

NUMBER

29

LANGUAGE

DE

ISSUE

1 / 2021



TOURATECH



TRAVEL TIME



EUROPA

12.000 Kilometer in 14 Wochen



WORLD TRAVEL EDITION

Exklusive Umbauten



ITALIEN NORD-SÜD

Auf Schleichwegen



FAHRERAUSSTATTUNG

Von Kopf bis Fuß

SENA

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

Premium Kommunikationssysteme für dein nächstes Abenteuer

Official Rider Communication of the BMW Motorrad Int. GS Trophy 2020



 HD Lautsprecher

 Bluetooth 5.0

 Sprachbefehle

 Mesh Intercom 2.0

 Zugang zu digitalen
Assistenten



[Sena.com](https://www.sena.com)



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

AUF LOS GEHT'S LOS!

In der DNA von Touratech liegt es, die Welt zu bereisen, mit dem Motorrad unterwegs zu sein, neue Menschen kennenzulernen, andere Kulturen zu erleben. Social Distancing fällt uns schwer, es sei denn, wir haben den Helm auf und fahren. Aber wir fahren gerade deswegen mit dem Motorrad, um den Menschen auf unseren Reisen nah zu sein, den Wind zu spüren, die Sonne, den Regen, den Wechsel der Temperaturen, die Gerüche von Wald und Wiese, den Staub zwischen den Zähnen. Wir lieben die Einsamkeit aber mehr noch die Gesellschaft, den langen Fahrtag genauso wie das gemeinsame Lagerfeuer und das »Ankomm-Bier« mit Freunden. Und das Fernweh steigt mit jedem neuen Tag, den wir nicht aufbrechen können.

Doch die Pandemie zeigt uns, wie wenig selbstverständlich unser Way of Life ist. Und so wird für uns 2021 das Jahr der Hoffnung. Wir bei Touratech bereiten uns seit Monaten voller Elan und Vorfreude auf die Saison vor. Dazu gehört auch die Arbeit an dieser neuen Ausgabe von Travel Time. Wir wollen euch Inspirationen liefern für die Zeit, wenn es endlich wieder losgeht. Dafür haben wir aktuelle News, spannende Reisereportagen, Produktinformationen, Hintergrundstories und auch schon die ersten Termine für 2021 zusammengetragen.

Extra ausführlich ist in dieser Ausgabe der Katalogteil. Dort bekommt ihr einen ersten Überblick über neue Produkte und findet auch das eine oder andere Schnäppchen. Unser Hauptkatalog wird dieses Jahr in gewohnt üppigem Umfang mit gut 800 Seiten erscheinen – allerdings erst im März. Der Grund: Wir wollen sicher gehen, auch alle Produkte für Motorräder, die pandemiebedingt

verspätet vorgestellt wurden, mit aufnehmen zu können.

Die Frühjahrsessen sind traditionell der perfekte Ort, um neue Produkte live zu präsentieren und mit der Szene in Kontakt zu bleiben. Da jedoch die Messen im ersten Quartal 2021 größtenteils ausfallen, haben wir uns etwas Neues überlegt: Wir kommen zu euch! Die »Rollende Messe« startet im März mit den ersten Terminen im Norden Deutschlands und wird sich während des ersten Halbjahres durch das Land arbeiten. Ihr trefft die Crew an Touratech Standorten, bei Händler-Saisonstarts und bei ausgewählten Events. Ihr könnt die Produkte live ausprobieren und unsere Show Bikes ausführlich Probe fahren. Eine ständig aktualisierte Terminliste findet ihr unter www.touratech.de/aktuelles/events.html

Ganz neu ist unser Webshop. Das responsive Layout erlaubt eine perfekte Darstellung auf allen Screens vom Desktop bis zum Handy, während euch die neue Struktur jetzt noch intuitiver und schneller zum passenden Produkt führt.

Und last but not least hoffen wir, dass 2021 wieder unser Touratech Travel Event stattfinden kann und wir viele begeisterte Teilnehmer beim Touratech Active Adventure hier im Schwarzwald begrüßen dürfen. Den Zeitraum vom 4. bis 6. Juni solltet ihr euch unbedingt freihalten.

Wir lassen uns von der Pandemie nicht unterkriegen. Zwar können wir das Geschehen nur bedingt vorhersehen – doch trotzdem: Selbst wenn morgen die Welt unterginge, planen wir noch heute das große Abenteuer! Auf ein baldiges Wiedersehen: Out on the tracks oder beim Travel Event!

Euer Touratech Team



76



10



64

INHALT

MOTORRAD UND ZUBEHÖR

- 58 **Compañero Rambler:** Gefertigt aus Dreilag-Laminat und mit vielen cleveren Details ausgestattet, begeistert der neue Textilanzug im Alltag ebenso wie auf langen Reisen.
- 64 **Destino Touring 2:** Mit einer neuen Hightech-Membran ist die jüngste Generation des universellen Tourenstiefels noch funktionaler und bequemer.
- 66 **Aventura Carbon 2:** Der Hybridhelm verbindet Offroad-tauglichkeit und Langstreckenkomfort. Für die Saison 2021 gibt es drei spannende neue Dekore.

MOTORRAD UND TECHNIK

- 28 **Custom by Touratech:** Die umfangreich ausgestatteten Komplettfahrzeuge der World Travel Edition bündeln zwei Jahrzehnte Erfahrung im Aufbau von Spezialmotorrädern.
- 38 **Touratech Connect:** Die einzigartige Kombination aus Hardware und App macht aus dem Smartphone eine freikonfigurierbare Echtzeitanzeige im Motorrad-Cockpit.
- 40 **Handprotektor Defensa:** Mit dem Defensa hat Touratech einen extrarobusten Protektor für Lenkerarmaturen und Hände entwickelt.
- 42 **Extreme Edition:** Detailverbesserungen und neue Produkte gibt es im Bereich des wasserdichten Softgepäcks.



24



88



58

40



28

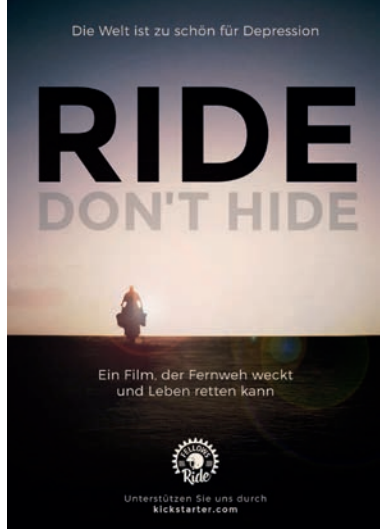
REISE

- 10 Europa:** In dreieinhalb Monaten hat Martin Leonhardt gut 12.000 Kilometer im westlichen Europa zurückgelegt.
- 24 Alaska:** Dieser außergewöhnliche Trip bildete den Abschluss einer Reihe von Reisen im äußersten Norden Amerikas.
- 76 Italien:** Dirk Schäfer nutzte den Corona-Sommer, um Italien in ungeahnter Ruhe zu erkunden.
- 88 Westafrika:** Auf abenteuerlichen Pfaden durch Wüsten und Wälder hat Lea Rieck 12 Staaten Westafrikas bereist.

NEWS & FAKTEN

- 3 Editorial**
- 6 Aktuell**
- 44 Distri News**
- 48 Katalog**
- 56 Filmen unterwegs**
- 68 Reiseszene**
- 96 Ein Bild und seine Geschichte**
- 98 Impressum**





FILM VON DIETER SCHNEIDER RIDE DON'T HIDE

Dieter Schneider verliert seinen Sohn durch Suizid. Um das Erlebte zu verarbeiten, begibt er sich mit seinem Motorrad auf Weltreise. 120.000 Kilometer hat er auf dieser Suche nach Antworten zurückgelegt. Jetzt will Dieter seine Erlebnisse in einem Film erzählen. Er möchte dazu

anregen, selbst mit dem Motorrad in die Ferne aufzubrechen. Und er möchte sein Kernliegen transportieren, dass die »Welt zu schön für Depression« ist.

Über Kickstarter hat Dieter eine fünfstellige Summe eingesammelt, die nun in die Produktion des Filmes fließt. Inhaltliche Unterstützung kommt von der »Stiftung Deutsche Depressionshilfe«

www.fellowsride.de

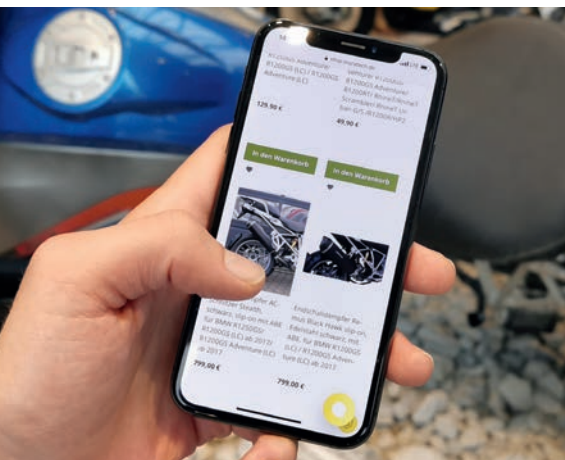
VERFÜGBAR AB MÄRZ

TOURATECH KATALOG 2021/22

Auf gut 800 Seiten präsentiert der neue Touratech Katalog ein wahres Feuerwerk an neuen Produkten, bietet aber auch die ganze Bandbreite an Bewährtem. Intensiv haben sich die Entwickler den neuen Modellen gewidmet, aber auch für die Evergreens unter den Adventure Bikes haben sie zahlreiche Produkte verbessert und eine Vielzahl an Innovationen aus der Taufe gehoben.

Der Touratech Katalog 2021/22 ist wie immer kostenlos. Er ist ab Ende März in allen Touratech Shops erhältlich oder kann bestellt werden.

www.touratech.de/katalog.html



VERBESSERTE FUNKTIONALITÄT DER NEUE WEBSHOP

Das responsive Design des neuen Touratech Webshops ist für die Nutzung auf Mobilgeräten optimiert, so dass Kunden auch unterwegs ohne Einschränkungen in dem riesigen Angebot stöbern können. Mit dem »Bikefinder« und der Filterfunktion ist der Weg zum gewünschten Produkt nun viel einfacher. Ebenfalls eine große Erleichterung bei der Entscheidungsfindung ist

der Kofferkonfigurator, der eine zuverlässige Zusammenstellung des perfekten Gepäcksystems erlaubt.

Deutlich einfacher gestaltet sich auch die Auswahl bei Bekleidung und Helmen. Größen und Farben weisen den Weg zum persönlichen Outfit. Und last but not least erfolgt der Bestellvorgang nun deutlich schneller und transparenter.

Hier geht's zum neuen Webshop:
shop.touratech.de

OPEN-END-REISE

ROLF LANGE STARTET WIEDER

Vor fünf Jahren beendete Rolf Lange seine Weltreise, 17 Monate war er mit seinem Motorrad in 42 Ländern unterwegs gewesen. In der Zwischenzeit hat sich Rolf einen Namen als Referent gemacht. In aufwendigen Live-Multivisionen berichtet er von seinen Abenteuern rund um den Globus. Nun zieht es ihn wieder hinaus in die Welt. Gemeinsam mit seiner Frau Tina will Rolf im März aufbrechen.



Whoin? So genau wissen das die beiden noch nicht.

»Es geht uns darum, selbst zu bestimmen, was wir tun und wie lange wir es tun. Und wann wir wieder heimkehren«, beschreibt Rolf das Konzept.

www.rolf-lange.de



OFFEN FÜR MITGLIEDER

ACT FÜR ALLE

Adventure Country Tracks (ACT) hat sich zum Ziel gesetzt, authentische Offroadabenteuer für alle Reiseenduristen erlebbar zu machen. Dafür wird jedes Jahr eine Strecke quer durch ein europäisches Land gescouted. Die GPS-Daten und die Dokumentation gibt's kostenlos im Web. Nachdem 2020 das Scouting für ACT Pyrenees coronabedingt abgesagt werden musste, geht es im Mai dieses Jahres endlich los.

Und ACT ist keine elitäre Veranstaltung. Als eingetragener Verein ist das Projekt für alle Interessierten offen. Jeder kann Mitglied werden und mitgestalten.

www.adventurecountrytracks.com

AUF DEM TOURATECH GELÄNDE

NEUES LOGISTIKZENTRUM DER HAPPICH GMBH

Nach 15 erfolgreichen Jahren Logistik in Kooperation mit der Firma Schenker hat sich die Happich GmbH entschieden, die Logistikkompetenz am Sitz des Schwesterunternehmens Touratech zu bündeln. Eine freie Grundstücksfläche und eine direkte Anbindung an das hochmoderne Touratech Hochregallager boten optimale Voraussetzungen, um die gesamte Happich Logistik von Bor in der Tschechischen Republik in den Schwarzwald umzusiedeln. Moderne Lagertechnik und eine SAP-gestützte IT-Infrastruktur sorgen für optimale Prozesse. Auf insgesamt über 3000 Quadratmetern werden über 3500 Lagerplätze bedient und über 1000 Kleinteilelagerorte verwaltet.

Die Investition, eine der größten in der Firmengeschichte, war nicht nur ein Bekenntnis zum Standort Deutschland, sondern auch eine Bestätigung der effizienten Leistung des Teams in Niedereschach. Alberto Reinhart, Geschäftsführer und CEO: »Das Know-how des Touratech Logistikzentrums im Großhandel und Endkundengeschäft kam uns sehr zu Gute. Aber auch die Kompetenz beider Unternehmen im OEM-Geschäft hat dazu geführt, dass wir praktisch ohne Lieferverzögerungen alle Kunden optimal und fast ohne Unterbrechung bedienen können«.

SHOOTING MIT RITA VIEIRA

NEUES GESICHT

Beim Touratech Foto-Shooting in Portugal war die Ausnahmeathletin Rita Vieira als Gast-Modell dabei. Erst 24 Jahre alt, hat Rita schon zahlreiche Erfolge bei wichtigen Geländesportwettbewerben gefeiert. Und das nicht nur in einer Disziplin. Rita ist ein echtes Multitalent: Trial liegt ihr ebenso wie Enduro und Rallye. Gemeinsam mit ihrem Bruder Diogo (25), der neben Trial auch Extreme Enduro und Super Enduro fährt, bildet sie das »Bubbles Racing Team«.

www.raposeiraracingteam.com



MOTOREX
Oil of Switzerland

VON PROFIS FÜR CHAMPIONS

DISCOVER NOW

WWW.MOTOREX.COM



Lynnon Poskitt © Marcella Machado

- Für On- und Off-Road
- Geringe Schmutzanhaftung
- Wasserfester, extrem haftfähiger Schmierfilm



Weitere Informationen unter:

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

ERSTES WOCHENENDE IM JUNI TRAVEL EVENT 2021

Am ersten Juniwochenende ist es wieder soweit. Vom 4. bis 6. Juni findet das Touratech Travel Event 2021 statt. Vorträge, Workshops und Besichtigungen stehen ebenso auf dem Programm wie der beliebte Zweite-Wahl-Verkauf und zahlreiche fahraktive Angebote. Abends gibt's heiße Musik und Chill-out am Lagerfeuer.

Viele tausend Motorradreisende aus aller Herren Länder werden zu diesem internationalen Reisetreffen der Superlative erwartet.

Parallel zum Travel Event findet am 4. und 5. Juni wieder Active Adventure statt. Einmal im Jahr bietet dieses exklusive Format die Gelegenheit, Offroadstrecken rund um Niedereschach und im Schwarzwald zu befahren, die sonst gesperrt sind. **Eine Anmeldung ist erforderlich, die Teilnehmerzahl begrenzt.** travelevent.touratech.de



ROLLENDE MESSE & INFOMOBIL TOURATECH ON TOUR

Die Frühjahrsmessen 2021 werden – zumindest größtenteils – der Corona-Pandemie zum Opfer fallen. Um trotzdem den traditionell engen Draht zur Szene zu erhalten, hat Touratech ein neues Format entwickelt: Die »Rollende Messe«. Ab März ist der knallgelbe Touratech Pick-up mit einem mobilen Messestand im Schlepptau unterwegs. An Bord ist neben jeder Menge brandneuer Produkte ein großer Querschnitt durchs Touratech Portfolio. Der Clou: Auch vier komplett

ausgestattete Motorräder sind dabei, mit denen vor Ort ausgiebige Probefahrten unternommen werden können, um das Zubehör live zu testen. Bei Interesse können die Parts direkt geordert oder im jeweiligen Shop erworben werden.

Station gemacht wird natürlich bei den Touratech Stützpunkten in Deutschland, aber auch bei ausgewählten Motorradhändlern sowie Veranstaltungen wie dem 30-jährigen Jubiläum von Bohling und Eisele in Karlsruhe am 24./25.07.2021 oder den Motorradtagen im Stöffelpark vom 18. bis 20. Juni 2021. Eine ständig aktualisierte Terminliste gibt es im Web.

www.touratech.de/aktuelles/events.html

Kurz notiert

Travel Time auf Englisch

Ab März ist die englischsprachige Version von Travel Time verfügbar. Speziell für die Märkte USA, Großbritannien und BeNeLux gibt es jede Menge Fakten, Beratung und Inspiration fürs Abenteuer mit dem Motorrad. Info unter www.touratech.de/travel-time.html

Kooperation mit Motorex

Die seit bald zwei Jahrzehnten gepflegte Kooperation mit dem Schweizer Schmierstoffspezialisten Motorex wird auch 2021 fortgesetzt. Motorex ist ein wichtiger Partner bei allen Sporteinsätzen und unterstützt Touratech bei Reiseprojekten sowie bei ACT. www.motorex.com

Zusammenarbeit mit Metzeler/Pirelli

Die hochwertigen Offroadreifen von Pirelli und dem zum Konzern gehörenden Traditionsunternehmen Metzeler sind erste Wahl für die anspruchsvollen Testtouren und Sporteinsätze der Touratech Teams. »Beim Racing setzen wir auf Pirelli, beim Reisen auf Metzeler«, so fasst Martin Wickert, CMO bei Touratech, die Kooperation mit dem Premiumhersteller, die auch dieses Jahr fortgesetzt wird, zusammen. www.metzeler.com

Voll im Bild: Charly Sinewan

Der spanische Abenteurer Charly Sinewan war auch im Corona-Jahr 2020 unermüdlich mit seinem Motorrad unterwegs. Auf seinen Reisen sind unzählige Videos entstanden, die Charly auf YouTube teilt. youtube.com/user/charlysinewan

Look around the Globe

Pandemiebedingt nehmen Marta und Lukasz aktuell eine Auszeit von ihrer Weltreise. Sobald es die Lage zulässt, wollen Sie von Polen aus wieder aufbrechen. Diesmal soll es über Sibirien und Ostasien nach Australien gehen. Und dann immer weiter...

facebook.com/LookAroundTheGlobe

Nick Sanders: Volles Programm

Im Juni veranstaltet Nick das MACH-Festival in Wales mit Live-Musik, Zirkusdarbietungen und hausgemachtem Essen. Kurz darauf wird er seine Ténéré 700 aus Sydney abholen, wo er seine Weltumrundung wegen der Corona-Krise abbrechen musste. Dass er auf Achse heimkommt, versteht sich von selbst. www.nicksanders.com

NEXT
HORIZON



Sand zwischen den Zähnen. Seit 1976.

Adventure ist kein Name. Sondern eine Einstellung.

Yamaha schreibt Geschichte auf den Kontinenten dieser Erde.
Mit grober Stolle in feinem Sand.

Zeit für dein eigenes Kapitel. Erlebe die Ténéré 700.
Sie ist bereit, wenn Du es bist.

www.yamaha-motor.de

 **YAMAHA MOTOR SERVICES** |  **YAMALUBE** |  **MY GARAGE**
BRINGING QUALITY TO EVERYONE

 **YAMAHA**
Revs Your Heart



zwölftausend kilometer freiheit



In dreieinhalb Monaten reiste Martin Leonhardt von Deutschland nach Portugal und zurück. Ohne fest Route unterwegs, sorgten immer wieder Zufälle und Spontanität für inspirierende Begegnungen und spannende Einblicke.

*Das Fort de Variselle über dem
Lac du Mont-Cenis (r.)
Ubrique bei Cádiz (u.)*



Etwas Sonnenschein, ein paar Kurven und Schotterpisten – Motorradreisende sind mitunter ziemlich einfach zu begeistern. Denn meist liegt die große Freiheit näher, als man denkt. Das ist zumindest die Lehre, die ich rückblickend aus meiner dreieinhalbmonatigen Europareise ziehen kann.

In diesem komischen Jahr 2020 kam der Aufbruch in die Ferne allerdings reichlich verspätet. Aufgrund des Frühjahrs-Lockdowns blieb mehr als genügend Zeit, um die Ausrüstung und das Motorrad zu optimieren. Eine beklemmende Ungeduld machte sich breit, während die BMW R 1200 GS World Travel Edition bereitstand, um endlich wieder neuen Abenteuern entgegen zu fahren. Die ersten Landesgrenzen öffneten dann schließlich im Juli, die Strecken waren wieder frei, und der Fahrt in Richtung des südwestlichsten Zipfels Europas stand nichts mehr im Wege.

Reichlich erleichtert stehe ich nach dem Ausbruch aus Deutschland auf einer mächtigen Anhöhe und blicke auf die ferne Alpenkette. Was sich wohl alles hinter den weißen Gipfeln am Horizont entdecken lässt? Insgesamt sechzehn Passstraßen führen entlang der Route des Grandes Alpes hinein in beeindruckende Landschaften. Genau hier







Das kleine Städtchen Janas bei Sintra in Portugal (I.)

Die Altstadt von Porto zählt zum Weltkulturerbe (u.).

finde ich auch endlich wieder die große Freiheit, von der meine Seele so lange nicht mehr zehren konnte.

Frischer Wind weht mir um die Nase, während ich in tiefer Schräglage durch so manche enge Kurven ziehe. Und auch mal ohne Motorrad, bei kleinen Wanderungen in den Bergen, ist die Schönheit der Alpenwelt zum Greifen nahe. Und das alles nicht einmal 1000 Kilometer von meinem Heimatort entfernt. Als eingefleischter Fernreisender mit Ambitionen, stetig die entferntesten Winkel unserer Erde zu erkunden, ist das schon ein wahrer Augenöffner. Und schnell wird mir klar, dass es von hier an eigentlich nur noch besser werden kann.

Ich durchkreuze das edle Monaco, wo ich zum ersten Mal in meinem Leben die Côte d'Azur erreiche. Die Musik tausender Insekten und der süße Duft der Provence tut ein Übriges, völlig in den Motorradreisetraum Südeuropa einzutauchen. Später finde ich mich in frischen, grünen Wäldern wieder, welche vom purem Leben der Natur zeugen und ein warmes Gefühl von Harmonie aufkommen lassen. Dennoch, der bunte Tumult treibender Großstädte bleibt mir nicht erspart. In Nizza und Marseille staune ich nicht schlecht, als tausende Menschen wie neben einem aufgestochenen Wespennest an mir vorbei rasen. Nur unerwünschte Staus können dem Treiben Einhalt gebieten, was dann meistens in einem symphonischen Hupkonzert endet.

»Die Welt ist hier noch normal und in Ordnung!«, sagt mir ein paar Tage später ein Fischer. Er hat gerade einen dicken Fisch gefangen, und wie so oft kann ich mich mit Worten nicht zurückhalten. Dass die Worte »normal« und »in Ordnung« in diesem Jahr



*Das Cabo de Roca mit
seinem Leuchtturm ist der
westlichste Punkt des
europäischen Kontinents.*





Die Sierra de la Demanda bei Madrid wartet mit spannenden Schotterpisten auf (o.). Die Cachena-Rinder mit ihren langen Hörnern waren einst vom Aussterben bedroht. Jetzt sieht man sie wieder gelegentlich (l.). Wenn der Bauer die Genehmigung gibt, spricht auch in der Provence nichts gegen Wildcamping (o.r.).



überhaupt noch ihre Berechtigung haben, stimmt mich aber zuversichtlich.

Die Reise vergeht wie im Flug. Die Nächte verbringe ich oft in meinem gemütlichen Zelt an versteckten Orten entlang der Wege. Wie immer auf meinen Reisen lasse ich Zufälle und Spontanität über die gefahrene Route entscheiden. Das beschert mir stets neue Bekanntschaften und viele lustige Momente.

Von der südfranzösischen Küste aus geht es steil in die Höhe. Das kleine Andorra liegt wie eine Festung umzingelt von eisigen Bergen inmitten der Pyrenäen. Große Schilder an der Grenze mit Hinweisen auf die Maskenpflicht und Abstandsregeln zeugen davon, dass auch hier die Normalität noch auf sich warten lässt. Tatsächlich begleiten mich die Gedanken an die Pandemie genauso wie die Einheimischen. Ich lerne, damit umzugehen, und wie von magischer Hand fallen meine Sorgen tatsächlich ab, als ich die ersten abgelegenen Schotterpisten der Pyrenäen erkunde. Quer durch die Einsamkeit führen schmale Feldwege über die verschiedenen Gebirgskämme. Die Nächte werden auf fast 3000 Metern Höhe zum eiskalten Abenteuer, belohnen aber mit sternenklaarem Nachthimmel.

In Spanien angekommen, besuche ich den Nationalpark um den Aneto, den höchsten Berg der Pyrenäen. Auch hier fesselt mich die Bergwelt. Der traumhafte Blick über Gletscher hinweg wird mir sicherlich ein Leben lang in Erinnerung bleiben.

Die Durchquerung der Pyrenäen hält mich einige Wochen auf. Vom Süden bis



in den Norden durchstreife ich schmale Canyons, befahre schwindelerregende Pfade und verliere mich in kleinen Dörfern, welche nicht einmal auf den Karten verzeichnet sind. Der Kilometerzähler springt regelrecht in die Höhe. Auf dem Weg zum Atlantik öffnet sich die Landschaft, die Täler werden breiter und die markanten, spitzen Gipfel verlieren im Rückspiegel ihre Dominanz. Rau weht mir die Brise von der Biskaya entgegen, als ich in der Nähe von Bilbao andere Wege einschlage.

Nach der Einsamkeit, die mich seit dem Verlassen von Frankreich begleitet hat, zieht es mich in das Zentrum des Landes, nach Madrid. Soweit wie möglich tauche ich in das Leben der Metropole ein und lerne die spanische Kultur dabei etwas besser kennen.

Auch hier bestimmt das Virus den Alltag, aber die Spanier haben gelernt, damit zu leben. Auf den Straßen spielt Musik, es



La Bollène Vésubie in den französischen Alpen (ganz o.)

Plaza de Espana in Sevilla (o.)

Serpentinenstrecke an der Gorges du Tarn (r.)







Endurowanderung auf dem Col de la Baricoude im Departement Ardèche (o.)

Fischerboote bei Toulon (l.)

An der rauen Küste bei Louro im nordwestlichen Zipfel von Spanien lässt sich zum Sonnenuntergang so einiges Leben in den blauen Wellen finden (r.).



wird sogar getanzt und schnell ergeben sich wieder Gespräche.

Knapp hinter der portugiesischen Grenze lasse ich jegliche Vorurteile und Vorstellungen hinter mir, erkunde sowohl das hügelige Hinterland, die Weingebiete als auch die spektakulären Steilküsten in einer Gelassenheit, wie ich sie schon lange nicht mehr in einem fremden Land erlebt habe. Von Porto über Lissabon bis nach Sagres im Süden schafft es Portugal, wahre Erholung und ein Gefühl von Urlaub aufkommen zu lassen. Mit dem Motorrad finden sich die schönsten Kurveneldorados, ein Surfritt auf den mächtigen Wellen des Atlantiks sorgt für Abwechslung, und mit etwas Portwein und einem leckeren Fischgericht lassen sich die Tage hier wirklich bis zum Abend in voller Intensität leben.

Als ich mein Ziel im Südwesten des Landes erreiche, erfüllt mich ein melancholisches Gefühl, das mich bei meiner Rückreise nicht mehr loslassen will. Nach der Meerenge von Gibraltar blicke ich wieder auf das Mittelmeer, welches mich bis nach Barcelona noch lange begleiten soll. Als mich Anfang Oktober die letzte Fähre des Jahres von dort bis nach Genua schippert, schließt der Kreis. Noch einmal werde ich über die Alpen fahren, Berge und Gipfel sehen, die ich schon 12.000 Kilometer zuvor gesehen habe. Und wieder werden sie majestätisch dastehen, ganz unbeeindruckt von diesem merkwürdigen Jahr mit all seinen Problemen.



REISEINFORMATIONEN

ALLGEMEIN

Insgesamt verbrachte ich 3,5 Monate auf der beschriebenen Route durch Frankreich, Spanien, Portugal, die Schweiz und Italien. Vielerorts wird Englisch gesprochen. Spanisch- oder Französischkenntnisse sind allerdings hilfreich.

SICHERHEIT

Europa ist sicherlich eine der am sichersten zu bereisenden Regionen unseres Planeten. Wichtig ist eine gute Auslands-krankenversicherung (z.B. ADAC) und eine Versicherung für das Motorrad (Grüne Karte).

MOTORRAD

Ersatzteile für moderne Motorräder sind erhältlich und können im Notfall auch per Post geliefert werden. Werkstätten aller namhaften Hersteller sind leicht zu finden. Für einen Reifenwechsel sollte man vorher einen Termin vereinbaren.

VERKEHR

Gesteuerte Straßen sind zum Großteil in gutem bis exzellentem Zustand. Autobahnen und Schnellstraßen sind auch für Motorräder oft mautpflichtig.

UNTERKUNFT

Offizielle Campingplätze gibt es in allen größeren Städten. Darüber hinaus sind vereinzelt auch günstige Hostels zu finden. Unterkünfte in den Großstädten sind deutlich teurer, Preise um 100 Euro für eine Nacht im Hotel sind keine Seltenheit. Budget-hotels gibt es ab 40 Euro.

AUSRÜSTUNG

Ein leichter Sommerschlafsack mit Inlett und eine geeignete Matratze sind für Camper im Sommer ausreichend. Das Zelt sollte windstabil sein. Tau während der Nacht kann auch im Sommer fallen. An den Küsten können extreme Windböen auftreten. Insbesondere in der Gegend, wo sich Mittelmeer und Atlantik treffen.

NAVIGATION

Standardkartenmaterial gibt es in sehr guter Qualität an jeder Tankstelle. Ein GPS ist ein nützliches Zubehör abseits größerer Straßen. Hierfür empfehlen sich die topografischen OpenSource-Karten.

INFOS UND TIPPS

Informationen zu weiteren Reisen und Wissenswertes zur Reisefotografie finden sich auf der Internetseite des Autors. Dort gibt es auch eine detaillierte Packliste. www.martin-leonhardt.de

UNTERWEGS MIT DER BMW R 1200 GS WTE

Martin Leonhardt hat seine 12.000 Kilometer lange Reise mit einer BMW R 1200 GS World Travel Edition (WTE) von Touratech durchgeführt. Seine Erfahrungen mit dem komplett ausgestatteten Motorrad und viele Informationen über weitere Motorradumbauten Made in Nidereschach gibt es im großen Special ab **Seite 28**.



AUF INS ABENTEUER



Die neue KTM 890 ADVENTURE bietet dir noch mehr Leistung, mehr Drehmoment und noch mehr Kontrolle für deine Abenteuer. Alles was du brauchst um deinen Hunger nach Abenteuer zu stillen, vereint in einem Bike. Egal ob auf Asphalt oder im Gelände!

ALLE INFOS AUF WWW.KTM.COM

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

KTM

The last FRONTIER

Die kanadischen Abenteuerer Claudia Riverin und Claude Auchu hatten sich vorgenommen, innerhalb von fünf Jahren alle wichtigen Routen im äußersten Norden Amerikas zu befahren. Den krönenden Abschluss des anspruchsvollen Projekts bildete ihre 9000-Kilometer-Tour bis hinauf nach Alaska.

Die beste Zeit des Jahres für eine Reise nach Alaska ist wahrscheinlich von Juli bis Mitte August. Trotzdem ist es notwendig, mehrere Schichten Kleidung mitzunehmen, da sich die Temperatur häufig und schnell ändert. Auch tagsüber wird es selten über 10 Grad warm, dafür kratzt das Quecksilber nicht selten an der Null-Grad-Marke.

Wir reisten mit unseren beiden 1250er GS vollkommen autonom, was bedeutet, dass wir eine komplette Campingausrüs-

tung, Lebensmittel sowie alles, was zum Kochen benötigt wird, an Bord unserer Motorräder hatten. Abendessen gab es allerdings selten vor 20.00 Uhr, denn die Etappen waren lang, und wir mussten auch immer erst unser Lager errichten und die Motorräder durchchecken.

Als wir Vancouver verließen, beschlossen wir, zwei Tage auf einer Fähre zu verbringen. Fähren sind in diesem Teil des Landes ein übliches und effizientes Transportmittel, da es viele Dörfer an der Küste gibt, die von Land her unzugänglich sind.

Auf der Strecke von Prince Rupert nach Skagway war das Dorf Ketchikan eine unserer Stationen. Die historische Creek Street ist eine der beliebtesten Sehenswürdigkeiten dort. Mitte der 1920er Jahre bekannt für Fischer, Schmuggler und Prostituierte, ist die Creek Street





*Endlose Schotterpisten führen uns nordwärts (o.).
Einst ein heißes Pflaster, ist Ketchikan heute ein
Fremdenverkehrsort (u.). Auf dem Denali Highway
ganz nah bei Amerikas höchstem Berg (r.o.)*



BIER-KREATIONEN

Wir lieben die Bierkreationen von Mikrobrauereien, weshalb wir diese auf jeder Reise zu einem Ziel machen. Hier sind einige der Kleinbrauereien, die wir in Alaska besucht haben.



Klondike Brewing (Skagway, Alaska), www.klondikebeer.com
Skagway Brewing Co. (Skagway, Alaska), www.skagwaybrewing.com
49th State Brewing Co. (Healy, Alaska), www.49statebrewing.com
Seward Brewing Co. (Seward, Alaska), www.sewardbrewery.com
Denali Brewing Co. (Talkeetna, Alaska), www.denalibrewing.com



heute ein Ort zum Einkaufen, Essen und Beobachten von Lachsen auf ihrem Weg den Fluss hinauf.

Der Denali-Nationalpark mit dem höchsten Gipfel Nordamerikas, dem Denali Peak, war eines der Hauptziele unserer Reise. Zwei Tage und zwei Nächte blieben wir im Park und fuhren bis ans Ende der

92 Meilen langen Piste, die das knapp 20.000 Quadratkilometer große Schutzgebiet durchzieht.

Während das Gebirgsmassiv häufig in dicke Wolken gehüllt ist, hatten wir das große Glück, die meiste Zeit unseres Aufenthalts einen klaren Himmel und eine perfekte Aussicht auf den Denali zu

haben. Ein Highlight war ein Flug um das Bergmassiv mit dem Talkeetna Air Taxi.

Alles, was man sich von einer Abenteuerreise wünscht, findet man am Hatcher Pass im Südwesten der Talkeetna Mountains. Die Schotterstraßen sind kurvenreich und in gutem Zustand, die Berglandschaft ist atemberaubend. Fast





menschenleer erstreckt sich das unerschlossene Waldland, so weit man blicken kann.

Weitere Informationen zu den Reisen von Claude Auchu und Claudia Riverin gibt es im Web unter www.k-load.ca



Der Büffel war weit weniger beeindruckt als wir (I.). Der traumhafte Hatcher Pass (o.). Claude Auchu und Claudia Riverin aus Montreal sind gerne auf abenteuerlichen Strecken unterwegs (I.o.).

HÄRTE-TEST

Die Alaska-Tour war wieder einmal eine gute Gelegenheit, unsere umfangreiche Touratech-Ausrüstung auf die Probe zu stellen.

Wir fahren beide den Aventuro Carbon, und wir lieben ihn, weil er bequem, leicht und schön ist. Ich nutze den Compañero World, den ich wegen seiner Luftzirkulation besonders schätze, und dessen Gore-Tex-Regenschutz einfach der Beste seiner Klasse ist. Was die Motorradteile betrifft, so habe ich wahrscheinlich alles gekauft (haha!), was zu haben ist: Unterfahrschutz, Kühlerschutz, Windschild, Fahrwerk bis hin zum Gepäcksystem. Und was soll ich sagen? Es hat alles perfekt funktioniert.



Südamerika 21/22:

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 prachtvolle 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





Aus einem GUSS

Seit über 20 Jahren konzipiert und baut Touratech Komplettfahrzeuge. Durchdrungen von der Mission, auf Basis eines hervorragenden Motorrads etwas Perfektes zu schaffen, sind einzigartige Maschinen für Offroadsport und Abenteuerreise entstanden. Mit der World Travel Edition wird dieser Erfahrungsschatz nun einem breiteren Kundenkreis zugänglich.

Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile – diese ebenso banale wie zutreffende Erkenntnis gilt auch und besonders im Bereich des Motorradzubehörs. Eine durchdachte Ausstattung mit perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten wird zu einem System sich gegenseitig ergänzender Funktionseinheiten. Vor mehr als 20 Jahren, als der mittlerweile überstrapazierte Begriff Customizing noch ausschließlich auf individualisierte Cruiser und Chopper angewandt wurde, begann Touratech vor genau diesem Hintergrund, Komplettfahrzeuge zu entwickeln.

Die Tüftler bei Touratech wollten nicht länger nur Parts entwickeln, von denen jedes für sich perfekt funktionierte. Sie wollten die integrierte Gesamtlösung, bei der aus dem Zusammenspiel einzelner Elemente etwas Neues entsteht.



Desierto – Prototyp des großen Adventure Bikes

Gleich der erste Wurf sorgte in der Szene für großes Aufsehen: Die Desierto I. Während die Fernreisefraktion dem Vierventilboxer mit Para- und Telelever noch zwiespältig gegenüberstand (zu schwer, zu kompliziert lautete die Kritik), hatte man bei Touratech das Potenzial der neuen GS-Generation längst erkannt. Der kraftvolle Motor, das stabile Fahrwerk und die große Zuladung prädestinierten die R 1100 GS für Fernreiseeinsätze. In den Jahren seit der Markteinführung hatte Touratech bereits ein breites Portfolio an Zubehör-Komponenten für die 1100er entwickelt, mit dem sich das Potenzial der Maschine voll ausnutzen ließ, das aber auch ihre zentralen Schwachstellen beseitigte – Stichwort »Hard Part«.

1998 ging Touratech dann aufs Ganze. Ein clever geformter 41-Liter-Tank verschaffte der Desierto die nötige Autonomie für lange Pistenetappen ohne Versorgungsmöglichkeiten und garantierte gleichzeitig eine offroadtaugliche

Schwerpunktlage. Harmonisch an den Tank anschließend, sorgte eine rahmenfeste Verkleidung mit einem hohen, aerodynamisch geformten Windschild für überragenden Witterungsschutz. Ein charakteristischer Doppelscheinwerfer prägte die Front. Ebenfalls perfekt an den Tank angepasst, erlaubte die einteilige Sitzbank dank ihrer speziellen Kontur und Polsterung Marathonetappen, die dem Spritvorrat an Bord entsprachen. Perfektioniert wurde die Sitzposition durch einen extra hoch montierten Endurolenker, der auch lange Strecken im Stehen möglich machte. Dies nicht zuletzt im Zusammenwirken mit den breiten, gezackten Fußrasten. Natürlich schmiegte sich das Gepäcksystem mit dem Touratech typischen 18-Millimeter-Stahlrohrträger eng ans Heck und bot den beiden robusten ZEGA Cases sicheren Halt auch unter größtsten Bedingungen: À propos grob: Natürlich waren auch besagte Hard Parts mit an Bord, um den

Telelever bei extremem Lenkeinschlag zu schützen und das Schwingenlager zu verstärken. Das Fahrwerk erhielt ein Upgrade von Öhlins.

Unterm Strich war die Desierto mit diesem ausgeklügelten Umbaupaket ein komplett neues Fahrzeug und nahm im Prinzip die von BMW erst mit dem Nachfolgemodell R 1150 GS eingeführte Adventure vorweg.

Die Desierto begründete eine Tradition an Motorradumbauten, mit denen Toura-



DESIERTO V

Bereits in der fünften Generation verschafft die Desierto Verkleidung den GS-Modellen zusätzlichen Komfort und ein unverwechselbares Gesicht.

Die TT39 verfügt über den großen Tank der erfolgreichen Dakar-Maschine.



1000 Kilometer mit einer Tankfüllung: F-800-Prototyp



tech die verschiedenen Generationen der GS-Baureihe von BMW bis heute begleitet. Das erfolgreiche Konzept wurde aber auch auf andere Modelle des bayerischen Motorradherstellers übertragen.

Nach dem erfolgreichen Debut von Touratech bei der Rally Dakar entstand im Jahr 2002 auf Basis der F 650 GS mit Komponenten der Rallye-Maschine die TT39, eine Reiseenduro für härteste Einsätze auf den Pisten rund um den Globus.

Mit der F 800 GS führte BMW im Jahr 2008 ein leichteres Adventure Bike unterhalb der mittlerweile auf 1200 Kubikzentimeter erstarkten Boxer-GS ein. Und es dauerte kein Jahr, bis Touratech mit der Desierto F einen Fernreiseumbau mit nahtloser Optik und Funktionalität auf Basis der 800er präsentierte.

Sportenduros Made by Touratech

Parallel zum Adventure-Segment entstanden bei Touratech zahlreiche Sportmotorräder. Angefangen bei der ebenso grazilen wie aggressiven Oryx auf Basis der F 650 GS über die Sportenduro G 450 X Touratech Racing, die F 800 Racing, den Erzberg-erprobten Boliden Nuda X-Cross bis hin zur R 1200 GS Rallye.

Ein ganz besonderes Fahrzeug aus der Touratech Custom Manufaktur stellt der Rallye-Boxer R9X dar. Der luft-/ölgeköhlte 1200er Boxer-motor von BMW wurde in ein reinrassiges Offroad-chassis verpflanzt.



R9X

Basierend auf dem Prototypen, mit dem Gerhard Forster als erster Zweizylinder-Fahrer überhaupt bei den Red Bull Romaniacs finishte, entstand eine exklusive Kleinserie.



Auch die Sportenduro BMW G 450 X wurde für die Einsätze des Werksteams Touratech Racing aufwendig umgebaut.

Der Rahmen ist mit Unterzügen verstärkt und mit einem massiven Unterfahrschutz versehen. Das Rahmenheck, abgespeckt und mit Bergegriffen ausgestattet, trägt eine schmale Sportsitzbank.

Als Vorderradführung dient eine 48er Upside-Down-Gabel mit eigens konstruierten Leichtmetallbrücken. Closed-Cartridge-Einsätze von TT Suspension ersetzen das Original-Innenleben. Hierdurch erhält der Fahrer die Möglichkeit, umfangreiche Einstellungen vorzunehmen: Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung sind variabel. Über dieselben Einstellmöglichkeiten verfügt das ebenfalls von Touratech Suspension gefertigte Sportfederbein. Die auf Spezialnaben gespeicherten Räder in den enduro-typischen Größen 21 und 18 Zoll haben Aluminiumfelgen von Haan Wheels.

Die Frontansicht ist von einem schlanken Rundscheinwerfer mit LED-Leuchten geprägt. Im Cockpit liefert ein Digitalinstrument vom Typ Motoscope Pro alle wichtigen Informationen. Der Magura-Lenker trägt Hydraulikarmaturen vom Typ HC3 aus gleichem Hause. Die Handhebel sind klappbar ausgeführt, geschützt werden sie von robusten Protektoren.

Die Maschine, mit der Gerhard Forster als erster Zweizylinder-Fahrer überhaupt bei den Romaniacs finishte, wurde in einer limitierten Kleinserie von fünf Exemplaren für anspruchsvolle Kunden gefertigt.

World Travel Edition

Dieser einzigartige Erfahrungsschatz im Aufbau von Komplettfahrzeugen half Touratech bei der Konzeption der World Travel Edition, kurz WTE. Bei dieser Reihe ist der Name Programm: Kompromisslose Tourentauglichkeit, wohin auch immer die Reise führen mag. In bewährter Manier hat Touratech die World Travel Edition mit einer Boxer-GS gestartet, der R 1200 GS. Sukzessive wird das Konzept nun auf andere Typen und Fabrikate übertragen. Im Prinzip kann jedes Adventure Bike zur WTE veredelt werden. Aktuell sind die Modelle BMW R 1250 GS und Adventure, F 850 GS, Triumph Tiger 900 sowie Honda

NUR DAS BESTE

Durch die hochwertigen, perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten erhält jede Maschine der World Travel Edition einen einzigartigen Charakter und eine unvergleichliche Performance.

Gepäcksystem

Das Touratech Gepäcksystem mit einem Träger aus 18 Millimeter starkem Stahlrohr und den ebenso unverwundlichen wie komfortablen Alukoffern ZEGA Evo hat sich zehntausendfach auf allen Pisten der Welt bewährt. Die Qualität ist seit 30 Jahren Benchmark der Branche. Zahlreiche Koffergrößen und Ausführungen stehen zur Wahl. Selbstverständlich können auch Softgepäcksysteme geordert werden.

Fahrwerk

Das Setup der Federelemente von Touratech Suspension wird individuell auf den Fahrer sowie den Einsatzzweck abgestimmt. Ob Cartridge Kit für die Gabel oder Federbein – alle Komponenten sind voll einstellbar und servicefähig. Perfektes Ansprechverhalten und Reserven im Extrembereich zeichnen diese Fahrwerkelemente aus.





Sitzbank

Touratech Komfortsitzbänke sind in verschiedenen Ausführungen mit infrarotreflektierendem Bezug, als atmungsaktive Variante oder als Heissitz erhältlich. Allen Bänken gemeinsam sind hochwertige Materialien, perfekte Passform und die ergonomische Linieneinführung.

Windschild

Alle von Touratech entwickelten Windschilde verbinden eine ausgeklügelte Aerodynamik mit einem überragenden Witterungsschutz. Der hochwertige Kunststoff ist verzerrungsfrei und hält härtesten Beanspruchungen stand.

Protektoren

Motor- und Verkleidungsschutzbügel, Unterfahrschutz, Handprotektoren und zahlreiche weitere Protektoren für gefährdete Baugruppen sorgen dafür, dass die Maschine auch bei hartem Einsatz im Gelände unverseht bleibt.

Ergonomie

Von der Lenkererhöhung über breite Fußrasten, verstellbare Handhebel bis hin zu unterschiedlichen Sitzbankhöhen wird die Ergonomie an die Statur des Fahrers sowie seine bevorzugte Fahrweise angepasst.

Liebe zum Detail

Parts wie der passende Tankrucksack, Lenkertasche, Windschildspoiler, Zusatzscheinwerfer sowie Schalldämpfer mit charakterstarkem Sound runden das Funktionspaket der WTE ab.



Preise komplett inklusive Neufahrzeug

BMW R1250 GS | ADVENTURE

Basispreis: ab 23.900 Euro

Ausstattung: Motorsturzbügel, Verstärkung Motorsturzbügel, Verkleidungssturzbügel, Koffersystem, Seitenständerauflageverbreiterung, Motorschutz, Fußrasten Works, GPS-Anbauadapter



YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Basispreis: ab 11.900 Euro

Ausstattung: Motorschutzbügel, Verkleidungssturzbügel, Motorschutz, Koffersystem, Seitenständerauflageverbreiterung, Fußrasten Works, GPS-Anbauadapter



BMW F 850 GS

Basispreis: 17.900 Euro

Ausstattung: Motorschutzbügel, Verkleidungssturzbügel, Motorschutz, Koffersystem, Seitenständerauflageverbreiterung, Fußrasten Works, GPS-Anbauadapter



Abb. zeigt das Vorgängermodell CRF 1000 L.

HONDA CRF 1100 L AFRICA TWIN | ADVENTURE SPORTS

Basispreis: 15.490 Euro

Ausstattung: Motorschutzbügel, Verkleidungssturzbügel, Motorschutz, Koffersystem, Seitenständerauflageverbreiterung, Fußrasten Works, GPS-Anbauadapter

CRF 1100 L Africa Twin und Adventure Sports sowie die Yamaha Ténéré 700 als WTE erhältlich. In Planung befindet sich die KTM 890 Adventure WTE.

Basis ist jeweils ein Neufahrzeug, die Auslieferung des komplett umgebauten Motorrads erfolgt über einen Vertragshändler der jeweiligen Marke in Kundennähe. Die Werksgarantie bleibt in vollem Umfang erhalten.

Gemeinsam ist allen Fahrzeugen die sorgfältige Auswahl aufeinander abgestimmter Zubehörkomponenten. Die fachgerechte Montage durch die Profis der Touratech Manufaktur garantiert optimalen Sitz und maximale Lebensdauer. Und obendrein gibt es noch einen satten Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf der Komponenten.

An Lösungen für den Gepäcktransport vom ZEGA Alukoffersystem bis zum Tankrucksack haben die Touratech Experten ebenso gedacht wie an eine umfangreiche Ausstattung mit Protektoren (Schutzbügel und Unterfahrschutz) und klappbaren Spiegeln für den harten Einsatz. Komfortsitzbank, Windschild, Handschützer und zahlreiche Ergonomieparts wie breite Fußrasten oder klappbare Hand- und längenverstellbare Fußhebel machen selbst längste Etappen zum Vergnügen.

Einen enormen Zuwachs an Komfort und Performance bietet das Komplettfahrwerk mit Gabelkomponenten und High-End-Federbeinen von Touratech Suspension.

Nicht fehlen darf auf großen und kleinen Touren das Licht- und Sichtpaket, das mit leuchtstarken LED-Zusatzscheinwerfern selbst schwieriger Witterung und langen Nachtfahrten ihren Schrecken nimmt.

Für einen kraftvollen Sound, der das unverwechselbare gelb-schwarze Dekor unterstreicht, sorgen edle Endschalldämpfer namhafter Fabrikate.

Umbau nach Maß

Die WTE-Umbauten sind von Touratech Experten konzipierte Komplettlösungen. Auf Kundenwunsch werden jedoch auch individuelle Umbauten auf Basis verschiedener Modelle ausgeführt.



Paul Guillien unterwegs mit WTE-Prototyp

EXTREM-TEST IN WASHINGTON

Paul Guillien, CEO von Touratech USA, war mit einer voll ausgestatteten Yamaha Ténéré 700 eine Woche lang auf der Washington Backcountry Discovery Route unterwegs. Was macht das WTE-Paket aus der agilen 700er?

Die Yamaha Ténéré 700 ist ein puristisches und im positiven Sinne einfaches Motorrad. Sie ist preislich so günstig, dass vielen Fahrern ein Extra-Budget bleibt, um das Motorrad für ernsthaftes Abenteuer herzurichten. Zudem wünschen sich immer mehr Fahrer ein mittelschweres Motorrad, das im Gelände einfach zu handhaben ist. Die Ténéré 700 ist von ihrem Charakter her ein Adventure Bike der alten Schule – mit Ausnahme einer Taste

zum Einschalten des Offroad-ABS. Ihr Motor ist kräftig und geschmeidig, dank 21-Zoll-Vorder- und 18-Zoll-Hinterrad ist eine große Auswahl an Geländereifen verfügbar. Auf dieser soliden Basis setzt die WTE auf.

Montiert man das ZEGA Pro-Gepäcksystem oder das wasserdichte Softgepäck der Reihe »Extreme Edition« merkt man schnell, dass die serienmäßigen Federelemente bei Beladung in die Knie gehen und die Maschine schwer zu kontrollieren ist. Abhilfe schafft hier das Federbein »Extreme« in Verbindung mit dem Cartridge Kit von Touratech Suspension.

Perfekt zur Rallye-Optik der Ténéré passen der abnehmbare Scheinwerferschutz und die Kombination aus Mo-

tor- und Verkleidungssturzbügel. Ihre Nehmerqualitäten konnten die Rohrbügel während einer wilden Fahrt durch die Bethel Ridge unter Beweis stellen, als es zu einem derben Kontakt zwischen meiner Maschine und der eines Mitfahrers kam. Die musikalischen Pings der an der Motorschutzplatte abprallenden Steine erinnerten mich immer wieder daran, dass der Motor im felsigen Gelände gut geschützt ist.

Unterm Strich ist die Ténéré 700 WTE eine verdammt gute Wahl für echte Abenteuer auf zwei Rädern. Zu einem günstigen Preis erhält man ein Motorrad, das eine perfekte Performance on- wie offroad bietet.



Martin Leonhardt unterwegs mit der WTE

12.000 KM EUROPA

Dreieinhalb Monate sollten genügend Zeit sein, um Reisesehnsüchte zu stillen. Wenn man allerdings die Möglichkeit hat, in dieser Zeit 12.000 Kilometer auf der BMW R1200GS WTE abzuspuhlen, dann möchte man danach am liebsten genau eines tun – weiterfahren!

Als ich die WTE für meinen Europa-Trip übernahm, war ich eine gute Weile damit beschäftigt, mich an die vielen Features zu gewöhnen. Die Federelemente von Touratech Suspension haben mich stark beeindruckt. Insbesondere die dynamischen Einstellungen lassen selbst hartnäckigste Waschbrettabschnitte zum Genuss werden. Auch auf wilden Kurvenstrecken fühlt man ein exzellentes Feedback und Sicherheit in jeder

Situation. Aber nicht nur aufgrund der Stoßdämpfer schafft es Touratech, ein an sich schon faszinierendes Motorrad noch um einiges zu verbessern. Klappbare Brems- und Kupplungshebel, ergonomische Spiegel, eine sportliche Sitzbank und Zusatzscheinwerfer werden noch von einer fast unüberschaubaren Anzahl an Extras zum Schutz wichtiger Bauteile ergänzt.

Das ZEGA Koffersystem begleitet mich schon seit mehr als 10 Jahren auf meinen Reisen und macht auch an der 1200er eine super Figur. Für akustische Freuden sorgt der Remus Endschalldämpfer, die Desierto Verkleidung hingegen sorgt für Ruhe am Helm.

Gelb steht dem Motorrad bestens und kommt bei den Menschen entlang des

Weges glänzend an. Mehr als einmal kam es zu inspirierenden Gesprächen, Komplimenten oder einfach nur erstaunten Blicken. Und genau das bringt abseits des Fahrspaßes etwas Essenzielles in den Reisealltag – Kontakte und Kommunikation.

Wer höchste Ansprüche an Technik und Ausstattung stellt und Wert auf etwas Besonderes legt, bekommt mit der World Travel Edition ein Abenteuermotorrad, das wirklich keine Wünsche offenlässt.

Die Reportage zu Martin Leonhardts Europareise gibt es ab S. 10.

WISSEN STATT GLAUBEN



Die brandneue App Touratech Connect liefert die volle Packung Daten rund ums Motorrad. Dabei geht es nicht nur um wichtige Fahrzeuginformationen, auch die persönliche Performance auf dem Bike lässt sich endlich mit handfesten Zahlen belegen. Damit wird das Smartphone zum multifunktionalen Display im Motorrad-Cockpit.

Am Anfang der Touratech Historie stand der Motorradcomputer IMO. Seiner Zeit weit voraus, lieferte das clevere Kästchen eine Fülle von Daten und unterstützte den Reisenden mit hilfreichen Informationen. Mittlerweile hat sich das Smartphone als Kommunikationszentrale im Motorrad-Cockpit etabliert. Und wieder kommt Touratech ins Spiel. Mit Touratech Connect, einer Kombination aus Hardware und App, wird das Smartphone zur freikonfigurierbaren Echtzeitanzeige.

der Lage, die Daten der fahrzeugeigenen Sensoren direkt aus dem CAN-Bus auszulesen. Die Erfassung der Werte erfolgt passiv, wodurch das Gerät nicht zur Manipulation des Fahrzeugs missbraucht werden kann.

Die Kommunikation zwischen Hardware-Komponente und Smartphone erfolgt über eine einfach zu koppelnde und stabile Bluetooth Verbindung. Touratech Connect nutzt den Standard »Bluetooth Low Energy«, der lange Akkulaufzeiten garantiert. Ein weiterer Vorteil ist, dass parallel weitere Connectivity-Features wie Telefonie oder Navigation genutzt werden können, die auf dem Standard »Bluetooth Classic« basieren.

Klar strukturierte Datenfülle

Die App, verfügbar für iOS und Android, visualisiert die Daten auf dem Bildschirm des Smartphones. Neben grundlegenden Werten wie Geschwindigkeit, Drehzahl, Außentemperatur oder Tankfüllstand

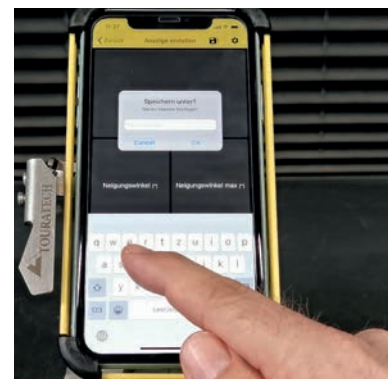
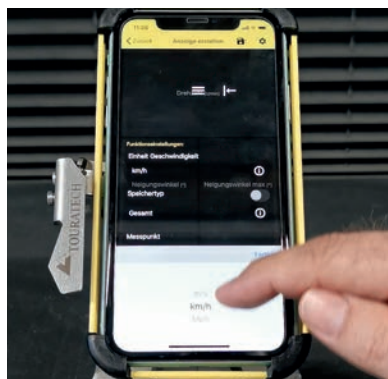
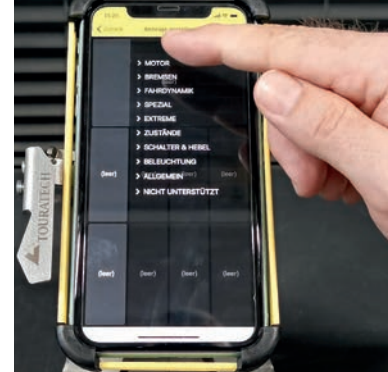
Daten direkt aus dem CAN-Bus

Die Hardware wird als staub- und wasserdichter »Dongle« fest am Fahrzeug verbaut.

Der Anschluss erfolgt fahrzeugspezifisch an vorhandene Steckverbindungen. Die Elektronik ist in

Die Hardware-Komponente





Plug and Play am Originalstecker (ganz l.o.). Darstellungsvarianten (ganz l.). Der »Designer« hilft bei der Konfiguration (o.l.). Wahl der Funktionsbereiche (o.r.). Einstellung der Einheiten (u.l.). Festlegung des Bike-Profiles.

können auch selbst definierte Fahrzeugdaten angezeigt werden, wie etwa die Temperatur, ab der der Motor sportlich gefahren werden darf, oder die Drehzahl zum Gangwechsel bei spritfahrender Fahrweise – signalisiert durch einen Schaltblitz. Interessant ist auch die Anzahl der gefahrenen Kurven, die Zahl der Schaltvorgänge auf einer Strecke oder die aktuell abgerufene Motorleistung.

Zur Verbesserung der eigenen Fahrweise können zahlreiche Parameter abgefragt werden. So lässt sich beispielsweise die Bremskraft (aktuell, durchschnittlich, maximal) darstellen, was Rückschlüsse auf noch vorhandene Reserven beim individuellen Bremsverhalten erlaubt. Auch das Schräglagenverhalten lässt sich hinsichtlich der Ausnutzung des Grenzbereichs analysieren. Aber auch Parameter zur Performance wie die Beschleunigung von null auf hundert oder die Kurvengeschwindigkeit können erfasst werden.

Insgesamt sind es über 60 Werte zum Betriebszustand des Motorrads und zur Fahrdynamik, die Touratech Connect aufnimmt. Die Daten sind logisch in den acht Funktionsbereichen Motor, Beleuchtung, Bremsen, Schalter & Hebel, Fahrdynamik,

Extreme, Sonderfunktionen und Zustände strukturiert (siehe Kasten).

Die Werte können entweder während einer »Session« (solange das Dashboard geöffnet ist) oder sessionübergreifend für ein Motorradprofil gespeichert werden.

Individuelle Konfiguration

Für die Konfiguration der Anzeige stehen dem Nutzer nahezu unbegrenzte Individualisierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Zunächst kann der Fahrer entscheiden, welche Daten er überhaupt sehen will, und die Anzeige dann gemäß seinen Wünschen anpassen. Hierbei hilft ein integrierter »Designer«. Die Platzierung der

Anzeigeelemente ist dabei ebenso frei wie ihre Größe und die Belegung der Felder.

Zahlreiche Parameter sind zwar mit einem Standardwert vorbelegt, können aber vom Nutzer definiert werden, wie beispielsweise die Grenzdrehzahl bei der Schaltblitzfunktion. <

Touratech Connect APP inkl. Hardware

Touratech Connect ist für die flüssigkeitsgekühlten GS-Boxer von BMW erhältlich, Varianten für weitere Fahrzeuge sind in Vorbereitung. Verfügbar für iOS und Android.

Für BMW R 1250 GS / Adventure, R 1200 GS / Adventure (ab 08/2015)

Art.-Nr.: 092-0010, Preis: 99,90 Euro

FUNKTIONSBEREICHE TOURATECH CONNECT

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

Motor: Gang, Drehzahl, Mittelwert DZ in Fahrt vs. generell, Motortemperatur, Drosselklappenöffnung u.v.m.

Beleuchtung: Scheinwerferstatus, Blinker

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

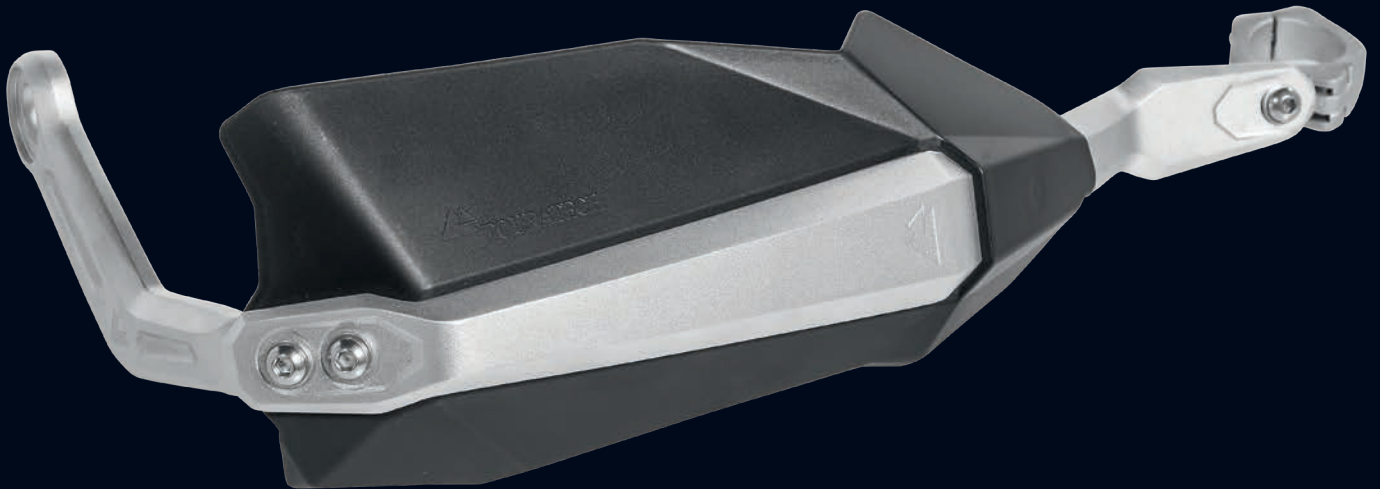
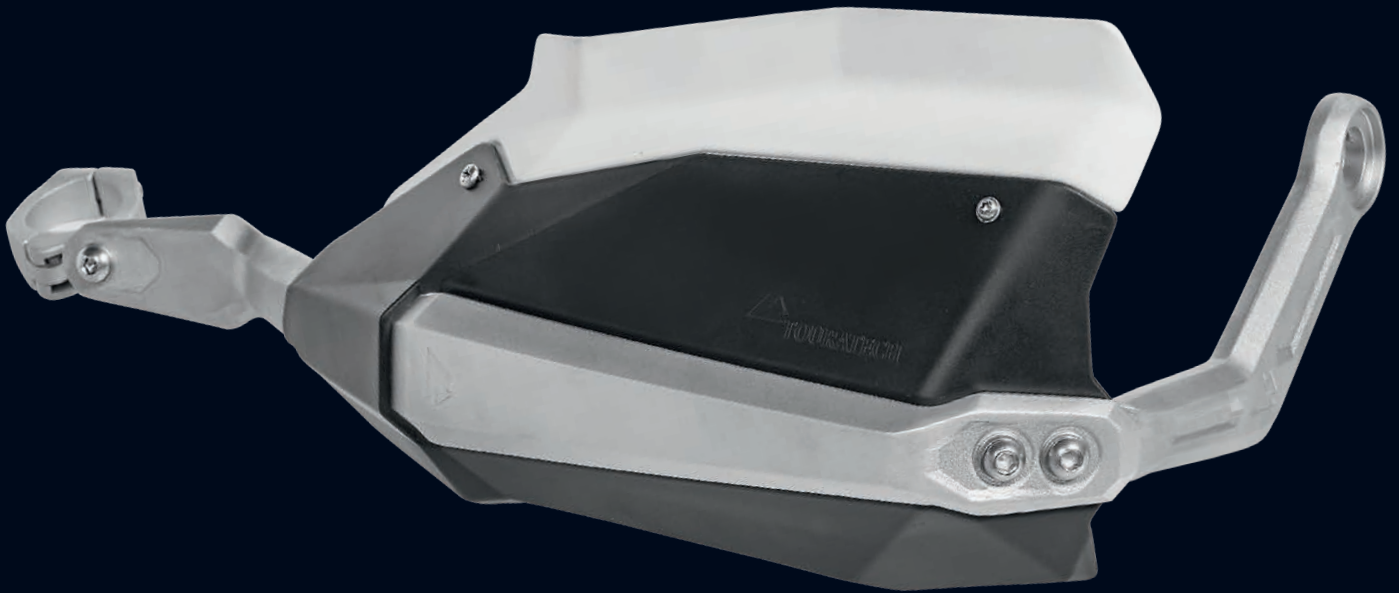
Schalter und Hebel: Abfrage der Zustände von Handbremshebel, Fußbremshebel, Gasgriff, Seitenständer

Fahrdynamik: Beschleunigung, Schräglage, Geschwindigkeit, Kurvengeschwindigkeit

Extreme: Driftdauer, Slidedauer u.v.m.

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

Zustände: Tankfüllstand (in Liter), Kilometerstand, Außentemperatur, Außentemperatur Extremwert



Mit dem Defensa hat Touratech einen extrarobusten Protektor für Lenkerarmaturen und Hände entwickelt. Die Konstruktion aus hochfestem Flugzeugaluminium lässt sich exakt auf verschiedene Motorradmodelle anpassen und bietet interessante Variationsmöglichkeiten.

SELF DEFENSE

Einer der ersten Motorraddefekte, an den ich mich erinnern kann, war eine abgebrochene Kupplungsarmatur. Gerade 18 geworden, hatte ein Kumpel seine frisch erworbene XL 200 auf einer Wiese abgestellt. Es kam, wie es kommen musste: Ständer sinkt ein, Bike fällt um. Alles nicht so schlimm, haben wir Youngster uns gedacht. Doch als die Maschine wieder in der Senkrechten war, sahen wir das Malheur: Die Kupplungsarmatur baumelte kläglich am Bowdenzug. Mit etwas Improvisation bekamen wir die XL wieder flott für die Fahrt zum Freundschaften. Was damals eine ärgerliche Belastung fürs ohnehin stets knappe Budget war, kann auf großer Tour zum echten Problem werden. Wir wollen uns die eingangs beschriebene Situation gar nicht mitten in der Wüste vorstellen. Aber ein paar wertvolle Urlaubstage können wegen eines so kleinen Umfallers schnell ruiniert sein. Die Lenkerarmaturen zählen nun mal zu den besonders gefährdeten Baugruppen eines Motorrads.

Und dabei kann Abhilfe so einfach sein, denn ein solider Protektor schützt die Hebeleien zuverlässig vor Beschädigung. Doch Vorsicht: »Handprotektor ist nicht gleich Handprotektor«, weiß Touratech Experte Tilo Jentzsch. »Einfache, seitlich offene Kunststoffschalen bieten zwar einen guten Witterungsschutz, Schutz vor Beschädigung der Armaturen oder Verletzungen der Hände bieten sie aber so gut wie gar nicht.«

Um wirksamen Schutz zu gewährleisten, sind geschlossene Protektoren gefragt. Diese besitzen einen Bügel, der sich nahe der Klemmböcke sowie am Lenkerende abstützt und so die Armatur komplett umrahmt. Dieses Prinzip hat sich bei Rallyemotorrädern unter härtesten Bedingungen bewährt.

Geschmiedetes Flugzeug-Aluminium
Touratech geht nun einen Schritt weiter und hat mit dem Protektor Defensa einen Hand- und Hebelschutz der Extraklasse entwickelt. Das System besteht aus zwei

verschraubten Hauptkomponenten sowie einem Anbausatz. Mit der Entscheidung für eine mehrteilige Konstruktion gewannen die Entwickler zusätzliche Variationsmöglichkeiten, um den Defensa an die Geometrie unterschiedlichster Lenker und Armaturen anzupassen. Hierdurch kann stets der benötigte Platz hinter dem Protektor geschaffen werden, damit sich die Hebel frei bewegen können. Das lästige Anschlagen – vor allem des Kupplungshebels – am Protektor, wie man es von Universalprodukten kennt, gehört mit dem Defensa der Vergangenheit an.

Die Festigkeit der Konstruktion ist über jeden Zweifel erhaben. Die Komponenten des Defensa sind aus einer geschmiedeten hochfesten Aluminiumlegierung gefertigt, wie sie sich im Flugzeugbau bewährt hat. Mit bis zu 12,5 Millimetern Bügelstärke wurden die Dimensionen großzügig gewählt, ohne das Thema Gewicht aus den Augen zu verlieren. Präzision bei der Fertigung sorgt für exzellente Maßhaltigkeit und damit für exakten Sitz. Durch die modellspezifische Anpassung ist eine spannungsfreie Montage ebenso gewährleistet wie der volle Lenkeinschlag.

Adaption für On- und Offroadeinsatz

Für den reinen Offroadeinsatz empfiehlt sich die Verwendung der Variante Defensa

»Pure«, bei der lediglich der Bügel montiert wird. Für gemischten Einsatz gibt es den Defensa »Expedition«, der mit einem Windabweiser aus Kunststoff versehen ist.

Die Kunststoffschale wird über den Hauptbügel geschoben und an der Verschraubung der beiden Alukomponenten geklemmt, wodurch ein präziser und sicherer Sitz gewährleistet ist. Wer noch mehr Witterungsschutz benötigt, kann zusätzlich den separat erhältlichen Spoiler »Extension« montieren.

Selbstverständlich lässt sich der Defensa Expedition problemlos zum Pure zurückrüsten. »Geländeprofis verzichten bei harten Einsätzen auf den Witterungsschutz«, erläutert Tilo Jentzsch. »Den Schlagschutz leistet ohnehin der Metallbügel, ein Windabweiser birgt jedoch stets das Risiko, bei einem Abflug über den Lenker mit der Hand hängen zu bleiben und sich nicht schnell genug von der Maschine lösen zu können.«

Ob Geländefahrt oder Tour – der Touratech Defensa bietet zuverlässigen Schutz für Lenkerarmaturen und Hände, damit aus einem kleinen Malheur nicht ein großes Problem wird.

TOURATECH HANDPROTEKTOR DEFENSA

Bislang ist der Touratech Defensa für BMW R 1200 GS (ab 2013), R 1200 GS Adventure (ab 2014), R 1250 GS und R 1250 GS Adventure, KTM 790 Adventure, Honda CRF 1100 L Africa Twin sowie Yamaha Ténéré 700 erhältlich. Weitere Modelle sind in Vorbereitung.

Windabweiser und Spoiler sind jeweils in den Farben Weiß und Schwarz verfügbar.

Weitere Informationen unter shop.touratech.de



FEINSCHLIFF

Die Produktreihe »Extreme Edition by Touratech Waterproof« rundet das Softgepäckprogramm von Touratech mit einer attraktiven Auswahl an Hecktaschen, Satteltaschen, Rackpacks und Accessoires ab. Einige Produkte haben nun ein technisches Update erhalten.



Nicht nur unter Abenteurern hat sich die extrarobuste Softgepäckserie »Extreme Edition by Touratech Waterproof« innerhalb kürzester Zeit einen begeisterten Fankreis erobert. Auch Gelegenheitsfahrer und Cityflitzer wissen die unkomplizierte Funktionalität der clever designten Produkte zu schätzen.

Echte Nehmerqualitäten weist bereits das dreilagige Material auf, aus dem alle Gepäckstücke der Extreme Edition gefertigt sind. Zum Einsatz kommt ein ultrarobustes Textilgewebe aus 1000er Nylongarn, das beidseitig mit Kunststoff beschichtet ist – außen schwarz und innen gelb. Diese Kombination aus nahezu unzerstörbarem Nylongewebe und hochwertigem, UV-resistentem Vinyl garantiert ein Maximum an Reißfestigkeit und Wasserdichtigkeit. Die einzelnen Zuschnitte der

Gepäckstücke werden in einem ausgeklügelten Verfahren, das den Verzicht auf Nähte erlaubt, wasserdicht verschweißt.

Ebenfalls keine Chance geben dem Wasser die Reißverschlüsse mit ihren präzise schließenden Dichtlippen. Bei den großen Rackpacks, die keinen Reißverschluss haben, sorgt ein Rollverschluss für Wasserdichtigkeit.

Ein Detail, das viele Nutzer im Praxis-einsatz besonders überzeugt hat, ist der gelbe Innenraum der Gepäckstücke. Damit sind selbst kleine Utensilien, die sich in komplett schwarzen Taschen gerne einmal verlieren, auf den ersten Blick zu entdecken.

Die Befestigung aller Produkte aus der Reihe »Extreme Edition by Touratech Waterproof« erfolgt modellübergreifend per Riemen. Träger sind auch für die Satteltaschen und Hecktaschen nicht erforderlich.

Das besonders haltbare Gurtband ist so dimensioniert, dass eine Befestigung an verschiedenen Fahrzeugen erfolgen kann. Hochfeste Kunststoffschnallen garantieren eine lange Lebensdauer.

Das universelle Befestigungssystem wurde zur Saison 2021 bei einigen Taschen nun nochmals optimiert, damit diese an noch mehr Fahrzeuge passen. Bei der Hecktasche wurde die Position der Riemen leicht variiert, so dass sie auch bei Fahrzeugen mit besonders breitem Heck noch präziser verzurrt werden kann. Das geänderte Riemensystem der Zusatztasche erlaubt jetzt eine Anbringung auch unter sehr ungünstigen Bedingungen, etwa wenn nur zwei sehr nah beieinanderliegende Fixpunkte zur Verfügung stehen.



Rack Pack EXTREME Edition

Das Rack Pack mit dem millionenfach bewährten Rollverschluss hält den Inhalt absolut wasserdicht. Mit einem Volumen von ca. 50 Litern bietet die Tasche genügend Platz auch für dicke Schlafsäcke und komfortable Isomatten.

055-1002

89,90 Euro



Kofferdeckeltasche EXTREME Edition

Die wasserdichte Kofferdeckeltasche lässt sich auf allen Touratech Koffern, allen BMW Koffern und zahlreichen anderen Alukoffern mit Zurrösen montieren. Mit einem Volumen von circa 10 Litern ist sie die perfekte Ergänzung zum Touratech ZEGA Koffersystem.

055-1004

129,90 Euro



Satteltaschen EXTREME Edition

Diese Satteltaschen sind speziell für mittelgroße Adventure Bikes konzipiert. Als Alternative zu einem Koffersystem bieten sie mit einem Volumen von zweimal 20 Litern genügend Stauraum auch für längere Touren.

055-1003

279,90 Euro



Tankrucksack EXTREME Edition

Die Formgebung dieses wasserdichten Tankrucksacks ist für große Adventure Bikes ausgelegt. Das großzügige Platzangebot von circa 14 Litern lässt sich mit dem Rundumreißverschluss auf bis zu 22 Liter erweitern.

055-1000

219,90 Euro



COMING SOON!

Tankrucksack Midi

Der Midi ist gut fünf Zentimeter kürzer als das Standard-Modell. Dadurch eignet er sich perfekt für die kurzen aber breiten Tanks vieler Adventure Bikes. Er ist ideal für Honda Africa Twin, KTM 790 Adventure oder Yamaha Ténéré.

Soziustasche

Klassische Tasche für den Beifahrersitz. Die Riemen können unter der Bank durchgeschlauft werden, damit lässt sich die Tasche mit der Bank abnehmen. Das Volumen ist von 12 auf 18 Liter erweiterbar (Circa-Werte).

Soziustasche statt Soziussitz

Spezialausführung der Soziustasche für BMW R 1200 GS und R 1250 GS. Ein spezieller Einschub nimmt eine separate Bodenplatte auf. Diese wird statt des Soziussitzes in die Originalaufnahme eingerastet. Die Versperung erfolgt mit dem Fahrersitz. Hierdurch sparen Solofahrer Höhe, was das Aufsteigen vereinfacht.



TOURATECH WELTWEIT



IN THAILAND

TOURATECH ADVENTURE UND ENDURO PARK

Touratech Thailand hat einen Adventure und Enduro Park eröffnet. Das Trainingsgelände ist die größte und am besten ausgestattete Einrichtung ihrer Art in Südostasien.

Die Anlage umfasst ein Trial-Feld, einen aufwendig gestalteten Endurobereich sowie einen Abenteuer-Parcours. Fast wie bei einer Reise um die Welt müssen sich die Adventure Biker über Strecken aus Sand, Erde und Felsen quälen, Hügel und Gräben runden das Profil ab.

Die Qualität des Parks und die Sicherheit wurden von Weltklassefahrern wie Chris Birch, Graham Jarvis und Tim Coleman getestet und bestätigt. Die Trainings sollen im zweiten Quartal 2021 beginnen, auch Enduros können gemietet werden.

Der Touratech Adventure und Enduro Park befindet sich in Nong Irun, knapp 100 Kilometer vom Flughafen Bangkok entfernt. Damit ist er ein genialer Zwischenstopp beim nächsten Thailand-Urlaub.

www.touratech.co.th



OFFROAD-ABENTEUER IN PORTUGAL

TOURATECH RALLY

Vom 23. bis 25. Oktober 2020 trafen sich rund 50 Adventure Rider mit ihren Maschinen in Zentralportugal zur Touratech Rally. Der erste Tag war geprägt durch schwierige Strecken, die zum Teil den Roadbooks der berühmten Rallye Baja Portalegre entstammten. Nach einigen Flussquerungen folgte ein stilvolles Mittagessen, bevor die Rallye auf den Pisten des Alentejo weiter nach Süden in Richtung der malerischen Ribeira da Seda zog.

Am zweiten Tag prägten wiederum Wasserdurchfahrten die Strecke, ein Highlight war die Durchquerung der Serra do Bando. Am Abschlusstag galt es, anspruchsvolle Navigationsaufgaben zu bewältigen. Wer wollte, konnte sein Adventure Bike über den Kurs des legendären Offroad-Rennens »24H de Fronteira« treiben.

Mit dieser perfekt organisierten Rallye hat Touratech Portugal bewiesen, dass trotz Pandemie großartige Offroadabenteuer mit dem Motorrad möglich sind.

www.facebook.com/TouratechPT



TOURATECH USA

EXPANSION

Touratech USA baut die Präsenz der Marke im stationären Handel aus. Neben dem Stammsitz in Seattle gibt es nun zwei starke Partner an der Ostküste. Der Flagship Store unter dem Dach des BMW-Händlers »Motorcycles of Miami« wurde umfangreich erweitert. Einen leistungsfähigen Stützpunkt gibt es nun auch in Jessup, Maryland. Hier hält der auf BMW-Parts spezialisierte Händler »Bob's BMW« die Produkte aus Niedereschach in seinen großzügigen Verkaufsräumen vor.

Die Versorgung in der Fläche gewährleistet das »Easy Stock Programme«, das auch kleineren Händlern die Möglichkeit gibt, Touratech Parts auf eigenen Verkaufsflächen attraktiv zu präsentieren. Bereits jeweils 20 BMW- respektive KTM-Händler im ganzen Land nutzen das neue Konzept.

www.touratech-usa.com



K60 Scout: Das Maß der Dinge

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

- seit über 10 Jahren

HEIDENAU

REIFEN - MADE IN GERMANY

DAS ORIGINAL

Aus Leidenschaft überzeugt:
Marta & Lukasz
[instagram.com/look_around_the_globe](https://www.instagram.com/look_around_the_globe)





TOURATECH ITALIA

FRISCHER WIND

Zu Beginn des Jahres 2020 hat das Team von Touratech Italia ein neues Kapitel aufgeschlagen. Die Homebase wurde von Trient nach Mailand verlagert. Mailand, strategisch günstig zwischen Alpen und Mittelmeerküste gelegen, ist DIE italienische Metropole für Motorradenthusiasten.

Der 500 Quadratmeter große Shop präsentiert die Touratech-Produkte in einer hellen Atmosphäre mit zahlreichen Holzeinbauten. In den großzügigen Räumen gibt es Bereiche, um zusammenzukommen, Relax-Zonen und natürlich eine Werkstatt.

Frischer Wind kommt auch durch das neue Team: Barbara ist die neue Büro- und Verwaltungsleiterin (wenn sie nicht gerade auf ihrer BMW F 800 GS durch die Welt reist), ihr Partner Norberto ist der Shop- und Werkstattleiter. Gabriele, seit 10 Jahren dabei, repräsentiert als ehemaliges Mitglied der Trento-Crew die Wurzeln des Teams. Unterstützung erhält der Shop- und Lagermanager von Pietro, dem Allrounder.

Nachdem der neue Standort trotz der schwierigen Situation im vergangenen Jahr von der Szene sehr gut angenommen wurde, wird das Angebot für 2021 weiter ausgebaut. Zeit zum Plaudern gibt es beim »Frühstück mit dem Team«, im Rahmen der monatlichen Fokus-Events stellt die Crew neue Touratech Produkte ausführlich vor. Sobald es möglich ist, starten die fahraktiven Events.
www.touratech.it



Kurz notiert

Vietnam

> POSITIVE THINKING

Das Beste aus der schwierigen Saison 2020 hat Touratech Vietnam gemacht. 15 »Basic Trainings« und mehrere »Adventure Campings« konnten in dem südostasiatischen Land durchgeführt werden. Und damit auch die ganz Kleinen Grund zur Freude haben, unterstützte Touratech Vietnam eine Grundschule und einen Kindergarten im abgelegenen Bergdorf Cha Ho mit dringend benötigter Ausstattung.
www.touratech.vn

Neue Vertriebsstruktur in Frankreich und Polen

> DIREKT INS HAUS

Wie bereits in den Niederlanden, Großbritannien und Belgien werden nun auch die Märkte in Frankreich und Polen direkt aus dem deutschen Zentrallager beliefert. Die nationalen Webshops wurden mit entsprechenden Schnittstellen ausgerüstet. Damit ist eine noch reibungslosere Abwicklung der Online-Bestellungen gewährleistet. Die langjährige, erfolgreiche Kooperation mit Touratech France bzw. den polnischen Partnern von Liberty Motors bleibt davon unberührt. In Polen unterhält Touratech aktuell Stützpunkte in Warschau und Krakau, ein weiterer wird bald hinzukommen.

Touratech Griechenland und KTM

> GEWUSST WIE

KTM hat bei der Präsentation der neuen 890 Adventure auf das Know-how von Touratech Griechenland gesetzt. Das Team um Meletis Stammatis, das auch für die Organisation der »Hellas Rally« verantwortlich zeichnet, teilte seine Erfahrungen und hervorragenden Ortskenntnisse mit den Österreichern, so dass die Pressevorstellung der 890er in Nafpaktos ein voller Erfolg wurde.
www.makan.gr

In Cuenca

> NEUER SHOP IN ECUADOR

Einen zweiten Stützpunkt hat Touratech nun in Ecuador. Nach dem Shop in der Hauptstadt Quito wurden am 12. Dezember die neuen Räumlichkeiten in Cuenca im Süden des Landes eröffnet. Damit haben Motorradreisende eine weitere kompetente Anlaufstelle in einem der landschaftlich vielseitigsten Länder Südamerikas.
<https://motycar.com>

Weitere Informationen zu den Standorten international unter touratech.com

TOURATECH SWISS

VOLLES PROGRAMM

Mit großem Elan startet Touratech Swiss in seine dritte Saison. So konnten mit dem Motocenter Schwyz sowie dem Töff Center Basel zwei neue Stützpunkthändler gewonnen werden, die neben voll ausgestatteten Fahrzeugen eine große Auswahl weiterer Touratech Parts in einem Shop-in-Shop-System präsentieren.

Besonders wichtig ist dem Team in der Schweiz der Kontakt zum Kunden. Während des Winters gibt es Reisevorträge bekannter Referenten, das ganze Jahr über finden spannende Workshops zu technischen Themen statt. Für anregende Benzingsgespräche gibt es das gemütliche Biker-Frühstück. An den Wochenenden finden Roadshows auf den berühmten Schweizer Alpenpässen statt.

Der Flagship-Store in Ebikon bei Luzern bietet seinen Besuchern in großzügigen Räumlichkeiten einen breiten Querschnitt durch das Touratech Sortiment. An- und Umbauten werden in der angegliederten Werkstatt erledigt, auch ein Reifenservice ist vorhanden. Beratung und Service rund ums Fahrwerk gibt es im integrierten Touratech Suspension Center. Neben der Touratech-eigenen Fahrerausstattung führt der Shop auch eine exklusive REV'IT Kollektion.

Termine Frühjahr 2021

13./14.03.	Saisonstart Motocenter Schwyz
20.03.	Vorstellung REV'IT Dirt Collection (Ebikon)
24.04.	Saisonstart Ebikon



OFF THE ROAD AGAIN

TRAINING | TRAVEL | TESTRIDE

enduropark-hechlingen.de



Partner von



BMW
MOTORRAD



KATALOG



NEW PART

Fernlicht mit extremer Ausleuchtung

LED LIGHTBAR

Mit der neuen Lightbar wird die Nacht zum Tage. Die vier hochwertigen LEDs von Osram besitzen eine Lichtstärke von 3360 Lumen. Der Polycarbonat-Reflektor mit Aluminiumbeschichtung ist für eine extra breite Ausleuchtung der Fahrbahn ausgelegt und bietet eine Reichweite von deutlich über 300 Metern. Die abgeschrägte Linse aus bruchfestem Polycarbonat verhindert Staubablagerungen, so dass auch unter schwierigen Bedingungen ein optimaler Lichtfluss gewährleistet ist.



Der 9-Zoll-Fernscheinwerfer hat ein robustes Gehäuse aus Aluminium, das durch seine geringe Höhe von nur 3,85 Zentimetern den Einbau erleichtert. Auch die Leistungsaufnahme von 31 Watt spricht für den Einsatz auf dem Motorrad.

Dank der Zertifizierung nach Schutzklasse IP69K ist die Lightbar selbst ebenso wasserdicht wie ihre Anschlussstecker. Der mitgelieferte Anbauadapter ist für eine modellunabhängige Montage ausgelegt. Perfekt passt die Lightbar natürlich an die Touratech Bull Bar für die BMW R 1250 GS (Art.-Nr.: 037-5170ff). Hierzu gibt es einen Anbauadapter (Art.-Nr.: 037-5174).

Mit ihrer Homologation als Fernscheinwerfer nach ECE R112 ist die Lightbar für den Einsatz im Straßenverkehr zugelassen.

Abmessungen: 224 x 67,2 x 38,5 mm

040-2023

229,00 Euro



Montage an Touratech Trägern

WERKZEUGBOX I

Ursprünglich exklusiv für die BMW-Boxer entwickelt, ist die Werkzeugbox nun auch für andere Fahrzeuge erhältlich. Möglich wird dies durch einen speziellen Anbausatz für die Touratech Kofferträger. Spezielle Klemmschellen erlauben eine schnelle und einfache Montage.

Gefertigt aus Edelstahl und Kunststoff, bietet die abschließbare Box Stauraum für mehr als nur das Bordwerkzeug. Mit 4,2 Litern Volumen ist sie der perfekte »Minikoffer«, wenn die ZEGA Cases mal zu Hause bleiben. In dem spritzwassergeschützten Behälter sind auch Erste-Hilfe-Pack, Pannenset oder elektronische Geräte sicher untergebracht und schnell griffbereit.

Abmessungen: 33 x 9,5 x 19,5 cm

050-0903

149,90 Euro



SALE!

Besonders schwerpunktgünstig

WERKZEUGBOX II**BMW F 850 GS**

Schwerpunktgünstig in Motornähe montiert, realisiert diese Werkzeugbox für die BMW F 850 GS Erkenntnisse aus dem Rallyesport für die Nutzung am Adventure Bike. Die aus schlagzähem ABS gefertigte Box verbindet ein geringes Eigengewicht mit großem Volumen und hoher Festigkeit. Ihr Fassungsvermögen beträgt drei Liter – genug für das Bordwerkzeug, das Erste-Hilfe-Set oder das Reifenpannen-Kit. Die große Öffnung, die ein einfaches Beladen ermöglicht, wird mit einem abnehmbaren Deckel spritzwassergeschützt verschlossen.

082-5610**99,90 Euro**

Trendfarbe gelb

**TANKRUCKSACK
AMBATO EXP LIMITED
YELLOW**

**BMW R 1250 GS / R 1250 GS Adventure /
R 1200 GS (LC) / R 1200 GS Adventure (LC) /
F 850 GS / F 850 GS Adventure / F 750 GS**

Gelb ist Trumpf! Die Touratech Hausfarbe zielt in dieser Saison nicht nur die Modelle der World Travel Edition, auch die Jubiläumsmodelle der GS-Baureihe werden in knalliger Lackierung ausgeliefert. Aus diesem Grund gibt es eine limitierte Sonderedition unseres bewährten Tankrucksacks Ambato Exp.

Technisch bietet der Limited Yellow alle Features, die den Ambato Exp zum Bestseller gemacht haben: Fahrzeugspezifische, Grundplatte für festen Halt, stabiler Grundkörper und Deckel aus hochwertigem 1100 dtex Cordura, Fluorcarbon-Imprägnierung und Teflon-Beschichtung, Einsätze aus robustem und wasserdichtem Tarpaulin.

Funktional begeistert der Ambato Exp mit übersichtlichem Innenraum, cleverem Organizer, Seitentaschen, der Erweiterungsmöglichkeit von 13 auf 20 Liter durch Rundum-Reißverschluss, Kartentasche, Tragegriff und -gurte, Gummizüge zur Handschuhbefestigung und eine wasserfeste Kabeldurchführung.

Kurzum: Ein bewährter Allrounder im peppigen Design.

045-5829**199,90 Euro**

**TOURATECH
NEW
PART**

Passt an Originalzubehör

**SPOILER FÜR HAND-
PROTEKTOREN**

**BMW R 1250 GS / R 1250 GS Adventure /
R 1200 GS ab 2013 / R 1200 GS Adventure
ab 2014 / F 850 GS / F 850 GS Adventure /
F 750 GS / F 800 GS Adventure**

Die perfekte Ergänzung für die Original-Handprotektoren von BMW. Der Spoiler bietet einen deutlich verbesserten Witterungsschutz. Die exakte Passform des aus einem ebenso robusten wie leichten Kunststoff gefertigten Produkts erlaubt eine einfache Montage und einen perfekten Sitz. Um die GS noch individueller machen zu können, sind neben dem klassischen Schwarz nun auch die Farben weiß und rot erhältlich. Lieferung im Set.

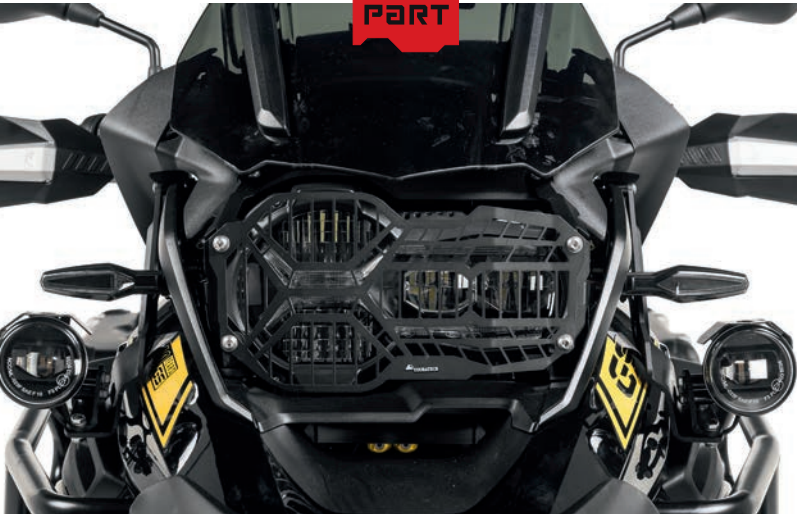
045-5665	schwarz	49,90 Euro
-----------------	----------------	-------------------

045-5666	weiß	49,90 Euro
-----------------	-------------	-------------------

045-5667	rot	49,90 Euro
-----------------	------------	-------------------



**TOURATECH
NEW
PART**



Für Offroadeinsätze

SCHEINWERFERSCHUTZ AUS EDELSTAHL

BMW R 1250 GS / R 1250 GS Adventure

Der seit Jahren zigtausendfach bewährte Scheinwerferschutz erhielt für das jüngste GS-Modell nun ein neues Design, das die Geometrie des LED-Scheinwerfers mit der charakteristischen X-Form perfekt aufgreift. Hierdurch sind die Lichtverluste minimiert, und die Fahrzeugfront erhält eine aggressive Adventure-Optik. Gefertigt ist der hochwertige Protektor in bewährter Manier aus Edelstahl mit schwarzer Beschichtung.

Während der Scheinwerferschutz im Geländeeinsatz unabdingbar ist, ist er auf der Straße leider nicht erlaubt – dank seines Schnellverschlusses lässt sich er sich aber blitzschnell montieren und abnehmen.

Passend für die LED-Hauptscheinwerfer mit Kurvenlicht der BMW R 1250 GS sowie R 1250 GS Adventure.

037-5095

119,90 Euro



Hydrogeformtes Aluminium

MOTORSCHUTZ RALLYE

BMW R 1200 GS (LC) / R 1200 GS Adventure (LC)

Von den Krümmern bis zum Katalysator schützt der »Rallye« die komplette Unterseite der GS. Hergestellt im Hydroforming-Verfahren, schmiegte sich der Motorschutz eng an die Kontur des Aggregats. Das vier Millimeter starke Aluminium hält selbst härtester Beanspruchung stand. Ein Unterbau aus Edelstahl nimmt die auftretenden Kräfte auf und leitet sie ab. Anlaufschrauben schützen die Schraubenköpfe der Befestigung bei Aufsetzern. Sinnvoll platzierte Schlitze erhalten die notwendige Kühlung.

045-5139 schwarz 299,00 Euro

045-5138 Alu 299,00 Euro



BMW F 750 GS / F 850 GS

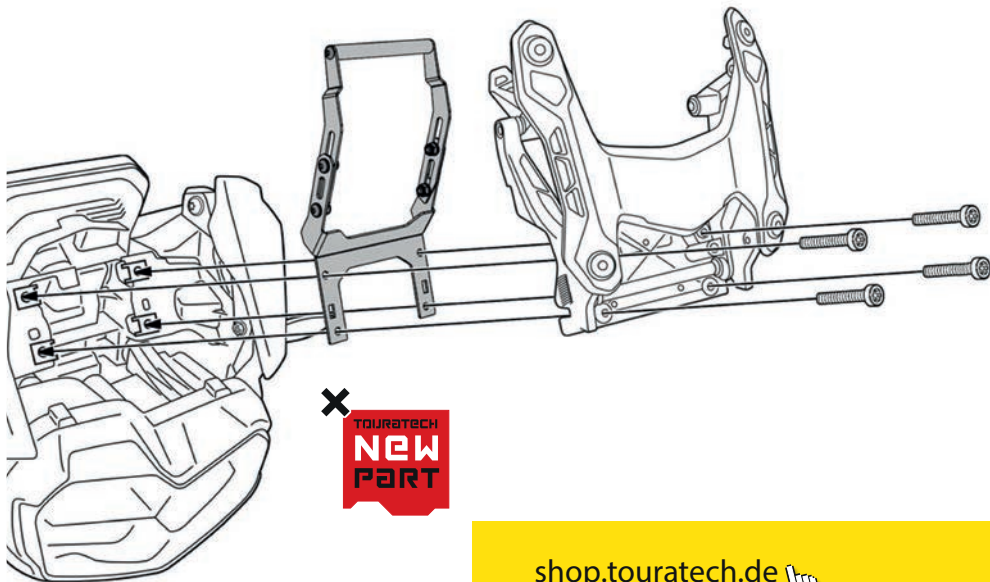
GPS-ANBAU- ADAPTER, VERSION 2

Mit diesem neuen Anbauadapter ist das Navigationsgerät stets perfekt im Blickwinkel des Fahrers. Die höhenverstellbare Konstruktion mit verlängerten Streben erlaubt eine individuelle Anpassung, so dass das Navi die Instrumente nicht verdeckt.

Die robuste Edelstahlkonstruktion eignet sich zur Aufnahme der Touratech GPS-Halter, es kann aber auch die Originalhalterung für den Navigator von BMW montiert werden.

082-5414

79,90 Euro



25er Rohre

STURZBÜGEL EDELSTAHL, SCHWARZ

BMW R 1200 GS (LC)

Der umfassendste Rundumschutz, den es für Boxermotoren je gab. Der »Käfig« aus 25 Millimeter starken Edelstahlrohren mit zwei Millimetern Wandstärke umschließt die Zylinder vollständig. Zahlreiche Montagepunkte, exakt definierte Sollbiegestellen und die zentrale Querstrebe gewährleisten nicht nur für die Zylinder, sondern auch für Rahmen und Motor besten Schutz.

Trotz der soliden Rohrdurchmesser ist der Sturzbügel nah am Motor montiert, so dass er nahezu keinen Einfluss auf die Schräglagen- oder Bodenfreiheit hat.

038-5162 schwarz 279,00 Euro



Tank, Verkleidung, Kühler

STURZBÜGELERWEITERUNG EDELSTAHL

BMW R 1200 GS (LC)

Die perfekte Ergänzung für einen umfassenden Schutz der GS ist diese Sturzbügel-erweiterung. Wie der Sturzbügel aus 25/2-Edelstahlrohren gefertigt, überzeugt auch die Erweiterung mit enormer Robustheit. Die Klemmungen und Verschraubungen der ausgeklügelten Mehrpunktbefestigung sorgen für einen sicheren Sitz, so dass Kühler, Verkleidung und Tank selbst bei einem starken Aufprall perfekt geschützt sind.

Passt in Verbindung mit dem Touratech Sturzbügel ebenso wie mit dem Original-Bügel von BMW. Ein separat erhältlicher Adaptersatz (Art.-Nr.: 045-5200) erlaubt die Montage der originalen LED Zusatzscheinwerfer.

045-5171 schwarz 279,00 Euro



Befestigung an der Querstrebe

CLEVERE LENKERTASCHEN

Der Raum zwischen Lenker und -strebe ist bei einem Adventure Bike der perfekte Platz, um kleine, häufig benötigte Gegenstände griffgünstig zu verstauen. Zu diesem Zweck hat Touratech die Lenkertasche »Ibarra« entwickelt.

Über einen weit öffnenden, wasserabweisenden und staubdichten YKK-Reißverschluss hat man Zugriff auf ein großes Staufach mit rund 2,4 Litern Volumen.

Die Variante »Ibarra Smart« besitzt als Highlight über dem Hauptfach eine wasserdichte Tasche für Smartphones (bis ca. 9 x 16 cm). Die verschweißte Folie bietet eine optimale

055-1285



Sicht auf den Bildschirm und erlaubt sogar die Bedienung der meisten Smartphones. Dank einer wassergeschützten Kabeldurchführung kann das Telefon während der Fahrt geladen werden.

Maße: (L x B x H) ca. 33/17 x 8 x 13 cm
Volumen: ca. 2,4 Liter

Lenkertasche »Ibarra«

045-5827 79,90 Euro

Lenkertasche »Ibarra Smart«

055-1285 99,90 Euro



045-5827

Drei Kombinationen im Angebot

PROTEKTOREN- BUNDLE FÜR DIE 1000^{ER} AFRICA TWIN

Diese Pakete bündeln die wichtigsten Protektoren für die CRF 1000 L Africa Twin zum Sonderpreis.

Der hydrogeformte Motorschutz aus vier Millimeter starkem Aluminium schützt die Unterseite des Zweizylinders vor Steinschlag und Aufsetzern. Während die »Variante Rallye EXTREME« seitlich besonders weit heraufgezogen ist, wird die Ausführung »Rallye« mit einem Motorsturzbügel kombiniert, der eine wichtige Schutzfunktion für die seitlichen Gehäusedeckel des Aggregats bei Berührung mit Felsen oder aber auch bei Umfallen übernimmt. Der Sturzbügel schützt die Verkleidung ebenso wie die Kühler und den Tank. Nicht geeignet für Honda CRF 1000 L Africa Twin mit DCT.



Sturzbügel



Motorschutz »Rallye EXTREME«



Motorschutz »Rallye«

SALE!

Aktionsbundle 1 **silber**

Motorschutz »Rallye« + Motorsturzbügel

402-1000 399,00 Euro

Aktionsbundle 2 **silber**

Motorschutz »Rallye EXTREME« + Motorsturzbügel

402-1002 449,00 Euro

Aktionsbundle 3 **silber**

Motorschutz »Rallye EXTREME« + Motorsturzbügel + Sturzbügel

402-1004 499,00 Euro

Aktionsbundle 1 **schwarz**

Motorschutz »Rallye« + Motorsturzbügel

402-1001 399,00 Euro

Aktionsbundle 2 **schwarz**

Motorschutz »Rallye EXTREME« + Motorsturzbügel

402-1003 449,00 Euro

Aktionsbundle 3 **schwarz**

Motorschutz »Rallye EXTREME« + Motorsturzbügel + Sturzbügel

402-1005 499,00 Euro



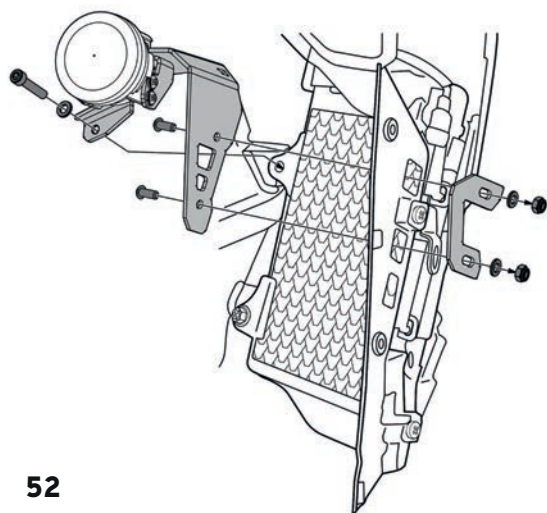
~~437,00 €~~ 399,00 €



~~534,00 €~~ 449,00 €



~~680,00 €~~ 499,00 €



CRF 1100 L Adventure Sports

LED ZUSATZ- SCHEINWERFER

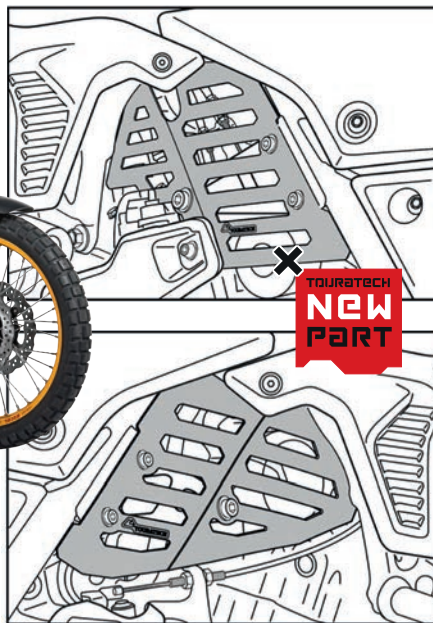
Perfekt in die Verkleidung integriert, sorgen diese LED-Zusatzscheinwerfer für eine enorm verbesserte Sicht unter schwierigen Bedingungen. Die Hochleistungs-LEDs garantieren eine bessere Ausleuchtung des Sichtfeldes mit deutlicher Hell-Dunkelgrenze. Die Geometrie des Reflektors erlaubt die geringstmögliche vertikale Streuung des Lichtkegels, bei fächerförmiger horizontaler Ausleuchtung. Die geringe Leistungsaufnahme der Dioden

von nur 13 Watt schont das Bordnetz, wobei die Leuchtkraft einer 55 Watt Halogenlampe entspricht. Ein weiterer Vorteil der LED-Technik ist die geringe Baugröße, nur 70 Millimeter beträgt der Durchmesser eines Zusatzscheinwerfers.

Der Lieferumfang mit fahrzeugspezifischer Halterung, Steuerteil und Kabelsatz erlaubt eine einfache und langlebige Montage. Eintragungsfrei dank ECE- und SAE-Zulassung.

LED Zusatzscheinwerfer, Satz Nebel/Nebel

403-5471 399,00 Euro



Yamaha Ténéré 700

TUNING-KITS FÜRS FAHRWERK

Bereits mit Reisebelastung, vor allem aber im Geländeeinsatz, kommen die serienmäßigen Feder Elemente der Ténéré an ihre Grenzen. Ausgelegt als Kompromiss und ohne die erforderlichen Verstellmöglichkeiten ist das Fahrwerk bei starker Beanspruchung überfordert, was zu einem unsicheren Fahrverhalten führt. Die Fahrwerkskits von Touratech Suspension schaffen hier Abhilfe.

Bereits bei der günstigsten Konfiguration »Explore« sorgen progressive Gabelfedern und ein spezielles Öl in Verbindung mit einem voll einstellbaren Federbein vom Typ ExploreHP / PDS für ein völlig neues Fahrgefühl.

Der Kit »Expedition« enthält mit dem »Extreme« das Topmodell unter den Federbeinen. Zusätzlich zu den Features des »Explore« ist es mit einer hydraulischen Federvorspannung ausgestattet.

Für lange Abenteuerreisen oder harten Geländeeinsatz wurde das Kit »Extreme« konzipiert. Es besteht aus dem Federbein »Extreme« sowie dem Cartridge Kit »Extreme«. Dieses ersetzt das komplette Original-Innenleben der Gabel durch eine geschlossene Kartusche. Das Closed-Cartridge-System besticht durch ein sensibles Ansprechverhalten und enorme Durchschlagsresistenz. Wie das Federbein ist auch die Kartusche in Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar.

Touratech Suspension WTE Explore

Set für Yamaha Ténéré 700

632-5877 999,00 Euro

Touratech Suspension WTE Extreme

Set für Yamaha Ténéré 700

632-5878 2.599,00 Euro

Touratech Suspension WTE Expedition

Set für Yamaha Ténéré 700

632-5879 1.359,00 Euro

Yamaha Ténéré 700

SCHUTZABDECKUNG MOTOR

Eine besonders clevere Lösung, die Schutz beim Offroadeinsatz mit einer eleganten Optik für alle Tage verbindet. Die Abdeckung aus gelasertem Aluminium wird an der Verschraubung zwischen Zylinderkopf und Rahmen montiert und deckt den Raum zwischen Kühlerverkleidung und Rahmen vollständig ab. Äste, Steine und Schmutz werden hierdurch wirkungsvoll von der Einspritzung und anderen empfindlichen Komponenten ferngehalten. Die großzügigen Schlitze sorgen für eine effektive Kühlung.

632-5435 schwarz 99,90 Euro

632-5436 silber 99,90 Euro



Yamaha Ténéré 700

KOMFORTSITZBANK

Für lange Etappen ist die sportliche Sitzbank der Ténéré 700 nicht geeignet. Touratech hat daher die bewährte Komfortsitzbank auch für dieses – gerade bei Fernreisenden besonders beliebte – Motorrad adaptiert. Die modellspezifisch gefertigte Sitzbankwanne zeichnet sich durch eine überragende Passform aus. Der hochwertige Schaumkern verbindet die für Langstreckeneinsätze nötige Straffheit mit hohem Sitzkomfort. Das Steißbein wird durch die ergonomische Hohlkehle entlastet. Der Bezug der einteiligen Bank reflektiert durch

die »Fresh Touch«-Technologie die Infrarotstrahlung und senkt dadurch die Oberflächentemperatur bei Sonneneinstrahlung.

Touratech liefert die Komfortsitzbank in Originalhöhe aber auch als niedrige Version für Menschen mit kürzeren Beinen sowie in einer extra hohen Ausführung, die auch Großgewachsenen einen angenehmen Kniewinkel beschert.

Einteilige Komfortsitzbank

Yamaha Ténéré 700

632-5962 niedrig 499,00 Euro

632-5963 Standard 499,00 Euro

632-5964 hoch 499,00 Euro





In drei Höhen erhältlich

KOMFORTSITZBANK FÜR KTM 790 ADVENTURE

Individuellen Sitzkomfort für die KTM 790 Adventure bieten die einteiligen Komfortsitzbänke von Touratech. Der hochwertige Schaumkern macht auch bei langen Etappen nicht schlapp. Für eine Entlastung des Steißbeins sorgt die eingearbeitete Hohlkehle. Selbst bei intensiver Sonneneinstrahlung bleibt die Bank dank des Fresh-Touch-Bezugs angenehm kühl. Dieser reflektiert den Infrarot-Anteil des Sonnenlichts und vermeidet dadurch übermäßige Aufheizung.

Um eine der individuellen Fahrerstaturo angemessene Sitzposition zu ermöglichen, ist die Komfortsitzbank nicht nur in Originalhöhe, sondern auch als höhere und niedrigere Ausführung erhältlich.

Die Bank wird als Komplettprodukt mit Wanne geliefert, ein Tausch der Originalbank ist nicht nötig.

Einteilige Komfortsitzbank KTM 790 Adventure

372-5962	niedrig	499,00 Euro
372-5963	Standard	499,00 Euro
372-5964	hoch	499,00 Euro



Wasserdichte Gepäckrolle

RACK PACK

Das Rack Pack ist ein Klassiker von Touratech. Erhältlich in drei Größen, ist die absolut wasserdichte Tasche die perfekte Lösung, um Ausrüstung gut geschützt auf der Gepäckbrücke zu verstauen. Spanngurtösen und Riemendurchführungen erlauben ein sicheres Verzurren, seitliche Kompressionsriemen und Zurrgurte sorgen für ein variables Packmaß und einen straffen Sitz. Robuste Tragegriffe erleichtern den Transport zum Motorrad.

Beladen wird das Rack Pack bequem über den großen Rollverschluss mit Verstärkung. Das extrem widerstandsfähige Kunststoffgewebe schützt vor Abrieb und ungewollten Knicken und lässt sich leicht reinigen. Für passive Sicherheit sorgen große Zonen aus Reflexmaterial.

Rack-Pack, Größe XL, 89 Liter, schwarz

055-3242	89,90 Euro
----------	------------

Rack-Pack, Größe L, 49 Liter, schwarz

055-3241	89,90 Euro
----------	------------

Rack-Pack, Größe M, 31 Liter, schwarz

055-3240	79,90 Euro
----------	------------

Elastische Spanngurte

ROKSTRAPS STRAPIT

Wer die RokStraps einmal benutzt hat, wird sie nie wieder missen wollen. Die elastischen Spanngurte lassen sich in Sekundenschnelle auf verschieden große Gepäckstücke einstellen und bieten bombenfesten Halt selbst bei extremen Fahrsituationen. Die Gurte werden sicher um Streben der Gepäckbrücke geschlungen, einmal eingestellt und lassen sich dank eines Druckverschlusses bequem mit einer Hand öffnen und schließen. Erhältlich in mehreren Längen und Farben. Lieferung jeweils im Zweier-Set.



Rokstraps Strap It, schwarz, 30-106 cm

055-0421	17,90 Euro
----------	------------

Rokstraps Strap It, schwarz, 45-150 cm

055-0411	19,90 Euro
----------	------------

Rokstraps Strap It, schwarz-orange, 30-106 cm

055-0422	17,90 Euro
----------	------------

Rokstraps Strap It, schwarz-orange, 45-150 cm

055-0413	19,90 Euro
----------	------------

Rokstraps Strap It, grün, 30-106 cm

055-0412	17,90 Euro
----------	------------

Rokstraps Strap It, schwarz-blau/grün, 45-150 cm

055-0406	19,90 Euro
----------	------------

Bis 5 bar Druck

REIFENPANNENSET MIT KOMPRESSOR

Der AirMan ResQ Scout VT ist die bislang kleinste Kombination aus Kompressor und Reparatursatz im Touratech Sortiment. Das ResQ Scout Reifenreparaturset wurde für Motorräder und ATVs entwickelt, bei denen Platz und Gewicht wichtige Faktoren sind. Mit einem Gewicht von nur 584 Gramm passt das System leicht in eine Tasche oder in ein Fach unter dem Sitz. Mit eingebauter Flasche misst das komplette Kit nur 100 mm x 75 mm x 100 mm.

Das mitgelieferte Reifendichtmittel behebt Reifenpannen bis zu sechs Millimeter. Vor einer vollständigen Reparatur lässt sich die wasserbasierte Flüssigkeit leicht auswaschen.

Die integrierte Messuhr zeigt zuverlässig den aktuellen Fülldruck an. Ausreichend Bewegungsfreiheit, um auch die Kollegen mit Druckluft zu versorgen, garantiert das Kabel mit 12-V- Zigarettenanzünder-Anschluss.

070-6015

49,90 Euro



Rundum-Schutz für den Oberkörper

PROTEKTORJACKE ORTEMA ORTHO-MAX JACKET

Ortema ist die Nummer 1, wenn es um die Protektion von Motorsportlern geht. Der gesammelte Erfahrungsschatz aus der Arbeit mit Profis steckt in der Protektorjacke Ortho-Max Jacket.

Ober- und Unterarm, Brust, Rücken und Schultern werden von Protektoren aus High-Impact-Schäumen der Schutzklasse Level 2 geschützt, die Jacke ist als Motorradschutzkleidung nach DIN EN 1621 zertifiziert.

Für einen sicheren Schutz der Wirbelsäule bei gleichzeitig gegebener Beweglichkeit besteht der Rückenprotektor aus einer durchgehenden, flexiblen Platte. Bis auf die Pads am Schlüsselbein sind alle Protektoren herausnehmbar, so dass die Jacke einfach gepflegt werden kann.

Dank des perforierten, bi-elastischen Materials ist die Jacke angenehm zu tragen und sehr atmungsaktiv. Am Rücken ist sie weit heruntergezogen, damit sie bei starken Bewegungen nicht hochrutscht.

Erhältlich in fünf Größen von M bis 3XL

500-0354 ff.

299,00 Euro



Volle Kanne!

KANISTER

Auf langen Etappen ohne Versorgungsmöglichkeit aber auch schon beim Endurowandern in den Alpen ist es immer ein gutes Gefühl, eine kleine Reserve an Bord zu haben. Das gilt für Benzin ebenso wie für Motoröl, aber auch für unser Lebenselixier Wasser. Touratech hat deshalb eine Auswahl an Kanistern im Sortiment, mit denen sich die Autonomie von Motorradreisenden deutlich erhöhen lässt. Drei bzw. zwei Liter fassen die Benzinkanister. Ihre Öffnung hat das Standardmaß für Zapfpistolen und erlaubt eine einfache Betankung des Motorrads.

Der Ölskanister besitzt ein Volumen von zwei Litern. Das integrierte Füllrohr mit Entlüftung sorgt für ein kleckerfreies Ergänzen des Ölstandes.

Ebenfalls zwei Liter fasst der Wasserkanister. Der lebensmittelechte Kunststoff ist frei von Bisphenol A (BPA) und beständig gegen Fette, Harze, Laugen, Öle und Säuren. Die 29 Millimeter große Öffnung macht Befüllen wie Reinigen gleichermaßen einfach.

Für die sichere Montage am Koffer sorgt der Kanisterhalter. Halter und Kanister sind zwar einzeln erhältlich, im Bundle aber besonders günstig. Für den Wasserkanister ist eine Zubehörhalterung separat erhältlich.

Kanisterhalter für ZEGA Evo Koffer
inkl. Benzinkanister, 2 Liter

050-3412

39,90 Euro

Kanisterhalter für ZEGA Evo Koffer
inkl. Benzinkanister, 3 Liter

050-3413

39,90 Euro

Kanisterhalter für ZEGA Evo Koffer
inkl. Ölskanister, 2 Liter

050-3420

39,90 Euro

Wasserkkanister, 2 Liter

070-2220

14,90 Euro



Film ab!

Für seinen neuen Film war Dirk Schäfer im südwestlichen Afrika unterwegs. Hier erzählt er, wie es bei der Produktion von »Namibia – 10 Leben« zugeht und gibt Tipps, worauf ambitionierte Reisefilmer achten sollten.

Drei Wochen lang sind Andreas Prinz, Stephan Fritsch und ich für das neue Motorrad-Roadmovie »Namibia – 10 Leben« mit unseren Motorrädern durch Namibia gereist. Hier ein paar Impressionen davon, wie wir einen 90-minütigen Kinofilm unter schwierigen Bedingungen gedreht haben.

Die Ausrüstung

Unser Ziel war, einen kino- bzw. fernsehtauglichen Film drehen. Deshalb hatten wir ein umfangreiches Equipment dabei. Im Einzelnen waren das eine professionelle Filmkamera Canon C200 und eine Sony RX10 III, mit der sowohl fotografiert als auch gefilmt werden kann. Dazu vier GoPro Hero 7 Black Actioncams, zwei Bluetooth-Helmkameras Sena 10c Evo, eine DJI Mavic Pro2 Drohne und eine DJI Osmo-Pocket-Gimbal-Kamera. Um Zeitraffer aufzunehmen, kam eine Canon 5D MKIII zum Einsatz. Dazu noch zwei Stative. Das macht 11 Kameras mit Zubehör wie Mikros, Akkus, Ladegeräte, Speicherkarten, Festplatten, Laptops usw.

Diese schiere Menge braucht man nicht unbedingt. Aber es erleichtert das Filmen und reduziert den Zeitaufwand erheblich, wenn man eine Szene gleichzeitig mit mehreren Kameras aus unterschiedlichen Perspektiven filmen kann. So erklären sich auch die vier GoPros. Je zwei an beiden Motorrädern mit unter-

schiedlichen Blickrichtungen montiert, das macht später im Film viel her. Außerdem hatten wir damit eine Reserve, falls ein Gerät kaputt gegangen wäre.

Wie filmen?

In einem wüstenhaften Land wie Namibia sind das A und O saubere Linsen und saubere Kartenslots. Natürlich sieht es spektakulär aus, wenn die Kamera (am besten die staubdichte GoPro) in eine Staubfontäne oder eine Wassergischt eintaucht. Aber nach einer solchen Aktion heißt es anhalten und Linsen putzen. Sonst sind alle Aufnahmen danach für die Tonne.

Wie beim Fotografieren findet man die besten Lichtstimmungen morgens und vor dem Sonnenuntergang. Da spielt einem der übliche Tagesablauf meist in die Hände. Bevor man morgens richtig startet, lassen sich oft gute Landschaftsaufnahmen machen, und die Ausrüstung ist ohnehin schnell greifbar. Abends sieht es ähnlich aus.

Vor dem Filmen lohnt es sich, an die spätere Nachbearbeitung zu denken. Wenn man mit mehreren Kameras filmt, sollten sie nach Möglichkeit die gleichen Grundeinstellungen haben. Sonst sieht das Material aus den verschiedenen Apparaten unterschiedlich aus und man muss viel Mühe in die optische Anpassung stecken.

Wie sah ein Drehtag in Namibia aus?

Noch bevor die Sonne aufging, war ich meist auf den Beinen, um entweder Zeitraffer zu schießen oder mit der Drohne spektakulären Szenerien einzufangen. Von meinem Lärm geweckt, wachten Stephan und Andreas auf, machten Frühstück und bauten das Lager ab.

Danach hatten wir in der Regel mehrere hundert Kilometer Piste zu bewältigen, um interessante Leute zu interviewen oder un-



Interviews benötigen Zeit, um gegenseitiges Vertrauen aufzubauen (o.).

Die ActionCams werden am Motorrad fixiert (l.).

On-Board-Aufnahmen sind spektakulär, werden auf Dauer aber langweilig (r.).



ser Tagesziel zu erreichen. Unterwegs machten wir an markanten Stellen Fahraufnahmen. Dabei kann viel Zeit draufgehen, wenn zum Beispiel das Timing zwischen den Yamahas von Andreas und mir nicht passte.

Bei den Menschen, die wir aufnehmen wollten, war Zeit ebenfalls ein wichtiger Faktor. Wenn man ankommt, kann man nicht sofort mit dem Filmen beginnen, sondern die Interviewgäste sollen sich zunächst an uns und die Kamera gewöhnen, damit sie möglichst unbefangen agieren. Wenn diese Aufnahmen im Kasten waren, fuhren wir häufig mit der Dämmerung um die Wette. Je nach Etappe kamen wir erst im Dunklen an. Dann kam der wenig interessante Teil der Arbeit. Daten von 11 Kameras sichern, Akkus laden, Notizen machen und die Anschlusszenen für den Folgetag überlegen.

Aus dem Nähkästchen

Einen der tollsten Tage hatten wir mit Basil Carlitz. Der Typ könnte sofort als Sprecher für eine TerraX-Doku herhalten, fährt trotz vorgerückten Alters immer noch wie der Teufel und kennt super Pisten. Ihn zu interviewen war das pure Vergnügen. Mit ihm zu fahren auch. Aber ihn beim Fahren zu filmen, so gut wie unmöglich. Bei Pistentempo 140 willst du nicht ohne Not an einer Kamera herumfingern.

Fahrerisch sind wir im sogenannten Messum-Krater an unsere Grenzen gekommen. Die 22 Kilometer lange, verspurte Sandpiste durch den Vulkankrater war mit den vollbeladenen Ténérés eine echte Herausforderung.

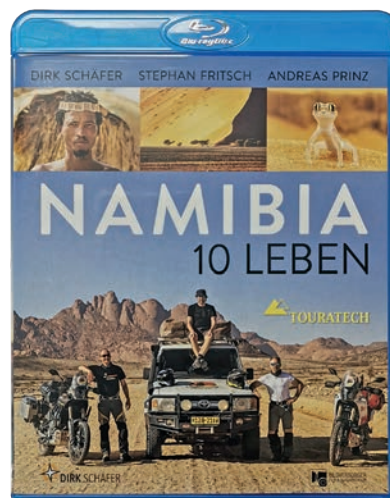
Praxistipp

Wenn ihr eure Reisen selber filmen möchtet, achtet darauf, dass ihr eure Kamera schon vor der Reise gut kennt. Nichts ist ärgerlicher als später festzustellen, dass die Aufnahmen nichts taugen.

Viele Kameras, auch GoPros, bieten eine sogenannte »Flat«-Einstellung, vergleichbar mit dem RAW-Format an Fotokameras. Das sieht zunächst nicht besonders chic aus, hat aber eine solide Datenfülle und lässt sich später gut an den gewünschten Filmlook anpassen. Wenn ihr mit mehreren Kameras filmt, stellt ihr alle auf die gleiche Grundeinstellung ein.

Achtet unterwegs auf häufigen Perspektivwechsel. Immer nur mit der Helmkamera zu filmen, ist zwar praktisch aber für den Zuschauer schnell langweilig. Ebenso die Selfie-Shots.

Seid kreativ: Stellt die Kamera neben die Piste und fahrt daran vorbei. Bittet jemanden, euch zu filmen. Filmt andere Menschen, Tiere, Landschaften, Kleinigkeiten, Beiwerk. Auch wenn es zunächst nutzlos erscheint, erweisen sich die Bilder von Regentropfen, einer geworfenen Papiertüte oder anderen Aufnahmen später oft als das Bindeglied zwischen zwei Szenen. Und dann steht einem sehenswerten Film nichts mehr im Weg. <



Weitere Infos über Dirk Schäfer und seinen neuesten Film »Namibia 10 Leben« gibt es im Web unter namibia-10leben.de



Für alle Fälle

Mit einem besonders breiten Einsatzspektrum ist der neue Compañero Rambler ein perfekter Begleiter für Motorradfahrer, die sich einen Textilanzug wünschen, der im Alltag ebenso begeistert wie auf langen Reisen.

PROTECTION
CLASS AA

Mal eben noch zum Bäcker flitzen, sich durch den Stau in die Arbeit schlängeln oder wochenlang die große Freiheit auf dem Motorrad genießen: Mit dem Compañero Rambler hat Touratech einen Textilanzug entwickelt, der unter allen Bedingungen eine gute Figur macht. Brütende Hitze im Großstadtschunzel pariert er mit seiner pfliffigen Ventilation ebenso souverän, wie er bei Dauerregen auf der Autobahn stundenlang dichthält. In Sachen Sicherheit spielen Obermaterial und Protektoren in der höchsten Liga. Doch Stopp, immer schön der Reihe nach!

Robustes Gore Tex Dreilageng-Laminat

Gefertigt sind Jacke und Hose des Compañero Rambler aus Gore-Tex Pro. Bei diesem besonders widerstandsfähigen Dreilagenglaminat ist die Membran auf

ein Nylonobermaterial in der robusten Garnstärke 600 Dernier auflaminiert. Eine dritte dünne Lage schützt die Membran auf der Innenseite.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Konstruktionen, bei denen die Membran als lose Schicht (Liner) zwischen Obermaterial und Futter liegt, bietet ein Laminat zahlreiche Vorteile. Zunächst einmal trägt Textilkleidung aus Laminat wesentlich weniger auf und kann angenehm körpernah geschnitten werden. Den größten Vorteil spürt man jedoch, sobald man in einen Regenschauer gerät. Während beim Liner das Obermaterial durchnässt, wodurch Tragekomfort und Innenklima leiden, perlt beim Laminat der Regen außen an der Verbundschicht ab. Damit gehört das Thema »nasser Sack« der Vergangenheit an.

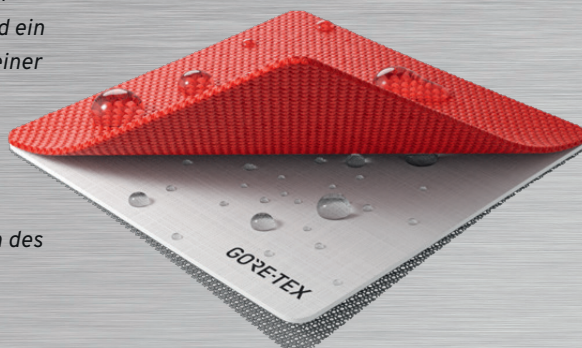
Mit einer Belastungsgrenze von 28.000 Millimetern Wassersäule ist das Gore-Tex Pro Laminat unter allen im Motorradalltag denkbaren Bedingungen 100 Prozent wasserdicht. Die Struktur der mikroporösen Membran erlaubt es jedoch dem Wasserdampf, von innen nach außen zu entweichen, so dass der Nutzer bei körperlicher Anstrengung nicht gleich ins Schwitzen kommt.

Doch natürlich hat auch die Atmungsaktivität der besten Membran ihre Grenzen. Um dies zu verstehen, hilft ein Blick auf die physikalischen Grundlagen. Auch wenn Klimamembrane gemeinhin als atmungsaktiv bezeichnet werden, sind sie selbst absolut passiv. Es handelt sich um eine Schicht aus Kunststoff mit feinsten Poren. Deren Durchmesser ist exakt so bemessen, dass Wasser in flüssiger Form nicht hindurchpasst. Das kleinere Wasserdampfmolekül kann jedoch durch die Poren schlüpfen. Motor des Prozesses ist ein Unterschied in der Dampfsättigung innerhalb und außerhalb der Bekleidung sowie ein entsprechender Temperaturunterschied. Bei kühler, trockener Witterung ist dieser sogenannte Gradient maximal. Je höher die Außentemperatur, desto geringer wird er. In schwül-heißer Tropenluft könnte er sich im Extremfall sogar umkehren.

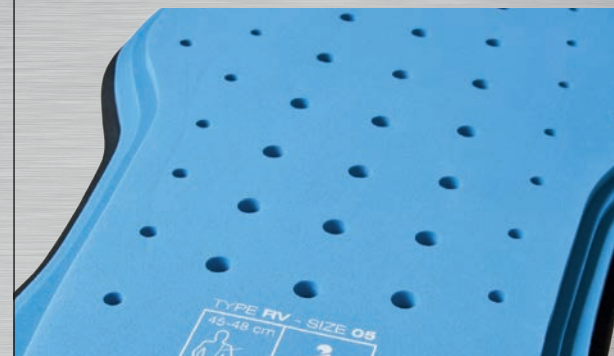


Beim Dreilagelaminat Gore-Tex Pro sind Obermaterial, Membran und ein dünner Innenstoff zu einer Einheit verbunden.

Diese Konstruktion ist robust, trägt sich körpernah und verhindert ein Durchweichen des Obermaterials.



Seesoft-Protektoren sorgen durch ihren Sandwich-Aufbau aus wechselnden Lagen von Nitril-Polymeren und Polynorbene-Kautschuk für eine optimale Schlagdämpfung bei großflächiger Verteilung der Aufprallenergie.





Ausgeklügelte Belüftung

Für einen Allroundanzug wie den Compañero Rambler, der auch bei hohen Temperaturen funktionieren soll, reicht es also nicht aus, sich auf die Leistungsfähigkeit der Membran allein zu verlassen. Damit der Anzug auch bei Hitze komfortabel zu nutzen ist, haben sich die Entwickler ein ausgeklügeltes Belüftungssystem einfallen lassen.

Den ganz großen Durchzug ermöglicht der doppelte Frontreißverschluss. Wird der wasserdichte Zipper geöffnet, bleibt die Jacke durch einen zweiten, darunterliegenden Reißverschluss weiterhin geschlossen. Allerdings ist nun ein über die gesamte Höhe verlaufender Streifen aus extrem luftdurchlässigem Mesh-/Fleecematerial freigegeben. Dieses erlaubt großflächigen Lufteintritt in die Jacke,

hält aber Insekten fern. Zudem bläht sich die Jacke nicht auf, wie es bei klassischen Konstruktionen bei geöffnetem Reißverschluss der Fall ist.

Eine weitere Innovation stellen die großflächig zu öffnenden Belüftungsklappen dar, von denen sich je zwei auf der Brust sowie auf den Oberschenkeln befinden. Wasserdichte Reißverschlüsse erlauben ein weites Aufklappen des Obermaterials, das im geöffneten Zustand mit einem Magnetknopf flatterfrei gesichert wird. Die Lüftungsöffnung ist ebenfalls mit dem dreidimensionalen Netzgewebe hinterlegt, um ein Eindringen von Partikeln zu verhindern. Ein zusätzliches Labyrinthsystem garantiert bei geschlossenem Zipper absolute Wasserdichtigkeit auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Zur Ventilation der Arme sind Belüftungsreißverschlüsse auf Höhe des Bizeps vorgesehen. Und damit der Luftfluss so richtig in Gang kommt, befinden sich auf der Rückseite der Jacke Austrittsöffnungen, die ebenfalls mittels wasserdichter Reißverschlüsse reguliert werden können.



DIE BELÜFTUNG

Der doppelte Frontreißverschluss sorgt bei Bedarf für großflächigen Lufteintritt. Das Mesh-Gewebe ist mit Fleece hinterlegt, der Insekten fernhält. Fixierung der Klappen durch Magnetknöpfe.





Bei niedrigen Temperaturen kann ein Nierengurt eingezippt werden.



Mit diesem aufwendigen Belüftungssystem ist der Compañero Rambler perfekt für hohe Temperaturen gerüstet. Sollte es hingegen einmal richtig kühl werden, sorgen ein einzipperbarer Nierengurt sowie die Innenjacke für wohlige Wärme. Die aus angenehm zu tragendem Windbreaker-

Material gefertigte Jacke lässt sich auch separat wunderbar nutzen, so dass man ein Kleidungsstück im Reisegepäck einsparen kann. Bei richtigem Schmutdewetter sorgt der abnehmbare Sturmkragen für einen wetterfesten Abschluss zum Helm.

Bei Schmutdewetter schützt der abnehmbare Sturmkragen.

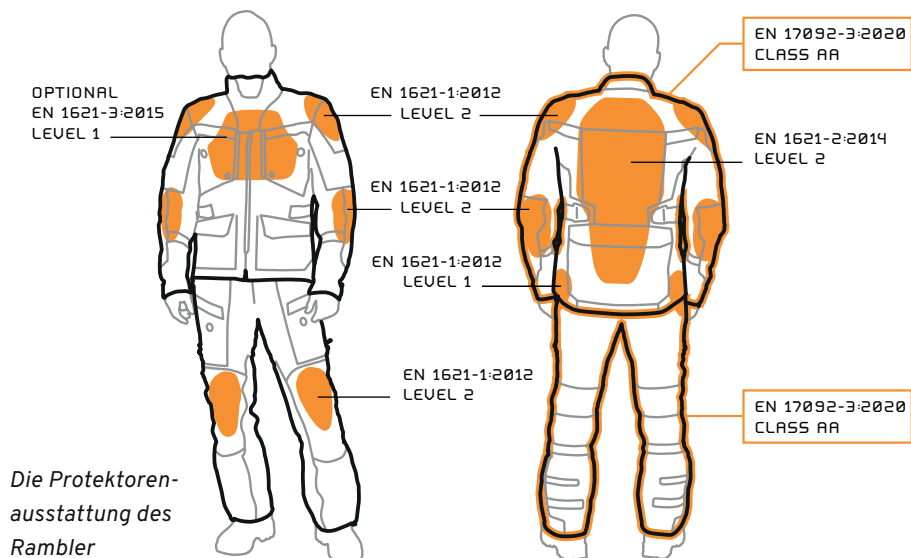
Protektion auf Spitzenniveau

Und auch in Sachen Protektion ist der Compañero Rambler bestens aufgestellt. Das robuste 600er Nylon ist an besonders abriebgefährdeten Stellen mit Armacor verstärkt. Bei diesem Hightech-Gewebe handelt es sich um einen Mix aus Cordura (Nylon) und Aramidfasern (Kevlar), der sich durch enorme Reiß- und Abriebfestigkeit auszeichnet.

Für die Schlagdämpfung sind Protektoren der jüngsten Generation zuständig. Zum Einsatz kommen »Seesoft«-Protektoren. Durch ihren Sandwich-Aufbau aus wechselnden Lagen von Nitril-Polymeren und Polynorbene-Kautschuk sorgen sie für

eine optimale Schlagdämpfung bei gleichzeitig großflächiger Verteilung der Aufprallenergie. Die serienmäßigen Protektoren an Rücken, Ellbogen, Schulter und Knie weisen die höchste Schutzklasse Level 2 auf, der Hüftprotektor entspricht Level 1. Die selbe Schutzklasse kann im Brustbereich nachgerüstet werden. Unterstützt wird das Konzept der passiven Sicherheit durch großflächige Aufsätze aus 3M Scotchlite, die durch ihre Reflexionswirkung die Sichtbarkeit bei Dunkelheit verbessern.

Dieses aufwendige Sicherheitspaket erlaubt eine Zertifizierung des Rambler als Motorradschutzkleidung der Klasse AA – nur eine Lederkombi wäre noch sicherer.



Die Protektoren-
ausstattung des
Rambler

Riemen mit bequem zu bedienenden Schnallen erlauben eine individuelle Weitenverstellung.

Perfekte Passform und Komfort

Bei allem Sicherheitsbewusstsein haben die Entwickler des Compañero Rambler natürlich auch an den Komfort gedacht. Zur Feinjustierung der Passform dienen Riemen an Rumpf, Armen und Beinen. Im unteren Bereich der Jacke befindet sich seitlich je ein Reißverschluss, mit dem sich der Umfang beim Sitzen erweitern lässt. Einen perfekten Sitz des Anzugs, Schutz vor Zugluft und das Vermeiden des Hochrutschens der Jacke im Falle eines Sturzes gewährleisten die großzügig dimensionierten Verbindungsreißverschlüsse zwischen Hose und Jacke.

Für ein Extra an Bewegungsfreiheit sorgen Stretcheinsätze in den Hosenbeinen, während am Kragen besonders hautfreundliches Neopren zum Einsatz kommt. Rutschhemmende Aufsätze am Gesäß garantieren einen sicheren Sitz auch bei starken Bremsmanövern.



PROTECTION
CLASS AA

Fazit

Der Compañero Rambler ist ein Allroundanzug der Premiumklasse, der keine Kompromisse macht. Hochwertige Materialien und ausgeklügelte Detaillösungen garantieren praxistaugliche Funktionalität bei höchstem Komfort unter allen Einsatzbedingungen.

Der Rambler ist in individuellen Schnitten für Damen und Herren jeweils in sieben Größen erhältlich. Die Herrenvariante gibt es in den Farben grau und schwarz, für Damen gibt es den Rambler in Grau. <

tourate.ch/rambler

Preise Compañero Rambler

	Damen	Herren
Jacke	949 €	999 €
Hose	649 €	699 €

Fahrerausstattung im Rambler Look

Perfect fit

Passend zum Design des Compañero Rambler gibt es eine eigens aufgelegte Handschuhkollektion sowie den spezifisch gestylten Hybrid-Helm Aventuro Rambler.

GUARDO RAMBLER:

Funktionale Allroundhandschuhe

Ein durchdachter Materialmix aus Ziegenleder, Nubuk und Nispan macht die neuentwickelten Rambler Handschuhe zu ebenso komfortablen und robusten Begleitern wie den Compañero Rambler selbst.

Zur Wahl stehen mit dem Guardo Rambler GTX ein sportlicher Handschuh für den Sommer sowie das 3-Season-Modell Guardo Rambler Ice GTX.

Die speziell für Handschuhe entwickelte Membran Gore Grip sorgt nicht nur für absolute Wasserdichtigkeit bei bester Atmungsaktivität, sie verbessert auch die Taktilität des Handschuhs maßgeblich.

Beide Handschuhmodelle sind mit Protektoren auf den Fingerrücken sowie einer großflächigen Verstärkung der Handfläche ausgestattet. Der besonders gefährdete Daumen verfügt über einen zusätzlichen Schutz.

Während der Sommerhandschuh Rambler GTX ungefüllt ist, verfügt das 3-Season-Modell »Ice« über eine isolierende Lage aus 3M Thinsulate G Insulation. Ein weiterer konzeptioneller Unterschied besteht naturgemäß in der Stulpenlänge, die beim »Ice« deutlich länger ausgeführt ist und über einen doppelten Verschluss verfügt, zusätzlich ist ein Visierwischer vorhanden. Der Knöchelschutz besteht bei diesem Modell aus SuperFabric, während er beim Sommerhandschuh als Hartschale ausgeführt ist.



Guardo Rambler GTX

Handschuhe Guardo Rambler GTX

Modell	Größen	Preis
Guardo Rambler GTX	8 Größen, XS bis 4XL	149 €
Guardo Rambler Ice GTX	8 Größen, XS bis 4XL	159 €



Guardo Rambler Ice GTX

AVENTURO RAMBLER:

Der Helm für Tour und Abenteuer

Und auch einen passenden Helm gibt es zum Compañero Rambler.

Eine spezielle Glasfiber-Variante des Aventuro Carbon 2 nimmt mit ihrem Design die technische Optik des Compañero Rambler auf und überzeugt durch die

zigtausendfach erprobte Funktionalität des Dauerbrenners Aventuro Carbon 2.



Sonnen-
blende

Helm Aventuro Rambler

Modell	Größen	Preis
Aventuro Rambler	7 Größen, XS bis 3XL	399 €

Der Alleskönner

Der Stiefel Destino Touring steht im Touratech Sortiment für die bestmögliche Synthese aus Langstreckenkomfort und maximalem Schutz. Die jüngste Generation Touring 2 HDry erhält durch die neue HDry-Membran eine verbesserte Atmungsaktivität und noch mehr Robustheit.

Motorradreisende machen den Entwicklern von Fahrerausrüstung das Leben schwer. Während etwa die Kollegen von der Knieschleiferfraktion oder die Hard-Core-Enduristen jeweils hoch spezialisierte Produkte verlangen, muss die Ausstattung der Globetrotter immer alles können. Das gilt auch und besonders für Tourenstiefel. Komfort auf langen Etappen ist natürlich gefragt, aber wenn es mal hart auf hart kommt, sollen die Treter so sicher sein wie ein Crossstiefel. Auf stundenlangen Regenetappen sollen die Füße bitteschön trocken bleiben, aber bei sommerlicher Hitze bloß nicht schwitzen. Aus allen Welten das Beste, so könnte man den Anspruch von Adventure Bikern an ihre Ausrüstung in etwa zusammenfassen.

Mit dem Destino Touring ist es Touratech gelungen diesen Spagat zwischen Funktionalität und Komfort optimal zu meistern. Der ebenso robuste wie komfortable Allrounder ist wie gemacht für die vielseitigen Anforderungen auf Abenteuerreisen. Nach zwei erfolgreichen Jahren im Programm erhält er mit dem Destino Touring 2 HDry einen würdigen Nachfolger.

Die wichtigste Neuerung betrifft die Klimamembran. Während der Vorgänger noch auf die klassische Liner-Konstruktion setzte, bei der die Membran als lose Schicht zwischen Ober-

material und Futter liegt, ist die Membran beim Touring 2 innen auf das Obermaterial auflaminiert. Touratech hat sich hierbei für das HDry-Lederlaminat entschieden.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Während eine lose Membran stets einer gewissen Relativbewegung zwischen den Schichten und den damit einhergehenden Zug- und Reibungskräften unterliegt, ist die Membran beim HDry-Lederlaminat untrennbarer Teil des Obermaterials. Es gibt keine fehleranfälligen Nähte und die Belastung der Membran ist ungleich geringer. Neben der deutlich höheren Robustheit wertet die neue HDry-Membran den Destino Touring 2 auch durch eine verbesserte Atmungsaktivität auf.

Während die Touratech Entwickler mit der Umstellung auf das

HDry-Lederlaminat eine zentrale Funktions-Komponente des Destino Touring 2 optimiert haben, beherzigten sie ansonsten die bewährte Maxime »Never change a running system«. So setzt der Touring 2 HDry weiterhin auf sein aufwendiges Sicherheitskonzept mit robuster Sohle, Schienbeinprotektor, Knöchelprotektoren und Lederdopplungen an Ferse und Vorderfuß sowie einem Hitzeschutz an der Innenseite. Höchsten Abstreifschutz garantiert die dreifache Fixierung durch solide verschraubte Schnallen. Die Schutzwirkung der Protektoren ist durch die Zertifizierung nach der neuesten CE-Norm belegt.



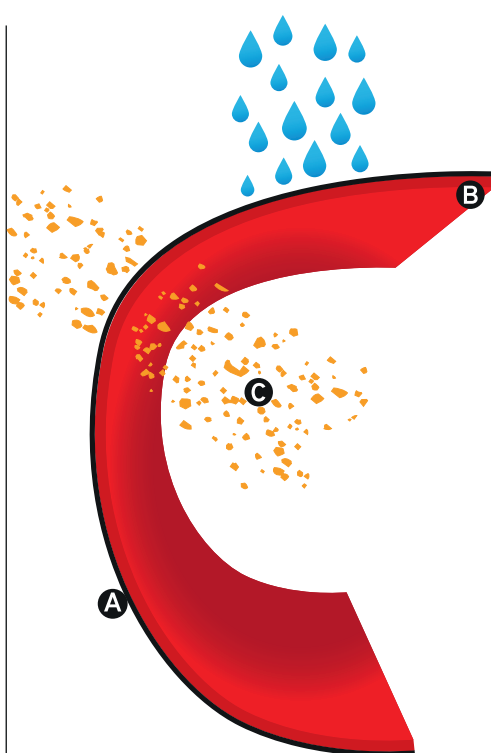
Trotz seiner soliden Protektorenausstattung ist der Touring 2 HDry ausgesprochen angenehm zu tragen. Die wasserdichte und hochatmungsaktive Klimamembran wurde bereits erwähnt. Ebenfalls zu einem angenehmen Innenklima trägt die Luftumwälzung durch die Air-Pump-Innensohle bei. Ein- und Ausstieg gestalten sich durch den weit zu öffnenden Schaft besonders einfach. Geschlossen ist der Touring 2 HDry ausgesprochen schlank, so dass er sich sehr gut auch unter der Hose tragen lässt. Die Schaftweite lässt sich mittels großzügig überlappender Klettflächen und einstellbarer Verschlusschnallen individuell regulieren. Für eine gute Beweglichkeit im Fußgelenk sorgen spezielle Flexzonen.

Ein flach geschnittener Vorderfußbereich vermittelt ein gutes Gefühl für den Schalthebel, eine großflächige Schaltverstärkung schützt den Stiefel vor Abrieb.

Als pfiffiges Extra besitzt der Touring 2 HDry wie alle Stiefel der Destino Familie ein herausziehbares Stahlkabel zur sichern Fixierung am Motorrad – wenn man trotz allen Komforts vielleicht doch mal ein längeres Stück zu Fuß gehen möchte. <

Destino Touring 2 HDry,
Größen 38 bis 48, Preis 299 Euro

Weitere Infos im Webshop unter:
shop.touratech.de/01-500-3440-0



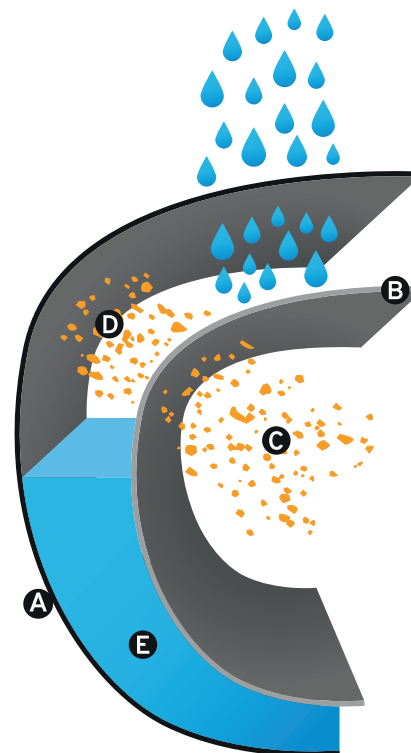
HDry-Membran

HIGHTECH-LEDER

Beim neuen HDry-Lederlaminat sind Obermaterial (Leder) und Membran zu einer Einheit verbunden.

Während bei klassischen Liner-Konstruktionen das Wasser das Leder durchdringt und sich zwischen den Schichten sammelt (E), hält HDry es an der Oberfläche des Laminats ab.

Bei der Liner-Konstruktion muss der Dampf aus dem Stiefelinneren nach



Liner-Konstruktion

der Membran auch noch das Leder passieren, was zu Feuchtigkeitseinschlüssen führt (D). Das HDry-Laminat hingegen lässt den Dampf ungehindert passieren.

- A** Obermaterial
- B** Membran
- C** Wasserdampf
- D** Eingeschlüssener Wasserdampf
- E** Absorbiertes Wasser

WISSENSWERTES ZUR HDry-MEMBRAN

- Bei der HDry-Membran handelt es sich um eine hydrophile Membran aus Polyurethan. Das Material befördert Wasserdampfmoleküle (Schweiß) durch elektrochemische Prozesse von innen nach außen, während Wasser in flüssiger Form die Barriere nicht überwinden kann.
- Die Membran und das Leder sind dauerhaft zu einem Laminat verbunden. Hierdurch wird die Membran weniger belastet und die Passform des Schuhs verbessert. Auch trocknet der Stiefel schneller, da kein Wasser zwischen beide Komponenten eindringen kann.
- Bei der Herstellung wird die präzise vorgeschchnittene Membran durch 300 Grad heiße Luft von innen auf den

fertiggenähten Lederschuh gepresst. Winzige Punkte von Heißkleber schmelzen dabei und verbinden Leder und Membran beim Abkühlen zu einem Laminat.

- Intensive Tests: In einem Simulator wird der Schuh 50.000 Knickzyklen unterzogen, und muss danach immer noch wasserdicht sein.

- HDry-Lederlaminat ist auch bei einem Druck von mehr als 10.000 Millimetern Wassersäule noch dicht. Die Atmungsaktivität beträgt mehr als 20.000 Gramm Wasserdampf pro Quadratmeter am Tag (g/m² * 24 h).

VERWANDLUNGS KÜNSTLER

Der Aventuro Carbon 2 repräsentiert die jüngste Evolutionsstufe eines Helms, der mit seiner Synthese auch knallharter Offroadtauglichkeit und hohem Langstreckenkomfort vor allem Adventure Rider anspricht. Zur Saison 2021 gibt es den Carbon 2 in drei aufregenden neuen Dekoren.

Die Carbon-Künstler

Auch die jüngste Evolutionsstufe Carbon 2 verdankt ihr hohes Sicherheitsniveau dem enormen Know-how in der Verarbeitung von Kohlefaserlaminaten unseres Fertigungspartners NEXX in Portugal. Die jahrelange Erfahrung des Facharbeiters ist beim Laminieren ebenso gefragt wie die Präzision hochmoderner Industrieroboter und Messeinrichtungen, die Maßhaltigkeit und ein gleichbleibendes Qualitätsniveau garantieren.

Um dieses Expertentum würdigen zu können, sollte man wissen, dass Carbon nicht gleich Carbon ist. Mittlerweile gibt es auf dem Markt zahllose Billighelme aus Fernost, die mit der Faszination der Kohlefasertechnologie werben. Doch es ist eben nicht damit getan, ein paar x-beliebige Kohlefasermatten mit Kunstharz zu

bestreichen und in eine Form zu pressen. Der Aventuro Carbon 2 ist das Resultat eines aufwendigen Entwicklungsprozesses, in dessen Verlauf neben der Definition der Funktionen das Design der hochfesten und leichten Helmschale besondere Aufmerksamkeit genoss.

Bereits die Auswahl der richtigen Materialien erfordert ein tiefes Wissen. Unterschiedliche Dichten und Texturen der Kohlefasermatten bedingen ganz unterschiedliche Eigenschaften. Deshalb müssen in verschiedenen Zonen der Helmschale unterschiedliche Gewebetypen verarbeitet werden. Ebenso wichtig sind der exakte Zuschnitt und die sorgfältige Platzierung der einzelnen Fasermatten. Nur so kann die Struktur im Sturzfall das richtige Maß an Festigkeit und Elastizität bieten.



Einen ausführlichen Beitrag über die Fertigung des Aventuro Carbon 2 gibt es in der Online-Version von Travel Time unter tourate.ch/aventuro-fertigung



Sport Plus



Compañero Plus



Core Plus

Weitere Infos im Webshop unter:
shop.touratech.de/01-500-2400-0

Ein hochfunktionales Konzept

Doch der nach ECE und DOT zertifizierte Aventuro Carbon 2 punktet nicht nur in Sachen Sicherheit. Speziell auf das komplexe Anforderungsprofil von Enduroreisen ausgelegt, überzeugt er mit durchdachten Detaillösungen. Besonders wichtig bei körperlicher Anstrengung ist das richtungsweisende Belüftungssystem mit sechs regulierbaren Luftein- und vier Luftauslässen. Selbstverständlich lassen sich alle Ventilationsöffnungen bei Bedarf verschließen, so dass der Carbon 2 auch bei Regenwetter und auf langen Autobahnetappen sehr angenehm zu tragen ist. Bei letztgenanntem Einsatzzweck vermag auch seine ausgeklügelte Aerodynamik zu überzeugen, die für eine angenehm niedrige Geräuschkulisse sowie eine geringe Beanspruchung der Nackenmuskulatur sorgt.

Zum hohen Tragekomfort tragen auch die vorgeformten Wangenpolster aus hautfreundlichem und waschbarem Coolmax bei. Das »Ergo Padding System« erlaubt mittels mehrerer Schaumstoff-Polsterstreifen die optimale Anpassung des Helmes an die individuelle Kopfform seines Trägers.

Schutz vor aufgewirbelten Steine wie vor tiefstehender Sonne bietet der einstellbare Helmschild. Das kratzfest beschichtete, dreidimensional gegossene Visier lässt sich sauber einrasten, sicher verschließen und bietet zudem eine Belüftungsstellung mit schmalem Spalt.



Travel Mode – Offroad Mode – Onroad Mode

Für jeden der Richtige

Ohne Werkzeug lässt sich der Aventuro Carbon 2 einfach umrüsten: Vom Hybridhelm zum Endurohelm oder zum Straßenhelm.

Der Aventuro Carbon 2 ist bereits für den Einbau von Interkom-Systemen vorbereitet und kann Halterungen für Zubehör wie zum Beispiel ActionCams aufnehmen. Auch Adapter für QuickStrap Brillenbänder können einfach angebracht werden.

Zur Saison 2021 ist der Aventuro Carbon 2 in den drei neuen Dekoren »Sport Plus«, »Compañero Plus« und »Core Plus« erhältlich. Zu haben sind sieben Größen von XS bis 3XL, wobei drei verschiedenen große Helmschalen jeweils die ideale Dicke der EPS-Kalotte garantieren. Zusätzlich ist die Variante »Rambler« auf Basis einer Glasfaserschale erhältlich.





TRANSITALIA MARATHON

In vier Etappen führt der Transitalia Marathon auf 1200 Offroad-Kilometern von Rimini bis nach L'Aquila. Eine Gruppe Schwarzwälder Enduristen hat sich den Traum einer Teilnahme an der Geländefahrt erfüllt.

Im Schwarzwald fing alles an, als sich vor ein paar Jahren eine Hand voll befreundeter Fahrerinnen und Fahrer zusammenschloss, um die Faszination des Offroad-Fahrens auf ihren Reiseenduros miteinander zu teilen.

Fortan verbrachten wir viel Zeit in diversen Enduro-Parks und trainierten unsere Fahrfertigkeiten. Bald kannten wir jedes Hindernis in den Geländen und suchten nach einer neuen Herausforderung. Wir entschieden uns für eine Teilnahme am Transitalia Marathon, einer Offroad-Rallye, die nicht im Zeichen des Wettbewerbs steht, sondern ein großes gemeinsames Abenteuer unter Gleichgesinnten ist.

Wir begannen umgehend mit der Vorbereitung. Die gesamte Gruppe beschäftigte sich neben dem Training auch mit den Themen Ausrüstung, Technik und Navigation. Hier war Touratech von Anfang an ein zuverlässiger Partner. Die Vorfreude auf das Abenteuer stieg mit jedem unserer Test-Rides durch Deutschland, Frankreich, Österreich und die Schweiz.

Im September 2020 war es endlich soweit. Die erste Etappe verlief von der Küstenstadt Rimini nach Sansepolcro, einer kleinen historischen Stadt in der Provinz Arezzo. Bereits der Einstieg war herausfordernd. Kaum hatten wir die offiziellen Straßen verlassen, warteten Schotterwege und schmale Single Trails auf uns. Die Leidenschaft für das Motorradfahren spürt man beim Transitalia Marathon auch abseits der Strecke. Überall wird man

freundlich empfangen, verköstigt und erlebt einen einzigartigen Spirit.

Die nächsten beiden Etappen führten von Sansepolcro über Todi bis nach Cascia. An jedem Zielort tauschten wir uns mit anderen Teilnehmern intensiv über die Highlights des Tages aus, bevor Veranstalter Mirco Urbinati beim gemeinsamen Abendessen die nächste Etappe erläuterte. Sicherheit steht beim Transitalia Marathon an oberster Stelle. Das Fahrerfeld wird von zahlreichen Mitfahrern des Veranstalters begleitet, darunter auch Rettungspersonal und Notärzte.

Auf der letzten Etappe wurde nochmals unser gesamtes Offroad-Können gefordert. Diese führte von Cascia über die höchsten Gebirge der gesamten Rallye bis zum Zielort L'Aquila, wo auf der zentralen Piazza die Zieleinfahrt samt Champagnerregen durch unsere Teammitglieder gefeiert wurde. Wir fielen uns gegenseitig in die Arme und verspürten ein Glücksgefühl der besonderen Art, geprägt von Freude, Adrenalin und Erleichterung.

Der Transitalia Marathon ist ein Event das Menschen zusammenschweißt. So auch uns, das Team »GS Europe Germany 1«. Wir werden 2021 auf jeden Fall wieder dabei sein. 

www.transitaliamarathon.com

www.facebook.com/transitaliamarathon



Kevin Scholz, Marius Klein, Jörg Teubner, Michael Hesse, Patrick Höhnle, Jens Bullack, Phil Ungar, Holger Eisold

DAS LEBEN MIT VOLLGAS GENIEßEN

Als duo93adventure teilen Renata und Dieter ihre Motorradlebnisse in den sozialen Medien. Wer sind die beiden Menschen mit den auffälligen roten Motorrädern?

Was steckt hinter der Bezeichnung duo93adventure?

Wir haben das große Glück, die Faszination des Motorradreisens als Duo gemeinsam erleben zu dürfen. Die Zahl 93 ist uns in verschiedenen Kontexten begegnet. So haben wir uns am 9.3. kennengelernt, aber auch unsere Auto-Kennzeichen beinhalteten die 93. Daher haben wir entschieden, dass die 93 wohl eine Art Glückszahl für uns ist.

Welche Motorradlebnisse hattet ihr im vergangenen Jahr?

Highlight war natürlich unsere Biker-Hochzeit im Stadtpark von Bad Berneck mit vielen Motorradfreunden, die mit ihren Maschinen direkt in den Stadtpark fahren durften.

Unsere anschließende Honeymoon-Reise führte über Bergen und die Lofoten entlang der traumhaften Fjorde Norwegens zum Nordkap. Weiter ging es durch die unberührte Natur Finnlands, das Baltikum, Polen und Dänemark. Innerhalb von vier Wochen waren das 13.700 traumhafte Kilometer.

Corona hatte für uns den Nebeneffekt, auch Deutschland mit seinen vielen herrlichen Regionen sehr viel besser kennengelernt zu haben.

Großglockner, Dolomitenpässe, französische Alpen, Vogesen, Schwarzwald, Schwäbische Alb, Silvretta, die Küstenstraße Kroatiens, Slowenien, Montenegro und Italien gehören zu den jährlichen Klassikern. Zuletzt ging es noch über Paris in die traumhafte Felsenkulisse der Bretagne.

Habt ihr schon neue Projekte in Planung?

Wenn es die Rahmenbedingungen ermöglichen, werden wir uns Anfang des Jahres Richtung Spanien und Portugal aufmachen. Andalusien steht auf dem »Winter«-Programm, aber auch Portugal möchten wir etwas ausgiebiger bereisen.

Erzählt uns etwas aus eurer Motorradbiographie.

Wir hatten schon in sehr jungen Jahren »Benzin im Blut«. Renatas lange Motorradhistorie umfasst unter anderem eine Honda CBR 1000 Fireblade, eine Honda CB 1000 R und eine BMW R 1250 RS. Auch mit einer Kawasaki ZZR 1400 mal kurz nach Kroatien zwischen, war für Renata nichts Außergewöhnliches. Dieter nannte bereits eine GS-Supermoto, eine BMW S 1000 XR und eine KTM 1290 Super Duke sein eigen. Gemeinsam durchliefen wir in den letzten Jahren eine Transformation vom Sportler- ins Adventure-Segment.

Wie habt ihr euch kennengelernt?

Natürlich im Motorrad-Kontext: Innerhalb einer Motorradgruppe und bei einem ersten Treffen an einem bekannten Bikertreff.



Was ist euer beruflicher Hintergrund?

Renata eröffnete bereits mit 19 Jahren ihren ersten Friseursalon in Zagreb. Ohne deutsche Sprachkenntnisse wanderte sie vor 26 Jahren nach Deutschland aus. Bereits ein Jahr später eröffnete sie ihr »Haarstudio Renata« in Esslingen, das vor kurzem sein 25-jähriges Jubiläum feierte.

Dieter durchlief nach seiner Ausbildung zum Maschinenbauer und Studiengängen unterschiedlichste Führungspositionen bis zum Geschäftsführer und Vice-President mit internationaler Verantwortung innerhalb eines Konzerns.

Ihr habt beide ein forderndes Berufsleben. Wie bringt ihr das mit eurer Motorradleidenschaft unter einen Hut?

Indem wir beide Dinge klar voneinander trennen. Sind wir im Beruf, geben wir 100 Prozent. Sobald wir auf unsere Motorräder steigen, betreten wir eine andere Welt mit einem einzigartigen Lebensgefühl. Dieser Lebensweise widmen wir derzeit fast ausschließlich unsere Freizeit.

www.facebook.com/duo93adventure

www.instagram.com/duo93adventure

www.duo93adventure.com (Launch Januar 2021)





LOCKDOWN IN MEXIKO

ANNA GRECHISHKINA

Seit mehr als sieben Jahren ist Anna Grechishkina mit ihrem Motorrad auf Achse. Die Corona-Pandemie zwang sie zu einem sechsmonatigen Aufenthalt in Mexiko und bescherte ihr ganz neue Einsichten.

Ich war auf dem Weg von Mexiko in die USA, als mir klar wurde, dass ich wegen der weltweiten Verbreitung von Covid-19 einen Stopp einlegen musste. Natürlich warf das meine Planungen für die nähere Zukunft über den Haufen, andererseits, kam es mir auch nicht so ungelegen, in einem meiner Lieblingsländer etwas länger zu verweilen.

Die von mir ohnehin sehr bewunderte Gastfreundschaft der Mexikaner sollte ich in den nächsten Monaten auf einer ganz neuen Ebene kennenlernen. Auf der Suche nach einem Ort für einen längeren Aufenthalt erhielt ich so viele Angebote sowohl von Freunden als auch von Menschen, die ich vorher nicht einmal kannte, dass ich aus einer langen Liste von Optionen wählen konnte. So gelangte ich in den Süden Mexikos, auf die Halbinsel Yucatan, in die kleine Stadt Progreso direkt am Meer, wo ich die nächsten sechs Monate des Lockdowns verbrachte.

Ich habe es immer vermieden, zu sagen, dass ich dort festsitze, denn das wäre den Bemühungen der Einheimischen, mir ein gutes Gefühl zu geben, nicht gerecht geworden. Also: Ich saß



nicht für sechs Monate in Mexiko fest, sondern ich genoss es, für weitere sechs Monate in Mexiko zu sein.

Ich glaube, dass alles, was in unserem Leben passiert, unserer Perspektive und Bereitschaft unterliegt, es zu unserem Vorteil zu nutzen. Es gibt Dinge, die wir nicht kontrollieren oder beeinflussen können, aber wir haben immer die Wahl, wie wir darauf reagieren.

Dies gilt für alle, auch für Fernreisende, zu denen ich selbst auch zähle. Ich bin seit 2013 ununterbrochen unterwegs, ohne nach Hause zurückzukehren oder lange an einem Ort zu bleiben. Daher war diese Situation der Abriegelung für mich sehr seltsam und ungewöhnlich. Ich würde sagen, dass ich buchstäblich aus meiner Komfortzone herausgehen musste, zu der das Unterwegs- und In-Bewegung-Sein für mich geworden war.

Und dennoch gab es keinen einzigen Tag während des Lock-downs, an dem mir langweilig war. Endlich hatte ich die Chance, das nachzuholen, wofür ich immer keine Zeit hatte: Einen Blog zu schreiben, Fotos zu bearbeiten, Videos zu drehen usw.

Später nahm ich Kontakt zu einer NGO auf, die Lebensmittel in die abgelegenen Dörfer liefert, und ich konnte dazu beitragen. Und das Wichtigste war, dass ich endlich Zeit für mehr Stille und mehr Selbstreflexion bekam.

Meine Leidenschaft für das Reisen blieb unverändert stark, und sobald sich Möglichkeiten bieten, werde ich mich wieder auf den Weg machen. Diese neue Realität fügte der Art und Weise, wie ich das Reisen wahrnehme, mehr Qualität hinzu. Für mich ist es nicht mehr das reine Reisen, sondern das Leben auf der Straße. Und das Leben fordert uns mit etwas heraus, das manchmal unangenehm und ärgerlich erscheint, aber am Ende des Tages doch förderlich für unsere Entwicklung ist – wenn wir uns dafür entscheiden, es anzunehmen.



ANNA GRECHISHKINA IM WEB

www.ihaveadreamtravel.info

www.facebook.com/anna.grechishkina.3

EXKLUSIV-TEST!

KTM 890 ADVENTURE

Auf Einladung von KTM fuhr die Langzeitreisende Anna Grechishkina mit der brandneuen 890 Adventure von Österreich nach Nafaktos (GR) zur internationalen Pressevorstellung. Unterwegs konnte sie jede Menge Fahreindrücke sammeln.

»Vom Konzept her ist KTM 890 Adventure die derzeit geländegängigste Reiseenduro. Wirklich gelungen ist die Balance des Fahrzeugs. Schwerpunkt-lage und Gewichtsverteilung sind dank des kompakten Motors und des weit heruntergezogenen Kraftstofftanks geradezu perfekt.

Einfaches Handling und beste Manöv-

rierfähigkeit auf unterschiedlichstem Terrain sind das Ergebnis – sowohl auf der Straße als auch im Gelände. Das Trockengewicht von 196 Kilogramm gibt in Verbindung mit dem niedrigen Schwerpunkt Vertrauen, selbst wenn man das Motorrad einmal aufheben muss. Für mich eine sehr angenehme Überraschung, da ich mit einer hohen und schweren KTM 1190 Adventure unterwegs bin.

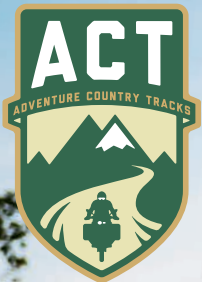
Ich habe mich sofort in die Elektronik des neuen Motorrads verliebt. Das intuitive Umschalten zwischen vier Fahrmodi – Straße, Regen, Offroad und dem optionalen Rallye-Modus – sorgte dafür, dass ich mich unter verschiedenen Fahrbedingungen immer wohl fühlte.

Meine persönlichen Neuentdeckung an der Maschine ist Quickshifter. Dieses Feature hatte ich bislang an keinem meiner Motorräder. Entsprechend vorsichtig ging ich anfangs damit um – und wurde



in kürzester Zeit geradezu süchtig nach diesem neuartigen Schaltgefühl. Ebenso angetan hat es mir die ausgefeilte Ergonomie, der bequeme Sitz und der Windschutz der Maschine, die stundenlanges ermüdungsfreies Fahren ermöglichen. Die KTM 890 Adventure ist meiner Meinung die perfekte Universalenduro – eine für alle. Für klein und groß, für Männer und Frauen, für erfahrene Reisende und für Anfänger. Die Maschine gewährt alle Freiheiten. Ihr einfaches Handling kommt Anfängern entgegen, die hohe Leistung und das extrem geländetaugliche Fahrwerk befriedigen den Könnern.«





SCOUTING ACT

Die Adventure Country Tracks (ACT) haben den Nerv der Szene getroffen. Die Routen führen auf großteils nicht asphaltierten Nebenstrecken durch die schönsten Regionen europäischer Länder. Track Manager Filipe Elias erklärt, wie ein ACT entsteht.

Wenn es darum geht, einen neuen Adventure Country Track zu konzipieren, trifft sich der gesamte Vorstand des mittlerweile als gemeinnützig anerkannten Vereins. Bei der Auswahl einer Destination sind zahlreiche Variablen zu berücksichtigen, wie das jahreszeitliche Zeitfenster für die Befahrbarkeit, der Schwierigkeitsgrad einzelner Etappen, landesspezifische Regelungen und Vieles mehr. Ist die Entscheidung gefallen – im hier beschriebenen Fall fiel die Wahl auf Italien –, beginnt das eigentliche Scouting.

Bereits lange im Vorfeld hatte ich bei meinem Versuch, so viele Informationen wie möglich zu sammeln, mehrere Kontakte hergestellt. Die Tatsache, dass es in Italien einen Touratech Importeur gibt, der tief in der Abenteuer- und Motorsportszene verwurzelt ist, vereinfachte den Prozess in diesem Fall.

Informationen von lokalen Guides

Nachdem wir eine grobe Vorstellung von der Route hatten, wurde schnell klar, dass wir für die genaue Streckenführung lokale Guides brauchen würden. Also flog ich Ende Januar nach Bologna, um mich dort zu treffen.

In den folgenden Monaten gab es einen regen E-Mail-Austausch mit Streckenanpassungen für eine bessere Balance zwischen on- und offroad sowie zur Ausarbeitung von Alternativstrecken. Schließlich ging ich daran, erste GPS-Karten zu erstellen.

Ende April, als ich mit meiner Triumph Scrambler in Marokko unterwegs war, erhielt ich einen Anruf von Alessio, einem unserer italienischen Guides, der mir mitteilte, dass er mich aus beruflichen Gründen nur an den ersten anderthalb Tagen der Erkundung begleiten könne und ich jemanden finden müsse, der mit mir den Rest der Strecke scoutet.

Der Mai war bereits zur Hälfte vorbei, als mein neuer Partner Nuno Santos und ich nach Bologna flogen. Von dort fuhren wir

ADVENTURE COUNTRY TRACKS

Mittlerweile gibt es vier ACTs. Sie führen durch Portugal, Griechenland, Rumänien und Italien. Die Freigabe des jüngsten Projekts in den Pyrenäen hat sich wegen der Corona-Pandemie verzögert.

GPS-Daten und Reiseinformationen stehen grundsätzlich kostenlos im Web zur Verfügung.

www.adventurecountrytracks.com



mit dem Zug nach Trient, wo sich damals noch der Hauptsitz von Touratech Italia befand und wo unsere Motorräder auf uns warteten. Das nächste Ziel wäre Cesena, wo wir Alessio treffen würden.

Endlich ins Gelände

Der erste Tag im Gelände ist immer ein Tag der Anpassung. Jeder Ort auf der Welt ist anders, und es ist sehr wichtig, dass wir alle Ideen und Informationen, die wir mitbringen, mit der Realität vor Ort abgleichen. Es geht darum, zu verstehen, was einer Linienfarbe der GPS-Karte in natura entspricht, welche Tagesetappen das Gelände erlaubt usw. Auch hatte der Regen der letzten Tage zu sintflutartigen Überschwemmungen geführt, so dass wir froh waren, Streckenalternative ausgearbeitet zu haben.

Am Nachmittag des nächsten Tages sollte es hoch hinaufgehen. Wegen der tiefhängenden Wolken war es unmöglich, vorab einen Eindruck von der Strecke zu bekommen. Wir befragten die Einheimischen, um mehr Informationen über die Bedingungen in den Bergen zu erhalten. Nach meiner Erfahrung bieten kleine Orte die beste Möglichkeit, um die richtigen Informationen zu bekommen.

Nach einigen Anrufen von Luca, dem Jungen aus der Ostearia, in der wir zu Mittag aßen, wurde uns klar, dass es wegen des Schnees unmöglich sein würde, die 1200 Höhenmeter zu überwinden. Das Scouting dieses Streckenabschnitts mussten wir also auf die Rückfahrt verschieben.

Fehlschläge gehören dazu

Es folgten zwei sehr intensive Fahrtage, bis wir es am vierten Tag etwas ruhiger angehen lassen konnten. Tag fünf sollte uns nochmal richtig herausfordern. Der Morgen ist regnerisch und schon bald wird uns klar, dass ein hartes Stück Arbeit vor uns liegt. Auf einer schier endlosen mit Gras bewachsenen Strecke geht es wie in einer Achterbahn bergauf und bergab. Traktion ist auf dem glitschigen Untergrund Fehlanzeige. Nachdem wir uns viele Kilometer durchgekämpft haben, müssen wir schließlich umkehren. Dass wir über-

haupt so weit gekommen sind, haben wir unseren von Touratech Italia hervorragend vorbereiteten Motorrädern zu verdanken.

Es dauerte zwei Stunden bei immer heftiger werdendem Regen, bis wir nach der kilometerlangen Schlitterpartie wieder griffigen Boden unter den Rädern hatten. Der Nachmittag entschädigte uns für die Strapazen. Es klarte auf, und wir konnten die Berglandschaft vor einem blauen, von einigen weißen Wolken geschmückten Himmel genießen.

Als Abschluss des ACT hatten wir die Küste der Trabocchi an der Adria bestimmt. Es kostete uns jedoch einige Mühe, einen der typischen Pfahlbaue zu finden, der mit dem Motorrad erreichbar ist, um einen würdigen Schlusspunkt zu setzen.

Wir waren jetzt zwar am Ziel des ACT, doch der Job war noch nicht erledigt. Schließlich mussten wir noch den Abschnitt scouten, den wir am zweiten Tag wegen des Schnees nicht befahren konnten. Zu unserer Freude sollte sich die Passage in den Bergen als eine der schönsten des ganzen Tracks herausstellen.

Am letzten Tag starteten wir sehr früh, um die Motorräder in Cesena zurückzugeben und noch den Heimflug zu erwischen. Nun wartete in meinem Büro die mühsamen Aufgabe, die unterwegs gewonnenen Informationen aufzubereiten, die einzelnen Tracksegmente zu prüfen und schließlich die Route zusammenzustellen.





10 JAHRE BDR

Die Macher der Backcountry Discovery Routes haben allen Grund zum Feiern. Das einzigartige Projekt besteht seit 10 Jahren, 10 Routen wurden gescouted und 10.000 Meilen Abenteuer für Adventure Rider erschlossen.

Was vor mehr als einem Jahrzehnt als bierseelige Idee begann, hat sich zu einer der beliebtesten Ressourcen für die Gemeinschaft der Reiseenduristen entwickelt. Die Website RideBDR.com bietet Adventure Ridern Planungsinformationen sowie kostenlos herunterladbare GPS-Tracks für abenteuerliche Routen durch das Hinterland zahlreicher US-Bundesstaaten – die legendären Backcountry Discovery Routes. Rund 10.000 Meilen hauptsächlich abseits des Asphalts umfassen die bislang veröffentlichten zehn BDRs.

BDR, als gemeinnützige Organisation anerkannt, hat sich zu einem führenden Anwalt der Offroadreisenden entwickelt und arbeitet permanent daran, Fahrmöglichkeiten für Reiseenduros zu schaffen und zu erhalten.

Das »Elephant Rock Trail System«

Während sich BDR ursprünglich rein ideell für den Erhalt von Pisten und Trails einsetzte, investierte die Organisation im vergangenen Jahr erstmals eigene Mittel, um 35 Meilen neues Fahrgelände in einem herrlichen Teil von New Mexico zu erschließen. Dieses Projekt, das unter dem Namen »Elephant Rock Trail System« bekannt ist, befindet sich in der Nähe des nördlichen Endes der New Mexico BDR im Bezirk Taos. Die Maßnahmen umfassten die Rodung von Bewuchs, das Entfernen umgestürzter Bäume sowie Erdarbeiten und Brückenbau, um ein Netz stillgelegter Straßen für Adventure Bikes nutzbar zu machen.

BDR stellte zusammen mit der Trail Preservation Alliance 7500 Dollar zur Verfügung, was es der New Mexico Off Highway Vehicle Alliance (NMOHVA) ermöglichte, weitere Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für die Durchführung der Arbeiten zu er-

halten. Inna Thorn, Director of Operations bei BDR, sagt: »Unser Engagement ist ein Paradebeispiel dafür, wie private Gelder genutzt werden können, um öffentliche Zuschüsse für Projekte zu erhalten, die Adventure Ridern zugutekommen.«

Die Wege im Carson National Forest sind jetzt gesetzlich als »Nur für Motorräder« ausgewiesen, was absolut einzigartig ist. Es wird erwartet, dass das wiederhergestellte Wegesystem zu einem Motor für den Motorradsport in New Mexico wird, indem es Enduroreisenden, die die NMBDR oder die kontinentale Wasserscheide befahren, eine optionale eintägige Umleitung bietet, die größtenteils abseits der Straßen verläuft.

Wyoming BDR um ein Jahr verschoben

Bedenken bezüglich der Corona-Lage haben das BDR-Team veranlasst, die geplante Drehreise im vergangenen Sommer abzusagen. Die Wyoming BDR wird nun im Jahr 2021 gefilmt, die Filmtournee wird Anfang 2022 stattfinden. Um die Lücke zu füllen, hat das BDR-Team einen Dokumentarfilm über die Geschichte der BDR gedreht, der Anfang 2021 seine Premiere feiern soll. <



»VON DER GEMEINSCHAFT FÜR DIE GEMEINSCHAFT«

BDR-Director Paul Guillien über die Historie der Backcountry Discovery Routes, die schwierige Frage der Finanzierung und den großen Wert von ehrenamtlichem Engagement.

Wie ist das Konzept der Backcountry Discovery Routes entstanden?

Die Inspiration ging von einer Route in Oregon mit einem ähnlichen Namen aus. Tom Myers von Touratech USA fuhr diese Route im Jahr 2000 und veröffentlichte einen Bericht auf seiner Website, der eine starke Resonanz in der Szene auslöste. Als ich 2009 zu Touratech USA kam, gingen wir gemeinsam auf die Oregon-Route. Wir luden Helge Pedersen und Sterling Noren ein, um unterwegs Fotos und Filme zur Werbung für Touratech-Produkte zu erstellen. Das daraus resultierende YouTube-Video inspirierte Bryce Stevens und Andrew Cull zu einer ähnlichen Route in Washington. Während eines Mittagessens im Jahr 2010 erklärte sich Tom bereit, das Projekt zu finanzieren, und ich übernahm die Leitung. Der Rest ist Geschichte.

Wer ist die treibende Kraft hinter dem Projekt?

Tom Myers stellte in den ersten Jahren das Geld zur Verfügung und überließ dem Team Büro- und Lagerräume. Er ermöglichte es auch den Mitarbeitern von Touratech USA, für BDR zu arbeiten, während sie auf seiner Gehaltsliste stehen. Ich kümmerte mich um die Anerkennung von BDR als gemeinnützige Organisation und übernahm die Rolle des Präsidenten und CEO. Inna Thorn ist als Director of Operations die einzige fest angestellte Mitarbeiterin. Rob Watt spielte viele Jahre lang eine Schlüsselrolle als Leiter der Routenentwicklung. Tim James ist auf ehrenamtlicher Basis VP und Creative Director und stellt Ressourcen seiner Kreativagentur James Howard zur Verfügung.

Wie lange arbeitet ihr an der Entwicklung einer Route?

Das Routenentwicklungsteam arbeitet eng mit Einheimischen zusammen, um eine Streckenführung zu erhalten, die den Charakter des Staates oder der Region am besten zur Geltung bringt. Der Prozess dauert in der Regel zwei bis drei Jahre.

Wie finanziert sich die BDR-Organisation?

Die Organisation ist in erster Linie von der Arbeit der Freiwilligen abhängig. Einen großen Beitrag zum Budget leisten die Spenden. Einzelpersonen können



das Projekt fördern, indem sie dem BDR-Unterstützerprogramm beitreten. Durch das Werbe- und Sponsoring-Programm erhält BDR bedeutende Unterstützung von Unternehmen der Branche wie Touratech.

Warum ist das gesamte Informationsmaterial über die BDRs kostenlos?

Die Gründer der BDR wollten, dass die Routen »von der Gemeinschaft und für die Gemeinschaft« sind. Jeder soll in unsere Fußstapfen treten und diese Abenteuer genießen können.

Wie viele Menschen pro Jahr nutzen die BDRs?

Derzeit verzeichnen wir über 3000 Downloads von GPS-Daten pro Monat. Wie viele Menschen tatsächlich auf die Strecken gehen, ist kaum abzuschätzen.

Welchen Stellenwert hat BDR für die Adventure Szene und die Regionen?

Für die Fahrer bieten die BDRs ein einzigartiges Motorrad- und Naturerlebnis. Man genießt Zeit mit Freunden, erkundet das unbekannte Hinterland und lernt die Einheimischen kennen. Auf ökonomischer Ebene bringen die Adventure Rider Kaufkraft in die abgelegenen Gemeinden entlang der Strecken. Wir haben 2017 eine Studie über die wirtschaftlichen Auswirkungen in Auftrag gegeben. Aus dieser geht hervor, dass 17,3 Millionen Dollar von Besuchern aus anderen Bundesstaaten ausgegeben wurden, die auf einer der damals sieben BDR-Strecken fuhren. Die Studie ergab auch, dass in jenem Jahr 1170 Motorräder allein deshalb gekauft wurden, um auf den Backcountry Discovery Routes zu fahren.

BBR IM WEB
www.ridebdr.com

CAPPUCCINO

Text und Fotos
Dirk Schäfer

SKY

Im Film Vanilla Sky irrlichtert Tom Cruise durch das menschenleere New York. Als Diana Richarz und Dirk Schäfer wegen der Corona-Pandemie ihre lang geplante Auszeit von Afrika nach Italien

verlegen müssen, geraten sie in ihren ganz eigenen Film und erleben das ansonsten so überlaufene Italien von einer ganz anderen Seite.





Aielli bei L'Aquila treibt es bunt (o.).

*Über den Col de la Lombarde
(Cuneo) nach Frankreich (r.)*

*In Specchia (Apulien) wird mit
Platz nicht gezeigt (r.o.).*

*Auf den Pisten im Montefeltro
(Rimini) geht's zur Sache (r.u.).*





Wir sind beladen wie bei einer Expedition zur Quelle des Nil. An Dianas XT660R sind die Kofferträger im Zebra-Design tapeziert, darüber wölben sich Klamotten und Vorräte für die nächsten Monate. Meine Ténéré federt unter der Last von Werkzeug, Kameras, Akkus und dem ganzen Campinggeräffel ungewöhnlich tief ein. Dennoch: Trotz des eines Abenteuers angemessenen Beladungszustands würde uns niemand glauben, dass wir nach Afrika oder Indien fahren. Denn vor kurzem hat der Lockdown die transkontinentale Reise zum Erliegen gebracht. Fast trotzig sind wir dennoch aufgebrochen. Nur eben nicht nach Afrika, aber zumindest ein bisschen in die Richtung.

Ist das noch die Wirklichkeit, die wir kennen? Dianas 660er brummt dem Sellajoch entgegen, und es könnte eine der bemerkenswertesten Fahrten unseres Lebens werden. Weniger weil wir so geil fahren, sondern weil trotz perfekten Wetters außer uns niemand unterwegs ist. Schon seit Kilometern haben wir kein anderes Fahrzeug gesehen. Noch nicht mal einen der sonst allgegenwärtigen Radfahrer. Sogar die Gasthäuser sind trotz des beginnenden Sommers im Winterschlaf. Hier, wo sonst das Epizentrum des alpinen Motorradrummels ist, stimmt doch was nicht!

Ich erinnere mich an eine Szene des Films Vanilla Sky, in der Tom Cruise über den geisterhaft leeren Times Square in New York irrt. Und weil dieser Platz nie leer ist, wird Tom Cruise darüber fast wahnsinnig. Das Sellajoch ist zwar nicht der Times Square aber zum Glücksgefühl des ungestörten Fahrens in dieser phantastischen Landschaft gesellt sich ein sanftes Unbehagen. Was wäre, wenn tatsächlich niemand mehr da wäre?

Südlich der Drei Zinnen hangeln wir uns durch dichtes Nadelholz einen engen Fahrweg hoch, den schon vor Corona nur wenige befahren haben. 25 Spitzkehren erzwingen bei meiner Ténéré immer wieder den ersten Gang. Am Lenkanschlag zirkeln wir durch







*Charmant: Aielli (L'Aquila)
(ganz I.)*

*Mittelalter live in San Leo
(Rimini) (I.).*

Pinienallee in Apulien (u.)

Late Night Shopping in Tropea (Vibo Valentia) (r.u.)



die steilen Kurven. Als der Wald zurückweicht, bleibt auch der Asphalt auf der Strecke und aus der Hochebene des Pian dei Buoi recken sich die grauen Spitzen der Marmarole-Berggruppe in einen sich zuziehenden Himmel. Die Piste wird zum Ende hin steiler, ausgewaschener. In der letzten Kurve vor dem Rifugio Baion küsst die XT den Schotter. Nicht schlimm, denn Diana springt sofort lachend wieder auf. Es kommt noch besser, denn ganz gegen die Erfahrung vom Sellastock leuchten im Rifugio gastliche Lichter. Buona serata!

Zwischenstopp in Venedig, dass wir immer gemieden hatten, weil uns der Rummel auf dem Markusplatz, der Rialto-Brücke und den anderen Sightseeings zu abtörnend war. Aber jetzt? Außer uns sind auf dem gewaltigen Markusplatz gerade mal 13 andere Menschen. Und wir haben noch mehr Glück: Giorgio, ein Enduro-Freund aus dem nahegelegenen Padua, lässt es sich nicht nehmen, uns als privater Gondoliere durch die Kanäle der tourismusberuhigten Lagunenstadt zu schippern. Venedig, wärst du nur öfter so angenehm!

Westlich von Rimini – unnütz zu erwähnen, dass die Strände menschenleer sind – baut sich die Hügelkette des Montefeltro auf. Die Böden dieser Gegend sind immer in Bewegung und mit ihnen die Straßen. Trotz Asphalt kommt man sich manchmal off-road vor. Richtig Offroad-Fahren geht aber auch. Bei der Mittagsrast in Pietrarubbia sitzen wir zusammen mit einer Truppe staubbedeckter Reiseenduristi. Sie fahren hier die ganzen Strade bianche ab, die weißen Straßen, wie man hier die Feldwege nennt. Ein echtes Vergnügen! Mit reichlich Tipps eingedeckt tingeln wir weiter in die Abruzzen. Einer Gegend, in der das Paradies ebenso nahe ist wie die Hölle. Zuerst erleben wir die Hölle.





Beim Franz in Assisi (Perugia) (ganz o.)

Buch auf der Hauswand in Aielli (L'Aquila)

Auf Sizilien gibt's reichlich Schotter (r.).

Sella Ronda – diesmal ohne Verkehr (ganz r.)





Amatrice, der Ort, der den weltbekannten Spaghetti all'amatriciana seinen Namen gab, ist fast vollständig zerstört. Im benachbarten Norcia helfen Stützgerüste, dass die Gebäude der Stadt nicht einfach in sich zusammenfallen. Seit den schweren Erdbeben 2016 steht besonders bei den alten Häusern kein Stein mehr auf dem anderen. Castelluccio geht es genauso. Zudem ist die Verbindungsstraße von Norden bis heute gesperrt. Manche Bewohner und viele Geschäfte sind bis heute in Containern untergebracht. Doch die Leute geben ihr Bestes, um ihr Leben in den Griff zu bekommen. Davon zeugt auch die Herzlichkeit, mit der wir überall empfangen werden.

Tage später flämmt die Sonne über die Felder des Mezzogiorno wie über die Dünen der Sahara. Kein Wunder: Der große Sandkasten liegt von hier nicht weiter entfernt als München von Köln. Luftlinie. Der Fahrtwind bringt jetzt keine Kühlung mehr, und so hangeln wir uns permanent im eigenen Saft schmorend bis zum Salento, dem Absatz des italienischen Stiefels, hinunter. Aber das Schwitzen lohnt: An kilometerlangen Stränden kann man sich beliebig erfrischen, und in den Orten mit kubischer Architektur wird die Nähe zu Nordafrika greifbar. Besonders beeindruckend: Die Stadt Gallipoli. Sie war das Dubai des 18. Jahrhunderts. 35 Olivenölmühlen und 2000 unterirdische Tanks versorgten London, Paris und andere Weltstädte mit Brennöl für die Straßen- und Wohnungsbeleuchtung.

Treffpunkt San Costantino Albanese: Thierry und Raoul, zwei französische Freunde haben einen Marathonritt auf sich genommen, um uns in Süditalien zu treffen. Gemeinsam setzen wir nach Sizilien über, ziehen im Parallelflug am Ätna vorbei. Gerne wären wir zum Kraterrand hochgefahren. Aber, ganz zeitgemäß, hält uns







eine tiefhängende Wolkenschicht auf Distanz. Macht nichts, denn Sizilien hat noch ganz andere Highlights zu bieten. Erice zum Beispiel.

Wie eine gigantische Pyramide türmt sich der Monte Erice in der nordwestlichen Ecke Siziliens und überschaut sowohl die felsige Nord- als auch die Westküste mit ihren Salinen. Obenauf liegt die gleichnamige Altstadt mit Gassen, die unseren vier Bikes einen satten Wiederhall beschere-
ren. Durchfahrt erlaubt. Zum Sunset schauen wir nach Norden übers Meer. In der Ferne steigt eine Rauchsäule aus dem Wasser. Ein Schiffsunglück? Nein, vielmehr eines der am wenigsten bekannten Paradiese im Mittelmeer.

Die Äolischen Inseln gehören zum mediterranen Feuerring, der Vulkanregion zwischen Vesuv und Ätna. Eine Fähre, begleitet von Delphinen, schippert uns nach Lipari, der Hauptinsel.

Jetzt gar nicht mehr so weit entfernt, steigt die Rauchsäule der bekanntesten Vulkaninsel, Stromboli, in den Himmel. Aber auch auf der direkten Nachbarinsel von Lipari, Volcano, brodeln und zischt es unaufhörlich. Auf schmalen Straßen umrunden wir Lipari, halten an Stränden, tauchen mit Fischeschwärmen und fühlen uns fast wie bei den afrikanischen Virunga-Vulkanen. Nur dass diese hier vom Meer umgeben sind, und in jeder Bar bester Cappuccino serviert wird.

Spät abends rollen wir auf die Nachtfähre nach Neapel. Die passiert nach kurzer Zeit den Stromboli. In der klaren Nacht sprühen Fontänen flüssiger Lava aus der Vulkanflanke. Was für ein Showdown für eine Reise, die so ganz anders hätte sein sollen.



Rifugio Baion in den südlichen Dolomiten (o.I.)

Matera ist Weltkulturerbe (o.M.)

Unbekanntes Venedig: Auf Burano ist man für sich (o.r.).

Landstraßen-Surf durch die Abruzzan (I.)



Bestes Dessert im Pian del Bosco/Perticara

(o.)

Alte Wege in den Lessinischen Alpen (u.)

Lichtspiele in den Dolomiten (u.)



REISEINFORMATIONEN

ANREISE/JAHRESZEIT

Da die Alpen mit im Spiel sind, ist die Startzeit für diese Tour der frühe Sommer. Die Temperaturen sind in den Alpen und den Abruzzen zwar frisch, dafür ist es in den Niederungen noch angenehm. Im Sommer brutzelt die Sonne ordentlich, und der Ausflug ans Meer wird Pflicht.

Autobahnmaut gilt in Italien grob gesehen nördlich von Neapel. Südlich sind die Autostrade mit Ausnahme der Strecke Messina-Palermo auf Sizilien kostenfrei.

DIE STRECKE

Zwischen den Dolomiten und Sizilien ist fahrerisch alles drin. Von geschotterten Alpenwegen auf dem Pian dei Buoi über verwegene Straßen im Montefeltro und auf Sizilien bis zu perfekt-einsamen Landstraßen in den Abruzzen erfährt man alle Varianten des italienischen Straßenbaus. Fahrerisch herausfordernd sind die »weißen Straßen«, die Feldwege im Montefeltro und in den Abruzzen. Grobes Reifenprofil ist ratsam.

Highlights auf unserer Strecke waren die Weltkulturerbestätten Urbino und Matera, die Altstädte von Erice auf Sizilien und Lipari auf den Äolischen Inseln.

UNTERKÜNFTE

Auf dem Pian dei Buoi ist Hüttenwirt Dino vom Rifugio Baion ein perfekter Gastgeber in grandioser Dolomitenlandschaft. Seine Schwester serviert Hausgemachtes frisch aus der Küche. www.rifugiobaion.it

In Particara unterhält Michael Roth seit vielen Jahren mit großem Engagement das Hotel »Pian del Bosco«. Er ist auf Motorradfahrer eingeschossen und hat jede Menge Tourentipps in der Tasche. Swimmingpool, Tennis-, Fußballplatz und Riesenpizzen im Restaurant machen den Aufenthalt zu einer runden Sache. DZ p.p. incl. Frühstücksbuffet ab 46 Euro. www.piandelbosco.com

AKTIVITÄTEN

Einmal mit Valentino Rossi einen Cappu schlürfen? Theoretisch ist das in seiner Osteria »Da Rossi« in Tavullia möglich. Doch die Wahrscheinlichkeit, Nr. 46 auf der Mattscheibe zu sehen, ist größer. Aber auch dafür ist man im »Da Rossi« gut gerüstet. www.darossi.it

In den Buchten zwischen Cattolica und Pesaro findet man malerische Strände und kleine Restaurants, die sich auf Meeresgerichte spezialisiert haben.



701 Enduro



54 kw (74 ps)

schräglagenabhängige
traktionskontrolle

2 fahrmodi

21"/18" räder

Vielseitigkeit ohne Kompromisse.

WENN DU BEIM FAHREN IN DEN
OFFROAD-MODUS SCHALTEST,
VERSCHWINDEN ASPHALTIERTE
STRASSEN GLEICH AUS DEM
BLICKFELD. GESCHMEIDIG TREIBT
DICH DER MÄCHTIGE EINZYLINDER
ÜBER DIE PISTE. UND DANK
INNOVATIVER ELEKTRONIK UND
AUSGEWOGENEM FAHRWERK NIMMST
DU ES MIT JEDEM GELÄNDE AUF.





Bis an die Grenze

Auf abenteuerlichen Pfaden durch Wüsten und Wälder hat Lea Rieck Westafrika bereist. Die Tour durch 12 Länder war der Auftakt einer Umrundung des riesigen Kontinents.

Vor mir liegt die unerbittliche Wüste der westlichen Sahara und wie man sagt, einer der gefährlichsten Grenzübergänge der Welt. Genaugenommen sind nicht die marokkanische oder die mauretanische Grenze gefährlich, sondern alles zwischen den Grenzposten. Ein gesetzloses Niemandsland, das in der Vergangenheit immer wieder von Konflikten zwischen Marokko und der Polisario geprägt wurde, einer Gruppe, die für die Unabhängigkeit der westlichen Sahara kämpft.

Ich schlucke die heiße trockene Wüstenluft herunter und blicke in das sandige Nichts vor mir. Akute Gefahr erkenne ich auf Anhieb keine, eine Straße dafür aber auch nicht. Nur ein paar ausgebrannte Autowracks und Sand, soweit das Auge reicht.

In diesem Moment bin ich heilfroh, dass ich mit einer Yamaha Ténéré 700 auf dieser wahrscheinlich herausforderndsten Reise meines bisherigen Lebens bin und nicht auf einem schwereren Motorrad. Ganz ohne ist die Durchquerung dann aber doch nicht, denn zusätzlich zu der Sandfahrt muss man geschickt Landminen ausweichen, die sich im Grenzabschnitt befinden. Also schnell querfeldein über Sand und Stein einem Auto hinterher, das aussieht, als wüsste sein Fahrer, was er tut. Beherzt

steuere ich meine Ténéré, die den Namen Fox trägt, durch eine letzte tiefe Sandverwehung – und stehe vor dem mauretanischen Beamten. Über seiner Uniform trägt er ein traditionelles blaues mauretanisches Gewand, ein ebenfalls blauer Schal zum Schutz gegen den Staub der Wüste ist geschickt in einem Turban um den Kopf und um sein Gesicht geschlungen. »Bienvenue en Mauritanie«, sagt er.

Plan mit Verzögerung

Mein Plan lautet, einmal rund um Afrika zu fahren. Doch schnell wird mir klar, dass man die Größe Afrikas auf keinen Fall unterschätzen sollte (nach Asien ist Afrika der zweitgrößte Kontinent der Welt und größer als die USA, China, Indien, Japan und Europa zusammen). Zwei bis drei Monate im Winter, und zwei Monate im Sommer möchte ich jedes Jahr in Afrika reisen – und das so lange, bis ich wieder in Deutschland bin.

Zumindest für diese erste Etappe bin ich nicht alleine, ein Freund begleitet mich auf seiner Africa Twin. Wie weit wir in den ersten zweieinhalb Monaten kommen wollen? Das wissen wir nicht. Und es sieht nicht gut aus für uns: Schon in Mauretanien und im Senegal kommt es zur ersten kleineren Verzögerung.

Auf der Reise ins Landesinnere von Mauretanien in Richtung Atar wollen wir einen Abstecher in die abgelegene Oase Terjit machen. Fast am Ziel, gräbt sich die Africa Twin im tiefen Sand ein bis sie sich gar nicht mehr bewegt. Die Diagnose: Eine verbrannte Kupplung. Wir stecken fest – und hätten uns doch keinen besseren Ort aussuchen können, um liegen zu bleiben.



In Liberia gibt es Benzin nur auf dem Schwarzmarkt. Trotz geringer Oktanzahl hat Leas Ténéré den Sprit klaglos geschluckt (I.).

Im kleinen Gästehaus »Auberge Caravan« schläft man in traditionellen mauretanischen Tikkis auf den Boden und man wandert in der Oase Terjit unter Palmen entlang von kleinen Wasserläufen wie in einem Märchen.

Drei Tage warten wir auf den Mechaniker aus dem nächsten Dorf. Als er endlich auftaucht, kann er uns zwar nicht weiterhelfen, aber dafür gibt er uns eine mauretanische Weisheit mit auf den Weg, als wir einen Tag später das Motorrad auf einen Pickup laden, um in der mauretanischen Hauptstadt Nouakchott nach einer Lösung zu suchen: »Wer nicht reist, der kann den Wert von anderen Menschen nicht erkennen.«

Morgenstimmung in Conakry



Markt in Guinea-Bissau





Als wir die Hauptstadt erreichen, verstehen wir sofort, was er damit meint. Von Ersatzteilen ist zwar weit und breit keine Spur, dafür gibt es findige Mechaniker. Am nächsten Morgen läuft die Africa Twin wieder. Zwar mit durchrutschender Kupplung, aber gut genug, um es bis nach Dakar in den Senegal zu schaffen, wo nach ein paar Tagen die Kupplungsscheiben per Expresspaket aus Deutschland eintreffen sollen. »Jetzt weiß ich, warum du immer Ersatzkupplungsscheiben mit dir rumschleppst!«, sagt mein Reisepartner. Ich nicke wissend, denn wahrscheinlich muss jeder einmal seine Kupplung selbst zu Grunde richten, bevor Kupplungsscheiben zum eigenen Standard-Ersatzteilrepertoire gehören.

Richtige Pfade

Im Senegal bestaunen wir die monumentalen Baobab-Bäume und fahren anschließend durch das Casamance Gebiet in Gambia, das vom gleichnamigen Fluss geprägt ist. Jetzt stehen wir wieder vor einem Fluss, dessen Ufer ein grüner Dschungel begrenzt. Ich höre Vögel zwitschern und Insekten zirpen – ja, es könnte alles so idyllisch sein, müssten wir nicht über diesen Fluss. Ein kleines Holzfloß liegt am Ufer. »Unsere handgezogene Fähre!«, erklärt der Kapitän. Als wir unsere Motorräder hier im Grenzgebiet zwischen Guinea-Bissau und Guinea auf die Holzplanken rollen, schwankt das Floß gefährlich – und schon geht es los. Fünf Männer

Heiß ging es beim Unabhängigkeitstag des Wüstenstaats Mauretanien her.

Unterwegs auf einer Piste in der westlichen Sahara





Glücksbringer für eine sichere Reise von einem Voodoo-priester (l.)

Die beeindruckende Atlantikküste von Marokko (u.)

ziehen an einem Drahtseil, das über den Fluss gespannt ist. Meter für Meter nähern wir uns dem gegenüberliegenden Ufer. Der Grenzbeamte auf der anderen Seite freut sich riesig, denn schon seit einem ganzen Monat ist niemand mehr über diesen abgelegenen Grenzübergang gekommen.

Wie denn die Straßenqualität auf den nächsten Kilometern wäre? »Schlecht!«, antwortet er wie aus der Pistole geschossen.

Wir haben inzwischen gelernt, die Aussagen der Einheimischen für uns zu übersetzen: Ist die Straße ihrer Aussage nach gut, bedeutet das noch lange nicht, dass sie mit großen Fahrzeugen auch wirklich gut befahrbar ist. Viele Menschen verkehren zwischen den einzelnen Dörfern oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Wird die Straße jedoch als schlecht deklariert, dann ist sie miserabel, oft mit Schlaglöchern, in denen sich ein Lkw verstecken könnte, oder Sand so tief, dass man selbst zu Fuß bis über den Knöchel einsinkt. Also frage ich ihn, wie lange es dauert, bis wir wieder auf eine größere Straße treffen: »90 Kilometer«. Und wie weit bis zum nächsten Dorf? »Ungefähr drei Stunden«. Damit sind wir bei einer anderen westafrikanischen Regel: Fragt man jemanden, ist alles drei Stunden



ÜBER DIE AUTORIN

Lea Rieck fuhr einmal alleine mit dem Motorrad um die Welt – und ist des Reisens noch immer nicht müde. Heute arbeitet Sie als Journalistin, Autorin und Beraterin in Deutschland und der Schweiz. Sie strebt nach einer Work-Life Balance, die es ihr erlaubt, vier Monate im Jahr auf Reisen zu sein und dabei Input und Geschichten für ihre Arbeit zu sammeln.

Wer mit Lea auf Weltreise gehen möchte, kann das mit ihrem Buch »Sag dem Abenteuer ich komme«. Wer sich für Westafrika interessiert, kann Lea und ihre Ténéré »Fox« auf ihrem YouTube-Kanal begleiten. Dort zeigt

sie Filme von jedem einzelnen Land und ihren aktuellen Projekten.
[Youtube.com/Got2Go](https://www.youtube.com/Got2Go)





entfernt. Um sicher zu gehen, wie vertrauensvoll seine Antwort ist, frage ich ihn noch, wie lange es bis in die Stadt Labé dauert, die nach meiner Einschätzung eineinhalb Tagesreisen entfernt ist und in deren Richtung wir wollen. »Bisschen mehr als drei Stunden.«

In der Realität bedeuten die drei Stunden ungefähr 10 Schimpftiraden und 15 Liter Schweiß. Vor uns liegen noch immer 30 der 90 Kilometer, es hat 41 Grad, die Luftfeuchtigkeit ist gefühlt bei 100 Prozent, und unsere Motorräder befinden sich mehr liegend auf dem Boden als aufrecht.

Ab und zu laufen Einheimische an uns vorbei. Woher sie kommen und wohin sie gehen, ist mir schleierhaft. Schon lange haben wir keine Häuser oder Dörfer mehr gesehen. Sicher ist nur, dass sie zu Fuß schneller vorankommen als wir mit den Motorrädern.

Neben uns raschelt es im Gebüsch. Plötzlich springt ein Mann mit einem Fahrrad in der Hand direkt vor uns auf die Straße. »Suivez-moi!«, folgt mir, sagt er, und schiebt sein Fahrrad wieder direkt in den Urwald am Straßenrand. Noch etwas verdattert tun wir wie geheißen. Als wir mit unseren Motorrädern durch das Dickicht brechen, finden wir uns plötzlich

auf verschlungen kleinen Pfaden abseits der Straße wieder, die weder sandig noch löchrig sind. »Ihr seid auf der falschen Straße gefahren. Das sind unsere Motorradstraßen!«, sagt der Mann, winkt uns und fährt lachend in die andere Richtung an uns vorbei.

*Fahrt im Einbaum bei Tiwai
Island in Sierra Leone*

*Familientreffen am Zoll
von Guinea-Bissau*



Bergausflug in Liberia

Eine der höchsten Bergketten Westafrikas befindet sich – wie könnte es anders sein – in einer Grenzregion. An den goldenen Stränden von Sierra Leone, das lange mehr Schlagzeilen durch Ebola und Bürgerkriege machte als durch seine atemberaubende Natur, fahren wir nach Liberia. Es herrscht akute Benzinknappheit, alle Tankstellen sind geschlossen.

Dafür wird Benzin auf dem Schwarzmarkt am Straßenrand in Glas- und Metallbehältern verkauft. Aufhalten kann das unsere Motorräder nicht. Trotz mangelhafter Benzinqualität schnurren mein Fox und die Africa Twin treuherzig wie eh und je im Akkord und bringen uns von der Hauptstadt Monrovia ins Grenzdreieck von Liberia, Guinea und Côte d'Ivoire.

Dort befinden sich die Nimbaberge, zu denen auch der 1752 Meter hohe Mont Richard-Molard gehört, der genau



Tiefsand auf über 80 Kilometern in Guinea

REISEINFORMATIONEN

DOKUMENTE

Die Westküste von Afrika ist seit etwa zwei Jahren ohne das Zolldokument Carnet de Passage fast nicht mehr zu bereisen. Das Carnet erhält man beim ADAC. Man hinterlegt eine Kautions für das Fahrzeug und erhält diese wieder, sobald man das Fahrzeug in Deutschland beim Zoll vorführt. Das Carnet erleichtert viele Grenzübergänge und spart die teils hohen Kosten für die temporäre Einfuhr des Motorrads.

Für den Großteil der Länder in Westafrika werden Visa benötigt. Leider ist nur ein Bruchteil davon als E-Visum erhältlich. Allerdings sind bis auf wenige Ausnahmen (zum Beispiel Nigeria) fast alle Visa unkompliziert unterwegs erhältlich. Informationen, in welchen Botschaften und Konsulaten dies am besten geht, findet man in der App »iOverlander« (iOverlander.com).

UNTERKUNFT

Die Mitnahme eines Zelts wird unbedingt empfohlen – besonders in abgelegeneren Gegenden, in denen es keine Unterkünfte für Touristen gibt. Zur eigenen Sicherheit



außerhalb belebter Gebiete sollte man bei den Polizisten oder Dorfältesten um Erlaubnis bitten, das Zelt an einem sicheren Ort aufschlagen zu dürfen. Wegen der begrenzten touristischen Infrastruktur sind viele Unterkünfte außerhalb der Großstädte sehr einfach (fließendes Wasser und Elektrizität oft nicht oder nur begrenzt vorhanden). Wegen des Mangels an Konkurrenz sind sie aber oft trotzdem kein Schnäppchen.

POLITISCHE LAGE

Einige Länder in Westafrika gelten seit einiger Zeit als sehr stabil und gut bereisbar (Mauritanien, Ghana). Oft kann sich die politische Lage aber sehr schnell verändern – besonders wenn Wahlen oder Proteste stattfinden. Leicht zugängliche und aktuelle Informationen für Überlandreisende sind in den Facebook-Gruppen »Overlanding West Africa« und »West Africa Travellers« zu finden.



Voodoo-Zeremonie in Benin

auf der Grenze von Elfenbeinküste und Guinea liegt und der höchste Berg beider Länder ist. Gerüchten zufolge sollen die Nimbaberge nur von Liberia aus mit dem Fahrzeug befahrbar sein, weshalb wir uns kurze Zeit später auf dem Weg in die Bergbaustadt Yekepa befinden. Vor uns ein geschlossenes hohes Eisentor, das von einem Mann mit Uniform und Maschinengewehr bewacht wird. In einer Hütte am Wegesrand werden unsere Personalien aufgenommen, dann schwingt das Tor auf, und wir befinden uns in einer anderen Welt.

Das Gebiet wird von einem indischen Bergbauunternehmen kontrolliert, das hier Eisenerz höchster Qualität abbaut. Übernachten muss man im einzigen Hotel des Container-Dorfs, in dem normalerweise externe Mitarbeiter untergebracht werden. Abendessen und Frühstück gibt es in der Kantine der Bergbauarbeiter. Wir fragen uns nach dem Weg auf die Nimbaberge durch und landen schnell bei zwei Rangern. Ein Teil der Nimbaberge ist Naturschutzgebiet, und sie bieten

uns sofort an, uns auf ihrem Motorrad zu begleiten.

Auf kleinen eingewachsenen Pfaden schrauben sich unsere drei Motorräder durch den Urwald in die Höhe, bis wir auf einem baumlosen Bergplateau ankommen. Die markante stufenartige Form der Berge kommt vom früheren Abbau des Eisenerzes. Wir fahren zwischen Ruinen alter Fabriken immer höher, bis das Motorrad der Ranger einen lauten Knall von sich gibt und liegen bleibt. Lachend winken sie uns an sich vorbei und wir legen die letzten Meter bis zum Gipfel alleine zurück.

Hier oben hat sich die Natur ihr Reich zurückerobert. Wir schauen auf Guinea, die Elfenbeinküste, und Liberia – alle Länder sind zum Greifen nah. Und doch fühlen wir uns, als wären wir hier oben ganz weit weg von allem. Vor allem ganz weit weg von menschengemachten Grenzen.

Zurück an die Grenzen

Bevor es nach Hause geht, besorge ich mir von einem Voodoo-Priester in Benin noch einen Glücksbringer für eine sichere Reise. Unsere Motorräder parken wir für ein baldiges Wiedersehen in ein paar Monaten in der Stadt Cotonou.

Und dann? Dann kam Corona. Und mit der Pandemie steht bis heute ein großes Fragezeichen darüber, wann das im Moment konfliktgebeutelte Westafrika wieder halbwegs sicher bereisbar sein wird.

Zumindest mein Motorrad hat sich schon wieder auf die Reise gemacht: Mein Fox befindet sich gerade ganz alleine auf dem Atlantischen Ozean. Auf einem Schiff zurück nach Europa, da die Zoll Dokumente nun endgültig ausgelaufen sind.

Auch wenn meine Reise nicht wie geplant endet, bin ich mir ganz sicher: Afrika, du wirst mich bald wieder an deine und meine Grenzen bringen. Und wenn nicht im Westen, dann vielleicht bald im Osten. Gut, dass man eine Umrundung immer in zwei Richtungen fahren kann!



Das Bild ist das Siegermotiv aus unserem Social-Media-Wettbewerb »Dein Bild und deine Geschichte«. Hoss Newman erhält als Dankeschön einen Aventure Traveller. Alle Motive unter tourate.ch/DeinBild_2

Text und Foto: Hoss Newman

KAMERA:	APPLE IPHONE XS
BRENNWEITE:	26 MM
BELICHTUNGSZEIT:	1/500 SEK
BLLENDE:	f/1.8
BELICHTUNGSKORREKTUR:	KEINE
MODUS:	PROGRAMM
ISO-ZAHL:	25

BLUPP, BLUPP

Es war Tag 3 vom Transitalia-Marathon 2020. Wir waren in einem schönen Hotel in Todi (Umbrien) untergekommen. Leider hatten wir wenig Zeit, das außergewöhnliche Frühstück zu genießen. Wir mussten die Bikes herrichten und die Tracks aktivieren. Doch die Navis sorgten für einen unerwarteten Adrenalinschub. Als wir die GPS-Geräte endlich klar hatten, waren schon einige Teilnehmer unterwegs. Egal – wir hatten es geschafft und konnten mit einem guten Gefühl dem Track folgen.

Wer schon einmal in Italien abseits der Straße unterwegs war, kann sich nur zu gut vorstellen, dass es nicht lange auf komfortablen Schotterstraßen dahinging. Die Wege wurden immer enger und steiler, der Schotter gröber. Die Auswaschungen waren ziemlich tief. Auf genau so etwas hatten wir uns »tierisch« gefreut, und der Fahrspaß wuchs ins Unermessliche. Nach einer kurzen Pause ging es auch schon weiter einen Trail entlang, der die Beschreibung »abenteuerlich« wirklich verdient hatte. Als wir wieder festen Boden unter den Rädern spürten, hoben alle mit einem breiten Grinsen im Gesicht den Daumen.

Und schon kam der nächste Abzweig, der Untergrund wurde matschig, rutschig und versprach eine komplett andere Art von Fahrspaß. In der Ferne war ein Fotograf zu erkennen. Aus Erfahrung wusste ich, dass sich die Jungs meist an den spektakulärsten Plätzen stationieren. Sein Grinsen sagte mir sofort, dass es nicht die einfachste Stelle war, die vor mir lag. Und das ist sicher untertrieben, denn es handelte sich um das größte Matschloch, die tiefste aller Pfützen, die wir in diesen Tagen durchfahren mussten.

Aber natürlich wollte ich coole Bilder und Geschichten mit nach Hause bringen, also musste ich genau da durch und auch noch in der Senkrechten bleiben. Und ja, das Loch war tief, sehr tief und es war sehr rutschig! Die Hoffnung, mich nicht genau vor dem Fotografen auf die Nase zu legen, ließ mich meinen Blick weit nach vorne richten und mit Zug am Gas durch das Schlammloch pflügen.

Geschafft! Ja, ich war durch! Meine Teamkameraden hatten das Ganze noch vor sich. Ich platzierte mich und mein Moped sicher auf der Seite und suchte mir ebenfalls eine Stelle, um ein paar tolle Bilder zu machen.

Als wir endlich das Ziel in Cascia erreichten, warteten schon einige Teilnehmer – und das wohlverdiente Stiefelbier. Jetzt war die Zeit, unsere Geschichten von dieser spektakulären Etappe auszutauschen. Meine kennt ihr jetzt.





IMPRESSUM

FEEDBACK

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

HEADQUARTERS & DISTRIBUTORS

DEUTSCHLAND

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

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

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

TOURATECH-West 450 m SHOP!
Kohl Automobile GmbH
Neuenhofstr. 160
DE 52078 Aachen
Tel: +49 (0)241 - 5 68 84 62
info@touratech-west.de
www.touratech-west.de

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

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

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

TOURATECH Allgäu
Adventure Company A7 GmbH
In der Paint 12
87730 Bad Grönenbach
Tel: +49 (0)8334 - 362 93 99
info@touratech-allgäu.de
www.touratech-allgäu.de

TOURATECH Karlsruhe
Bohling und Eisele & Co. GmbH
Eisenbahnstraße 40
76229 Karlsruhe
Tel: +49 (0)721 - 790 77 70
info@bohling-eisele.de
www.bohling-eisele.de

ÖSTERREICH

Bierbaum GmbH
Vöslauerstraße 6
AT 2500 Baden
Tel: +43 (0)225 225 43 00
info@touratech.at
www.touratech.at

SCHWEIZ

Touratech Swiss
Happich Pelzer GmbH
Luzerner Strasse 38
CH 6030 Ebikon
Tel: + 41 (0)41 310 97 00
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:
Tilo Jentzsch
Martin Wickert

Layout und DTP:
Volker Haller
Peter Mayer

Fotografie:
Katja Wickert

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

TRÄUMST DU NOCH ODER ERZÄHLST DU SCHON?



Bestelle jetzt kostenlos
den Welttourkatalog online!



Die Edelweiss-Welttour: In 6 Etappen mit dem Motorrad um die Welt. Mit dieser organisierten Tour war der Traum einer Weltreise noch nie so einfach zu verwirklichen. Buche einzelne Abschnitte oder die ganze Tour in einem Stück. So machst du dein Welttour-Abenteuer perfekt und erzählst Geschichten, von denen andere nur träumen!

www.edelweissbike.com



**BMW
MOTORRAD**

40 JAHRE ABENTEUER VIER JAHRZEHNTE GS

Ob durch Wüsten und Steppen oder über Landstraßen und Bergpässe, die **neue BMW R 1250 GS Adventure** bringt Dich seit inzwischen vier Jahrzehnten selbst an die fernsten Ziele. Darum gibt es die Königin der Reiseenduros jetzt in der „Edition 40 Years GS“, die den Look der legendären R 100 GS „Bumblebee“ aufgreift. Durch das optionale Licht-Paket mit adaptivem Kurvenlicht, multifunktionalen Blinkleuchten und Tagfahrlicht wird sie gleichzeitig noch unverwechselbarer. Ebenfalls als Sonderedition erhältlich: die **BMW F 750 GS**, **BMW F 850 GS / GS Adventure**, **BMW R 1250 GS** und **BMW R nineT Urban G/S**. Lass Dich bei einer Probefahrt bei Deinem BMW Motorrad Partner von vier Jahrzehnten GS begeistern. Weitere Infos unter bmw-motorrad.de/40-jahre-gs

#spiritofgs

MAKE LIFE A RIDE