohnwagen, die wir im Delight's Hot Spring Resort gemietet haben, das für die heilende Kraft seines Wassers bekannt ist.

Unsere Route berührt zahlreiche Highlights des Death Valley, darunter das Badwater Basin (der tiefste Punkt Nordamerikas mit 282 Fuß unter dem Meeresspiegel) und den Furnace Creek, der mit 56,7 Grad Celsius den Rekord für die höchste jemals

gemessene Schattentemperatur hält. Wir arbeiten uns vom Talboden aufwärts und spüren, wie die Temperatur um 15 Grad sinkt, bis wir die alte Bergbau- und Bordellstadt Beatty in Nevada erreichen. Hier gönnen wir uns ein Essen und tanken die Motorräder auf.

Das nächste Ziel ist der nahegelegene Titus Canyon, einer der berühmten Slot-Canyons, deren Entstehung Geologen lange Rätsel aufgab. Der Dirt Track windet sich am Grund der schmalen Schlucht mit ihren hoch aufragenden Felswänden,

Quinn Cody, vierfacher Baja-1000-Champion, hilft Inna Thorn in einer Steilauffahrt (gr. Bild links).

Paul Guillien bei einer Pause an der Tea Kettle Junction (links).

Am Fuße des 4421 Meter hohen Mount Whitney (ganz oben).

Totale Finsternis in einem Stollen der Reward Mine (oben links).

Der Wärter der Cerro Gordo Mine ist ein passionierter Heimatforscher und Geschichtenerzähler (oben rechts).

die den Himmel zu berühren scheinen, entlang. Kürzlich hat ein Unwetter den Pfad ausgewaschen, was ihn wild und unberechenbar macht – gerade so, wie wir es mögen. Dies ist die perfekte Strecke für Adventure Biker, entsprechend breit ist das Grinsen, das wir auf unseren Gesichtern tragen.

Race Track Playa ist ein Ort, den man einmal im Leben besucht haben muss. Doch der Preis hierfür sind 20 Meilen schreckliche Wellblechpiste. Unsere Hände werden taub, und wir haben das Gefühl, sämtliche Schrauben würden aus dem Motorrad gerüttelt.

Das Geheimnis der »Wandernden Felsen« wurde erst vor wenigen Jahren gelöst, als Forscher dem strengen Winter trotzten und ein einzigartiges Zusammenspiel von Wasser, Eisplättchen und starken Winden als Ursache für die »Wanderungen« ausmachten, auf denen die Felsen ihre bizarren, bis zu 500 Meter langen Spuren auf der Playa hinterlassen.

Steil, rau und sehr unterhaltsam ist der hügelige Abschnitt des Jeep Trails, auch bekannt als Lippencott Mine Road. Im Herzen des Death Valley gelegen, bietet dieser zerklüftete Weg lose Felsen, tiefe Auswaschungen und Abgründe, die

nichts für schwache Nerven sind. Die Strecke ist auch berüchtigt für die große Hitze und häufige schwere Unwetter. Doch bei den heute herrschenden Bedingungen ist es eine wahre Freude hier zu fahren.

Unsere Gruppe teilt sich auf, so dass einige die Hauptstraße fahren können, während der andere Teil den schwierigen Weg zum Buena Vista Peak in Angriff nimmt, um die berühmte Geisterstadt auf dem Hügel zu sehen. Wir schwitzen auf diesem Pfad, der eher einem Flussbett ähnelt und sich zwischen autogroßen Felsen hindurchschlängelt.





Quinn Cody und Cole Kirkpatrick auf dem Weg nach Cerro Gordo (gr. Bild links).

Die verlassene »U - We Wash« war die einzige Wäscherei der boomenden Minenstadt Tecopa (o.).



INFORMATIONEN

BACKCOUNTRY DISCOVERY ROUTES

Die Non-Profit-Organisation BDR erschließt Routen auf nicht asphaltierten Strecken in zahlreichen US-Bundesstaaten für Adventure Biker. Damit will man historische Wege vor dem Verfall retten und Tourismus ins Hinterland bringen. In den meisten Fällen durchzieht die Route den kompletten Staat von Süd nach Nord.

Alle GPS-Tracks sowie umfangreiche Informationen stehen kostenlos online zur Verfügung. Mittlerweile gibt es geführte Touren entlang ausgewählter Strecken.

ÜBERBLICK BACKCOUNTRY DISCOVERY ROUTES

Arizona BDR, Colorado BDR, Idaho BDR, Nevada BDR, New Mexico BDR, Utah BDR, Washington BDR

DIE NEUESTEN ROUTEN:

MID-ATLANTIC BDR: Als erste BDR östlich des Mississippi führt die Mid-Atlantic BDR 1080 Meilen lang durch das Hinterland des frühen Amerika in den Bundesstaaten Virginia, West Virginia, Maryland und Pennsylvania.

SOUTHERN CALIFORNIA BDR: Die CABDR ist eine der technisch anspruchsvollsten aller BDR-Strecken. Sie führt 820 Meilen auf unbefestigten Wegen durch Wüsten, über Gebirge, durchs magische Death Valley und in die faszinierende Mojave Preserve.

NORTH-EAST BDR (2020): Im kommenden Jahr wird die Organisation die North East BDR freigeben, auf der Reisende zwischen New York und der kanadischen Grenze die abgelegenen Regionen der New England Staaten kennenlernen können.

Weitere Informationen unter [RideBDR.com](https://ridebdr.com)



BACKCOUNTRY DISCOVERY ROUTES

Einfach
machen!



Gemeinsam mit autorisierten Partnern hat die BDR-Organisation ein Programm entwickelt, das Adventure Bikern das Bereisen der Backcountry Discovery Routes so einfach wie möglich machen soll.

Die Angebote der erfahrenen Partner und Anbieter rund um die BDRs umfassen Dienstleistungen von der reinen Motorradvermietung bis hin zum Rundum-Sorglos Paket: Komplette Tourorganisation und Tourleitung. Fahrer aus Europa können sich Touren aus dem Programm aussuchen oder exklusiv nach Wunsch eine Tour zusammenstellen lassen.

Motodiscovery

Einer der ältesten und erfahrensten Motorradtouren-Anbieter weltweit. Mit Niederlassungen in Texas und Colorado
E-Mail: Juan@MotoDiscovery.com (deutschsprachig)
Web: www.motodiscovery.com

Colorado Motorcycle Adventures

Spezialist für Motorradverleih, Motorradtouren und Adventure im Westen der USA
E-Mail: info@coloradomotorcycleadventures.com
Web: www.coloradomotorcycleadventures.com

Backcountry Expeditions

All-inclusive Abenteuer-Motorradtouren (max. 4 Teilnehmer), darunter BDR-Touren in ganzer Länge oder gekürzt auf die »Best Of«-Strecken, maßgeschneiderte Offroad-Reisen und Trainings. Standort in Durango, Colorado.
E-Mail: neil@backcountryexpeditions.co
Web: www.backcountryexpeditions.co

Butler Maps

Speziell für die BDRs angefertigtes Kartenmaterial
E-Mail: info@butlermaps.com
Web: www.butlermaps.com

Backcountry Discovery Routes

Büro der BDR-Organisation in den USA
E-Mail: info@ridebdr.com
Web: www.ridebdr.com

Kontakt in Deutschland

good souls
Inhaberin: Karin Birkel
Oberndorfer Straße 201
78713 Schramberg
E-Mail: contact@good-souls.com

www.ridebdr.eu

In der Nähe des Gipfels wird der Weg besser, und wir werden mit einer geradezu alpinen Streckenführung belohnt, die in Serpentina den Berg hinaufführt. Wir überwinden die 2591 Meter hoch gelegene Passhöhe und erreichen schließlich die alte Minenstadt Cerro Gordo.

Der Aufseher der historischen Stätte referiert leidenschaftlich die Geschichte der Mine und hat die haarsträubensten Stories aus dem Wilden Westen auf Lager. Doch auch heute geht es noch rau zu hier draußen. In einem der letzten Winter war er hier oben eingeschneit, so dass sein Essen vom Flugzeug abgeworfen werden musste.

Als wir durch die Alabama Hills rollen, raubt uns das Farbenspiel fast den Verstand. Es ist spätnachmittags, und das flache Sonnenlicht zeichnet ein kontrastreiches Bild der rundlichen Felsformationen vor dem Hintergrund der zerklüfteten Spitzen des 4421 Meter hohen Mount Whitney. Wir schlagen unser Lager an einem von Felsen geschützten Platz auf und genießen den weiten Blick auf diese majestätische Landschaft.

Am nächsten Morgen erkunden wir die Relikte in der Reward Mine und fahren sogar mit unseren Motorrädern direkt ein Stück weit in einen engen Stollen hinein, in dem von 1860 bis in die 1980er Jahre Gold und Silber abgebaut wurden. Klaustrophobische Gefühle erfassen uns, während wir durch die Dunkelheit rollen. Am Ende angekommen, stellen wir die Maschinen ab und genießen den Grusel, von festem Fels umgeben zu sein, mehr als eine viertel Meile vom Eingang entfernt.

Zwei optionale Abschnitte am Ende der Route bieten große Herausforderungen für schwere Adventure Bikes. Die kurvenreiche Strecke ist geprägt durch starkes Gefälle, außergewöhnlich enge Kehren und riesige Felsbrocken, die die Fahrbahnoberfläche durchsetzen. Diese Strecke erfordert intensive Kupplungsarbeit und eine sichere Balance. Fahrtechnisch und landschaftlich ist dieser Abschnitt der Southern California BDR unglaublich reizvoll, er hat mich jedoch an mehreren Stellen fahrerisch und konditionell an meine Grenzen gebracht.

Wir parken unsere Motorräder und gehen hinauf zu den rotbraunen Felsformationen, die vor 750.000 Jahren bei einem heftigen Ausbruch der Long Valley Caldera entstanden sind. Wir sehen eine Vielzahl von Petroglyphen, Felszeichnungen, die von Indianern angefertigt wurden, die vor rund 8000 Jahren in diesem Gebiet lebten. Einige Forscher spekulieren, dass es sich hierbei um Aufzeichnungen von Himmelsphänomenen oder zerebralielle Darstellungen handelt, denn die Gravuren unterscheiden sich von den üblichen Petroglyphen, die meist Tiere, Jäger und das tägliche Leben darstellen.

Den letzten Abend unseres Kalifornien-Abenteuers verbringen wir in einem historischen Motel in der Nähe von Benton. Wir baden in den heißen Quellen, blicken in den klaren Sternenhimmel und reflektieren die Erfahrungen der letzten neun Tage auf der unglaublichen Southern California Backcountry Discovery Route.





TOURATECH

AVENTURO

MOD

-25%



Design Dark Stone
Art.-Nr.: 500-2180

KOLLEKTIONSWECHSEL!

Der Touratech Aventuro Mod zum Kollektionswechsel um bis zu 25% reduziert.

Solange der Vorrat reicht.

Schau vorbei und sicher dir deinen MOD!

[SHOP.TOURATECH.DE](https://shop.touratech.de)



Design Stone
Art.-Nr.: 500-2150



Design Compañero
Art.-Nr.: 500-2110



Design Namib
Art.-Nr.: 500-2120



Design Passion
Art.-Nr.: 500-2140

➤ Immer schön abseits des Trubels gelegen und möglichst durch unverfälschte Landschaften führen die Strecken, die der Trackmanager und das Team für die Adventure Country Tracks auswählen. Dabei soll die Route auch mit großen Adventure Bikes befahren werden können und natürlich vollkommen legal zu bereisen sein.

Häufig handelt es sich dabei um Forststraßen, Waldwege, geschotterte Verbindungsstrecken zwischen Dörfern oder auch Schneisen zur Brandbekämpfung. Auf diesen Strecken trifft man naturgemäß auf Tiere, Waldarbeiter, Förster. Es begegnen einem Traktoren, Geländefahrzeuge und gelegentlich Enduristen. Auch Wanderer, Camper und 4x4-Piloten, die allesamt den Massentourismus meiden, um Natur und Hinterland kennenzulernen, sind auf diesen Strecken unterwegs.

Auch wenn die Adventure Country Tracks alles andere als überlaufen sind, heißt das, dass man jederzeit mit Verkehr rechnen muss. Mit einer ganz besonderen Art von Verkehr bekamen wir es während unserer Foto- und Filmproduktion auf dem neuesten Adventure Country Track durch Italien zu tun. Völlig unverhofft trafen wir in the middle of nowhere auf eine exzessive Party.

Mitten im Wald, 50 Kilometer von der nächsten Stadt und bestimmt 20 Schotterkilometer von der nächsten Ortschaft entfernt, parkten nicht nur rund 100 Autos kreuz und quer um eine Schotterkreuzung. Um das Verkehrschaos perfekt zu machen, krochen auch noch diverse Pärchen nach spontanem Liebesakt aus den Büschen und pilgerten zurück zu einem improvisierten Hüttendorf, aufgestellt für ein Wochenende.

Die ganze Szenerie war überlagert von dröhnender Techno- und Housemusik sowie dichten Schwaden benebelnder Gerüche. Natürlich hielten wir an und mischten uns unter die Feiernden. Allerdings nur für ein paar Minuten. Denn schnell bemerkten wir, dass Bewegungslegastheniker unseres Alters hier nicht hergehörten. Tunlichst wehrten wir die großzügig angebotenen bewusstseinsweiternden Substanzen unterschiedlichster Art ebenso ab wie die Avancen der offenbar äußerst promiskuitiven weiblichen Teilnehmerschaft.

Als uns nach diesem kurzen Stopp wieder die frische Waldluft in den Helm wehte, wurde uns klar, dass wir bei einem nur geringfügig längeren Aufenthalt wohl nur auf Grund des wabernden Drogendunstes unsere Fahrtüchtigkeit eingebüßt hätten... <



KAMERA:	NIKON D3S
BRENNWEITE:	24 MM
BELICHTUNGSZEIT:	1/500 SEK
BLLENDE:	f/4,0
BELICHTUNGSKORREKTUR:	KEINE
MODUS:	PROGRAMM
ISO-ZAHL:	100

GEGEN-VERKEHR





IMPRESSUM

FEEDBACK

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

HEADQUARTERS & DISTRIBUTORS

DEUTSCHLAND

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

TOURATECH-West 450 m² SHOP!
KOHL Automobile GmbH
Neuenhofstr. 160
DE 52078 Aachen
Tel: +49 (0)241 - 5 68 84 62
Fax: +49 (0)241 - 5 68 81 87
info@touratech-west.de

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

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

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

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

TOURATECH-Nord 900 m² SHOP!
Holstenhofweg 44
DE 22043 Hamburg
Tel: +49 (0)40 - 21 90 46 55
Fax: +49 (0)40 - 21 90 48 97
info@touratech-nord.de

TOURATECH 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

TOURATECH Allgäu NEU AB 2020
Adventure Company A7 GmbH
In der Paint 12
87730 Bad Grönenbach

ÖSTERREICH

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

SCHWEIZ

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

TRAVEL TIME

erscheint regelmäßig bei der

TOURATECH GmbH

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

Herausgeber:
TOURATECH GmbH

Redaktionelle Leitung:
Andreas Reimar
Alexander Schönborn

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Lothar Teufer,
Martin Wickert

Layout und DTP:
Peter Mayer
Volker Haller

Fotografie:
Katja Wickert
Claudius Vasilescu

Druck:
Vogel Druck und
Medienservice GmbH
Leibnizstraße 5
97204 Höchberg

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

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

WWW.TOURATECH.DE
WWW.TOURATECH.COM





Best ride there is!



DIE WELTTOUR

EUROPA & ASIEN - ABENTEUER PUR!



Bestelle jetzt kostenlos
den Welttourkatalog online!



EUROPA UND ASIEN - NORDROUTE

- **TERMIN**
12.08. - 24.10.2020
- **START/ENDE**
München / Bangkok
- **TOURDAUER**
77 Tage
- **STRECKE**
Gesamtlänge: ca. 19.600 km
- **EINIGE HIGHLIGHTS**
Die Altstadt von Krakau, Moskau mit Kreml, die Städte des goldenen Rings, die Kathedrale auf dem Blut in Jekaterinburg, das extrem moderne Astana, Osch und der größte zentralasiatische Basar, Auf der Seidenstraße durch Nordchina, Die Chinesische Mauer, Die Terrakotta-Armee und viele mehr ...

“
Genieße die Freiheit und entdecke noch unbekannte Schätze.
”

www.edelweissbike.com/expedition



BMW Motorrad

GIPFELSTÜRMER. MAKE LIFE A RIDE.

Wenn man seine Touren abenteuerlich mag, braucht man ein Motorrad, das jeder Herausforderung gewachsen ist: die BMW R 1250 GS HP. Der kraftvolle Boxermotor treibt das preisgekrönte Bike mit 100 kW (136 PS) und 143 Nm maximalem Drehmoment bei 6.250 U/Min dem Ziel entgegen. Die variable Nockenwellensteuerung BMW ShiftCam sorgt dabei dafür, dass auch im unteren Drehzahlbereich souveräne Laufruhe garantiert ist. Das ist Performance, die man braucht, um nicht nur jede Straße, sondern auch jedes Gelände zu meistern. Erlebe jetzt die perfekte Enduro bei einer Probefahrt. Bei Deinem BMW Motorrad Partner. Mehr Infos unter bmw-motorrad.de/r1250gs

