

NEUES aus der ADVENTURE-Szene

März
April 2021

Motorrad
ABENTEUER



Motorrad

ABENTEUER

enduroabenteuer

Deutschland
5,80 €

Österreich 6,50 €

Schweiz 10,50 sfr

BeNeLux 6,90 €

Italien 8,00 €



WÜSTENERLEBNIS TUNESIEN

Expedition Sand

 S. 44

YAMAHA XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ

Mach's gut, Dickerchen

 S. 26

KINDER-AUSRÜSTUNG

Nachwuchs- Förderung

 S. 92

HYGIENE AUF REISEN

Sauber bleiben

 S. 56

VORTRAGSREIHE LAGERFEUER

Die Fern-Seher

 S. 60

Fernweh | Reise | Erlebnis | Zubehör | Test

INDIEN / HIMALAYA

Zwischen oben und unten
S. 74



GESPANNUMBAU

Familien-Dreirad
S. 88



GEORGIEN

Im Schatten des Kaukasus
S. 14



SATTER INHALT, FAIRER PREIS!



MOTORRAD NEWS

AUCH IM ABO ERHÄLTlich:

- >> Tel.: 06123 9238-278
- >> Fax: 06123 9238-244
- >> E-Mail: motorradnews@vuservice.de
- >> per Post: Abo-Service MOTORRAD NEWS, 65341 Eltville

Jetzt

für nur 2,90 €
im Zeitschriftenhandel

MOTORRAD NEWS ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Ulf Mommertz, Dr. Michael Werner, Martina Knehans. Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und NEWS-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>



MESSE GELESEN



Andreas Hülsmann (rechts)
Chefredakteur

BMW geht. Die Ankündigung, dass der bayerische Motorradhersteller bei der EICMA in Mailand und der Intermot in Köln nicht mehr dabei sein wird, kam nicht wirklich überraschend. Schon im Frühjahr letzten Jahres hatte BMW diese beiden Herbstmessen abgesagt. Zu einem Zeitpunkt, an dem noch nicht wirklich klar war, wie sich die Corona-Pandemie bis zum Ende des Jahres entwickeln würde.

Wer nun denkt, BMW hat 2020 als Feldversuch genutzt, um die Notwendigkeit derartiger Veranstaltungen abzuschätzen, dürfte nicht ganz falsch liegen. Live- und Digitalformate sollen künftig Messeauftritte ersetzen. Auch Suzuki sieht Motorradmessen im Abwärtstrend und das nicht erst seit Corona. Künftig will der japanische Hersteller über den »Suzuki Motorcycle

Global Salon« mit potentiellen Käufern und Kunden in Kontakt kommen und neue Modelle auf der web-basierten Plattform präsentieren.

Da kommt ein Zeitalter auf uns zu, mit dem ich mich nicht anfreunden möchte – und es vielleicht auch gar nicht kann. Motorradfahren ist für mich ein »Sinn volles« Erlebnis, das sich mit nichts vergleichen lässt. Es geht ums Hören, Sehen und Fühlen – also um ein Erlebnis, das kein Bildschirm bietet. Vielleicht bin ich in diesem Punkt altmodisch. Und ich gebe zu: in diesem Fall bin ich es gern.

Messen gehören für viele Motorradfahrer zum festen Bestandteil einer Saison. Sicher geht es in erster Linie ums »Mopeds gucken« und den direkten Vergleich einzelner Modelle. Nicht wenige Kaufentscheidungen werden auf einer Messe getroffen. Aber es geht auch ums Gefühl und darum, sich inspirieren zu lassen, Benzin zu reden und Pläne zu schmieden. Ein guter Ort dafür ist seit jeher beispielsweise die Abenteuer-Bühne, die wir zusammen mit unserem Schwesterblatt TOURENFAHRER organisieren. Ein Format, das sich in die virtuelle Realität kaum übertragen lässt.

Der Altersdurchschnitt der Motorradfahrer liegt zwischen Ende 40 und Anfang 60. Das sind die Leute, die noch ein Leben ohne Internet und Apps kannten. Es ist eine Generation, in der viele lieber mit Menschen interagieren als mit Algorithmen. Das mag sich in der Zukunft ändern, aber bis dahin sind es hoffentlich noch ein paar Jahre.

Am Ende der Pressemitteilung von BMW war zu lesen, dass das Unternehmen seine Motorräder auf ausgesuchten regionalen Messen präsentieren will und für neue Formate offen sei. Für mich klingt das ein bisschen nach richtigem Leben.



10 *Neue Modelle: Frisches Material für neue Abenteuer*



14 *Georgien: Geschmacksprobe im Dreck*



26 *Yamaha XT 1200 Z Ténéré: Die ist dann mal weg*



36 *Südheide: Unerwartet schotterig*

FERNWEH

- 14** **Georgien:** Einzig, aber bestimmt nicht artig, so lässt es sich am besten beschreiben, wenn das »aufspur-Team« auf Tour geht. Die Gruppe rund um Bruno Pillitteri hat sich mit Motorrädern durch Georgien geschottert und vom Land und seinen Leuten in den Bann ziehen lassen.
- 36** **Südheide:** Es muss nicht immer das große Abenteuer am anderen Ende der Welt sein. Auch im näheren Umfeld finden sich interessante Spots. Wer heimischen Gefilden eine Chance gibt, der findet sicherlich auch hierzulande kleine und große Abenteuer. Zum Beispiel in der Südheide.
- 44** **Tunesien:** Joana Breitbart und Joshua Steinberg haben 2019 beim Motorrad-Reise-Treffen in Gieboldehausen den Förderpreis »Die blaue Kugel« gewonnen. Ihre Idee: eine Weltreise mit kleinen Motorrädern. Das erste Ziel: Tunesien – und das in Zeiten von Corona. Eine Reise ins Ungewisse?
- 74** **Himalaya:** Zwei Monate fuhren Martina und Mario Steiner mit Royal Enfield Bullets durch Indien und den Himalaya. Sie erlebten nicht nur fantastische Landschaften, denn auch für ihre Sinne war die Reise ein Erlebnis.

TEST/TECHNIK

- 26** **Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré:** Sie war nie wirklich ein Verkaufssrenner. Dennoch hat sie die Herzen ihrer Besitzer erobert, ihre Zuverlässigkeit ist fast schon legendär. Nun geht die XT 1200 Z in den Ruhestand. Wir blicken zurück auf ein Jahrzehnt »Big-T«.
- 88** **Gespannumbau:** Wenn aus zwei leidenschaftlichen Motorradfahrern plötzlich vier werden, muss umgeplant werden. Maximilian Heller hat sich den Traum vom reisetauglichen Familien-Gespann verwirklicht.

AUSRÜSTUNG

- 32** **Heizgriffe:** Bei eisiger Kälte leiden vor allem die Finger. Griffkraft und Reaktionsschnelligkeit sind dann schnell passé. Heizgriffe können Abhilfe schaffen. Wir haben vier Handwärmern aus dem Zubehör eingezieht.
- 68** **Fußrasten:** Bei einem Ausritt ins Gelände ist sicherer Stand wichtig. Aber die serienmäßigen Fußrasten bieten oft nicht den richtigen Halt. Ganz anders ist es mit den australischen Rasten von Pivot Pegz.



44 Tunesien: Ein Leben mit Sand



74 Himalaya: Mit Enfields Richtung Himmel



70 Heizwäsche: Schutzmaßnahmen gegen Kälte



88 Gespannubau: Erweiterte Familien-Mobilität

- 56 Hygiene:** Sich selbst und seine Umgebung unterwegs sauber halten ist eine Herausforderung. Besonders in Ecken auf dieser Welt, wo die hygienischen Bedingungen alles andere als optimal sind. Wir haben Vorschläge gesammelt, wie man sich vor gesundheitlichen Schäden schützen kann.
- 60 Vortragsreihe Lagerfeuer:** Sie verstehen es, Fernweh in die Herzen der Menschen zu bringen: Die Macher des beliebten »Lagerfeuers« aus Duisburg. Das entbehrungsreiche Winterhalbjahr hat bei Fans und Veranstaltern ein Vakuum erzeugt. Wann geht's endlich weiter?
- 64 Videoschnitt** Im Abschluss unserer Serie »Filmen unterwegs« geht es um die Königsdisziplin, den Videoschnitt. Im vierten Teil erklärt Maximilian Heller, worauf es bei der Nachbearbeitung und Komposition der Aufnahmen ankommt, um einen kurzweiligen Film zu zaubern.
- 72 Ausprobiert:** Rostlöser sind chemische Keulen? Nicht alle, verspricht der Erfinder von »RostDelete«. Wir sind der fiesen Patina mit dem Mittel auf die Pelle gerückt, das mit der Kraft von Zitrusfrucht arbeitet.

AUCH IMMER INTERESSANT

- 06 Aktuell**
- 09 Leserbrief**e
- 10 Neue Modelle**
- 73 Bücher** Fernweh-Lesestoff und DVDs
- 86 Momentaufnahme** in der Mongolei
- 96 Organisiert** unterwegs
- 98 Neulich** in Russland
- 100 MA-Jahresrückblick 2020**
- 102 Modellkatalog**
- 104 Markt** Kostenlose Kleinanzeigen unserer Leser
- 108 MA-Shop** Abenteuerliches – auch zum Verschenken
- 110 Vorschau/Impressum**



WIEDER SEHEN

Nach einem verkorksten Corona-Jahr kommt langsam Leben in die Szene.

Für 2021 wird geplant. SW-Motech veranstaltet vom 11. bis 13. Juni 2021 wieder sein großes »Open House«-Motorradfest. Das Planungsteam ist optimistisch, dass das Festival unter Berücksichtigung der Hygieneregeln durchgeführt werden kann. Die Zubehör-Manufaktur hat dazu zahlreiche Motorradhersteller nach Rauschenbach eingeladen. Es gibt Testfahrten, ein buntes Live-Programm und eine Händlermeile.

Aber auch für den Fall einer Absage wurde vorgesorgt: Sollten im Juni noch keine Großveranstaltungen möglich sein, gibt es einen Ausweichtermin vom 17. bis 19. September 2021. Aktuelle Informationen zum Open House finden sich im Internet unter www.sw-motech.info/openhouse. Dort wird ab Mai das komplette Festival zu finden sein. Ebenso soll es ab Mai wieder Werksverkäufe in Rauschenberg geben, sofern es die Corona-Vorschriften zulassen.

LÄNGERE LAUFZEIT

Reifenhersteller Metzeler verlängert die kostenlose Mitgliedschaft im Metzeler Club von zwölf auf 24 Monate – und das rückwirkend zum 1. Januar 2020. Mitglied in diesem Club wird, wer einen Metzeler-Gummi kauft (zum Beispiel Roadtec, Tourance Next 2, Karoo 3, Karoo Street oder Cruisetec)

und sich registrieren lässt. Die Mitgliedschaft beinhaltet eine komplette oder teilweise Gelderstattung bei Stich- oder Schnittbeschädigungen des Reifens und außerdem viele Bonusangebote bei Hotels, Motorradverleihern oder Fahrtrainings.

www.metzeler.com/de



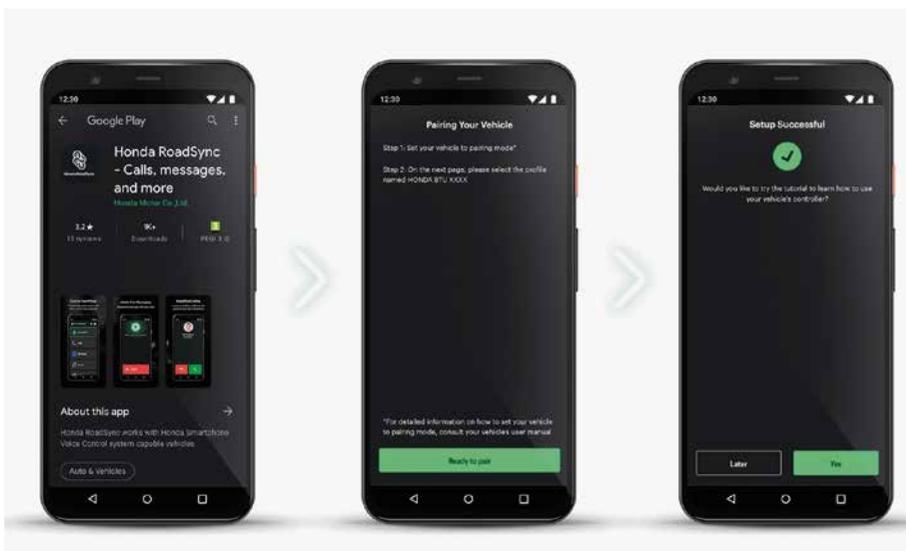
Fotos: Hersteller, Edelweiss, A. Hülsmann

TREFFEN IM STEINBRUCH

Nicht nur SW-Motech plant wieder drauflos. Auch im Westerwald ist man optimistisch, dass die Saison Gutes bringt. Vom 18. bis 20. Juni 2021 sollen sich im alten Basaltwerk in Enspel wieder Offroadbegeisterte zu den Motorradtagen im Stöffelpark treffen. Die Veranstalter gehen davon aus, dass Corona auch im Juni immer noch ein Thema sein wird und haben deshalb ein Hygienekonzept für die Veranstaltung erstellt.

So werden maximal 1000 Besucher zugelassen, die sich vorab anmelden müssen. Auch die Zahl der Camper ist limitiert. An den einzelnen Programmpunkten tüfteln das Organisations-Team zurzeit intensiv. Wer im Stöffelpark Ende Juni dabei sein möchte, sollte sich deshalb zügig bei den Veranstaltern melden.

Weitere Infos unter www.stoeffelverein.de/aktivitaeten/motorrad-tage-im-stoeffel-park/



APP DAFÜR

Honda hat eine Smartphone-App entwickelt, mit der Nutzer zahlreiche Funktionen an ihrem Motorrad per Sprache steuern können. Die Roller X-ADV und Forza 750 sowie die CB 1000 R sind bereits mit der notwendigen Hardware ausgerüstet. Diese kommuniziert per Bluetooth mit der »Honda RoadSync App«. Das System soll dem Nutzer einfaches Navigieren

ebenso ermöglichen wie Telefonieren oder das Versenden und Empfangen von SMS und Nachrichten über Messengerdienste. Auch Musik über Streaming-Apps und Wetterinformationen sind vorgesehen. Die App steht derzeit nur für Android-basierte Geräte zur Verfügung und kann kostenlos heruntergeladen werden.

www.honda.co.uk



NICHT MEHR DABEI

BMW Motorrad wird bei den beiden Leitmessen der Zweiradindustrie, bei der Intermot in Köln und bei der EICMA in Mailand, nicht mehr dabei sein. Das Unternehmen will künftig Live- und Digitalformate stärker in den Vordergrund rücken. Mit der strategischen Neuausrichtung wolle man weltweit mehr Menschen für die Produkte von BMW Motorrad begeistern, erklärt der Leiter

von BMW Motorrad Dr. Markus Schramm dazu. Durch die messeunabhängigen Formate sieht das Unternehmen die Möglichkeit, neue Modelle flexibler und zeitlich unabhängiger zu platzieren. So ganz wird sich BMW aber nicht aus dem Messebetrieb verabschieden. Auf ausgesuchten regionalen Ausstellungen will der Hersteller seine Produktpalette weiterhin den Besuchern präsentieren.



AUSGEBRANNT

Das Top Mountain Motorcycle Museum an der Mautstelle der Timmelsjoch-Hochalpenstraße ist noch nicht einmal fünf Jahre nach seiner Eröffnung bereits Geschichte: Die seit April 2016 in rund 2200 Metern Höhe ausgestellten 230 Raritäten sowie diverse Show-Pkw wurden am frühen Morgen des 18. Januar 2021 Opfer der Flammen. Ein Großfeuer, das auf einen technischen Defekt zurückzuführen ist, sorgte für einen Totalschaden. Die zu Hilfe geeilten Löschzüge des hinteren Ötztals konnten mit großer Mühe immerhin

das angeschlossene Restaurant sowie die ebenfalls in den Gebäudekomplex integrierte Seilbahnstation retten. Attila Scheiber, der zusammen mit seinem Bruder Alban Besitzer der Anlage ist, sagt: »Die Arbeit von 15 Jahren ist kaputt. Besonders leid tut es uns um die über 100 Motorräder, die uns als Leihgaben zur Verfügung gestellt worden waren.« Einen Wiederaufbau hält er für möglich, »doch das wird viele Jahre dauern und viele Motorräder werden fehlen, denn sie sind unwiederbringlich verloren.«

www.timmelsjoch.com

ETWAS SPÄTER

Wegen Corona ist die »Motorräder 2021« verschoben. Deutschlands größte Frühjahrsmesse in den Dortmunder Westfalenhallen soll nun vom 29. April bis 2. Mai stattfinden. www.zweiradmessen.de



LETZTE REISE

Im Januar verstarb Werner Wachter.

1980 gründete er zusammen mit seiner Frau Carol das Unternehmen »Edelweiss Bike Travel« und machte daraus weltweit einen der größten Anbieter für Motorradreisen. In Sachen organisierte Motorradreisen war er ein Pionier und Idealist, denn bis 1980 gab es dieses Segment im Zweiradbereich so gut wie gar nicht. Er beschränkte sich nicht auf die klassischen Ziele in Europa und baute das Tourenangebot schnell auf Destinationen in der ganzen Welt aus. Edelweiss war dabei oft das erste Unternehmen, das Motorradfahrer auch an exotischen Ziele brachte.

Werner Wachter war auch bekannt für seinen unkonventionellen Stil. Für die Durchführung einer Tour galten feste Regeln, doch manchmal bahnte sich die in ihm schlummernde Abenteuerlust ihren Weg. Und das war nur eine Eigenschaft, die viele Tour-Teilnehmer an ihm schätzten. Nach seinem 60. Geburtstag zog er sich aus dem operativen Geschäft zurück, war aber bei einigen Edelweiss-Reisen immernoch dabei. Mit ihm ist nun ein engagierter und leidenschaftlicher Motorradfahrer gestorben, der seiner Passion immer gefolgt ist. Werner Wachter wurde 77 Jahre alt.

www.edelweissbike.com

Au revoir, Hubert

Im Januar verstarb Hubert Auriol im Alter von 68 Jahren.

Jürgen Schons (Text) wirft einen Blick auf das Leben eines großen Helden der Rallye Paris–Dakar.

l'«Africain», der Afrikaner, so lautet der Spitzname des Rallyefahrers Hubert Auriol. Den Namen trug er, weil einerseits 1952 in der äthiopischen Hauptstadt Addis Abeba auf die Welt kam – und andererseits, weil er Zeit seines Lebens ein großer Freund des Schwarzen Kontinents war.

BMW 800 GS an den Start, scheidet jedoch wegen technischer Probleme aus.

Doch 1981 wird das Jahr für das französisch-bayerische Gemeinschaftsprojekt. Die BMW ist den japanischen Einzylindern weit überlegen, Auriol siegt mit rund drei Stunden Vorsprung. Auch bei

Auriol übernimmt auf der 14. Etappe die Führung von seinem Freund und ewigen Rivalen Cyril Neveu und fährt 41 Minuten Vorsprung heraus, der allerdings auf der 17. und 18. Etappe auf neun Minuten zusammenschmilzt. Auf Etappe 19 stürzt Auriol über einen Baumstumpf und bricht sich beide Fußgelenke. Dennoch fährt er in einer übermenschlichen Anstrengung die letzten 20 Kilometer bis ins Etappenziel, wo er das Rennen aufgeben muss.

Das Motorradthema ist damit für ihn beendet, nicht aber die Dakar. Er wechselt von zwei auf vier Räder, startet 1988 wie in den beiden darauffolgenden Jahren in einem einsitzigen Buggy. 1991 sitzt er in einem Lada, beendet den Wettbewerb als Fünfter und siegt bei der 1992er-Ausgabe am Steuer eines Mitsubishi Pajero. Der Franzose ist damit der Erste, der die Dakar auf zwei und auf vier Rädern gewinnt. Danach wird er mit Citroën noch einmal Zweiter und Dritter.

Doch das Kapitel »Dakar« ist für den Franzosen immer noch nicht geschlossen. Mittlerweile zum Mitglied der Ehrenlegion ernannt, übernimmt er 1995 die sportliche Leitung der Rallye und behält diese bis ins Jahr 2004. 2006 startet er noch einmal mit einem Isuzu. Selbst danach kann Auriol nicht vom Rallyesport lassen. Er organisiert 2006 die »Légend des Héros«, eine Paris–Dakar nur für Yamaha XT 500.

2008 folgen das »Africa Race« und 2016 die »China Grand Rallye«. Zwischendrin findet er noch Zeit, für den französischen Sender TF1 eine Sendung zur Verkehrssicherheit und die Sendung »Koh Lanta« zu moderieren, die französische Ausgabe der Reality-Serie »Survivor«, die in Deutschland »Expedition Robinson« heißt.

In den letzten Jahren ist es still geworden um »l'«Africain«. Auriol leidet unter massiven Herz-Kreislauf-Problemen, denen er am 10. Januar 2021 in einem Pariser Krankenhaus erliegt. ■



Unvergessen: Hubert Auriol auf BMW bei der Rallye Paris–Dakar im Jahr 1984.

Zum Motorrad kommt der studierte Wirtschaftsingenieur im Alter von 20 Jahren. Er beginnt mit Trial-Wettbewerben, sattelt bald um auf den Endurosport, in dem er 1980 französischer Meister auf einer Husqvarna wird. Seine wahre Berufung entdeckt er im Jahr zuvor, als er bei der Erstausgabe der Rallye Paris–Dakar startet, die damals noch ein echtes Abenteuer ist. Nicht zuletzt dank seines ausgezeichneten Orientierungssinns (man fährt nach Roadbook, nicht nach Navi) beendet er die Rallye auf Yamaha XT 500 als Siebter in der Motorradwertung.

Diese Leistung bleibt bei BMW in München, wo man ein Engagement bei der Dakar als werbliche Unterstützung für die neue R 80 G/S ins Auge fasst, nicht unbemerkt und man nimmt den sympathischen Modell-Athleten unter Vertrag. Er geht mit einer von Herbert Schek vorbereiteten

der 1982er-Ausgabe liegt »l'«Africain« in Führung, bis ihn ein Getriebedefekt aus dem Rennen wirft. Im Jahr darauf wiederholt er seinen Sieg, 1984 muss er sich seinem Teamkollegen, dem ehemaligen Motocross-Weltmeister Gaston Rahier aus Belgien, geschlagen geben. Die Dissonanzen zwischen dem freundlichen und hilfsbereiten Franzosen und dem als launenhaft bekannten Belgier nehmen überhand, Auriol wechselt zum neu gegründeten Cagiva-Team.

Cagiva-Chef Claudio Castiglione hat sich in den Kopf gesetzt, Honda, Yamaha und BMW mit der Elephant 750 zu schlagen. 1985 beendet Auriol die Rallye als Achter, im Jahr darauf scheidet er nach technischem Defekt aus. Eine gerissene Antriebskette zertrümmert das Gehäuse des Motors, der aus einer Ducati Pantah stammt. 1987 kommt es zu einem epischen Drama:

Nicht abgewogen

Service: 200-Kilo-Bikes, 01 2021

Hallo MA-Team, dem Bericht über die 200 Kilo Bikes habe ich mit großer Vorfreude entgegengesehen, da ich mir endlich klare Fakten zum tatsächlichen Gewicht der einzelnen Modelle erhofft hatte. Aber wieder wurden bei der einen »Leergewicht« (mit ohne Öl Kühlwasser?) bei der anderen »fahrfertig« (was heißt das, voller Tank halbvoller Tank?) oder bei der KTM 890 gar nichts angegeben. Nach diesem Bericht war man genauso schlau wie vorher. Eine Kontrolle der Werksangaben findet scheinbar gar nicht statt. Spätestens beim Vergleich der Gewichtsangaben der KTM 690 leer und Husqvarna 701 LR fahrfertig kommen Fragen auf. Ist die Huski trotz zusätzlichem Tank, Schläuchen, Umschaltung usw. leer wirklich um 10 bis 11 Kilogramm leichter als die technisch fast identische KTM?

Von meiner favorisierten Motorradzeitung würde ich mir wünschen, dass die Motorräder selbst gewogen werden und zwar fahrfertig und vollgetankt. Das wäre eine wirklich hilfreiche und faire Information, mit der ihr euch außerdem von den anderen »Fachzeitschriften«, die auch nur die Werksangaben abschreiben, positiv abheben könntet. Ansonsten freue ich mich schon wieder auf die nächste MotorradABENTEUER

Axel Taubenreuther per Mail

Bitte fahrfertige Angaben

Service: 200-Kilo-Bikes, 01 2021

Hallo MA-Team, ich möchte zunächst betonen, dass ich schon seit der ersten Ausgabe Motorrad ABENTEUER lese und mich immer wieder über den gut gemachten und interessanten Themenmix freue. Abenteuer gibt es in der Nähe und in der Ferne. Auch die klare Positionierung im kürzlichen Editorial hat mir gut gefallen.

Doch diesmal muss ich doch ein wenig »meckern«. Als ich die Ankündigung gelesen habe, dass ihr einen Überblick über leichte Motorräder bringen wollt, war ich hoch erfreut. Endlich mal wieder ein Schritt in die andere Richtung. Der Drang zu immer stärkeren und schwereren Bikes ist anscheinend kaum aufzuhalten. Simple, klassische Enduros, wie die in anderen Teilen der Welt noch neu kaufbaren luftgekühlten

Eintöpfe, findet man fast nur noch in MA-Reisereportagen.

Nach dem Lesen des Berichtes zu den Reiseenduros unter 200 Kilo war ich dann allerdings ein wenig enttäuscht. Ich finde es echt schade, dass ihr die Unart von KTM übernommen habt, hier das Leergewicht »trocken« anzugeben. Ich rechne es den Österreichern hoch an, dass sie die Fahne der »leichten« Straßenduros mit der 690er oder auch der 790 und 890er hochhalten, aber im Sinne der Vergleichbarkeit sind die schöngefärbten »trockenen« Werbeangaben ätzend.

Klar ist es ohne selbst zu wiegen schwierig, vergleichbare Daten zu bekommen, aber dafür habt ihr ja die Möglichkeiten die Tests durchzuführen oder zu recherchieren. Euer Versuch des Kommentierens der Gewichtsangaben mit zusätzlichen Informationen in Klammern hatte leider auch nicht wirklich geklappt. Vielleicht könnt ihr bei solchen Vergleichen in Zukunft trocken und fahrfertig angeben.

Dirk Müller per Mail

Vorstellung entsprochen

Service: 200-Kilo-Bikes, 01 2021

Liebes Motorrad-Abenteuer-Team, in der Ausgabe MA 01/2021 stach mir gleich auf der Titelseite Überschrift »Leicht genommen – Reiseenduros unter 200 Kilogramm« ins Auge und habe sofort auf Seite 42 nachgeschaut und alle folgenden Seiten gefressen. Besonders die »No-Name«-Bikes fand ich interessant. Auf genau so eine Vorstellung bzw. einen Artikel warte ich persönlich und sicher auch noch eine ganze Menge anderer reisefreudiger Enduristen seit Jahren! Vielen Dank und bitte unbedingt mehr davon!!!

Übrigens, das Foto in der Rubrik Momentaufnahme ist absolut großartig und war jede Frostbeule wert! Meine Frau und ich haben Tränen gelacht!

Tobias Evans per Mail

Motorrad vermisst

Service: 200-Kilo-Bikes, 01 2021

Moin Leute, ich fand es toll, einmal die leichteren Enduros in den Blick zu nehmen. Im Editorial und mit einem eigenen Bericht. Steigt doch der Spaßfaktor proportional zum abnehmenden Gewicht. Ehrlicherweise sind 200 Kilo nicht wirklich Fliegengewicht – mehr Modelle bis 160 Kilo wären schön

gewesen. Besonders vermisst habe ich die Beta Alp 4.0. Leichtfüßig und mit echten Endurodimensionen 21“/18“ macht sie auf der Straße riesig Spaß und verwöhnt im Gelände mit Handlichkeit. Zumindest darf sie in in eurem Katalog nicht fehlen – als reisetaugliches Motorrad mit dem Fliegengewicht einer 125er.

Thomas Böhmer per Mail

Ohne Rückblick

Jahresrückblick

Hallo Redaktion, da ich MotorradABENTEUER archiviere und sammle, vermisste ich wie sonst üblich in Ausgabe 1/2021 den Jahresrückblick/Jahresinhaltsverzeichnis 2020. Wird diese Übersicht noch nachgereicht?

Dieter Krüger

Anm. der Redaktion:

Hallo Dieter,

Sie haben völlig recht. Unser Jahresrückblick hatte sich in der letzten Ausgabe komplett aus dem kollektiven Redaktionsgedächtnis geschlichen, wir haben ihn schlichtweg vergessen. Wir bitten dies zu entschuldigen. Den Rückblick reichen wir in dieser Ausgabe nach, zu finden auf den Seiten 100 und 101.

LESER SCHREIBEN AN

Syburger Verlag GmbH

MotorradABENTEUER

Hertinger Str. 60

59423 Unna

oder per E-Mail:

**motorradabenteuer@
syburger.de**

Schreiben Sie uns Ihre Meinung zu den Artikeln in unserem Motorrad ABENTEUER. Wir freuen uns auf ein Feedback! Die Redaktion behält sich allerdings vor, Leserbriefe notfalls zu kürzen. Bitte haben Sie auch Verständnis dafür, dass nur Briefe beantwortet werden können, denen ein Rückporto beiliegt und dass die Beantwortung einige Zeit dauern kann.

KTM 890 ADVENTURE R / RALLY

Für alle Fälle

Die Optik der KTM 890 mag gewöhnungsbedürftig sein. Aber Aussehen ist ja bekanntlich nicht alles. Wer der Kati mit den dicken Backen eine Chance gibt und sie ausführt, der stellt schnell fest: Die 890er ist ein Bike für alle Fälle. Und die Entwickler haben gegenüber der 790er noch einmal ordentlich draufgelegt. Der Antrieb ist nicht nur kräftiger als bei der Vorgängerin, was der um 20 Prozent größeren Schwungmasse zu verdanken ist, auch rennt der LC8 wesentlich ruhiger.

Die 890er werden wir in der kommenden MA-Ausgabe genauer vorstellen, aber so viel sei schon mal gesagt: Auf Asphalt und im leichten Gelände weiß sie zu begeistern. Alles passt: vom Handling über die Ergonomie bis zum Quickshifter. Gleiches soll auch für die 890 Adventure R mit einem leistungsfähigeren Fahrwerk und das Topmodell, die Adventure R Rally, gelten. Die auf 700 Stück limitierte Rally kommt mit XPLOrPro-Fahrwerk von WP, Rally-Fahrmodus, eloxierten Felgen und einigem mehr. Exklusiv ist auch der Preise von 20.695 Euro.



Motor: Reihen-Zweizylinder, Hubraum: 889 cm³
Leistung: 105 PS (77 kW) bei 8000/min
max. Drehmoment: 100 Nm bei 6500/min
Gewicht (trocken): 196 kg
Preis Basismodell: 13 295 Euro
R: 14 295 Euro, Rally: 20 695 Euro

DUCATI MULTISTRADA V4/S

Die vierte Generation

Für eingefleischte Ducatisti ist das ein schwerer Schlag: In der neuen Multistrada arbeitet ein V4-Motor ohne desmodromische Ventilsteuerung. Die Spitzenleistung gibt Ducati mit 170 PS bei 10 500 Touren an, das Drehmoment mit 125 Nm bei 8750 Umdrehungen. Die Italienerin bringt vollgetankt 240 Kilo auf die Waage und befindet sich damit in dieser Hubraumklasse in bester Gesellschaft.

In Sachen Fahrwerk vertraut Ducati auf eine 50er USD-Gabel und eine Zweiarms-Aluschwinge mit Zentralfederbein. 170 und 180 Millimeter Federweg sowie 220 Millimeter Bodenfreiheit sorgen für Geländegängigkeit. Wie bei Ducati üblich kommt eine Armada von Assistenzsystemen zum Einsatz. Schon die normale Multistrada V4 besitzt eine einstellbare Traktionskontrolle, abschaltbares Kurven-ABS, Wheelie-Kontrolle und vier Fahrmodi.

Die S-Variante legt beim elektronisch geregelten Fahrwerk mit Berganfahrhilfe und adaptivem Tempomat inklusive Totwinkelwarner, der mittels Radartechnik den Abstand zum Vordermann selbstständig regelt, noch einen drauf. Dazu gibt es noch Quickshifter, Kurvenlicht und TFT-Bildschirm.

Motor: Vierzylinder-V, Hubraum: 1158 cm³
Leistung: 170 PS (125 kW) bei 10.500/min
max. Drehmoment: 125 Nm bei 8750/min
Gewicht (vollgetankt): 240 kg
Preis: 17 545 Euro, S Version: 20 455 Euro



HONDA CRF 300 L / RALLY

Kleiner Abenteurer

Honda hat seine CRF-Modelle in Hinsicht auf Euro-5 überarbeitet und den kleinen Einzylindern vieles mit auf den Weg gegeben, was sie zudem attraktiver als Reise-Enduro machen. Die Anpassung an die Abgasnorm geht einher mit größerem Hubraum und mehr Leistung. Die Änderung der Steuerzeiten, wie auch die Überarbeitung der Strömungskanäle und ein anderer Auspuff, sollen nicht nur die Emissionen verringern, sondern auch für eine Verbesserung der Gasannahme sorgen. Zudem wurden die ersten fünf Gänge kürzer übersetzt und der sechste Gang deutlich verlängert. Der Einzylinder wurde verpackt in einem neuen Einschleifen-Stahlrohr-Rahmen, der gegenüber dem Vorgänger gut zwei Kilo weniger wiegt.

Auch am Fahrwerk wurde gearbeitet. Bei der CRF 300 L wächst der Federweg, womit sie nun genauso wie die Rally vorn 260 und hinten 260 Millimeter Federweg hat. Ein weiteres Plus für Offroad-Einsätze ist die höhere Bodenfreiheit. Beide Enduros sind zukünftig vorn auf 21-Zoll-Niederquerschnittsreifen unterwegs. Einen guten Schluck mehr gibt es beim Tankvolumen, das von 10 auf 12,8 Liter steigt. Insgesamt bringen beide Hondas mit 142 beziehungsweise 153 Kilogramm je vier Kilo weniger auf die Waage als die Vorgängermodelle. Der Fahrer blickt auf ein neues LCD-Cockpit, in das Drehzahlmesser, Stoppuhr, Kilometerzähler und Durchschnittsverbrauchsanzeige integriert sind.



Motor: Einzylinder, Hubraum: 286 cm³
Leistung 27,3 PS (20,1 kW) bei 8500/min
max. Drehmoment: 26,6 Nm bei 6750/min
Gewicht: 142/153 kg
Preis: 5820 Euro, Rally: 6820 Euro

HARLEY DAVIDSON PAN AMERICA

Ami-Schlitten fürs Gelände



Harley Davidson und Enduro? Bisher ließ sich daraus kein Zusammenhang herstellen. Doch das ändert sich nun, denn mit der Pan America präsentiert der amerikanische Hersteller seine Interpretation einer Enduro. Die technischen Daten sind bemerkenswert: Den neuen 60°-V2-Motor mit dem einprägsamen Namen »Revolution Max« gibt es in einer 900er und einer 1250-Kubik-Variante, die 145 PS und ein Drehmoment von 122 Nm leistet. Und es gibt noch ein Novum: Die Pan America ist nach Jahrzehnten die erste Harley mit einer Kette, die den wartungsarmen Zahnriemen ersetzt.

Beim Fahrwerk ist sich das Unternehmen treu geblieben, denn der Motor ist als tragendes Teil im Rahmen integriert. Vorne dämpft eine USD-Gabel und hinten sorgt eine Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein für Bodenhaftung. Großer Tank, ein üppiges Sitzpolster und die rahmenfeste Verkleidung mit verstellbarer Scheibe unterstreichen den reisetauglichen Charakter. Nicht schwer zu erraten, dass die angepeilte Zielgruppe im Bereich von GS & Co. zu finden ist.

Motor: Zweizylinder-V
Hubraum: 1250 cm³
Leistung: 145 PS (107 kW)
max. Drehmoment: 122 Nm
weitere Angaben liegen z.Z. nicht vor

BMW G 310 GS

Kleines Facelift

BMW hat auch die G 310 GS fit gemacht für die Euro-5-Anforderungen. An den Eckdaten des Einzylinders hat sich nichts geändert. Der Motor wurde mit einem »elektronischen Gasgriff« ausgerüstet, der eine feinfühliger Gasannahme sorgen soll. Um ein Absterben des Motors beim Anfahren zu verhindern, verfügt die kleine BMW jetzt auch über eine automatische Leerlauf-Anhebung. Neu ist auch die selbstverstärkende Anti-Hopping-Kupplung, die die Bedienkräfte reduziert. Der neue LED-Scheinwerfer soll bei Nachtfahrten für bessere Sicht sorgen und auch Richtungswechsel werden neuerdings per LED angekündigt.

Auch optisch gibt es bei der 310er einige Veränderungen. So erinnern Windschild, Frontfender, Seitenlinie und das hohe Heck mehr an die großen Schwestern der GS-Reihe. Als Edition »40 Years GS« soll die schwarz-gelbe Variante der BMW G 310 GS an ein historisches Modell aus der BMW-GS-Historie erinnern: Die legendäre R 100 GS.



Motor: Einzylinder
Hubraum: 313 cm³
Leistung: 34 PS (25 kW) bei 9500/min
max. Drehmoment: 28 Nm bei 7500/min
Gewicht: (vollgetankt) 169,5 kg
Preis: 6180 Euro, 40-Years-Edition: 6280 Euro



MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL

Dezente Veränderungen

Die Veränderungen sind nicht leicht zu erkennen, die Moto Guzzi der V85 TT für das Jahr 2021 verpasst hat. Beim Retro-Outfit mit dem auffälligen Rundscheinwerfer gibt es auf den ersten Blick kaum Neuerungen. Es sind die inneren Werte, die sich geändert haben: Der auf Euro-5 abgestimmte Motor liefert jetzt dank geänderter Steuerzeiten ein »fülligeres« Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Gegenüber der Vorgängerin hat die neue Guzzi bei den Fahrmodi mehr zu bieten: Zu den bereits vorhandenen Einstellungen Straße, Regen und Offroad kommen mit Sport und Custom zwei neue Modi hinzu. Alle Einstellungen haben Einfluss auf das ABS,

die Traktionskontrolle und das Ride-by-Wire-System. Äußerlich fallen die neuen, leichteren Speichenräder auf, deren Alufelgen jetzt auch für schlauchlose Reifen geeignet sind.

Die V85 TT Travel kommt für 2021 mit dem gleichen Update, ist zudem aber auch noch ausgestattet mit großem Windschild, zwei Kunststoffkoffern, Heizgriffen, LED-Zusatzscheinwerfern und einer Multimedia-Einheit. Damit dürfte sie gut gerüstet sein für kleine und große Abenteuer. Das Basismodell ist in »Ätna Schwarz« erhältlich, die Zweifarb-Ausführungen sind 2021 »Mojave Gelb« und »Uluru Rot«. Die Travel gibt es weiter im beliebten »Namib Beige«.

Motor: Zweizylinder-V, Hubraum: 835 cm³
Leistung: 80 bei 7750/min
max. Drehmoment: 80 Nm bei 5000/min
Gewicht: 229 kg
Preis Basismodell: ab 12.290 Euro, Travel: 13.490 Euro



HONDA NC 750 X

Für on und off

Mit neuem Outfit und technisch aufgefrischt schickt Honda die NC 750 X ins Rennen. Äußerlich hat sich das kantigere Crossover-Modell deutlich verändert. Der neue Windschild verspricht mehr Schutz, das neue LC-Display ist nicht nur größer geworden, es soll besser ablesbar sein. In Sachen Beleuchtung setzt Honda auf LED.

Auf der technischen Seite sorgen beim Zweizylinder geänderte Steuerzeiten für vier PS mehr. Die Gänge eins bis drei sind nun kürzer übersetzt, hingegen länger geworden sind die Gänge vier bis sechs. Die herkömmliche Schaltversion erhält eine Anti-Hopping-Kupplung mit um 20 Prozent verringerter Bedienkraft. Die Elektronik-Ausstattung umfasst Ride-by-Wire, vier Fahrmodi plus eine in drei Stufen einstell- und abschaltbare Traktionskontrolle. Gekürzte Federwege senken die Sitzhöhe auf 800 Millimeter. Das Stauvolumen in der Tankattrappe hat nun 23 statt 22 Liter. Mit dem Update ist die NC 750 X ganze sechs Kilo leichter.



Motor: Reihen-Zweizylinder
Hubraum: 745 cm³
Leistung: 59 PS (43 kW) bei 6750/min
max. Drehmoment: 69 Nm bei 4750/min
Gewicht: 214/224 kg
Preis: noch keine Angaben

KTM 1290 SUPER ADVENTURE S

Ready for Future

KTM hat die 1290 Super Adventure S mit jeder Menge neuer Technik versehen. Besonders interessant: der Abstandstempomat, den KTM zusammen mit Bosch entwickelt hat. Er geht in fünf Stufen selbstständig auf Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Auch äußerlich hat sich einiges getan. Der neu geformte 23-Liter-Tank samt Verkleidung sticht besonders ins Auge, die neue Verkleidungsscheibe ist um 55 Millimeter verstellbar. Wie gewohnt stammt das APEX-Fahrwerk, das semiaktiv arbeitet und die Dämpfung reguliert, von WP. Die notwendigen Daten dafür bereitet ein Sechs-Achsen-Lage-Sensor auf. Als Zubehör gibt es ein Fahrwerks-Paket von KTM, das eine unabhängige Dämpfung für Gabel und Federbein, automatische Vorspannung sowie ein abschaltbares Anti-Dive-System bietet.

Am Euro-5-homologierten Motor hat sich kaum etwas geändert. Der V-Zwo liefert auch in der 2021 Variante eine Leistung von 160 PS, nur das Drehmoment reduziert sich von 140 auf 138 Nm, was sich im Alltagsbetrieb sicher nicht bemerkbar machen wird. Zumal das Aggregat dank dünnerer Wandstärken nun 1,6 Kilo weniger wiegt. Damit sich die Kraft des LC8 noch intensiver genießen lässt, haben sich die Entwickler die Geometrie des Chassis vorgenommen, wobei die Zentralisierung des Massenschwerpunkts im Fokus stand. Im Cockpit findet sich ein größeres TFT-Display: jetzt mit sieben Zoll Bildschirmdiagonale. Die überarbeiteten Assistenzsysteme greifen dezenter in das Geschehen ein. Ebenfalls frisch renoviert wurden das Schräglagen-ABS und die Traktionskontrolle. Die Motorschleppmoment-Regelung ist aufpreispflichtig.



Motor: V-Zweizylinder, Hubraum: 1301 cm³
Leistung: 160 PS (118 kW) bei 9000/min
Drehmoment: 138 Nm bei 6500/min
Gewicht: (trocken) 196 kg (Rally 220 kg)
Preis Basismodell: 13 295 Euro, R: 14 295/Rally: 20 695 Euro

OFFROAD-ABENTEUER AM KAVKASUS

DER GESCHMACK

Gemeinsam haben sie schon einiges von der Welt gesehen und dabei zusammen gefroren und geschwitzt. Gewöhnlich oder langweilig wird es nie, wenn die Jungs von »aufspur« mit Motorrädern unterwegs sind. So auch auf ihrer Reise durch Georgien. In dem kleinen Land zwischen Kaukasus und Schwarzem Meer lernen sie bei ihren Abenteuern auch den Geschmack von Dreck kennen.

Text: Bruno Pillitteri, Fotos: aufspur-Team (www.aufspur.com)





VON DRECK



- 1 Staubige Trails und einsame Wege: Fahrfreude abseits der Hauptrouten.
- 2 Fitnessstraining am Sioni-Stausee: Wenn der Navigator mal wieder versagt, ist Teamarbeit gefragt.

1 Weitsichtig: Bei klarer Luft und gutem Wetter bietet der Kaukasus unendliche Fernblicke. **2** Mit Eishäubchen: Am Fels des schneebedeckten Kasbek soll der Titan Prometheus angekettet worden sein. **3** Strahlemann: den Geschmack von Dreck auf den Lippen – und glücklich im Herzen. **4** Mitten in der Herde: Die Trails im Kaukasus versprechen Abwechslung und besondere Begegnungen.





2



4



3

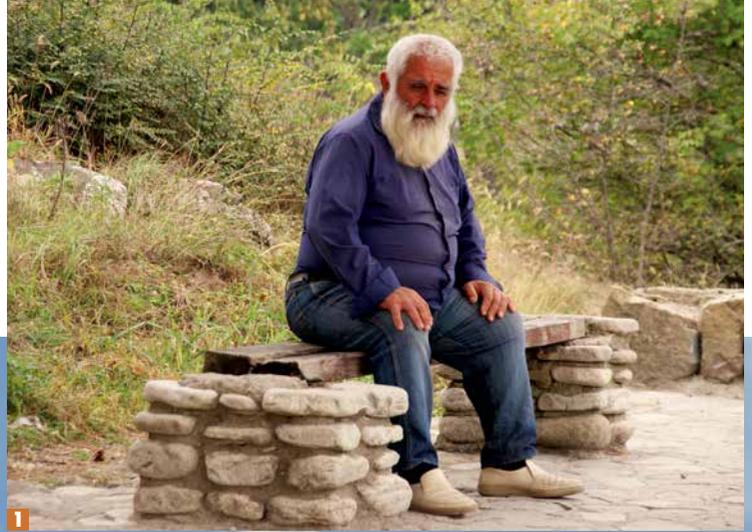
Es ist November, draußen zeigt sich das Wetter mit Schneereggen von seiner unangenehmsten Weise. Ich sitze mit meinen Freunden im warmen Partykeller, um uns herum stapeln sich leere Pizzakartons. Die Akustik in diesem kleinen Raum ist imposant, denn wir diskutieren angeregt unsere Reisepläne für den kommenden Sommer. Es ist gar nicht so einfach, sieben Meinungen auf einen Nenner zu bringen. Wir, das ist das „aufspur-Team“: sieben gute Freunde, die schon seit mehr als 20 Jahren zusammen auf Abenteuertouren gehen. Sieben unterschiedliche Köpfe, Vorstellungen und Meinungen.

Welches Reiseziel kann da allen gerecht werden? Einigkeit herrscht bei den Eckdaten: Außerhalb Europas soll es liegen, wildes Zelten ist ein Muss, abenteuerlich soll es sein und Offroad-Einlagen sind zwingend notwendig. In unseren wirren Diskussionen schmecken wir förmlich schon den Dreck. Unzählige Länder nehmen wir an diesem Abend ins Visier. Aber irgendwie springt der Funke bei keiner Idee wirklich über.

Georgien, sage ich einsilbig. Abruptes, nachdenkliches Schweigen. Plötzlich sprudeln alle los: Ja klar, das ist doch mal ein cooles Ziel. Georgien hat sogar eine eigene Schrift, die Menschen sollen superfreundlich sein, da gibt es Steppen und Monsterberge. Die Argumentation nimmt kein Ende, die Jungs überschlagen sich mit Weisheiten. Bis Guido die wichtigste Frage von allen stellt: „Hömma, wo liegt Georgien eigentlich genau?“

Die Wissenslücke wird mit einem Blick auf die Karte schnell geschlossen. Die Fakten wissen zu faszinieren: Das Land liegt östlich vom Schwarzen Meer, südlich des Großen Kaukasus und eingekreist von Russland, Aserbaidschan, Armenien und der Türkei. Ausgeschlossen wird an diesem Abend ein Besuch

- 1 Einsam: Ältere Menschen sind auf sich allein gestellt, da ihre Kinder in den Städten arbeiten.
- 2 Mannschafts-Panorama: Die georgischen Bergregionen sind unglaublich vielfältig, egal wohin man blickt.
- 3 Wie immer: Die dünnsten Striche auf der Karte sind die interessantesten Tracks.
- 4 Beeindruckend: In der spektakulären Kulisse fühlt man sich oft ganz klein.



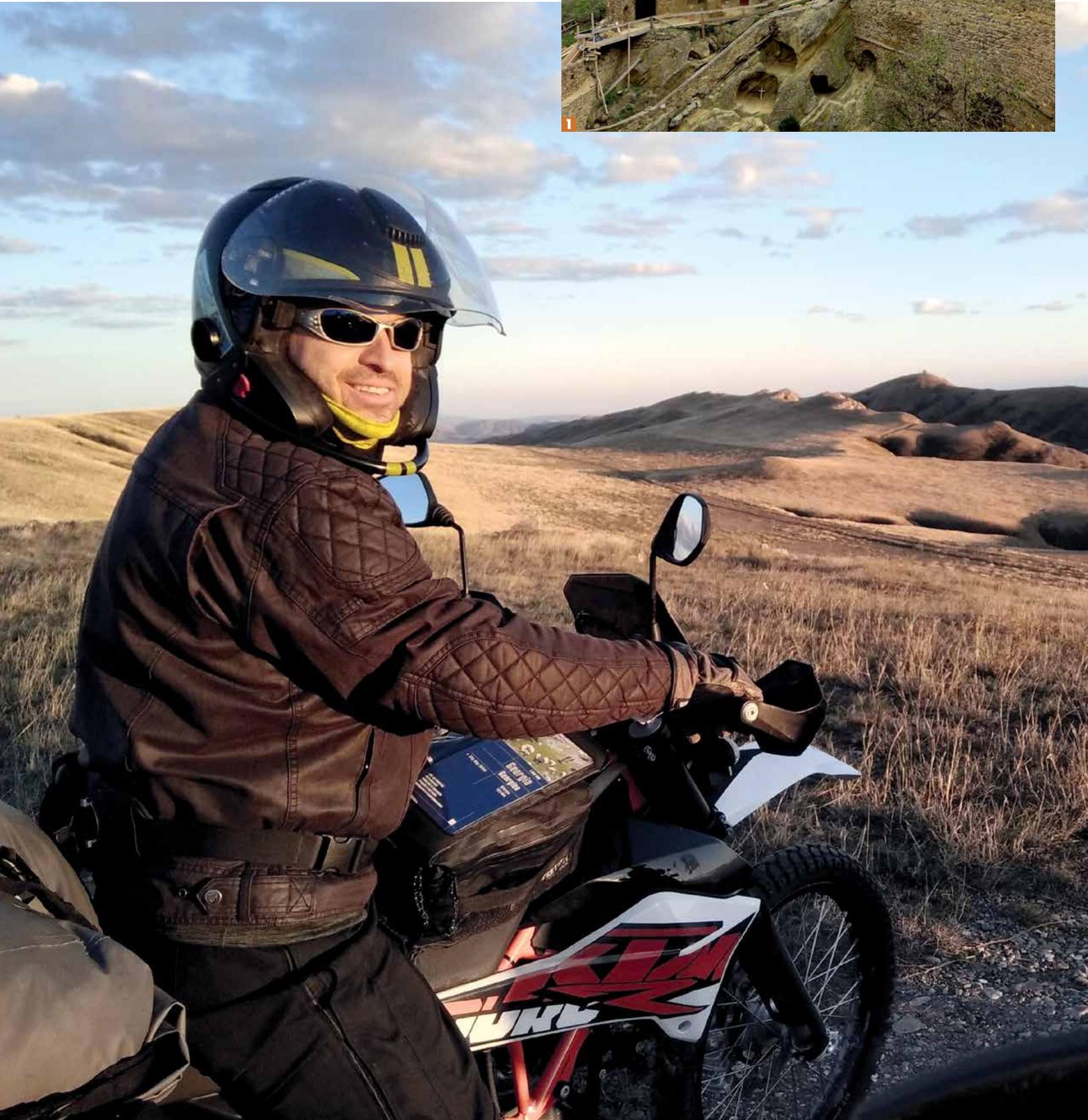
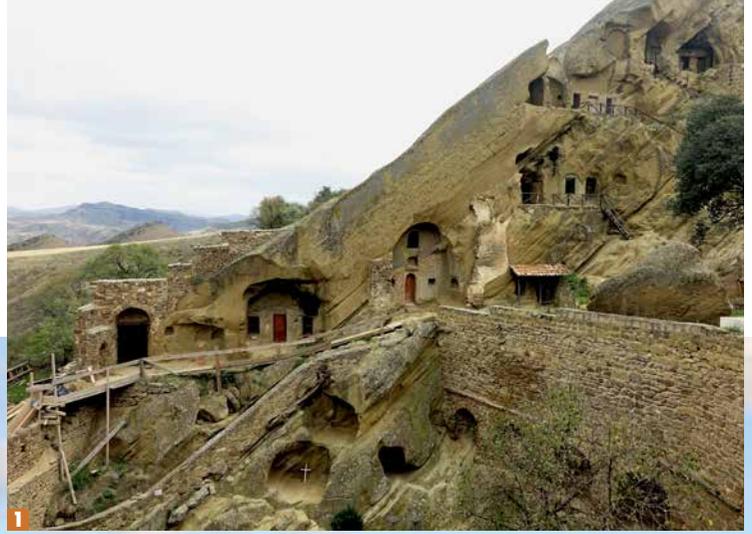


der abtrünnigen Enklaven Abchasien und Südossetien, da diese Regionen in Sachen Sicherheit für Touristen nicht zu empfehlen sind. Schon beim Studium der Karten wird klar, dass das kleine Land einfach zu schön ist, um nur Strecke zu machen. Und so passen wir unsere Reiseplanung an, um den Besonderheiten die abseits der Straßen zu finden sind, gerecht zu werden.

Anfang September landen wir in Tiflis. Nach dem verpassten Anschlussflug in Istanbul sind einige Dinge in Unordnung geraten. Eine von Marcs Reisetaschen ist samt Motorradhelm durch das Umsteigedurcheinander verloren gegangen. Wir sind aufgeregt und wollen endlich auf die Motorräder. Doch es gibt ein weiteres Problem. Sieben Personen bedeuten mindestens vierzehn Gepäckstücke. Ein Taxifahrer fängt uns bereits im Flughafengebäude ab und bringt uns zu seinem Auto, einem Suzuki Swift. Schnell wird ihm klar, dass er die Gepäckmenge mehr als unterschätzt hat. Aber er versteht, sich zu organisieren. Kollegen werden herbeigerufen und zusammengequetscht in zwei Kleintaxis stürzen wir uns in den Straßenverkehr der quirligen Hauptstadt Tiflis.

Kurz darauf sind wir „Ready to race“. Schon im Vorfeld hatten wir bei „KTM Georgien“ sechs 690er und eine 1090 gemietet. Slava ist der Geschäftsführer – ein Mann für alle Fälle und Aufgaben. Neben dem Motorradhandel und -verleih managt er auch den ADAC-Service für Russland, Armenien, Aserbaidschan und Georgien. Gutes Material, Werkzeug und Ersatzteile sowie gute Tipps bekommen wir hier aus erster Hand. Einen besonderen Rat gibt er uns mit auf den Weg: „Passt auf die Schlangen in der Steppe auf, die sind giftig!“ Aber klar, für uns Jungs aus dem Kohlenpott doch gar kein Problem. Irgendwas sagt er noch von einem eckigen Kopf. Was soll's? Wird schon gut gehen.

1 Allen Kriegen getrotzt: das Höhlenkloster Dawit Garedscha im Grenzgebiet zu Aserbaidschan. 2 Nachtlager: wild zelten in der südlichen Gras- und Steppenlandschaft. 3 Anhalten erwünscht: Straßenverkäufer an den Kreuzungspunkten der alten Seidenstraße. 4 Kulissenwechsel: Landschaft und Kultur ändern sich im Grenzgebiet zu Armenien.





2



4



3

Wir verlassen Tiflis und suchen zuerst den direkten Weg in den Süden. Hauptsache, raus aus der Hauptstadt. Die Motorräder sind in einem wirklich guten Zustand und schnell haben wir uns an die leichten 690er gewöhnt. Der Verkehr lässt nach und wir suchen uns den ersten, wilden Zeltplatz in der Nähe der Grenze zu Aserbaidschan. Die Aussicht ist großartig: eine leicht hügelige Steppenlandschaft von unglaublichen Ausmaßen, gespickt mit wunderschönen Braun- und Grüntönen, dazu klares Wetter, Geröllpisten und Einsamkeit – eine Szenerie ganz nach unserem Geschmack. Wir schlagen unsere Zelte auf einem abseits der Straßen gelegener Platz inmitten des Steppengrases auf. Die Nacht beschert uns einen grandiosen Sternenhimmel, aber auch eisige Temperaturen.

Der Kaffee am nächsten Morgen bringt wieder Leben in unsere Körper. Markus übernimmt die Navigation. Wir vermeiden die Hauptstraßen und nutzen stattdessen alte Wege und kleine Pfade. Georgien und Aserbaidschan verschmelzen in dieser Region und wir haben Mühe, die korrekten Pisten zum Höhlenkloster Dawit Garetscha zu finden. Das Höhlenkloster liegt am Berg Udabno in der Region Kachetien. Dreizehn Höhlen haben die Menschen hier einst in die weichen Berge gegraben und gründeten im sechsten Jahrhundert das Kloster. Wir haben Glück, es sind kaum andere Besucher da und umso beeindruckender, ja fast mystisch, zeigt sich das kleine, aber komplexe Bauwerk.

Wir folgen der Georgischen Heerstraße, die über 213 Kilometer vom Süden bis in den Norden führt und dabei eine Höhe von 2382 Metern überwindet. Diese Straße wurde schon im ersten Jahrhundert erwähnt und ist bis heute die strategische Hauptverkehrsader für die Versorgung des Landes aus Russland



1



2



3

1 Touristen-Hotspot: Straßenverkäufer im Wintersport-Ort Gudauri.
 2 Zurück in die Moderne: Skyline von Batumi am Schwarzen Meer.
 3 Auf dem Abona-Pass: Der höchste Pass Georgiens zählt zu den gefährlichsten Routen der Welt. 4 Zahn der Zeit: vielfältige „Lost Places“, hier in der Umgebung von Anauri. 5 Auf der Heerstraße: über 200 Kilometer entlang des Flusses Terek bis zur Darialschlucht. 6 Georgien besitzt eine eigene Schrift. Piktogramme erleichtern das Verständnis.

und für die Militärs. Wir verlassen die Heerstraße und nehmen die unbefestigten Wege abseits der Hauptroute. Oft queren Hühner den von Schlaglöchern übersäten Weg durch die Dörfer. Hirtenhunde wachen von unserem Motorengeräusch auf und schalten sofort in den Angriffsmodus.

In der Umgebung von Anauri finden wir einen ungewöhnlichen „Lost Place“. Vor einem unscheinbaren Haus parken neben einem alten russischen Kettenfahrzeug etliche Oldtimer. Ein unbekannter Sammler hat sein Grundstück samt Hinterhof mit den verfallenen Raritäten geschmückt. Niemand ist da, nur ein riesiger Hofhund bellt. Ein Teller steht bereit für das freiwillige Eintrittsgeld, das dem Besitzer ein kleines Zubrot sichert. Es ist ein Spielplatz ganz nach unserem Geschmack: ein Willis-Jeep, alte Wolgas, Vorkriegs-Pick-ups, wunderschöne BMW-„Barockengel“ und etliche Ostblock-Raritäten. Ein Plumpsklo vervollständigt die einzigartige Szenerie.

Zurück auf die alte Heerstraße, über die wir das Wahrzeichen Georgiens erreichen: den 5047 Meter hohen Kasbek. Der Sage nach wurde hier Prometheus von den Göttern angekettet und bestraft. Im Schatten des imposanten Bergs wurde im 14. Jahrhundert die Gergetier-Dreifaltigkeitskirche errichtet, ein georgisch-orthodoxer Komplex zu Ehren der heiligen Nino. Die Be-

wohner des mittlerweile verschwundenen Dorfes Gergti hatten die jahrhundertelange Unterhaltungspflicht und kümmerten sich um dieses Bauwerk, das in wunderschöner Naturkulisse steht. Die ursprüngliche Anfahrt ist für Touristen spektakulär und nur im Allrad-Taxi möglich. Mit dem Motorrad macht die alte bucklige Piste großen Spaß. Aber die Arbeiten an einer bequemeren Umgehungsstraße inklusive eines großen Parkplatz sind fast abgeschlossen.

Es geht weiter zum Abano-Pass in der Bergregion Tuschetien. Mit 2826 Metern ist er der höchste befahrbare Pass Georgiens. Die ungeteerte Piste führt zum Ort Omalo und zählt zu den gefährlichsten Routen der Welt. Jetzt im September ist Almbtrieb. Schafs- und Pferdeherden kreuzen den staubigen Weg, genauso wie schwere Lkw. Wir haben die Straße mittlerweile für uns alleine und sind überglücklich, dass wir die anspruchsvolle Strecke pannen- und sturzfrei hinter uns bringen, ehe wir beim Gipfelkreuz die Passhöhe erreichen.

Weiter im Süden suchen wir uns unsere eigenen Routen. Wir umrunden den Sioni-Stausee, der sich in der Mitte des Landes befindet. Immer wieder durchfahren wir Bäche und queren verfallene Brücken. Markus findet zielstrebig eine Spur, die nach einem Pfad aussieht. Während ich Fotos mache, verschwinden die Jungs langsam



6



am Horizont. Der Wasserpegel des Stausees ist wegen des trockenen Sommers sehr niedrig und Markus beschließt, über das trockene Seeufer zu fahren. Als ich die Gruppe einhole, erwarten mich lange Gesichter. Markus' 1090er steckt bis zu den Achsen im Dreck. Nichts geht mehr, die Räder sind blockiert, der Matsch sitzt überall. Wir laden das Gepäck ab und versuchen zu sechst, das Motorrad mithilfe von Seilen aus dem Morast zu zerren. Wir benötigen Stunden für diese Rettungsaktion und die anschließende Reinigung der KTM. Nachdem wir so viel Schweiß und Dreck geschmeckt haben, benötigen wir selbst ein Bad.

Unser Reisetempo passt sich der Landschaft und Strecken an. Oft finden wir uns in den Bergen in einsamen Dörfern wieder oder die Trails enden in einer Sackgasse. Auf einer alten Bergroute kommen uns zwei ältere Herren in einem 45 Jahren alten Wolga-Kombi entgegen. Die Straße ist eng, ehe wir reagieren können, springen die beiden Senioren auf die Straße und räumen für uns ein paar Steine in Fußballgröße beiseite, damit wir besser an dem Auto vorbeifahren können.

Eigentlich haben wir auf Reisen einen Grundsatz. Und der lautet: nie im Dunkeln fahren! Aber wie so oft verlieren wir uns in der Landschaft, der Zeitrahmen wird gesprengt. Und auch diesmal bleibt uns nichts anderes übrig, als mitten in der Nacht einen geeigneten Zeltplatz zu suchen. Wir sind selbst erstaunt, welche kuriosen Übernachtungsplätze wir immer wieder im Stockdunkeln finden. Mal traumhaft gelegen an einem Fluss inklusive Feuerstelle, mal in einem Wäldchen, das sich bei Tageslicht als Trucker-Toilette entpuppt. Was aber immer beeindruckend ist: Uns finden sofort die heimischen Straßenhunde. Friedlich, teilweise scheu, warten sie mit gebührendem Abstand, um Brotreste zu erhaschen. Im Gegenzug bewachen sie unser wildes Moto-Camp.

Wir benötigen Stunden für diese Rettungsaktion und die anschließende Reinigung der KTM.

Wir befinden uns Osten des Landes in Kachetien. Auf der Suche nach einen Mittagsimbiss stehen wir in einem unscheinbaren Dorf am Straßenrad, als wir in perfektem Deutsch hören: „Willkommen in Georgien, kann ich euch helfen?“ Wir lernen Georgie kennen. Der junge Mann hat vor Jahren in Deutschland Jura studiert und dabei seine georgische Frau kennengelernt. Zusammen sind sie wieder zurück in ihr Heimatland gezogen. Georgie war früher Staatssekretär im Justizministerium, besann sich dann aber seiner Wurzeln und übernahm das Weingut seiner Familie. Kachetien ist bekannt für gute Weine und Georgie wurde einer der erfolgreichsten Erzeuger des Landes. Er nimmt uns mit auf sein Gut und erteilt uns einen Crashkurs. Nur mit Mühe können wir ihn davon überzeugen, dass wir weiterfahren müssen. Zum Abschied drückt er mir eine Visitenkarte in die Hand: „Wenn Probleme auftreten, ruft mich an. Ich habe immer noch gute Beziehungen.“

Kurz darauf erreichen wir die Touristenstadt Batumi am Schwarzen Meer. Die Stadt liegt nur 18 Kilometer von der türkischen Grenze entfernt. Sie ist eine ständige Baustelle und gilt als „Las Vegas“ Georgiens. Karussells, Riesenräder, ein Hotelkomplex – und dazwischen Heerscharen von Touristen. Anfangs hatten wir noch die naive Vorstellung, wie wir direkt am Stadtrandstrand zelten würden. Aber wir finden noch nicht einmal einen geeigneten Parkplatz. Also flüchten wir aus der Stadt und finden einen einsamen Campingplatz direkt am Meer.

Der Platz wird von zwei Frauen bewirtschaftet. Es gibt ein kleines Restaurant und drei anschniegsame Straßenhunde, gespickt mit Flöhen und Zecken. Wir sind die einzigen Gäste, genießen einen grandiosen Ausblick übers Meer auf die Skyline von Batumi. Die Toilette kann man nur mit Schöpfkelle benutzen, aber dafür funktioniert die heiße Dusche. Die Straßenhunde scheinen uns zu



1 Herausragend: Kloster auf Kalkstein-Nadel bei Kazchi.



2 Familienanschluss: in den heißen und doch nicht so geheimen Quellen von Amaghleba.

3 Offenherzig: Ob Jung oder Alt, die Motorräder sind stets Eintrittskarte zu den Herzen der Menschen.

lieben. Mehrfach muss ich einen der großen Hunde aus meinem Zelt verscheuchen, nachdem er sich an meinen warmen Schlafsack gekuschelt hat, natürlich samt seiner quirligen Flohbesatzung.

Einige Tage später findet Elmar in einem Traveller-Forum eine geheimnisvolle Wegbeschreibung. Ein absoluter Geheimtipp sollen sie sein: die heißen Quellen von Amaghleba, irgendwo in der Einsamkeit. Euphorisch stimmen wir der Routenänderung zu, stolz liest Elmar uns den Text noch mal laut vor. Die Quellen liegen im Bezirk Wani in der Nähe von Amaghleba. Die nächstgrößere Stadt heißt Kutiasi. Und unwegsames Gelände. Jau, das hört sich vielversprechend und geheimnisvoll an.

Die Sonne steht schon tief an diesem Tag und dennoch drehen wir freudestrahlend am Gas. Dörfer und verfallenen Häuser rauschen an uns vorbei, als ich an einer großen Werbetafel mit dem Wort "Geysir" voll in die Eisen gehe. Ein Pfeil weist nach links, wo direkt an einem heißen Gewässer ein alter Lada parkt. Zwei ältere Herren nehmen im schwefelhaltigen Wasser gemächlich ein Bad. Nachdem wir unser Camp aufgebaut haben, sind die Männer bereits abgereist. Freie Bahn für uns! Aber nichts da: Wir stehen mit unseren Handtüchern bereit, als plötzlich ein Kleinbus mit acht Omas am Becken anhält. Ehe wir die die Situation realisieren, sitzt die gesellige Damenrunde im warmen Wasser und hält einen lautstarken Plausch. So sehen georgische Geheimtipps also aus. Irgendwann kommen auch wir an die Reihe und teilen uns die beiden wohltemperierten Badewannen mit einer netten georgischen Familie.

Am nächsten Morgen ziehen Wolken auf. Doch solange alles trocken ist, folgen wir weiterhin unseren geliebten einsamen Nebenstrecken. Tankstellen und Imbiss-Möglichkeiten sind rar geworden und so nutzen wir die erste Gelegenheit, die sich für einen Snack bietet. In diesem Fall ein geöffnetes Fenster mit einer Cola-Flasche in der Auslage. Im Hinterhof werden für uns in Windeseile alte Gartenstühle um einen Tisch drapiert. Die georgische

Küche ist ein Traum: Chatschapuri, Chinkali, Schaschlik – und es bereitet keine Probleme, all die Köstlichkeiten mit Händen und Füßen zu bestellen.

Etwa fünf Kilometer vor Tschiatura liegt der Felsenturm von Kazchi. Ein Kloster thront auf einer frei stehenden 40 Meter hohen Klippe. Die ursprüngliche Klosteranlage wurde bereits im 16. Jahrhundert aufgegeben. Während der sowjetischen Ära Georgiens restaurierte man das Kloster. Noch heute soll ein asketischer Mönch nach dem Vorbild der mittelalterlichen Bewohner auf dem Gipfelplateau leben. Er gestattet nur anderen Geistlichen gelegentliche Besuche. Eine Legende? Fest steht wohl, dass man ihn nur sehr selten zu Gesicht bekommt.

Wir fahren weiter auf kleinen Trails über den südlichen Gebirgskamm des Kaukasus und befinden uns schon sehr nah am Grenzgebiet zu Südossetien. Die Menschen hier fürchten sich vor Terroristen. Südossetien ist zwar völkerrechtlich ein Teil von Georgien, aber es ist unabhängig und gehört nicht mehr zur Zentralmacht von Tiflis. Die Wege zwischen den Dörfern sind auf den Karten kaum zu erkennen, genauso wie die Grenze. Das erschwert die Orientierung. An einer Polizeistation werden wir angehalten und freundlich beiseite gebeten. Die Beamten sind sehr nett, wollen aber trotzdem genau wissen, woher wir kommen. Offensichtlich ist die Begegnung mit unserer lustigen Reisegesellschaft für die Polizisten eine undurchsichtige Situation. Doch letztendlich winken sie uns durch.

Langsam ist es an der Zeit, Tiflis wieder anzusteuern. Bei der Rückgabe der Motorräder wird jede Maschine ausgiebig auf Schäden gecheckt. Den abgebrochenen Bremshebel und einen Spiegel bezahlen wir zu moderaten Preisen. Wir müssen Slava versprechen, auf jeden Fall wiederzukommen. Obwohl uns noch etwas Zeit für Erkundungen in der georgischen Hauptstadt bleibt, keimen im Geiste schon wieder neue Reisepläne. Es ist durchaus denkbar, dass Tiflis erneut Startpunkt eines Abenteuers werden könnte. Wie wäre es mit einer Weiterreise entlang der Seidenstraße? ■



3

Wissenswertes über Georgien

Allgemeines

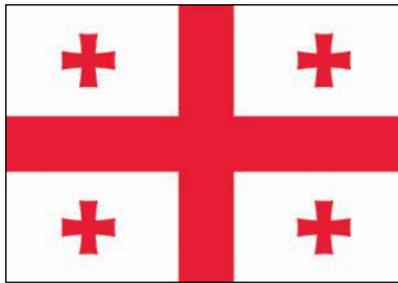
Das kleine Land Georgien ist ein eurasischer Staat im Südkaukasus, östlich des Schwarzen Meeres und südlich des Großen Kaukasus gelegen. Es ist umgeben von Russland, Aserbaidschan, Armenien und der Türkei. Das Land hat eine Gesamtfläche von 69700 Quadratkilometern und ist damit etwas kleiner als Bayern. Von den rund 3,7 Millionen Menschen leben mehr als 30 Prozent in der Hauptstadt Tiflis. Wirtschaftlich orientiert sich das Land am Tourismus, dem Anbau von Zitrusfrüchten, Weintrauben, Tee und Wein. Hinzu kommt der Abbau von Mangan und Kupfer. Die Währung des Landes ist der georgische Lari: Ein Euro entspricht etwa vier Lari (Stand Januar 2021).

Anreise und Dokumente

Flugreisen von Deutschland aus sind als Gabel- oder Direktflug von vielen Flughäfen aus möglich. Neben der Hauptstadt Tiflis werden auch die Flughäfen in Batumi oder Kutaisi angeflogen. Deutsche und österreichische Staatsbürger können problemlos mit dem Personalausweis nach Georgien einreisen. Zum Motorradfahren wird der EU-Führerschein oder ein internationaler Führerschein benötigt. Bankautomaten gibt es in größeren Ortschaften. Georgien ist ein sicheres Land. Es gibt kaum Korruption und die Kriminalitätsrate ist sehr gering. Reisen nach Abchasien und Südossetien sowie in die unmittelbare Nähe der Konfliktregion sind nicht zu empfehlen.

Klima/Reisezeit/Unterkunft

Frühling und Spätsommer sind angenehme Reisezeiten für Georgien. Also die Zeit zwischen April und Juni sowie im September und Oktober. Dann ist es recht trocken, der Sommer kann je nach Region allerdings sehr heiß werden. In den Bergen muss man ab Herbst mit dem ersten Schnee rechnen. Wildes Campieren ist in Georgien kein Problem, allerdings immer unter der Devise: Verlasse deinen Platz sauberer, als du ihn vorgefunden hast. Wildcampen ist in Nationalparks oder auf Privatgrundstücken ohne vorherige Zustimmung verboten. Campingplätze existieren überwiegend am Schwarzen Meer, vereinzelt auch in den Bergregionen. Ferienwohnungen, Ferienhäuser, Pensionen und Hotels werden in allen Preiskategorien angeboten. Die georgische Küche hat das aufspur-Team sehr begeistert, oft haben die Jungs in kleinen Dörfern in Straßenrestaurants gegessen, bei Preise um die zwei Euro pro Person. Selbstversorgung ist kein Problem.



Motorradfahren

Gute Straßen finden sich in Georgien nur in den Städten, in den abgelegenen Gebieten sind die Fahrbahnen oft in schlechtem Zustand. Nachtfahrten sollten man vermeiden, da viele Straßen nicht gut beleuchtet sind und Vieh gern spontan den Weg kreuzt oder sich darauf ausruht. Starke Regenfälle, Überschwemmungen, Schnee und Erdbeben treten in der Nähe des

Hochland häufig auf. Einige Gebiete in der Region Tusheti und der Region Khevsureti sind im Winter nicht zugänglich. Offroad-Fahren ist vielerorts möglich, allerdings nicht auf Privatgelände oder in Nationalparks.

Wer nicht mit der eigenen Maschine anreist oder sie durch eine Spedition überführen lässt, kann in Georgien Motorräder mieten. Das aufspur-Team hat gute Erfahrungen mit KTM-Georgia gemacht (www.ktm-georgia.com), wo es unterschiedliche Maschinen und geführte Touren entlang der Seidenstraße gibt.

Reiseführer/Karten

Literatur und Kartenmaterial auf Papier gibt es für Georgien in allen Varianten. Ob Wanderführer oder Städtereisen, die Auswahl ist riesig. Der Reiseführer (516 Seiten, ISBN: 978-3-8317-2986-9 für 19,90 Euro) und die wasser- und reißfeste Karte (Maßstab 1:350 000, ISBN: 978-3-8317-7272-8 für 9,95 Euro) vom Reise Know-How Verlag haben der Reisegruppe bei der Vorbereitung und unterwegs sehr geholfen. Navigationskarten gibt es ebenfalls von vielen Anbietern. Routingfähige Onlinekarten von Georgien finden sich auch in der Navigations-Software Quovadis auf www.quovadis-gps.com.

Tour-Check

Distanz: 2500 Kilometer

Schwierigkeitsgrad: mittel bis schwierig

Dauer: 22 Tage



Ausrüstung

Motorräder:

KTM 690, KTM 1090

Reifen: keine Angaben

Gepäcksystem:

Seitentaschen und Gepäckrolle von Ortlieb (an der KTM des Autors) sowie diverse Softbag-Lösungen bei den anderen

Bekleidung (Autor)

Helm: Schubert C1

Jacke: Gernas Austin Wachs-Motorradjacke

Hose:

BMW Cover-Hose

Stiefel: Sidi

Adventure Gore-Tex



1 Schlank ist anders, modern auch, doch die Ténéré verkörpert das sympathische Reisemotorrad.

2 Braver Partner:

Die Super Ténéré ist ein zuverlässiger Freund auf allen Wegen und zu jeder Zeit.



FAREWELL, MY LOVELY

Zum Jubiläum gibt's den Abgesang: Zehn Jahre nach der Premiere nimmt Yamaha sein Abenteuerreise-Flaggschiff aus dem Programm. Zum Abschluss lassen wir die große Ténéré in all ihren Qualitäten noch einmal Revue passieren.

Text: Thilo Kozik, Fotos: Till Kohlmeier

U nterm Radar und doch immer da – Yamahas Super Ténéré bereicherte die Szene, ohne sich in den Vordergrund zu drängen. Weder mit Topwerten noch überbordenden Verkaufszahlen, doch mit einer Beharrlichkeit, die vielen anderen inzwischen verblichenen Modellen abgeht. Stets grüßte der Reihen-Zweizylinder vom unteren Rand der Yamaha-Preisliste als das hubraumgrößte Modell der Japaner.

Jetzt ist Schluss mit lustig, denn die Strategen haben keine Lust, ihr abenteuerlustiges Oberhaupt über die Euro-4-Hürde zu hieven. Der Aufwand für die mögliche verkaufte Anzahl Super Ténérés sei zu gering, so heißt es. Außerdem hat Yamaha mit der Super-losen Ténéré zwar keinen Nachfolger im Programm, aber ein Modell, das sehr erfolgreich im gleichen Teich die Freunde der Stimmgabel-Marke abfischt – typischer Fall von Kannibalisierung also.

Doch widmen wir uns lieber der zukünftig Verflissenen, die noch in Restbeständen beim Handel steht. Und zwar in der seit 2014 angebotenen ZE-Version mit elektronisch einstellbarem Fahrwerk,

damals eine Neuerung für japanische Reiseenduros, nachdem KTM und BMW in dieser Hinsicht vorgelegt hatten. Zum weiteren praktischen Serienumfang gehören Heizgriffe und ein Hauptständer, der wegen des Kardanantriebs zwar nicht die Kettenpflege erleichtert, wohl aber das Stählen der Muckis fördert – häufiges Aufbocken erspart den Gang ins Fitnesscenter. Nicht in unserer »Tech Black«-Version, aber bei »Ceramic Ice« gibt's noch schicke blau eloxierte Alu-Felgen dazu.

Die sieht man vom Sitzmöbel aber gar nicht, wobei dieser Begriff hier so zutreffend ist wie bei selten einem Motorrad: Diese breite und straff gepolsterte Sitzbank verströmt die Gemütlichkeit eines gut eingesessenen Wohnzimmeressels. Angenehm breit und hoch ruht der Yamaha-Lenker auf hohen Risern, damit der Pilot aufrecht und erhaben darauf thront.

Die Füße ruhen auf tief angebrachten Rasten, die Knie finden einen quasinatürlichen Anschluss an den Tank. Der Sitzkomfort ist extrem gut und definitiv langstreckentauglich für 98 Prozent aller Staturen. Dazu lässt sich das Polster unkompliziert von 845 auf 870 Millimeter Höhe bringen,





NICK SANDERS

Ich bin dreimal die 20 000 Kilometer lange Strecke längs durch Süd- und Nordamerika mit der Super Ténéré 1200 gefahren, wobei ich mit 21 Tagen einen neuen Rekord aufgestellt habe. Für die Strecke hin und zurück war ich 44 Tage unterwegs. Auf diesen Touren war die 1200er ziemlich heftig beladen und einige Tausend Kilometer verlief der Weg auf Schotter. Bei einigen Passagen war meine Frau mit dabei und wir haben unterwegs fast ausschließlich gecamped.

Um ehrlich zu sein, habe ich die 1200er-Ténéré auf diesen Touren ziemlich »schlecht« behandelt. Was ich an dieser großen Reise-endo schätze, ist, dass sie mich nicht ein einziges Mal im Stich gelassen hat. In jeder Sekunde dieser Reisen konnte ich mich auf sie verlassen. Meiner Meinung nach wurde die Super Ténéré schon immer unterschätzt. Sie ist ein missverstandenes und zu wenig geliebtes Stück genialer Technik. Auf Wiedersehen »Super 10«. Ich werde dich vermissen.

das schafft mehr Beinfreiheit, ohne diese über mangelnden Bodenkontakt zu erkauften – selbst Durchschnittsgröße kommen in der höheren Position noch sicher mit beiden Beinen auf den Boden.

Auf Reisen, zumal unter unwirtlichen Bedingungen, machen sich die serienmäßigen Heizgriffe und die manierliche Protektion bezahlt. Die ausladende Cockpitscheibe lässt sich verstellen – wenn auch nur im Stand und mit einem hakeligen, etwas aus der Zeit gefallenen Drehknebel-Mechanismus – und bietet im Zusammenspiel mit dem mächtigen Vorbau einen erstaunlichen Wind- und Wetterschutz.

Derart souverän gebettet, folgt der Druck aufs Startknöpfchen, das hier eine Wipptaste ist. Ein kurzer Schreckmoment: Der Anlasser scheint irgendwie unterdimensioniert und macht den Eindruck, alsbald spannungsfrei in den Ruhemodus zurückzufallen. Das ist durchaus gewollt: Yamaha hat in der Auslassnocke einen Dekompressionsmechanismus verbaut, der das Anspringen gegen den Widerstand der beiden riesigen Einzelhubräume erleichtern soll.

Starter wie Batterie sind daher recht dünn dimensioniert. Deshalb genügt schon eine unachtsam angelassene

Zündung auf der Suche nach einer Foto-Location, um beim anschließenden Tastendruck das berühmte Anlasserschnarren folgen zu lassen. Wenn dann noch keine abschüssige Strecke zur Verfügung steht, wird's haarig: Anschieben gegen die mächtige Kompression ist eine schweißtreibende und keineswegs Erfolg versprechende Angelegenheit. Immerhin ist der Elf-Ah-Akku unter den vier Schnellverschlüssen

Auf Reisen, zumal unter unwirtlichen Bedingungen, machen sich die serienmäßigen Heizgriffe und die manierliche Protektion bezahlt.

der Seitenverkleidung so gut zugänglich, dass das Aggregat per Starthilfe schnell wieder lebendig wird.

Sodann begeistert der 270-Grad-Reihen-Zweizylinder mit einer Laufkultur, die ihresgleichen sucht. Einzig der etwas fade Auspuffsound enttäuscht. Mächtige Schwungmassen, der Hubzapfenversatz und eine Doppelzündung verleihen dem Triebbling Gelassenheit, in sich ruhend, akustisch ausgedrückt durch dumpfes, gleichmäßiges Wummern. Dieser Motor wirkt im Stand beruhigend wie krafttrot-



4

1 Hinter der wohlgeformten Scheibe ergibt sich ein prima Wind- und Wetterschutz.

2 Die Vierkolben-Festsättel sehen spektakulärer aus, als sie tatsächlich verzögern.

3 Ziemlich ungeschützt liegen die Krümmer und die Ölfilterpatrone, Offroad-Einsätze setzen einen soliden Motorschutz voraus.

4 Verlässlich und vertrauenerweckend, aber nicht wieselflink im Kurvenwerk.

zend zugleich, ein Blick ins Datenblatt attestiert ihm kerngesunde 112 PS und ein maximales Drehmoment von 117 Newtonmetern aus einem Hubraum von exakt 1199 Kubik. Was heute gang und gäbe ist, erscheint für die Motorenkonstruktion aus dem Jahre 2014 extrem fortschrittlich: Die Super Ténéré erfreut sich bereits elektronischer Drosselklappen, von Bowdenzügen bedient, die das Gas mechanisch schließen. Der Ténéré-Treiber ist Herr über zwei Fahrmodi namens »Tour« und »Sport«.

Angesichts des Outputs erscheint der Aufwand übertrieben: Die ZE wirkt zwar nicht so blutleer und zugeschnürt wie die ersten Exemplare der Super Ténéré. Aber nach 1200 Kubik fühlt sich das Gebotene nicht an. Beim Beschleunigen wie beim Durchzug lassen die modernen Konkurrenten die Yamaha wie einen Supertanker aussehen, was nicht zuletzt an der Drosselung der ersten drei Gänge liegt. Vor 2014 war die 1200er hier noch stärker kastriert, was findigen Spezialisten wie der Firma »Off the Road« zu einem neuen Geschäftsfeld verhalf: Die Kölner bieten eine Umprogrammierung der Steuereinheit an, die das Leistungsloch eliminieren soll.

Den trägen »Tour«-Modus hätten sich die Entwickler sparen können. Doch auch

in der dynamischeren Fahrstufe sieht kräftiger Zug aus den Kehren anders aus. Höher Ausdrehen und häufiges Runterschalten im akkuraten Sechsganggetriebe, das von einer relativ kraftaufwendigen hydraulischen Kupplung vom Motor getrennt wird, ist daher die Folge, will man auf der Hausstrecke der Meute im Spiegel bleiben. Das setzt allerdings eine korrekte Justage des elektronisch einstellbaren Fahrwerks voraus, das mit 84 Set-up-Varianten eine große Spreizung anbietet.

Während der Fahrt wäre das zu viel des Guten, deshalb lässt sich die Vorspannung des hinteren Federbeins im Stand von Solo bis Sozius mit Gepäck variieren. Für die Dämpfung stehen während der Fahrt drei Stufen zur Verfügung, die der Fahrer vorher nach eigenem Gusto konfiguriert hat – als feste Vorgabe wohlgemerkt, ohne die semiaktive adaptive Dämpfungsanpassung moderner elektronischer Fahrwerke.



MICHAEL PAETSCH

Mehr als 350 000 Kilometer war ich mit meiner XTZ 750 Super Ténéré auf den Pisten dieser Welt unterwegs und nie hat sich die Frage nach etwas Neuem gestellt. Doch als die Yamaha die XT 1200 Z Super Ténéré vorstellte, musste ich das Ding einmal Probe fahren – und sie hat sofort mein Herz erobert. Auf den anschließenden Reisen wurden wir »best Buddys«.

Die XT 1200 Z ging mit mir durch dick und dünn. An die Verkaufszahlen einer »Gummikuh« kam die Super Ténéré nie heran, obwohl noch Teile der DNA ihrer Urgroßmutter, der XT 500, in ihr steckten. Nun hat Euro 5 das Ende der großen besiegelt. Die Wertschätzung, die die »Dicke XT« in all den Jahren erfahren hat, blieb immer unter ihrem Potenzial. Was für Zeiten brechen nun an? Eigentlich träume ich von einer XT 900 Z mit Kardan. Aber auch die Ténéré 700 weiß mich zu begeistern und ich bin neugierig, wie sie sich gegenüber ihrer großen Schwester so macht.



ERIK PETERS

Was habe ich nicht alles über sie gelesen: Sie sei zu schwer, habe nicht genug Leistung und überhaupt könne sie dem Flaggschiff aus Bayern nicht das Wasser reichen. Ich finde, das ist Blödsinn! Kein anderes Motorrad, mit dem ich je gereist bin, hat mich so zuverlässig durch dick und dünn begleitet wie meine geliebte Super Ténéré.

Egal ob im Schneesturm bei zweistelligen Minusgraden auf den höchsten Pässen des Himalayas, bei drückender Hitze auf endlosen Wellblechpisten in der Steppe Kasachstans oder beim Durchqueren reißender Flüsse in Island – in Situationen, in denen mir meine eigenen Grenzen aufgezeigt wurden, war auf sie stets Verlass. Mittlerweile haben wir gemeinsam mehr als 100 000 Kilometer verbracht.

Auch wenn Yamaha sie nun aus dem Portfolio gestrichen hat, wird sie mich noch lange begleiten, denn alte Liebe rostet nicht. Die Ténéré 700, die nun meinen Fuhrpark ergänzt, wird sich anstrengen müssen, um mit ihr gleichzuziehen.

Grundsätzlich überrascht die Ténéré in den Windungen des Hinterlandes mit einer Behändigkeit, die man ihr mit Blick auf die Waage, deren Zeiger bei 277 Kilo stehen bleibt, und angesichts des mühevollen Rangierens im Stand nicht zugetraut hätte. Hier macht sich der gute Hebel des breiten Lenkers bemerkbar. Und mit schmalen Reifen ist eh gut Kurven fahren – 110 Millimeter vorn und 150 hinten fördern das leichte Handling.

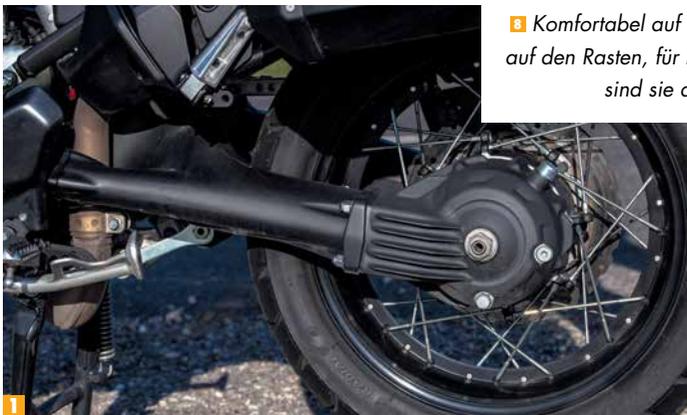
Präzise und stabil umrundet der große Reisetourer alle möglichen Radien, vom ersten Meter an überzeugt die Neutralität und Linientreue. Exakt und sauber kontrollierbar geht das Dickschiff in die Schräglage und vermittelt viel Vertrauen durch

seine Souveränität. Erst ab einem gewissen Tempo machen die beladenen Alu-Koffer und der dadurch erhöhte Schwerpunkt die Ruhe zunichte und mahnen mit leichtem Rühren zu mehr Zurückhaltung.

Doch wozu bietet die Yamaha so viele Einstellmöglichkeiten? Die Dämpfung erhöht und von »soft« über »Standard« auf »hart« gestellt, dann läuft die große XT auch voll beladen bis zur Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h tadellos und ruhig geradeaus. Dabei eilt die Anzeige im monochromen Schwarz-Weiß-LCD mit 225 km/h kräftig voraus. Überhaupt umgibt die Anzeigeeinheit der Charme vergangener Epochen: mit digitalem Drehzahlmesser und überschaubarem Funktionsumfang. Immerhin lässt sich das Display vom Lenker aus umschalten.

Nicht mehr ganz taufrisch sind auch die aufgezogenen Reifen vom Typ Bridgestone Battle Wing BW 501 und BW 502 in Sonderkennung »E«. Genügt der Grip im Trockenen noch bis zum relativ früh einsetzenden Rastkontakt mit der Fahrbahn, zeigen modernere Pneus auf nassen Straßen deutlich bessere Eigenschaften. Glücklicherweise ist die Bremsanlage nicht von gestern: Sie verzögert durchaus knackig, gefühlvoll dosierbar und hinreichend effektiv per

- 1 *Weitgehend unauffällig: der wartungsarme Kardanantrieb.*
- 2 *Eckig und praktisch: monochromes LCD in Antik-Optik.*
- 3 *Viel Schalterware für vergleichsweise wenig Funktion.*
- 4 *Leicht zugänglich: elektronisch angesteuertes Federbein der ZE-Version.*
- 5 *Robust: Alu-Koffer lassen sich an zuvor montierten Gepäckträgern solide fixieren.*
- 6 *Bei Umfallen im Gelände macht sich das geschraubte Heck bezahlt.*
- 7 *Hakelig: die etwas hemdsärmelige Art der Höhenverstellung.*
- 8 *Komfortabel auf Tour: Gummiauflagen auf den Rasten, für mehr Halt im Gelände sind sie abnehmbar.*





5



6



7



8

Integralbremse, ihr ABS ist für einen engagierten Straßeneinsatz ausgelegt.

Je ungemütlicher der Untergrund wird, desto besser setzt sich die Yamaha in Szene. In den 190 Millimetern Federweg vorn und hinten bleibt eine Menge stecken, ohne gleich die Reserven aufzubrechen. Das moderat große 19-Zoll-Vorderrad rollt lässig durch Schlaglöcher genauso wie über Fugen und Absätze. Der Fahrkomfort erweist sich eines Weltumrundungs-Motorrades als würdig. Nach jedem Einschalten der Zündung legt die Yamaha stets die defensive Stufe eins ihrer dreistufigen Traktionskontrolle ein, die für halbwegs versiert Fahrer auf Asphalt zu früh eingreift. Stufe zwei regelt spürbar später und lässt auf losem Untergrund das Hinterrad ansatzweise ausbrechen.

Solche Offroad-Einlagen müssen auf der Ténéré niemanden schrecken, solange er sich der modellspezifischen Eigenheiten bewusst ist: Wer vorhat, in solchem Geläuf unterwegs zu sein, kommt um die Montage einer wuchtigen Aluminium-Motorschutzplatte nicht herum. Denn ohne zusätzlichen Schutz werden Krümmer und Ölfilterpatrone infolge der knappen Bodenfreiheit ansonsten schnell zum Opfer. Ihre guten Geradeauslauf-Qualitäten und das

bestens austarierte Gewicht spielen bei Geländeeinlagen prima mit, solange das Tempo nicht unter Schrittgeschwindigkeit sinkt. Im Zweifel hilft bekanntlich etwas mehr Gas über kleinere Schwierigkeiten hinweg. Und geht's dann doch mal schief, sollte man mindestens zwei weitere Hände zum Aufheben dabei haben.

Bleibt die Super Ténéré 1200 ZE aufrecht, verfüllt sie für freudvolle Abschnitte über Land gut fünf Liter Sprit aus ihrem 23-Liter-Vorrat. Damit schafft sie mehr als 400 Kilometer mit einer Tankfüllung – absolut reise- und fernstreckentauglich. Auf der Autobahn verlangen der zerklüftete, hohe Aufbau mit weit herausragendem Lenker einen satten und nicht mehr zeitgemäßen Spritzschlag. Bis zu sieben Liter schlürft sie sich dann auf 100 Kilometer weg.

Das wäre jedoch kein Grund, die gute 1200er aus dem Programm zu nehmen, denn die dicken Pluspunkte lassen über diese kleinen Mankos gnädig hinwegsehen. Ihre famosen Allround-Qualitäten, die große Ausgewogenheit und feine Verarbeitung machen sie zu einem richtig guten Reisemotorrad, das alles zum anständigen Preis. Ihre treue Fangemeinde wird die große Ténéré vermissen. ■

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 1199 cm³
 Leistung: 82,4 kW (112 PS) bei 7250/min max. Drehmoment: 117 Nm bei 6000/min
 Bohrung x Hub: 98 x 79,5 mm
 Verdichtung: 11,0:1
 zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile/Zylinder, Zünd-/Einspritzelektronik, Trockensumpfschmierung, E-Starter, G-Kat

Kraftübertragung: hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, Kardan

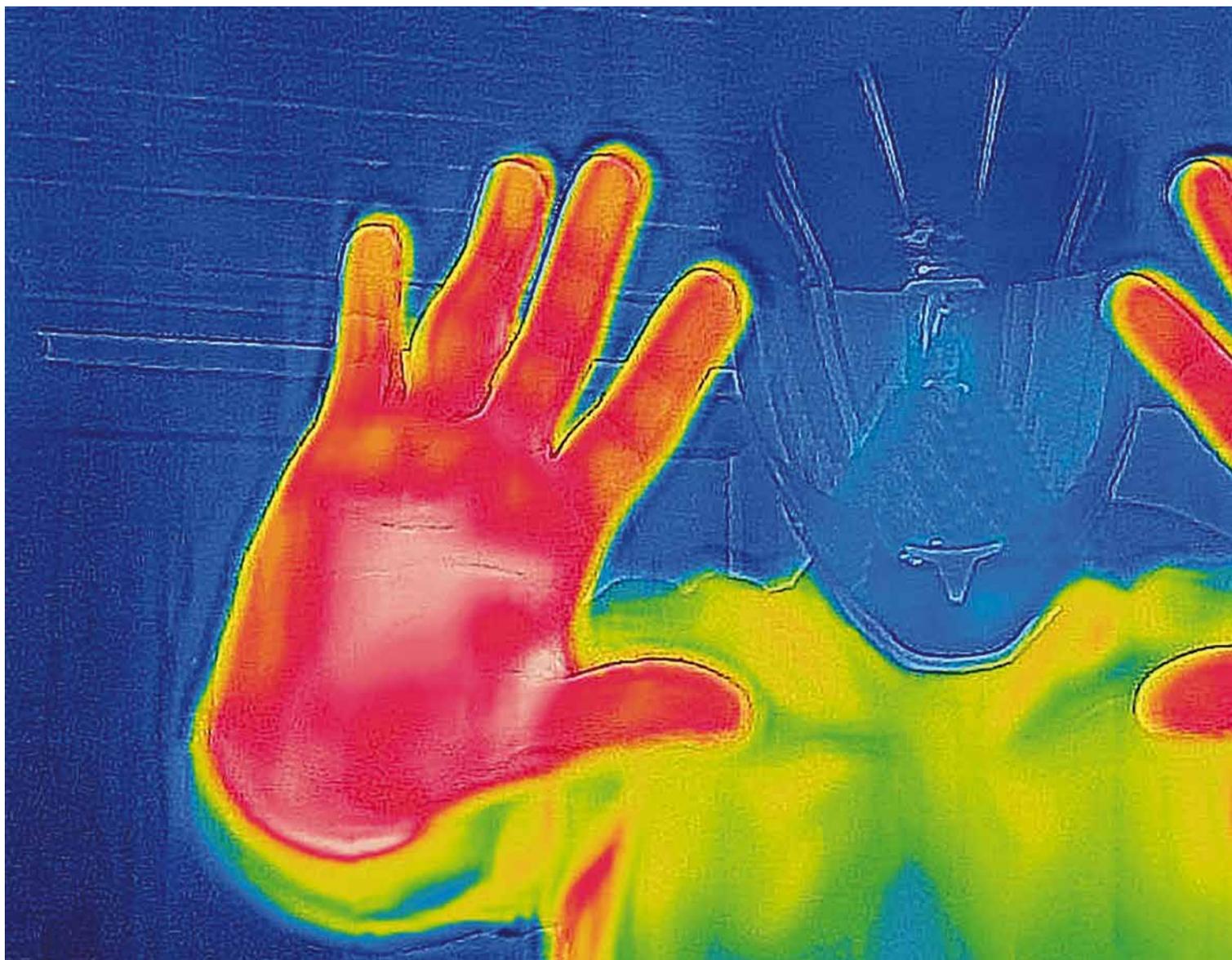
Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl, Heck geschraubt, vorn USD-Gabel, Ø Standrohr 43 mm, Zug- und Druckstufendämpfung elektronisch einstellbar, hinten Zweiarmlu-Schwinge, angelenktes Federbein, Zug- und Druckstufendämpfung sowie Federvorspannung elektronisch einstellbar, Federweg v./h. 190/190 mm

Räder/Bremsen: Speichenräder, v. 2.50 x 19, h. 4.00 x 17, Bridgestone Battle Wing BW 501/BW 502 E v. 110/80 R19, h. 150/70 R17 vorn Doppelscheibe, Ø 310 mm, mit Vierkolben-Festsätteln hinten Einzelscheibe, Ø 282 mm, mit Einkolben-Schwimmsattel

Assistenzsysteme: zwei Fahrmodi, Integral-ABS, dreistufige Traktionskontrolle, Tempomat

Maße/Gewichte: Radstand 1540 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 126 mm, Sitzhöhe 845/870 mm, Gewicht vollgetankt 277 kg, zulässiges Gesamtgewicht 483 kg, maximale Zuladung 206 kg, Tank 23 l, Verbrauch 5,3 l/100 km, Reichweite 434 km

Preis/Garantie/Inspektion:
 Basispreis: 16 349 Euro (zzgl. Nk.),
 Garantie: 2 Jahre,
 Inspektion: alle 10 000 km oder 1 x jährlich



FINGEHE

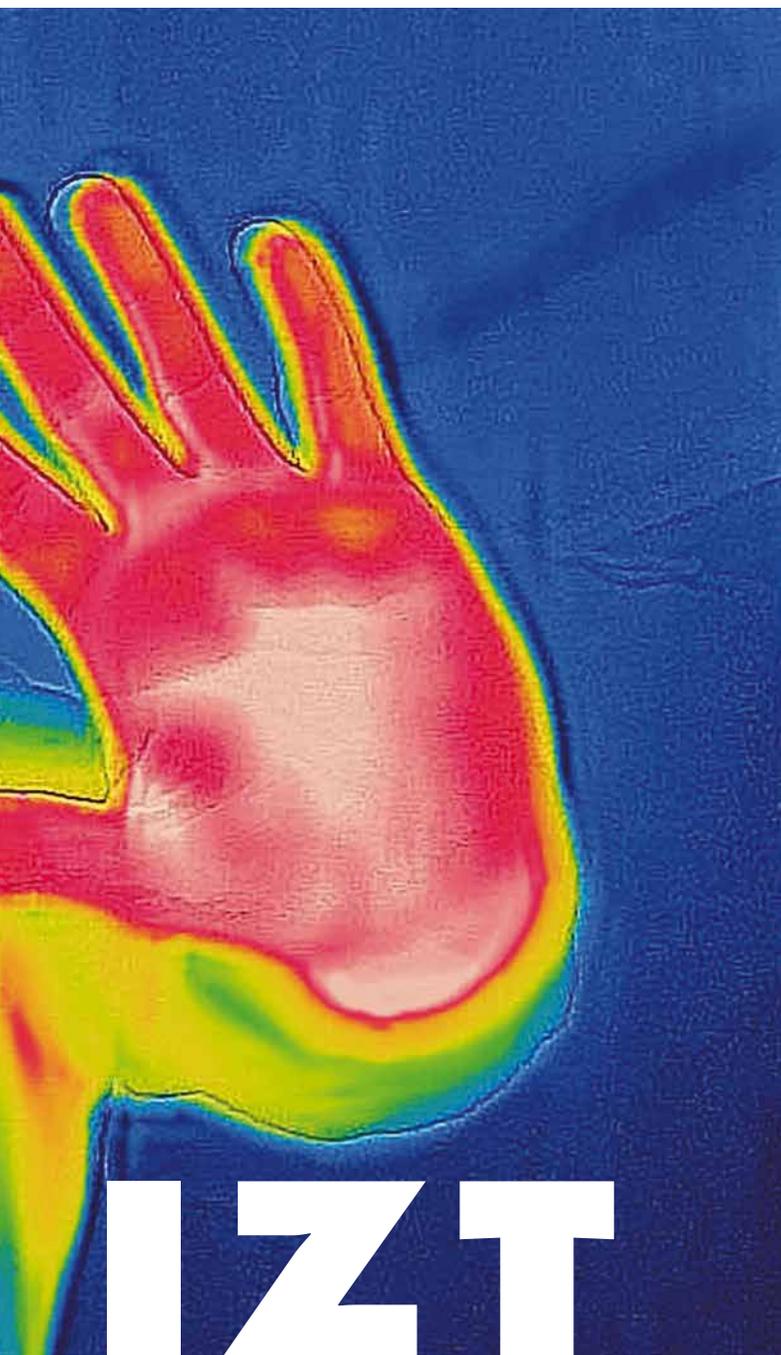
SO HABEN WIR GETESTET

Zur Messung der Heizleistung schoben wir die Griffe auf einen Aluminiumlenker und verkabelten sie mit einem Netzteil. Das Gerät stellten wir auf 14,4 Volt ein, um einen laufenden Motor zu simulieren. Wir maßen die Stromaufnahme jeweils auf der niedrigsten und auf der höchsten Einstellung. In Verbindung mit der Spannung ergibt sich die Belastung der Lichtmaschine in Watt. Hier gibt es Entwarnung: Keiner der Griffe ging deutlich über 50 Watt hinaus, damit sollten so gut wie alle Lichtmaschinen spielend fertig werden.

Wir beobachteten die Heizgriffe auf höchstmöglicher Einstellung jeweils zehn Minuten lang durch eine Wärmebildkamera und drückten nach einer, zwei, drei, vier, fünf sowie nach zehn Minuten einmal auf den Auslöser, um zu beobachten, wie sich die Heizelemente verhalten, und die maximale Temperatur zu ermitteln.

Neben der Wärmeentwicklung beurteilten wir auch die Ausstattung. Eine LED-Anzeige bringt einen Extrapunkt ein, denn man kann sie auch bei Dunkelheit ablesen. Auch eine Sicherung für den Kabelsatz ist nicht zu verachten. Und je feiner sich die Wärmeleistung regulieren lässt, desto besser.

Ob Winterrallye oder Alpentour: Zu jeder Jahreszeit sind warme Flossen unverzichtbar, wenn es darum geht, entspannt und sicher von A nach B zu reisen. Griffheizungen sind deswegen für die meisten ein unverzichtbares Accessoire. Werksseitig verbaute Heizgriffe sind dezent integriert und stören die Optik nicht. Aber das geht auch günstiger. Tilman Sanhüter hat vier unauffällige Zubehörheizer warm laufen lassen.



Nicht nur für Winterfahrer sind sie ein Muss, sondern auch in der Übergangszeit und an kühlen Sommerabenden ein angenehmes und vor allem beliebtes Feature. Klar, dass der Zubehörmarkt voll von universell tauglichen Wärmespendern ist, die sich leicht einbauen lassen. Doch viele sehen aus, als hätte man sie frisch aus dem Baumarktregal gefischt: Die Bedienung funktioniert bei ihnen über einen klobigen Kasten und Kabel, die man aufwendig verlegen muss.

Dass es auch anders geht, zeigen die Lösungen aus den Katalogen der Motorradhersteller selbst. Viele bieten neben in den Griff oder gar ins Menü integrierter Steuerung auch für bestimmte Modelle vorkonfigurierte Kabelsätze. Doch das hat seinen Preis: Satte 245 Euro ruft etwa Triumph für ein Set Heizgriffe auf. Bei Yamaha wird man immerhin rund 170 Euro los. Und wer bei einer



Fotos: S. Leisner, T. Sanhüter, Archiv

VERSCHIEDENE WEGE ZU WARMEN HÄNDEN

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Griffheizungen nachzurüsten. Dieser Test beschäftigt sich mit Heizgriffen, bei denen die Steuereinheit in den Griff integriert ist (Bild oben links). Das ist praktischer in der Handhabung und auch beim Einbau als bei Heizgriffen mit separater Schaltereinheit (oben rechts). Bei denen muss die Reglereinheit am Lenker oder im Cockpit verbaut werden, was wiederum mit vielen Kabeln einhergeht. Einen anderen Weg gehen Heizpatronen (unten links), die unsichtbar verbaut Lenker und Griffgummis von innen heizen. Nichts für den Dauereinsatz, aber als kurzfristige Lösung recht praktisch sind Heizmanschetten, die man über die Griffgummis klettet (unten rechts). Weil die Drähte direkt unter dem Gewebe liegen, werden sie allerdings brüllend heiß.

Achtung: Handschuhe mit Klimamembrane werden durch Heizgriffe außer Gefecht gesetzt, denn die Wasserbarriere funktioniert nur, wenn die Temperatur außen niedriger ist als im Handschuh. Wir empfehlen Überhandschuhe oder für extreme Bedingungen auch Lenkerstulpen. *SL*



BMW nachträglich aufrüsten möchte, muss wegen des Schalters sogar die komplette rechte Lenkerarmatur tauschen.

Deutlich kostensensibler zeigen sich die Nachrüst-Sets von Koso, Daytona und MTP Racing. Koso zeigt die gewählte Heizstufe per farbiger LED-Leuchte an, MTP setzt auf einen Kippschalter. Daytona macht gleich beides und hat jeweils ein Produkt mit LED- und Drehschalter im Programm. Bei der Montage schenken sich die Kandidaten wenig: Theoretisch kann man die Griffe direkt an die Batterie anschließen. In der Praxis sollten sie lieber auf geschaltetes Plus zugreifen, damit sich die Griffe beim Ausschalten der Zündung automatisch in Winterschlaf begeben. Wer nicht selber schrauben kann oder will, sollte ungefähr eine Mechanikerstunde in der Werkstatt einkalkulieren.

Tilman Sanhüter

Koso HG 13



Fein: Der Taster ist sinnvoll positioniert und beleuchtet.

Gut vorbereitet: Masse mit Kabelschuh für den Anschluss an die Batterie.

PREIS: 126,44 Euro

HEIZSTUFEN: fünf

LIEFERUMFANG: bebilderte Anleitung auf Englisch, Klebstoff, Verschlusskappen für die Lenkerenden, Kabelsatz mit Steuergerät und Sicherung, Klebstoff

SONSTIGES: automatische Abschaltfunktion, wenn die Batteriespannung zu weit absinkt, abnehmbare Lenkerendkappen, erhältlich in 120 oder 130 mm Länge

MESSWERTE: lo/hi bei 14,4 V

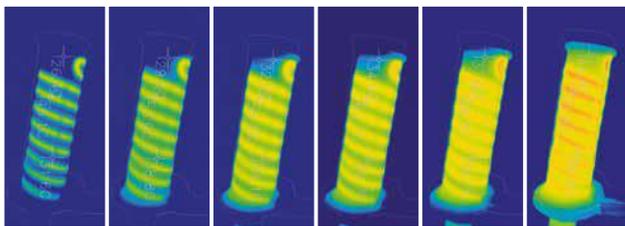
LEISTUNGS-AUFNAHME IN WATT: 8,4/39,9

STROM-AUFNAHME IN AMPERE: 0,6/2,8

HÖCHSTTEMPERATUR: 76 Grad

FAZIT: Koso punktet vor allem mit Ausstattung. Fünf verschiedenfarbige LED unterrichten über die gewählte Heizstufe. Sinnvolles Feature: Das Steuergerät schaltet die Griffe automatisch ab, wenn die Batteriespannung länger als fünf Sekunden unter 11,5 Volt fällt und warnt mit einer LED. Im direkten Vergleich können die Griffe bei der Spitzenleistung nicht ganz Schritt halten. Für sich genommen geht die gleichmäßige Wärmeentwicklung aber völlig in Ordnung.

BEZUG: www.kosoeurope.com



1 Min. 2 Min. 3 Min. 4 Min. 5 Min. 10 Min.

WERTUNG:

Wärmeentwicklung:
 Ausstattung:
 Preis/Leistung:
Summe: 11/15

Daytona 87407



Etwas klobig: Bedienung mit Steampunk-Flair.

Abzwacken leicht gemacht: Daytona legt Leitungsverteiler bei.

PREIS: 89,95 Euro

HEIZSTUFEN: drei

LIEFERUMFANG: bebilderte Anbauanleitung auf Englisch, Klebstoff, Verschlusskappen für die Lenkerenden, Kabelsatz mit Sicherung, zwei Stromdiebe, zwei Kabelbinder

SONSTIGES: erhältlich mit offenem oder geschlossenem Griffende mit 22 mm, zöllig nur mit geschlossenem Lenkerende

MESSWERTE: lo/hi bei 14,4 V

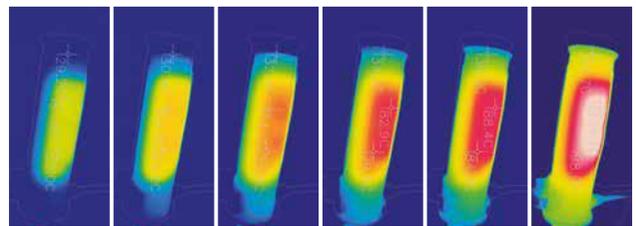
LEISTUNGS-AUFNAHME IN WATT: 17,0/44,5

STROM-AUFNAHME IN AMPERE: 1,2/3,1

HÖCHSTTEMPERATUR: 104 Grad

FAZIT: Der Drehgriff lässt sich auch blind bedienen. Im Gegenzug kommt er mit großen Händen leicht ins Gehege. Die Heizmatte sitzt an der Vorderseite der Griffe. Das ist praxisgerecht, denn die Fingerkuppen sind bekanntermaßen besonders anfällig für Frost. Bei Heizleistung und Preis ordnen sich die Daytonas im Mittelfeld ein. Damit bilden sie die solide Golfklasse. Es gibt das Set zum gleichen Preis auch für Lenker in Zoll-Dimension.

BEZUG: www.daytona-europe.com



1 Min. 2 Min. 3 Min. 4 Min. 5 Min. 10 Min.

WERTUNG:

Wärmeentwicklung:
 Ausstattung:
 Preis/Leistung:
Summe: 11/15

Daytona 88640



Fluch und Segen: Den dezenten Taster kann man versehentlich betätigen.

Mehr braucht man nicht: Daytona mit komplettem Einbaumaterial.

PREIS: 99,95 Euro

HEIZSTUFEN: vier

LIEFERUMFANG: bebilderte Anbauanleitung auf Englisch, Klebstoff, Verschlusskappen für die Lenkerenden Kabelsatz mit Sicherung, zwei Stromdiebe, zwei Kabelbinder

SONSTIGES: Schnellheiz-Funktion

MESSWERTE: lo/hi bei 14,4 V

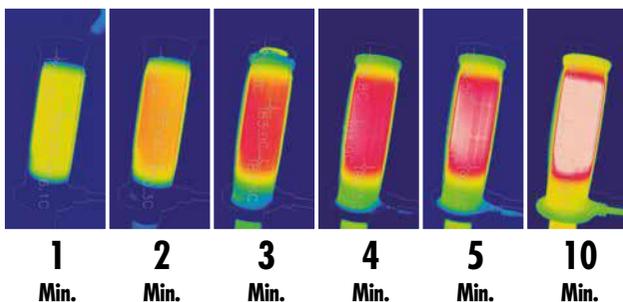
LEISTUNGS-AUFNAHME IN WATT: 28,8/51,264

STROM-AUFNAHME IN AMPERE: 2,0/3,56

HÖCHSTTEMPERATUR: 114,3 Grad

FAZIT: Der Platzhirsch: Die Heizmatte verteilt die Temperatur nicht perfekt gleichmäßig, aber großflächig und punktet zudem mit schierer Power. Selbst beim Labortest herrschte Handschuhpflicht, denn wir maßen weit über 100 Grad. Zudem ist die Ausstattung mit vier Heizstufen plus Funktion zum Schnellerhitzen, abgesichertem Kabelsatz und LED-Anzeige komplett. Der Preis ist hoch, aber angemessen. Unterm Strich ein sauberer Durchmarsch und damit unser Tipp.

BEZUG: www.daytona-europe.com



WERTUNG:

Wärmeentwicklung:	■■■■■
Ausstattung:	■■■■■
Preis/Leistung:	■■■■□
Summe:	14/15

MTP-Racing



Für Pragmatiker: Der Kippschalter ist nicht besonders elegant, aber funktional.

Für alle Fälle: umfangreiches Päckchen von MTP.

PREIS: 34,90 Euro

HEIZSTUFEN: zwei

LIEFERUMFANG: bebilderte Anleitung auf Deutsch und Englisch, Kabelsatz, Verschlusskappen für Lenkerenden, Distanzstücke, Inbusschlüssel für Madenschrauben

SONSTIGES: Gasdrehgriff integriert, auch für Zoll-Lenker erhältlich

MESSWERTE: lo/hi bei 14,4 V

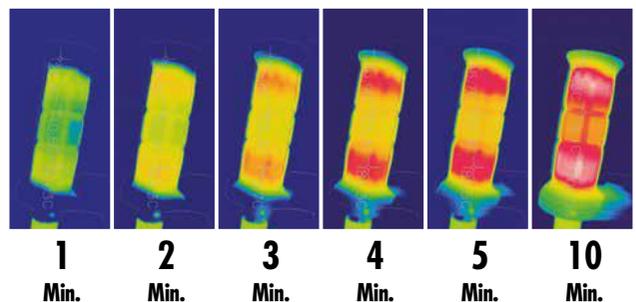
LEISTUNGS-AUFNAHME IN WATT: 29,1/36,1

STROM-AUFNAHME IN AMPERE: 2,0/2,5

HÖCHSTTEMPERATUR: 100 Grad

FAZIT: Gutes muss nicht immer teuer sein: Die Griffe von MTP-Racing räumen vielleicht keine Designpreise ab, bieten aber ordentliche Funktionalität. Schon die erste der beiden Stufen macht ordentlich warm, obwohl die Heizelemente etwas ungleichmäßig verteilt sind. Abzug in der B-Note: Wir haben eine Sicherung vermisst. Die kann man sich zwar für kleines Geld selbst einbauen, aber es bastelt halt nicht jeder gerne. Dennoch sind die MTP-Racing-Griffe eine echte Empfehlung für Pragmatiker und Sparfüchse.

BEZUG: www.mtp-racing.de



WERTUNG:

Wärmeentwicklung:	■■■□□
Ausstattung:	■■□□□
Preis/Leistung:	■■■■□
Summe:	9/15



Ab in die Heide!

Corona-Blues, Fernweh und herbstliche Schwermut? Linderung gibt es nicht nur in der Fremde. Warum nicht das Abenteuer in der Nähe suchen und den Entdeckerdrang vor der Haustür stillen? Kai Sypniewski (Text und Fotos) hat das kleine Reisegepäck auf die Beta geschnallt und seinen Seelenfrieden auf Stromerpfaden in der südlichen Lüneburger Heide gefunden.

Das Korn ist schon lange abgeerntet und die bunten Blätter an den Bäumen weisen kompromisslos auf den herbeieilenden Winter hin. Die Saison ist Geschichte. Geputzt und gewienert steht die kleine Beta auf der Hebebühne da. Prahl nun wieder mit ihren frischen Farben und glänzendem Öl. In mich versunken, ver helfe ich den Felgen zu sattem Glanz, wische noch das allerletzte Staubkorn weg und es müsste sich doch eigentlich ein zufriedenes Gefühl einstellen.

Tut es jedoch nicht. Vielmehr macht sich eine quälende innere Unruhe breit, sie löchert mich und setzt sich fest, während leise die

Klänge aus der Musikanlage herüberklingen. „Ich will raus!“ So schallt es im Hintergrund von Purple Schulz aus den alten Boxen in der Garage. Das ist der Schlüssel zum Glück. Raus, einfach weg! In diesen verrückten Zeiten am Ende des Corona-Jahres 2020 stellt sich zwangsläufig die Frage, wohin die kleine Auszeit gehen soll. Ein Hauch von Abenteuer wäre das Salz in der Suppe. Etwas Endurowandern, gewürzt mit unbefestigten Pisten, mitten in der Einsamkeit, danach steht mir der Sinn.

Das Vorhaben wird schwierig. Zumindest in Deutschland. Und ins Ausland zu fliehen, um dem Ruf der Freiheit zu folgen, dem



1 + 2 *Angespannt:
Die südliche Heide ist
ein Paradies für
Pferdeliebhaber und
Enduro-Wanderer.*

In den schönsten Farben spiegelt das Wasser mit Verzerrungen die umstehenden Bäume wider. Direkt dahinter präsentiert sich die Heidefläche mit ihrer nun bräunlichen Färbung. Nach der großen Waldbrandkatastrophe im Jahre 1975 wurde der See als Löschteich angelegt. Ich stehle mich wieder rückwärts von dannen, respektiere die Natur und überlasse den Pferden wieder ihr Revier.

Auch ich feuere meine Pferdestärken an, bis die Alte Fuhrmanns-Schänke am Dehningshof zum Anhalten verleitet. Ein alter Karren am Parkplatz erinnert an die Geschichte des Ortes. Einst herrschte auf dieser Heerstraße reger Warentransport von und zu den Häfen in Bremen und Hamburg. Daher entschloss sich Peter Heinrich Dehning, an diesen Sandschellen ab dem Jahr 1816 eine Ausspann-Station zu bauen. Das Glück währte nicht lange, denn finanzielle Not, Krankheit und der frühe Tod ließen den Hof in Konkurs gehen. Heute ist es ein typisches niedersächsisches Landgasthaus inmitten einsamer Natur.

Und die Landschaft lässt einfach keine Zeit, den Motor auf Betriebstemperatur zu halten. Eher laufen die Bremsen heiß. Stillstand statt Vorankommen. Egal, ich wollte es doch genau so. Vollkommen alleine sitze ich auf einem Bänkchen und lasse den Blick über die Heideflächen beim Hof Severloh gleiten. Aus Violett wurde Bunt. Ein Pferdegespann zuckelt in aller Gemächlichkeit vorbei und sendet mir ein stilles Zeichen des Aufbruchs. Herrliche Waldwege knirschen unter dem Profil der kleinen Wander-Enduro, bis der Weg am bei Wanderern beliebten Citronenberg einen Hauch von Anstieg aufweist. Heute nur ein Gasstoß, während früher die Händler, Pilger, Kreuzfahrer und das Militär sich über diese 84 Meter hohe Erhebung quälen mussten.

Der Sand nimmt zu. Ich erinnere mich noch genau: Letztes Jahr kam hier eine riesige dünenartige Stelle, durch die wir uns saharamäßig quälen mussten. Mitstreiter Frank hatte damals irrsinnig viel Spaß und ich den Schweiß auf der Stirn. Dieses Jahr ist es einfacher. Der Regen hat die Passage platt gewaschen und lässt mich wohlbehalten hindurchfahren. Nichts mit Sandfontänen, rührendem Fahrwerk und schlingernden Reifen. Schade. Mit der kleinen Beta wäre ich dieses Jahr bestens für diesen Spaß gerüstet.

Ein schmaler Pfad führt an den Wildecker Teichen entlang und lässt freie Sicht auf den See. Akkugestärkte Radtouristen quetschen

stehen momentan enorme Zwänge entgegen. Also wird es Deutschland. Dann werde ich eben zum Wiederholungstäter, in diesem Fall sogar gerne. Letztes Jahr hatte ich doch auch erfolgreich die Saison in der Südheide ausklingen lassen. Im Handumdrehen sind die Koffer angeklickt, der Urlaubsschein eingereicht und die Siebensachen zusammengepackt. Abfahrt ins Glück.

Dieses trägt einen Namen und beginnt direkt hinter Hermannsburg: „Alte Celler Heerstraße“ lautet das Codewort. Kaum ist der Blinker ausgeschaltet und schon verfliegt mit einem Gasstoß jegliche innere Unruhe. Auf der Naturpiste liegt wie ein ausgebreiteter sandiger Teppich Eintracht vor mir. Einsamkeit. Kein Mensch weit und breit. Dafür fliegt ein Stoßgebet in den Himmel.

Glücklicherweise wurden die herrlichen alten Verbindungswege von den Asphaltmaschinen noch nicht entdeckt. Naturbelassen und aufrichtig. Das schmeckt wie ein saftiges, unpaniertes Steak. Wirklich, real, pur und unverzerrt. Unverfälscht ist auch das Blätterdach über mir. Bunt raschelt die leichte Brise des Windes und lässt zwischen den klaffenden Lücken in der Ferne etwas Wasser hindurchglitzern. Ein schmaler Reitweg gibt Einlass zum Angelsbecksteich. Still und ruhig liegt der See direkt am Rande der Piste. Ich atme durch und bin angekommen.



1

- 1 Ausgedient: In der Flohrmühle sind heute Ausstellungen, das Tourismusbüro und ein Trauzimmer untergebracht.
- 2 Furten für Anfänger: Die Wege in der herbstlichen Heide sind von Pfützen übersät.
- 3 Historisches Suderburg: die kleine St.-Remigius-Fachwerkkirche mit ihrem ursprünglichen Wehrturm.
- 4 Mahnmal: Am 3. Juni 1998 entgleiste in Eschede in früher Morgenstunde der ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“.

sich vorbei und grüßen freundlich. Jeder genießt auf seine Weise. So auch am Forsthaus Kohlenbach, wo die Jäger ihrem Vergnügen frönen. Ein Allrad-Off-roader steht neben dem nächsten, die Gewehre sind geschultert. Nichts wie weg hier.

Würzig und erdig zieht der Duft des Waldes in den Helm. Der Regen hat sein Wasser großflächig auf den Wegen hinterlassen. Mit Speed geht es durch die Pfützen oder an ihnen vorbei bis nach Eschede. Vor dem Ort erinnert die Gedenkstätte an das ICE-Unglück vom 3. Juni 1998, bei dem 101 Menschen ihr Leben verloren. Die bedrückende Stille wird nur durch den Zugverkehr gestört. Weniger verstörend ist die Flohrmühle im Stadtzentrum. Der Erdholländer wurde im Jahre 1874 errichtet und hat eine wechselhafte Geschichte hinter sich. Heute ist die Mühle ein Wahrzeichen der Stadt, in dem sich Heiratswillige den Start in eine gemeinsame Zukunft besiegeln lassen können.

Mein Glück der kleinen Auszeit liegt direkt vor dem Lenker, gleich nach Eschede links. Prächtige, naturbelassene Alleen rauschen im Fahrtwind vorbei. Zeit zum Wohlfühlen und Entspannen, In-sich-Versinken und Laufenlassen. Wachgerüttelt werde ich durch den Munitionsbergungsdienst mitten im Wald. Auch stehen am Wegesrand unübersehbar Warntafeln. Aus meinem Vorhaben, einen Bunker der einstigen Marinesiedlung zu besichtigen, wird nichts. Vor neugierigen Blicken geschützt, wurde Ende 1937 im Hochwald ein Marinesperrzeugamt gebaut, um Zünder, Torpedos, Kugelmijnen und andere Materialien zu lagern. Vollkommen entspannt teilt mir ein Mitarbeiter mit: „Das Gelände ist hochgradig verseucht und das Betreten lebensgefährlich!“

Weniger gefährlich sind die weiteren Wege durch die Südheide, bis ich nach einer großen Runde wieder auf meinen ursprünglichen Weg treffe. Dann steigen die Erinnerungen in mir hoch. Die Teiche! Nicht weit von hier befinden sich die Loher Teiche und binnen Minuten knirscht auch schon der grobe Schotter unter den Reifen.



2



Links Wasser, rechts Wasser und der Weg führt auf einem Damm mitten hindurch. Herrlich. Dazu ein fantastischer Pausenplatz mit Schutzhütte, Tisch und Bank für die Rast. Das passt. Obendrein gibt es den Blick auf die Seen und die Verlassenheit gratis dazu. Zeit zum Ausruhen.

Über die Pisten tobt es sich fantastisch. Staubfahnen gibt es dieses Mal keine. Eher kennzeichnen nasse Stiefel, verdreckte Motorradbekleidung, buntes Laub und schmieriger Belag den Weg bis zum Landtagsplatz bei Hösseringen. An den einstigen Grenzen der Ämter und Bistümer bot sich diese Stelle für die Abhaltung der Landtage an. Vermutlich reicht die Zeit bis ins Fürstentum Lüneburg zurück, so schreibt eine Infotafel. Auf der gegenüberliegenden wird die Stelle als Bauerndenkmahl angepriesen. Die Steine haben eine passende Sitzhöhe und scheinbar diene zu damaliger Zeit jeder Stein als Platzhalter für einen Abgeordneten.



3



4



Die Sonne schimmert durch das bunte Blätterdach. Sogar ein Panzer ist an diesem historischen Ort abgestellt. Ich stelle mich hintenrum von dannen, bis das bunte Laub auf dem Boden nur noch eine Vermutung der Fahrtrichtung zulässt. Die Richtung passt. Asphalt ist in Sicht und Hösseringen nicht mehr weit. Ich drehe eine Pirouette um den schönen Dorfteich mit seiner kleinen Insel und die Abfahrt ins nächste kleine Abenteuer wird gedanklich zurechtgelegt. Ein schönes historisches Fachwerkhaus mit stählernen Elchen reißt mich aus den Gedanken. Stopp. Letztes Jahr waren wir hier in der Nähe bereits wunderbar eingekehrt. Nur noch ein paar Meter und dann links in die Einfahrt zum „Rasthaus Alte Schule“ gerollt.

Zeit für eine Pause der besonderen Art. Der Motor verstummt kaum, schon fragt Julia aus der Tür: „Kaffee und Kuchen?“ Das ist auch ein Empfang. Hier muss man einfach zum Wiederholungstäter werden. Es ist ein Ort, an dem Leidenschaft, Enthusiasmus, Optimismus und Energie nur so sprühen. Die Tatkraft reicht bis ins Jahr 1988 zurück. Damals begann Mila Schrader mit der Renovierung der 1937 erbauten Dorfschule. Und als die Kinder aus dem Haus waren, eröffnete sie im Jahre 2004 das Café mit seiner eindrucksvollen Bücherwand.

Kurz darauf ist aus der angrenzenden Werkstatt ein Dorfladen entstanden und die Bereitstellung von Gästezimmern ließ nicht lange auf sich warten. Ich flaniere an antiken Blechdosen, Würstdosen aus regionaler Erzeugung, Lebensmitteln, Souvenirs, Zeitschriften und den vielen kleinen Dingen vorbei, welche das Ambiente ausmachen. Mit dem Kaffee zieht es mich in den Garten. Nicht-Eingeweihte finden meinen momentanen Sehnsuchtsort nicht. Umrankt steht eine DKW neben dem Birnenbaum immer noch an ihrem seit Jahren angestammten Platz.

Mila erzählt mir die Geschichte des Motorrades: »Es ist eine DKW aus den 1930er-Jahren, die 1988 als Kleinanzeige angeboten wurde. So ein schönes originalgetreues Motorrad, richtig mit Patina, das wollte ich haben. Ein Bekannter holte das Motorrad aus Krakau in Polen ab und ich bekam es als Geburtstagsgeschenk. Wir stellten sie neben den Birnbaum und bauten ihr aus Teilen eines alten Gewächshauses ein Dach. Damals war der Blick noch frei und sie leuchtete wunderschön in der Morgensonne. 2019 diente die DKW



- 1** Klare Ansage: Auf der Rheinmetall-Schießbahn wird scharf geschossen.
- 2** Vorbote: Gelb blühende Senfpflanzen künden vom Ende der Motorradsaison.
- 3** Nebenbei: der Landtagsplatz nahe dem Museumsdorf Hösseringen.
- 4** Randerscheinung: Wer sucht, findet wunderbare Enduro-Wanderwege.



als Altarschmuck bei einem Biker-Gottesdienst bei Hannover. Und ein Cafébesucher bot mir sogar eine kostenlose Restaurierung an. Ich habe dankend abgelehnt.«

Kurz hinter dem Ortsausgang von Dreilingen befindet sich die Rheinmetall-Schießbahn. Direkt am geschlossenen Tor ist ein Durchgangsschild unübersehbar befestigt. Ein lauter Knall, ich zucke zusammen. Der Beweis, dass hier wirklich scharf geschossen wird und eine Befahrung zweifelsfrei ausgeschlossen ist. Regen prasselt zusätzlich herab. Ein Unterstand und eine Umfahrung müssen schnell gefunden werden.

Auf der Karte versuche ich zunächst verzweifelt, eine Ausweichmöglichkeit zu finden. Aber nach den vielen kleinen Wegen noch zu suchen und Lösungen für ein Vorankommen zu finden, danach steht mir nicht der Sinn. Ein Paradies für eine Bushaltestelle. Da könnte ich im Trockenen nach einer Umfahrung schauen.





1



2



4



3

1 Zu Gast im Rasthuus Alte Schule: Mila Schrader im Tante-Emma-Laden weiß so manche Geschichte zu erzählen.

2 Mit Patina: Die DKW aus den 1930er-Jahren im Garten des Cafés.

3 Farbenfrohe Herbstboten: Die Pilze sprießen direkt auf dem Weg.

4 Wegweisend: Alte Steine zeigen in den Wäldern noch heute den Weg an.

5 Wachmann: Die Erdmännchen im Filmtierpark Eschede sind immer auf der Hut.

Die Sonne bahnt sich ihren Weg durch den wolkenverhangenen Himmel. Schneller, als ich eine Unterstellmöglichkeit gefunden habe. Gott sei Dank. Gleich hinter Wichtenbeck ist ein schmaler Weg über den Bach Gerdau eingezeichnet. Das kann die Lösung sein. Damit könnte ich an meinem im letzten Jahr gefahrenen Weg anknüpfen.

Gedacht, getan. Kein Schild bremst den Entdeckerdrang aus. Eine schmale, glitschige Holzbrücke bestätigt den vorausgegangenen Blick auf das Handy. Glücklicherweise wurde Draht aufgenagelt und bietet den Reifen Halt. Auf einem langen, schmalen Steg aus genagelten Brettern quere ich den Bach. Der Track passt, das Wetter zwischenzeitlich auch. An Wiesen und Feldern zieht sich der weitere Weg vorbei. Kleine verschlafene Dörfer mit gepflegten Kirchen bieten Abwechslung. Einige alte Bauernhäuser mit ihren Scheunen sind noch in einem ordentlichen Zustand. Hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein.

In Müden tobt wieder das Leben. Auch lädt die Wassermühle an der Örtze zu einer Rast am Wasser ein. An diesem historischen Ort wurde bis 1965 noch Mehl gemahlen. Danach ging das Licht aus. Vorerst.

Heute wird das Gebäude als Touristinformation, Bücherei, Trauzimmer und für Ausstellungen genutzt. Zusätzlich liefert die Wasserkraft die benötigte Energie und speist die restliche Elektrizität ins Netz ein.

Für Spannung sorgt auch der Besuch des Filmtierparks Eschede. Hier hat der weltbekannte Joe Bodemann sein Trainingszentrum errichtet. Tiere aus Film und Fernsehen können auf einem 120 000 Quadratmeter großen Gelände bestaunt werden. Sofern es die momentane besondere Situation zulässt, werden im Tierpark die verschiedensten Fütterungen vor Publikum zelebriert. Bereits vor den angegebenen Zeiten stehen die kleinen Gäste erwartungsvoll am Zaun Spalier. Die Show der Filmtiere rundet das Programm des Filmtiertrainers ab.

Schwein gehabt. Es bleibt trocken. Ich brause weiter. Wind fegt die letzten Blätter von den Bäumen. Die feuchte Jahreszeit lässt das Moos in Grüntönen schillern. Erdig und harzig duftet die Brise des Waldes. Kein Laut weit und breit, kein Zivilisationslärm dringt in die Einsamkeit der Bäume hinein. Ich rausche an Feldern vorbei, genieße mit vollen Zügen die Abgeschiedenheit und treibe die kleine Enduro mit Schmackes durch Pfützen. Ganz tief in mir drinnen macht sich ein zufriedenes Gefühl breit und lässt mich lächelnd auf mein vollkommen verdrecktes Bike schauen. Egal. Dann putze ich eben noch einmal.



5

Wissenswertes über die Südheide

Allgemeines:

Der Naturpark Südheide erstreckt sich zwischen den Orten Eschede, Hermannsburg, Müden/Örtze, Faßberg und Unterlüß. Er ist 480 Quadratkilometer groß und wurde 1964 gegründet. Die sanfte Hügellandschaft mit ihren ausgedehnten Wäldern ist fast gänzlich als Landschaftsschutzgebiet geschützt. Noch heute machen alte Verbindungswege die verstreut liegenden Höfe und kleinen Ansiedelungen erreichbar.

Reisezeit:

Die beste Reisezeit ist vor und nach der Urlaubssaison. Zwischen Anfang August und Mitte September zieht die lila blühende Besenheide tausende Besucher an. Diesen Zeitraum sollte man vermeiden. Der bunte Herbst sind ein vollwertiger Ersatz für die Heideblüte.

Motorradfahren:

Zum Endurowandern ist die Südheide noch ein wahrer Genuss und jeder sollte bestrebt sein, dass die Verbindungswege noch möglichst lange für die Allgemeinheit befahrbar bleiben. Besonnenheit gegenüber Wanderern, Radfahrern und Reitern sollte selbstverständlich sein, ebenso der Respekt vor Verbotsschildern.

Sehenswertes:

Wer sein Herz an Bunkeranlagen verloren hat, muss bei deren Erforschung größte Vorsicht walten lassen. Noch heute räumt der Munitionsbergungsdienst die Hinterlassenschaften der Bunker-Marinesiedlung aus dem Zweiten Weltkrieg: www.geschichtsspuren.de/artikel/ruestungsproduktion-lagerung-versorgung/130-marine-sperrzeugamt-starkshorn.html.

Um die Spuren des historischen Landtagsplatzes bei Hösseringen geht es auf www.suderburg-damals.de/html/landtagsplatz.html. Lohnenswert sind auch die Wassermühle Hösseringen, die kleine Fachwerkkirche St. Remigius aus dem 18. Jahrhundert mit ihrem Rundturm in Suderburg und die Wassermühle in Mueden/Örtze.

Am 3. Juni 1998 brach der Radreifen eines Mittelwagens des ICE Wilhelm Conrad Röntgen auf seiner Fahrt von München nach Hamburg. Bei dem Unglück starben 101 Menschen. Direkt an der Eisenbahnbrücke Eschede erinnert heute eine Gedenkstätte mit 101 Kirschbäumen an dieses Unglück.

Unterkunft:

Direkt am Fluss Örtze und am Oldendorfer See liegt der Naturcampingplatz Südheide »Am Örtzetal«. Die einfache Anlage bietet viel Platz, selbst in der Hauptsaison: Dicksberg 46, 29320 Südheide OT Oldendorf, www.naturcampingplatz-suedheide.de.

Ein schönes Komplettpaket bietet die Alte Schule in Hösseringen an. Vom Restaurant und Dorfcafé mit Frühstück, über den Tante-Emma-Laden bis zu Übernachtungsmöglichkeiten: Rasthuus Alte Schule Hösseringen, Hinter den Höfen 7, 29556 Suderburg OT Hösseringen, www.rasthuus-althschule-hoesseringen.de.

Essen:

Ein kleiner und gemütlicher schottischer Pub befindet sich in Hermannsburg direkt an der Hauptstraße, perfekt für Whisky-Liebhaber: The Old Heroes Pub, Celler Str. 11a, 29320 Hermannsburg. www.facebook.com/TheOldHeroesPub

Rustikalen Charme mit bäuerlicher Gemütlichkeit findet man in der Ole Müllern Schuen, dem ältesten Anwesen in Müden/Örtze. Im Bauerncafé fühlt man sich in die gute Stube der alten Bauernhäuser zurückversetzt, genießt dabei die täglich frisch und hausgemachten Kuchen und Torten: Alte Dorfstraße 6, 29328 Müden/Örtze, www.ole-muellern-schuen.de.

Literatur und Navigation:

Eine Informationsquelle für legal befahrbare Routen in der Südheide ist dem Autor nicht bekannt. Er empfiehlt, Karten zu studieren und vor Ort zu checken, ob die Wege befahrbar sind oder nicht. Ergänzend wurde zum Navigieren der Outdoor-Routenplaner Komoot genutzt: www.komoot.de.

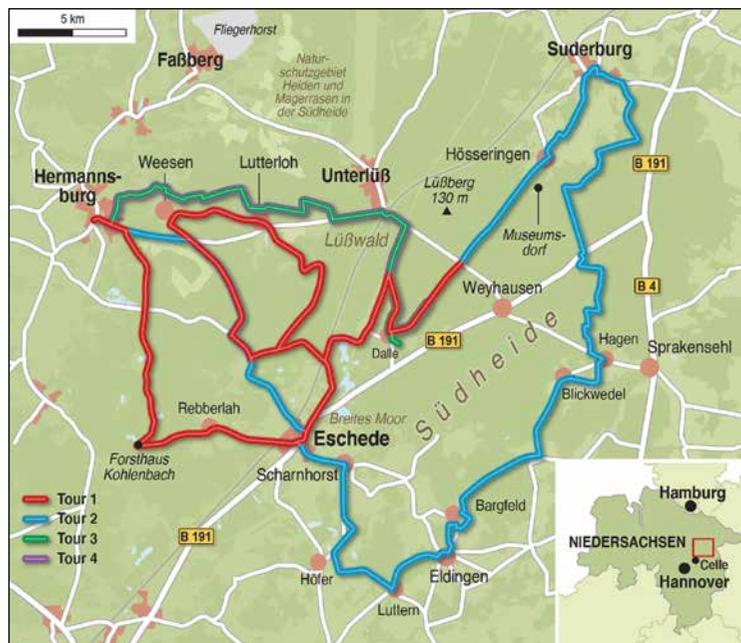
Die ADFC-Radwanderkarte Lüneburger Heide verschafft einen Überblick über die verstreuten Gehöfte und deren Verbindungswege: <https://www.das-landkartenhaus.de/adfc-lueneburger-heide-radwanderkarte>. Weitere informative Webseiten sind www.naturpark-suedheide.de und www.lueneburger-heide.de/naturpark-suedheide.

Tour-Check:

Distanz: 260 Kilometer

Schwierigkeitsgrad: einfach

Zeitaufwand: Mit Besichtigungen und Einkehr kann man etwa vier bis fünf Tage einplanen.



Ausrüstung:

Motorrad: Beta Alp 4.0

Reifen: Vee Rubber (Originalbereifung ab Werk)

Gepäcksystem:

Träger aus Seitenkoffer-Rohlingen dazu die Seitenkoffer »AluStandard« 35 Liter von Hepco und Becker, Hecktasche »Small Sport Star«

Fahrrausstattung:

Helm: Schubert C4 Pro

Jacke: Stadler Voyager II GTX

Hose: Stadler Cargo II GTX

Stiefel: Daytona Road Star GTX



ÜBER HÖHEN UND TIEFEN DURCH TUNESIEN

Sandkasten-Spiele

Im September des Corona-Jahres 2020 brechen *Joana Breitbart (Text)* und *Joshua Steinberg (Fotos)* auf zu ihrer Weltreise. Der Plan: Mit zwei Honda CRF250L möchten sie vom hessischen Wetzlos aus auf Weltreise gehen. Auftakt ihres Abenteuers sind die Höhen und Tiefen Tunesiens und über allem schweben die harten Auswirkungen der Pandemie. Es ist eine Reise ins Ungewisse. Und ungewiss ist auch die Zukunft vieler Menschen, denen sie begegnen.

Aufgeregt, voller Vorfreude und positiver Anspannung vor dem, was da vor uns liegt, stehen wir an Deck der Grimaldi-Fähre und sehen zu, wie die weißen Häuschen von Tunis immer näher kommen. Afrika – da liegt es vor uns! Josh hat schon viel Afrika-Erfahrung, für mich ist es der erste Besuch auf diesem Kontinent. Umso gespannter bin ich. Von der Fähre sind wir zügig runter, die Papiere sind auch schnell gecheckt, der negative Corona-Test begutachtet. Aber die Polizei winkt uns zur Seite.

Die Beamten staunen nicht schlecht, sie haben Corona-bedingt seit über einem halben Jahr keine Reisenden mehr gesehen. Sie sind superfreundlich und wollen uns helfen, aber es gibt da ein Problem. Nach einigem Hin und Her erklären sie uns, wir bräuchten, um den Einreisestempel zu bekommen, einen festen Ausreisetermin. Am besten ein Rückfahrticket mit der Fähre, welches wir natürlich nicht haben, denn wir wollen ja nicht zurück. Ohne geht es allerdings nicht rein. Ratlosigkeit macht sich breit.





1 Jungfernfahrt:
erstes Fahren im Sand.
2 Wüstenschiffe:
Die Piste führt über Dünen.



Wir könnten auch keines kaufen, denn dazu müssten wir aus dem Hafen raus, was wir aber nicht dürfen, da wir noch gar nicht offiziell eingereist sind. Online buchen geht nicht, da weder Internet noch Drucker zur Verfügung stehen. Schließlich bietet uns der Polizeichef an, einen seiner Mitarbeiter zu schicken, um uns die Tickets zu kaufen. Uns schmeckt gar nicht, dass wir einem völlig Fremden eine Menge Geld in die Hand drücken sollen.

Der Chef wittert unsere Skepsis, es kommt zu einem kurzen heftigen Streit zwischen ihm und Josh. Schlussendlich besorgt der Mitarbeiter die Tickets und wir bekommen nach geschlagenen vier Stunden im Hafen endlich unsere Stempel in den Pass. Wichtig ist den Beamten auch die Buchung einer Unterkunft, denn wir müssen trotz des negativen Tests noch zusätzlich 14 Tage Quarantäne einhalten. Wir fahren also zu unserer Wohnung in Sidi Bou Said, einem der bekanntesten Stadtteile von Tunis.

Normalerweise ist die Gegend mit Touristen vollgestopft. Jetzt aber sind wir weit und breit die einzigen und die Preise sind daher sehr niedrig, wodurch wir uns eben mal eine komplette Wohnung mit Dachterrasse und wunderbarem Ausblick über ganz Tunis leisten können. Hier verbringen wir unsere Quarantäne in herrlicher Ruhe. Der tägliche Ruf des Muezzins stimmt uns auf die fremde Kultur ein.

Wir können es kaum noch erwarten, endlich das Land zu erkunden. Nachdem wir in und um Sidi Bou Said jede Ecke und Gasse und natürlich jeden Strand kennen, führt uns unsere erste Etappe raus aus der Großstadt. Wir fahren östlich in den Ichkeul National Park, wo wir hoffen, viele Vögel und Flamingos zu sehen. Auf dem Weg dahin bekomme ich einen ersten Eindruck von



- 1** Verwaiste Touristenorte:
Café im Künstlerdorf Sidi Bou Said.
- 2** Unterwegs mit dem »local resident«:
auf Tour mit Farouk.
- 3** Gigantisch: Amphitheater in der
antiken Ruinenstadt Dougga.
- 4** Überraschung:
Kamel-Begegnung bei Tozeur.
- 5** Traditionell: Achmed backt Sandbrot.

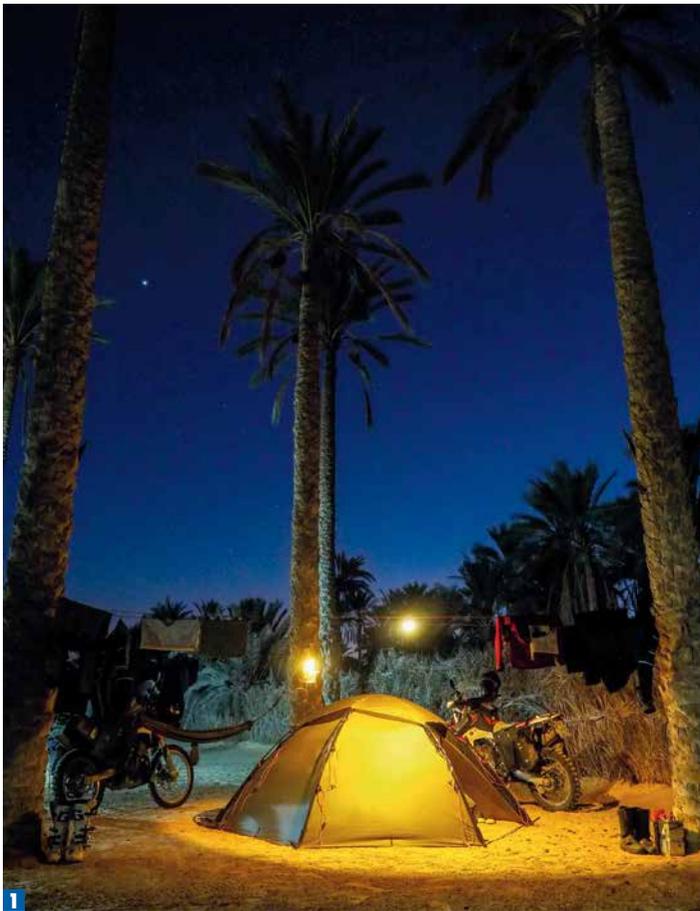




4



5



1

Afrika: unter den Stollen meist unbefestigte, namenlose Wege aus Sand und Staub, in der Nase ein abenteuerlicher Geruchscocktail aus Lagerfeuer und unvollständig verbranntem Zweitaktgemisch, aus frischen Früchten und am Straßenrand entsorgten Unrat. Über allem lacht die Sonne und vor allem lachen uns viele freundliche, aber auch gezeichnete Gesichter entgegen.

Alles wirkt sehr chaotisch und improvisiert, doch auf einmalige Weise schön und funktionell. Wir hatten zu Beginn ein bisschen Bedenken, dass die Menschen Fremden gegenüber gerade etwas negativ gestimmt sein könnten, da sie vielleicht befürchten, dass wir als Deutsche noch mehr Corona in ihr Land bringen könnten. Die Zahlen würden dafürsprechen. Doch bereits nach den ersten Kilometern ist diese Angst wie weggeblasen. Überall, wo wir anhalten, werden wir herzlich empfangen, die Leute freuen sich, endlich mal wieder Reisende zu treffen, mal wieder etwas aus der Welt zu erfahren, was anderes zu sehen. Für mich ist das alles sehr exotisch, doch in Wahrheit sind wir hier die Exoten.

Über einen kleinen Bergpass erreichen wir den halb ausgetrockneten See des Parks. Josh ist so begeistert, dass er gleich hier das Zelt aufbauen will. Ich bin zwar erst nicht so überzeugt, da uns auf der freien Fläche absolut jeder sofort sehen kann, aber nach kurzer Diskussion bauen wir das Zelt doch auf. Unser erster Sonnenuntergang in Afrika ist atemberaubend schön. Zufrieden machen wir es uns im Zelt gemütlich. Als wir gerade beim Abendessen sind, kommt ein Moped angeknattert. Es ist ein Ranger des Nationalparks. Ziemlich unfreundlich behauptet er, wir könnten hier nicht schlafen, es sei wegen der »wilden Tiere«



2



3



- 1 1000-Sterne-Unterkunft: im Desert Camp in Douz.
- 2 Einmaliges Fahrvergnügen: Farouk weiß, was das Motorradfahrerherz hüpfen lässt.
- 3 Unvermeidlich: Dünenspaß mit Sandbad.
- 4 Lagerfeuerromantik: unterwegs mit Kamelführer Achmed.
- 5 Durchgeboxt: angekommen in der Verwöhn-Oase im »Camp Mars«.



4



5



zu gefährlich, mit denen er Wildschweine meint. Verstehen können wir das natürlich nicht. Und ganz davon abgesehen, werden wir weder das Zelt im Dunkeln abbauen, noch in der Dunkelheit irgendwo anders hinfahren. Nach einiger Überzeugungsarbeit willigt er schließlich ein, dass wir eine Nacht hier schlafen können und morgen früh bitte schnell wieder verschwinden. Mürrisch fährt er davon.

Wir sind schon fast eingeschlafen, als ich plötzlich Motorengeräusche und Männerstimmen höre. Die Geräusche werden immer lauter und plötzlich geht von allen Seiten das Licht an, es ist taghell in unserem Zelt. Mit großen Augen gucken wir uns an. Nur in Unterhose springt Josh aus dem Zelt und ist umringt von vier vergitterten Militär-Geländewagen und bestimmt 20 bewaffneten Männern. Mir rutscht das Herz in die Hose und ich beginne mich schon zu fragen, ob wir irgendetwas völlig falsch gemacht haben. Es stellt sich aber heraus, dass es sich um die Garde Nationale handelt. Die Beamten möchten nur mal unsere Pässe checken und sehen, ob es uns gut geht. Sie erklären uns, dass sie die Corona-Sperrstunde nach 20 Uhr kontrollieren und sich um das Wohl der Touristen kümmern müssen.

Letzteres habe natürlich Priorität, sie möchten, dass wir uns frei bewegen können. Wenn wir Hilfe benötigen, sollen wir sie anrufen. Nachdem alle Formalitäten geklärt sind, heißen sie uns mehrfach willkommen in Tunesien und wünschen uns eine gute Nacht. Auch sie erwähnen noch kurz, wir sollten uns doch vor den Wildschweinen in Acht nehmen, dann fahren sie wieder davon. Noch eine halbe Stunde später sitzen wir kopfschüttelnd im Zelt. Während Josh lacht und meint: »Jaja, so ist Afrika!«,



1 Perspektiv-Wechsel: Kameltour in die Wüste. 2 Im größten Schutzgebiet Tunesiens: auf Sand durch den Jebil-Nationalpark im Süden. 3 Authentisch: ein Berberhaus von innen. 4 Deluxe-Garage: Josh fährt ins Berberhaus. 5 Kaffeepausch: Männer in Matmata.



4



5



1



2

- 1 *Spaßiges Finale einer Tagesetappe: via Bachlauf zum Campingplatz.*
- 2 *Auf Tuchfühlung: Die Wüste berührt alle Sinne.*
- 3 *Abgehoben: In Djerba begegnen wir Flamingos.*
- 4 *Hygiene auf Globetrotter-Art: unterm Wasserfall in der Bergoase von Tamerza.*

muss ich das Ganze erst einmal verdauen. So etwas hab ich noch nie erlebt! Einerseits bin ich geschockt über diesen »Überfall«, andererseits begeistert von der Freundlichkeit und Ehrlichkeit, die uns die Männer entgegengebracht haben. Willkommen in Afrika!

Unser Weg führt uns von nun an Richtung Süden relativ dicht an der algerischen Grenze entlang und ist daher geprägt von Polizei- und Militär-Checkpoints. Die Blicke zeigen deutlich, dass alle Polizisten, denen wir begegnen, es nicht glauben können, tatsächlich zwei Deutsche auf ihren Motorrädern zu sehen. Nach der üblichen Woher-Wohin-Frage werden wir dann aber immer durchgewunken. Das zieht sich bis zur Bergoase Tamerza, wo wir Wasserfälle und Ruinen besuchen. Bei einem dieser Wasserfälle lernen wir Farouk kennen, der fast perfekt Deutsch spricht. Wir unterhalten uns über dieses und jenes, bis er schließlich meint, er wüsste einen guten Platz, an dem wir unser Zelt aufbauen könnten. Wir sollten ihm doch mal hinterherfahren.

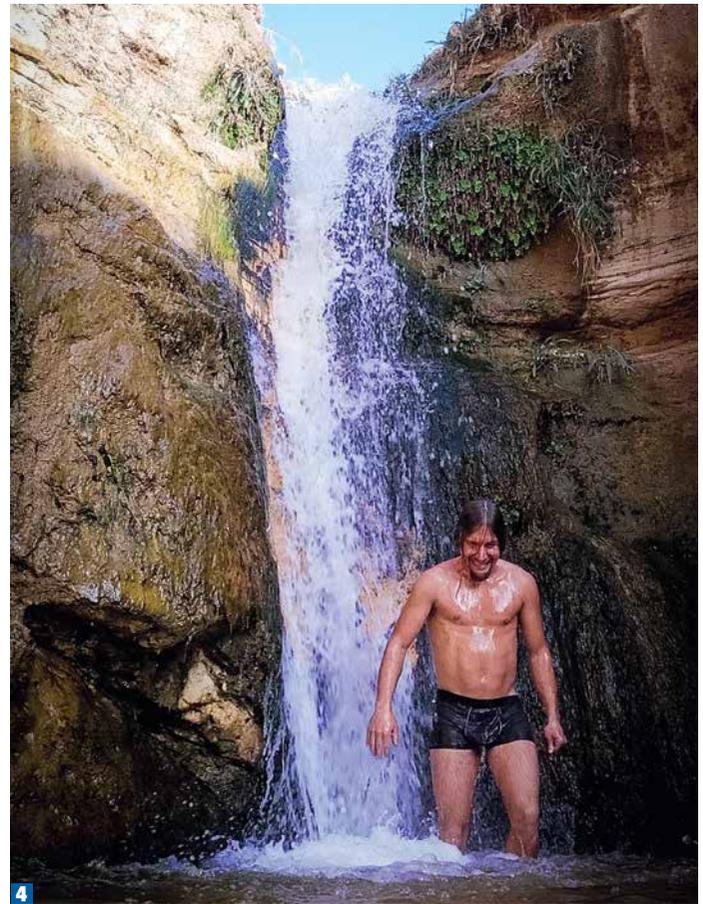
Er holt hinter einer Hütte seinen 80er-Roller hervor und schießt los – geradewegs in einen Bachlauf. Ich bekomme direkt Schweißperlen auf die Stirn: Wasser, Sand und Steine warten hier auf uns und Farouk ist mit seinem leichten Roller gleich um die nächste Biegung verschwunden, während es mit den bepackten Hondas nicht ganz so leicht geht. Wir lassen Luft aus den Reifen, das macht das Ganze einfacher, und nach nassen und sandigen fünf Minuten im Bachlauf sind wir schließlich am Ziel.

Am Ende des Bachbetts rauscht ein kleiner Wasserfall und beendet damit den halbwegs fahrbaren Treck. Zur Rechten steht auf einer kleinen Erhöhung ein Restaurant mit Übernachtungsmöglichkeiten und dazugehörigem Palmengarten, in dem wir das Zelt aufbauen

können. Ausgelegt für zahlreiche Gäste, ist diese bezaubernde Anlage direkt neben dem Wasserfall zurzeit komplett leer. Trotzdem sind alle Angestellten vor Ort und wir können sogar Duschen und Toiletten nutzen. Wir bleiben zwei Tage.

Farouk ist fast außer sich vor Freude, wir wären die ersten Motorradfahrer seit März, meint er. Er sei außerdem ein Guide für Motorradtouren und wir sollten doch eine Runde mit ihm drehen. Josh und ich sind davon weniger überzeugt, Tourenführer fürs Motorradfahren brauchen wir beide nun eigentlich wirklich nicht. Farouk kommt aber extra abends noch mal zum Essen vorbei, zeigt uns Bilder und schwärmt von der Landschaft, die er uns zeigen will. Immer weiter geht er mit dem Preis herunter und irgendwann sagt er traurig, dass er seit März nichts mehr verdient hat, weil keine Touristen mehr kommen.

Nach einiger Überlegung entscheiden wir uns schließlich für die Tour. Farouk hat uns nicht zu viel versprochen. Mit seinem kleinen China-Roller braust er vorneweg und zeigt uns aus Muscheln und Kalk gepresste Schluchten, die die seltenen Wüstengewitter in den Sand und Fels gerissenen haben. Wir sehen von urzeitlichen Meeren ausgespülte Höhlen, die teilweise schon für bekannte Filme wie »Der englische Patient« als Kulisse dienten.



Die Pässe und Pisten in der Umgebung von Tamerza und Re-deyef sind in ihrer Ausgesetztheit und ihrer Geschichtsträchtigkeit etwas Besonderes. Der Abenteuerlichste ist der im Zweiten Weltkrieg in kürzester Zeit freigesprengte »Paso Rommel«, benannt nach dem gleichnamigen Militärstrategen Rommel, der auf diesem Wege nach Libyen gelangte. Man hält es kaum für möglich, dass diese steilen Klippen und felsigen Abhänge mit Panzern befahren worden sind und die meisten dabei heil unten ankamen. Am Ende des Tages sind wir alle zufrieden. Farouk konnte endlich mal wieder eine Tour fahren und mit dem Geld seine Familie ernähren. Wir konnten die Gegend mit den Augen eines Einheimischen sehen und freuen uns, dass wir ihn unterstützen konnten.

Unser nächstes Ziel ist die kleine Wüstenstadt Douz. Von Tamerza über Touzeur führt die Route kerzengeradeaus über eine teilweise ausgetrocknete Salzpfanne in die Wüste hinein. Den Gedanken nachhängend, fahren wir entlang der leeren, schnurgeraden Straße, als plötzlich ein entgegenkommendes Auto eine Vollbremsung macht, wendet, uns überholt und schließlich ausbremst. Drei Männer steigen aus dem Wagen, einer telefoniert aufgeregt, der andere gestikuliert wild und der dritte läuft direkt auf mich zu und fängt an, an meinem Helm herumzufummeln. Ich denke nur noch: »Okay, das war's jetzt, jetzt laden sie uns auf und fahren sonst wohin mit uns.«

Es kostet einige Zeit, bis wir mit unseren Fragen etwas Ruhe in das aufgeregte Dreiergespann bringen. Erst nach fünf Minuten

Von Tamerza über Touzeur führt die Route kerzengeradeaus über eine teilweise ausgetrocknete Salzpfanne in die Wüste hinein.

zeigt mir einer der Herren seine Dienstmarke. Sie seien doch von der Garde Nationale, ob wir das nicht wüssten, sie wollten doch nur für unsere Sicherheit sorgen und außerdem hätte ich da eine Fliege am Helm gehabt. Scherzkekse! In Zivil sind sie wohl kaum zu erkennen. Das übliche Woher-Wohin wird geklärt und eine Eskorte bis in die nächste Stadt gibt's obendrauf auch noch. Wieder eine nette Begegnung mit Beamten, die nur auf uns aufpassen und unser Bestes wollen. Wenn sie uns aber weiterhin so überfallen, haben sie am Ende doch eine tote Touristin zu beklagen – gestorben am Herzinfarkt durch übles Erschrecken.

In Douz angekommen, hoffen wir darauf, endlich einmal andere Overlander zu treffen, also mit dem Fahrzeug Überland-Reisende. Freunde von uns meinten, wenn wir welche treffen, dann hier. Aber weder in einem der bekannten Overlander-Cafés noch auf dem uns empfohlenen Campingplatz begegnen wir jemandem. Schade, aber dennoch ist es wunderschön hier im Desert Camp Douz. Und Achmed, der Chef, ist superfreundlich. Mit ausschweifender Handbewegung und einem schelmischen Grinsen zeigt er auf das leere riesige Areal, meint, wir hätten freie Platzwahl und könnten so lange bleiben, wie wir wollten. Das nehmen wir dankend an.

Ein paar Tage bleiben wir, Josh gibt mir in den zehn Kilometer entfernten Dünen eine erste Einführung in das Sand- und Dünen-Fahren. Ich fluche erst ein bisschen vor mich hin, aber nach den ersten zaghaften Versuchen klappt es tatsächlich auch



1 Luxus-Quarantäne: unsere Dachterrasse in Sidi Bou Said mit Blick über Tunis.

2 Begegnung mit Einheimischen: Antilope beim Grasen.

ganz gut und sogar ohne Sturz, wohingegen Josh sich gleich erst mal schön tief in den Sand einbuddelt. Aber zusammen graben wir sein Bike schnell wieder aus.

Von Douz wollen wir zum Tembaine-Tafelberg im Jebil-Nationalpark fahren. Unsere Packsäcke lassen wir bei Achmed am Campingplatz, da wir nach unserer Wüstentour wieder hierherkommen werden. Je leichter die Maschinen im Sand sind, desto besser. Das zeigt sich auch gleich nach den ersten zehn Kilometern Sandpiste, wo ich bei Tiefsand und Spurrillen echt froh bin, mit leichtem Gepäck zu fahren. Mit geringem Luftdruck klappt es eigentlich recht gut, dennoch stürze ich zweimal. Es passiert Gott sei Dank nichts, im Sand fällt man weich und so kann es nach einer ruhigen Zeltnacht mitten in der Wüste lediglich mit etwas Muskelverspannung weitergehen.

Wir dachten eigentlich, dass die Pisten in einem Nationalpark gepflegt und ein bisschen frei geschoben sind – aber dem ist nicht so. Wir graben uns 50 Kilometer durch tiefe Spurrillen, über Wellblech und am Schluss über bis zu zehn Meter hohe Dünen. Neben sechs Stürzen habe ich an diesem Tag eine kaputte Scheibe, eine zerquetschte Alufflasche und einen krummen Lenker zu beklagen. Zum Glück habe ich meinen persönlichen Mechaniker dabei, Josh kann noch zwischen den Dünen alles wieder einigermaßen richten.

Als die Dünen sich lichten, tauchen am Horizont weiße Beduinenzelte auf. Wir sind am »Camp Mars« angekommen. Da man zu Corona-Zeiten nie weiß, ob man an solch abgelegenen Orten auch Menschen antrifft, fahren wir etwas zweifelnd die Hügel zum Camp hinunter. Wir hoffen auf eine Begegnung, denn unsere Wasservorräte reichen nur noch einen weiteren Tag und wir wissen nicht, ob wir die Piste an einem weiteren Tag meistern können.

Uns kommen zwei Männer entgegen, sie haben uns vom Camp aus schon gesehen. Auf mein »Hallo« bekomme ich nur einen lauten Lacher als Antwort mit der Frage: »Das ist eine Frau?« Scheinbar kommt es nicht so oft vor,

dass hier Frauen auf dem Motorrad ankommen. Das schmeichelt mir doch sehr. Im Camp sind dann sogar noch mehr Leute, denn für den Abend haben sich tatsächlich ein paar tunesische Touristen angekündigt. Das ist unser Glück, wir können unsere Vorräte auffüllen, bekommen einen super Kaffee serviert und abends vom Chef persönlich ein Drei-Gänge-Menü gekocht.

Am nächsten Morgen gibt es sogar noch ein leckeres Frühstücksbüfett. Unser Zelt dürfen wir einfach neben den Beduinenzelten aufbauen und zahlen müssen wir für die Nacht auch nichts. Bei unserer Abreise am nächsten Morgen wünschen uns alle viel Glück und wenig Stürze und Chekan, der Chef, gibt uns noch seine Telefonnummer, falls wir irgendwie doch noch Hilfe brauchen. Bei dieser Gastfreundschaft hat sich der beschwerliche Weg hierher absolut gelohnt.

Wir verlassen den Nationalpark in Richtung Osten, unser nächstes Ziel ist die Oase Ksar Ghilane mit ihren heißen Quellen. Das heißt aber auch, dass wir zuerst die ganze Dünenpassage wieder zurück und weitere 80 Kilometer Piste fahren müssen. Natürlich bleiben ein paar Stürze nicht aus, auch Josh erwischt es zweimal und in einem anspruchsvollen Abschnitt muss er dann sogar beide

Mopeds fahren. Während ich froh bin, dass die Piste danach wieder einfacher wird, hüpfert Josh wie ein kleiner Junge und fragt grinsend: »Wollen wir das noch mal zurückfahren?« Typisch Josh.

Erschöpft und eingesandet kommen wir schließlich von Westen her in Ksar Ghilane an. Erstaunt werden wir bei unserer Ankunft gemustert. »Kommt ihr aus der Wüste?«, fragen sie ungläubig. Tatsächlich sind wir zur anderen Seite in den Ort gekommen als sonst üblich und scheinbar passiert es nicht so oft, dass zwei Biker mit Gepäck beladen aus dieser Richtung kommen. Viel Mut und Courage hätten wir, meint der Herr vom Campingplatz, auf dem wir unser Lager aufschlagen. Wir bleiben ein paar Tage, gönnen uns mehr als üblich und gehen lieber essen, um die Menschen zu unterstützen. Sie können es in diesen harten Zeiten gut gebrauchen.



2

Wissenswertes über Tunesien

Allgemeines:

Tunesien hat sowohl mit Höhepunkten der römischen und arabischen Kultur als auch mit seiner Vielfalt an Natur vom Meer bis in die Wüste hinein viel zu bieten. Es gilt als gut zu bereisendes und sicheres Land, wenngleich das Auswärtige Amt vor Terrorgefahr an den Grenzen zu Algerien warnt. Joana und Joshua begegneten vielen Polizei- und Militär-Checkpoints, haben sich aber nie unsicher gefühlt. Die Garde Nationale sorgt für die Sicherheit der Reisenden.

Beste Reisezeit:

Das Klima Tunesiens ist an der Küste mediterran und im Landesinneren trocken. Herbst und Winter, vor allem der Oktober, sind eine gute Reisezeit. Im Norden kann es im Herbst und Winter immer mal regnen, die Temperaturen liegen trotzdem um die 15 bis 20 Grad. Im Sommer dagegen können es 30 bis 45 Grad werden.

Motorradfahren und Transport:

Von Palermo/Sizilien ging es mit der Nachtfähre nach Tunis. Man benötigt kein Carnet de Passage und keine besondere Versicherung, die Greencard reicht aus. Die wichtigen Verbindungen sind asphaltiert. Man kann ganz Tunesien auf Asphalt durchqueren. In der Wüste gibt es jedoch viele Pisten, Tiefsand und Dünen. Tankstellen gibt es in jedem Teil des Landes, im schwächer besiedelten Süden wird der Treibstoff vielerorts aus Kanistern verkauft.

Geld und Papiere:

Für Tunesien brauchen Deutsche kein Visum, dafür aktuell einen negativen Corona-Test, der bei Einreise nicht älter als 120 Stunden sein darf. Trotz Test sind derzeit 14 Tage Quarantäne Pflicht. Auch eine Garantie, dass das Land wieder verlassen wird, ist nötig. In den meisten Orten kann man mit Kreditkarte bezahlen oder Bargeld abheben, jedes Mal allerdings maximal 150 Euro, was in der Regel für eine Woche reicht. Währung ist der tunesische Dinar. Südlich von Douz wird oft nur Bargeld akzeptiert.

Unterkunft und Essen:

Tunesien ist touristisch gut erschlossen und da es viel zu besichtigen gibt, gibt es fast überall Unterkünfte, die schon bei 15 Euro pro Doppelzimmer und Nacht anfangen. Auch Campingplätze gibt es mehr als genug. Preislich liegen sie bei vier bis acht Euro pro Nase inklusive Motorrad und Zelt. Besonders an der Küste gibt es etliche Airbnb-Angebote, die ab 15 Euro pro Nacht und Wohnung starten. Das Essen in Tunesien ist preiswert, gut und reichlich. Schon ab fünf Euro wird ein komplettes Menü serviert.



Karten und Navigation:

Landkarten von Tunesien sollten schon von zu Hause mitgebracht werden. Die aktuellsten Karten mit den sinnvollsten Informationen für Überlandreisende in Afrika kommen von Michelin. Wer die Navigation mit dem Mobiltelefon bevorzugt, dem sei die Offline-Navigation mit maps.me und OsmAnd ans Herz gelegt, die auch in der Wüste nicht ins Stocken kommt.

Gesundheit:

Tunesien ist kein Malarialand, Fälle von Typhus tauchen immer mal wieder auf. Hygiene ist wichtig, Wasser sollte aus der Leitung nicht getrunken werden und auch beim Kochen nimmt man am besten Flaschenwasser. Besonderheiten in Corona-Zeiten: Nach der Quarantäne kann man sich relativ frei bewegen, es gelten Maskenpflicht, Hygiene- und Abstandsregeln. Während Joanas und Joshuas Tour galt ab 20 Uhr Ausgangssperre, am Wochenende ab 19 Uhr, Restaurants und Cafés waren geöffnet. Durch Hotspots kann es jederzeit zu Änderungen kommen.

Tour Check:

Distanz: 2200 Kilometer

Zeitaufwand: 32 Tage

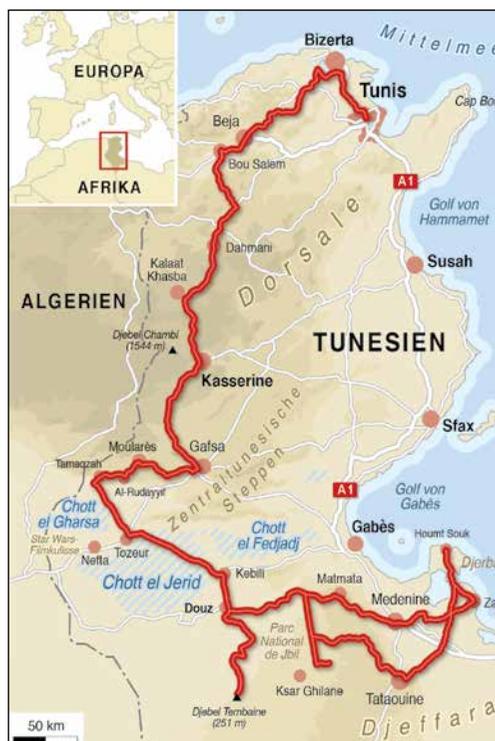
Ausrüstung:

250 Kubik reichen völlig aus, um durch die Welt zu reisen. Ausgestattet sind die Hondas von Joana und Joshua mit Satteltaschen, kleinen Tanktaschen, Lenkertasche und schwerpunktoptimierten Eigenbauten für den Wasser- und Benzintransport, um autark für vier Tage zu sein. Eine ausführliche Beschreibung findet man im Technikbericht der Homepage

www.wetzlosweltwärts.de.

Die Autoren:

Aufgebrochen zu ihrer Reise sind Joshua Steinberg (29) und Joana Breitbart (30) Anfang September 2020. Der Plan: Mit ihren Honda CRF 250 möchten sie vom hessischen Wetzlos aus entlang der Ostküste Afrikas bis nach Südafrika fahren und über Asien wieder nach Hause. Für ihre Idee zu »WetzlosWeltWärts« gewannen sie 2019 auf dem Motorradreise-Treffen Gieboldehausen den Förderpreis »die Blaue Kugel«. Joana und Joshua lernen auf ihrer Reise die Auswirkungen von Corona auf die Menschen kennen und wollen helfen. Gerade in Afrika kämpfen viele um ihre Existenz. Wer Joana und Joshua bei ihrer Hilfe unterstützen möchte, findet dazu Gelegenheit auf ihrer Homepage.





1

REINHEITSGEBOT

Nicht nur Hypochonder bekommen in so manchem Waschraum hygienische Bedenken. Sich und sein engstes Umfeld auch auf Reisen sauber zu halten, ist eine anspruchsvolle Angelegenheit. Helmut Stark hat Tipps zusammengetragen, wie es unterwegs mit der Sauberkeit klappt.

Reisen mit dem Motorrad ist besonders in den ganz abgelegenen Ecken der Welt durchaus auch mit Risiken verbunden. Hygiene spielt eine zentrale Rolle, wenn es um Gesundheit auf Reisen geht. Eine »Es-wird-schon-gut-gehen«-Einstellung hat schon so manches Abenteuer frühzeitig beendet. Die schönste Reise wird schnell zum Alptraum, wenn man krank ist. Mit etwas Vorsorge können Infektion jedoch vermieden werden.

Das größte Risiko zu erkranken besteht bei der Nahrungsaufnahme. Im Urlaub breitet sich schnell Sorglosigkeit aus, etwa am Büffet im Hotel. Niemand würde in Deutschland einen Kartoffelsalat mit Mayonnaise essen, der mehrere Stunden in der Wärme gestanden hat. Ein derartiger Umgang mit Speisen ist auch in einem Fünf-Sterne-Hotel nicht ausgeschlossen. Und am „All-inclusi-

ve-Büffet“ scheint die Gefahr von verdorbenen Speise eher übersehen zu werden. Dabei sagen der gehobene Service, das luxuriöse Ambiente und die Preisgestaltung der Übernachtung nichts über den hygienischen Standard der Unterkunft aus. Teuer ist nicht zwingend hygienisch sauber, weder in Deutschland noch im fernen Ausland.

Alleine die klimatischen Bedingungen in subtropischen und



2

tropischen Ländern begünstigen die Ausbreitung von Krankheitserregern. Echte Brutstätten sind beispielsweise alle offenen Drinks in Karaffen, Kanistern und Getränkependern. Besonders gilt das, wenn diese nicht regelmäßig, also mindestens einmal am Tag, gründlich gereinigt, desinfiziert und gut gekühlt werden. Industriell abgefüllte Getränke wie Wasserflaschen, Bier oder Cola sind in der Regel unbedenklich, solange sie ungeöffnet verkauft werden.

Auch der Umgang durch den Verkäufer spielt eine Rolle: In manchen Gegenden werden nicht selten leere Flaschen mit Leitungswasser „recycelt“ und weiterverkauft. Vorsicht auch bei Eiswürfeln, wenn man das Wasser, aus denen sie gefroren sind, nicht kennt. Entgegen aller Hoffnungen reicht der Alkoholgehalt in Drinks oder Cocktails übrigens nicht aus, um Krankheitserreger abzutöten. Bazillen, Viren & Co. sterben erst bei Alkoholkon-

zentrationen, die auch für Menschen gesundheitsgefährdend wären.

Ist man auf Wasser unbekannter Qualität angewiesen, ist eine mechanische Aufbereitung durch Keramik- oder Aktivkohlefilter unumgänglich. Hersteller, wie Katadyn, MSR oder Lifestraw bieten dazu verschiedene Lösungen an. Auch auf chemischen Wege mittels Desinfektionslösungen oder Tabletten wie Micropur lässt sich Wasser behandeln. Ausreichend langes Abkochen, mindestens drei Minuten sprudelnd, stellt eine weitere Möglichkeit dar, Krankheitserreger im Wasser abzutöten. Für Trinkflaschen gibt es teure Spezial-Reinigungsmittel, viel günstiger sind Gebissreiniger, die den gleichen Zweck erfüllen.

Perfekte Nährböden für Erreger aller Art sind Fruchtschnitten, wie Ananas und Melonen, die von fliegenden Händlern in Plastiktüten oder am Frühstücksbüfett angeboten werden. Wer Lust auf frisches,



3



4



7



5



6

1 Die Vorratskammer in einem mongolischen Ger: Hammel am Stück und die vergorene Stutenmilch Airag.

2 Handlich: Körperpflegemittel gibt es in konzentrierter Form und in kleinen »Dosen«.

3 Seifenspender für die Tasche: Mit der »Taschenseife« von Sea to Summit verlieren ranzige Seifenstücke ihren Schrecken.

4 Der Sechs-Liter-Wassersack mit integriertem Filter von Katadyn entkeimt bis zu zwei Liter pro Minute. Das System ist in der Lage, insgesamt bis zu 1500 Liter zu reinigen.

5 Igitt: Toilettenbrillen sind der optimale Nährboden für Erreger. Papier-Unterlagen sorgen für einen wesentlich höheren Wohlfühleffekt.

6 Kompakt und leicht: Der Scrubba Wash Bag ist Packsack und Waschmaschine in einem.

7 Für sicheres Trinkwasser: Der »LifeStraw Go« ist nicht nur kompakt, er kommt auch ohne fremde Energiequellen aus.

CLEVER UND SAUBER

Wer ein wenig nachdenkt und Vorsicht walten lässt, kann das Risiko vor Ansteckungen erheblich minimieren:

- Badeschuhe verringern das Risiko von Infektionen und Verletzungen.
- Vor dem Duschen das heiße Wasser einige Minuten laufen lassen
- Beim Duschen möglichst kein Wasser schlucken
- Die Zähne nur mit keimfreien Wasser putzen
- In Gewässern mit unklarer Wasserqualität, das können auch Hotelpools sein, möglichst nicht tauchen
- In stehenden, tropischen Gewässern möglichst nicht baden
- Informationen über Gewässer einholen
- Barfußlaufen vermeiden
- Regelmäßig Hände waschen
- In großer Hitze auf regelmäßige Körperhygiene achten, wenn möglich öfters duschen
- Kleidung regelmäßig waschen



keimfreies Obst bekommt, der sollte sich die Ananas oder Melone als komplette Frucht kaufen und selbst frisch aufschneiden. Keimgefährdet sind natürlich alle Gerichte, die rohe Eier, rohes Fleisch oder rohen Fisch beinhalten. Dazu zählen exquisite Speisen, wie Tiramisu, Sushi oder Tartar. Übersehen wird oft, dass ebenso Salate in aller Regel roh verzehrt werden. Auch wenn der Salat gründlich gewaschen wurde, kommt das Wasser meist aus der normalen Leitung und muss daher nicht unbedingt keimfrei sein.

Industriell hergestellte Tiefkühlkost ist solange unbedenklich, wie die Kühlkette nicht unterbrochen wurde. Alle Zutaten eines Gerichtes sollten entweder gekocht oder gut durchgebraten sein. Der Grundsatz »peel it, boil it or forget it«, also »schäle es, koche es oder vergiss es«, hat durchaus seine Berechtigung.

CLEVER ESSEN UND TRINKEN

- »Peel it, boil it or forget it«: Schäle es, koche es oder vergiß es!
- Eiswürfel nur aus keimfreiem Wasser
- Getränke nur aus verschlossenen Flaschen
- keine rohe Speisen wie Sushi, Tartar oder Tiramisu
- auch Fleisch sollte „well done“ gebraten sein
- Früchte, rohes Gemüse und Salate nur mit keimfreiem Wasser waschen
- Frischmilch meiden, pasteurisierte Milch ist unbedenklich
- offene Fruchtsäfte meiden
- Medikamente nur mit keimfreiem Wasser einnehmen
- Tiefkühlkost vermeiden, da eine Unterbrechung der Kühlkette möglich ist
- unverpacktes Speiseeis meiden

1 Auch in den entlegensten Ecken der Welt: Auf Körperpflege und Hygiene sollte auch in der Einsamkeit nicht verzichtet werden.

2 Kompaktes Wunderwerk: Der »Mini Works Ex« von MSR filtert nicht nur Bakterien und Protozoen, er neutralisiert auch schlechten Geschmack und Geruch.

3 Abenteuerlich: Vor allem im Südamerika und Asien findet man wahre Kunstwerke der Warmwasseraufbereitung.

4 Gute Alternative: Wenn gerade kein Wasser in der Nähe ist, sind Feuchttücher ein prima Ersatz. Die kleinen feuchten Lappen sorgen nicht nur für saubere Hände.

5 Autark: Die »Helio Pressure Shower LX« von Nemo fasst 22 Liter. Sonnenenergie sorgt für warmes Wasser und eine Fußpumpe für einen ordentlichen Duschstrahl.

Nicht nur in fernen Ländern herrschen in Sachen Hygiene oft suboptimale Bedingungen. Auch in unseren Breiten laden Bahnhofs- oder Rasthaustoiletten nicht unbedingt zum Verweilen ein. WC-Brillen-Abdeckungen aus Papier verringern nicht nur die Hemmschwelle im Kopf. Wobei Infektionen selten über den direkten Kontakt weitergegeben werden, sondern indirekt über verschmutzte Hände. Darum spielt das Händewaschen eine zentrale Rolle in der Hygiene und Infektionsprophylaxe. Dass das nicht nur auf Reisen gilt, wissen wir alle spätestens seit dem letzten Frühjahr.

Es gibt eine ziemlich raffinierte Alternative zu den üblichen, schnell schmierigen und unhygienischen Seifestücken. Sogenannte »Pocket-Soap« besteht aus dünnen Seifenblättchen in gebrauchsgerechter Größe. Für grobe Verschmutzungen gibt es Waschpasten, die die Hände ohne Zugabe von Wasser reinigen. Und eine Packung Feuchttücher ist nicht nur zum Säubern der Hände nach dem Toilettenbesuch angenehm.

Achtbarkeit solle auch beim Duschen herrschen. In den Wasserleitungen können sich die Bakterien der Legionärskrankheit vermehrt haben, einer gefährlichen Infektionskrankheit mit schwerer Lungenentzündung. Insbesondere in Wasserresten in Rohren siedeln sie diese Bakterien gerne an, die erst bei einer Temperatur von mehr als 60 Grad Celsius absterben. Eine wirkungsvolle Gegenmaßnahme ist es, das heiße Wasser vor dem Duschen einige Minuten bei geöffnetem Fenster laufen zu lassen, während man selbst nicht im Raum ist. Auch ein Installations-Check im Badezimmer ist sinnvoll. Nicht nur in südamerikanischen Hotels und Pensionen sind Durchlauferhitzer im Duschkopf gebräuchlich, die oftmals mit sehr kreativen Elektroinstallationen abseits der VDE-Vorschriften einhergehen.

Dass Nassräume idealerweise nur mit Badelatschen oder wasserfesten Barfußschuhen betreten werden sollten, dürfte bekannt sein. Beim Verzicht der Fußbedeckung ist ein Fußpilz nahezu garantiert, und der kann einen durchaus wochenlang beschäftigen. Eliminieren kann man diese juckende Infektion mit





häufigem Waschen und gründlichem Trocknen der Füße und Zehenzwischenräume, mit geeigneten Salben und Tinkturen oder Fußbädern mit einem Zusatz von Essig und Mundwasser.

Sogar ohne Heizkessel kann man eine warme Dusche genießen, beispielsweise mit einer Solardusche. Mobile Systeme mit Duschkopf für den Wassersack bieten Ortlieb oder Sea to Summit an, von Nemo gibt es eine Druckdusche. Regelmäßiges Waschen beugt Hautirritationen und Dufteffekten durch Schweiß vor, die auf ungebundene Gäste mit sechs oder acht Beinen eine magische Anziehungskraft haben. Kein Vergleich zu Deos und Parfüms, die nur kurzfristig Abhilfe schaffen und mit ihren chemischen Inhaltsstoffen die Haut reizen können.

Ähnliches gilt für die Kleidung. Im Cocktail aus Wärme, Hautfett, -schuppen und Schweiß fühlen sich Bakterien richtig wohl. Regelmäßiges Waschen der Kleidung erscheint nicht nur aus hygienischen Gründen, sondern auch aus sozialen Aspekten geboten. Als Alternative zur Waschmaschine am Campingplatz oder wenn eine solche Infrastruktur nicht greifbar ist, bietet sich der »Scrubba Packsack« an. Mit Noppen auf der Innenseite wird die Wäsche wie auf einem Waschbrett gewaschen, sogar während der Fahrt. Nebenbei dient der Rucksack als wasserdichter Staubeutel oder als Dusche.

Nasse Wäsche trocknet auf der Leine am besten. Wer sich Klammern sparen möchte,

nimmt eine elastische, verdrehte Wäscheleine mit und klemmt die Wäschestücke einfach zwischen die Strippen.

So unberechenbar die Wasserqualität des Hotelpools sein kann, so unkalkulierbar ist diese auch in unbeaufsichtigten Gewässern. Nach Einschätzung von Gesundheitsämtern schluckt ein normaler Schwimmer rund 50 Milliliter Wasser, spielende Kinder oder Surfer unter Umständen sogar die zehnfache Menge. Ist die Wasserqualität durch Einschwemmung von Naturdüngung oder Abwässer schlecht, dann sind Magen-Darm-Erkrankungen vorprogrammiert. In tropischen Seen oder schwach fließenden Flüssen tritt zusätzlich die Gefahr von Parasiten auf.

Fernreisende wissen: Je länger eine Reise dauert oder je einsamer das Ziel, desto geringer sind in der Regel die Hygienestandards. Auf dem Motorrad ist der Platz beschränkt und so wird oft bei den Artikeln der

persönlichen Hygiene gespart. Dabei gibt es bei den einschlägigen Drogeriemärkten erstaunlich günstige Duschgels, Shampoos und Cremes in kleinen Packgrößen, die für zwei- bis dreiwöchige Reisen locker ausreichen. Die normalen Packungsgrößen für Shampoo und Duschgel reichen ja selbst meist schon für einige Monate.

Wer auf seine gewohnten Hygiene-Produkte nicht verzichten möchte oder auf Spezialprodukte angewiesen ist, der findet bei Kosmetikfirmen wie Spinnrad oder Relags praktische Kunststoffflaschen und Cremedosen in reisege-



ten Größen, in die man seine bewährten Pflegeprodukte umfüllen kann.

Damit die eigene Schlafstatt sauber bleibt, empfehlen sich Inletts aus Baumwolle oder Seide. Sie helfen dabei, einen allzu engen Kontakt mit dem zum Teil hygienisch zweifelhaften Bettzeug zu vermeiden. Im eigenen Schlafsack sorgen diese Inletts dafür, dass das Innere länger sauber bleibt. Dieser Stoffbezug lässt sich einfacher und öfter waschen als der ganze Schlafsack. Macht das Quartier einen besonders unhygienischen oder vielleicht sogar »lausigen« Eindruck, dann lässt sich das Innenzelt kurzerhand im Hotelzimmer oder auf dem Bett aufstellen. Reißverschluss zu – und man schläft in seiner eigenen sauberen Welt.

Wir sehen also: Wer unterwegs sauber bleiben will, hat eine Menge zu tun. Doch wer sich die Mühe macht, dem werden vor allem die positiven Erlebnisse in Erinnerung bleiben. ■

BEZUGSQUELLEN

Relags: www.relags.de
 Katadyn: www.katadyn.de
 Micropur: www.katadyn.de
 Spinnrad: www.spinnrad.de
 MSR: www.msrgear.com
 Lifestraw: www.lifestraw.com
 Sea to Summit: www.seatosummit.de
 Scrubba: www.relags.de
 Havaianas: www.havaianas-store.com
 Ipanema: www.ipanema-schuhe.de
 Gumbies: www.gumbies.de
 Vibram: www.vibram-fivefingers.de
 Ortlieb: www.ortlieb.com
 Nemo: www.nemoequipment.com



DIE MACHER DER VERANSTALTUNGSREIHE »LAGERFEUER«

IM FERNWEH-WOHNZIMMER

Nachdem die Jurte der legendären »Karawane« 2014 ihre Tür schloss, taten sich ein paar Freunde zusammen und führten die Vortragsreihe fort. Momentan liegt die Veranstaltungsbranche im Koma und die Sehnsucht nach heimeligen Stunden im Beamerlicht ist größer denn je. Wenn es nach den Machern des »Lagerfeuers« und den Fans der Vortragsreihe geht, flackern so bald wie möglich wieder abenteuerliche Reisegeschichten über die Leinwand.

Text: Sophie Leistner, Fotos: Sophie Leistner, Jürgen Mikat, Lagerfeuer

An der Stimmung, in der sich Fernwehgeplagte seit vielen Jahren räkeln, hat sich auch nach dem Ende der Karawane-Ära nichts geändert: Als wir uns im Frühjahr 2020 beim letzten Vortrag vor dem ersten Lockdown unters Publikum mischen, prasselt auf der Leinwand ein Feuer, Gemurmel liegt in der Luft, Gebäck wird gereicht, die Besucher machen es sich bequem. Eine behaglich-vertraute Stimmung liegt in der Luft. Kein Wunder, dass Peter »Pidder« Stumm, der Begründer der Vortragsreihe »Karawane«, den Saal im Duisburger Café Steinbruch immer »sein Wohnzimmer« genannt hat.

Ihren Ursprung haben die Reisevorträge in einer Zeit, da das Reisen mit dem Motorrad noch echter Individualtourismus war,

als es noch weiße Flecken auf den Landkarten der Globetrotter gab und Fernreisen ohne Social Media und GPS-Tracking noch echte Abenteuer waren. 1992 hat Pidder mit einem Freund und zwei Yamaha Ténéré in 60 Tagen die Welt umrundet. Unter dem Motto »Karawane – Kultur grenzenlos« organisierte er seitdem Vorträge über Reisen jenseits des Pauschalismus. Das Logo, die Jurte auf orangenem Grund mit der symbolischen geöffneten Tür, wurde als Aufkleber auf Alukisten bis in die hintersten Winkel der Welt getragen.

Ein paar Jahre später kamen Angela Schmitz und Axel Heß ins Spiel. Die beiden Duisburger waren langjährige Karawane-Besucher und haben drei Mal ihre Jobs an den Nagel gehängt, um für



2



3



4



5

1 Die fünf Freunde: Axel, Bruno, Heinz, Sonja und Claudio (von oben links) halten das Fernweh am Lodern. 2 Reisen statt Malochen: Axel hat seinen Job mehrere Male gegen Exkursionen durch Lateinamerika getauscht. 3 Improvisationstalent: Bruno wurschtelt sich mit seinen „AufSpur“-Kumpels durch eisige Abenteuer. 4 Bewegte Massen: „Der unglaubliche Heinz“ wuppt seine Gold Wing selbst über anspruchsvolles Terrain. 5 Heimatkunde: Für „Abenteuer Abendland“ erkunden Sonja und Claudio das gute alte Europa in Etappen.

mehrere Monate mit ihren Motorrädern durch Lateinamerika zu reisen. Bei Vorträgen, Lesungen, Konzerten, Ausstellungen und Messen griffen sie Pidder regelmäßig unter die Arme.

Ab 2010 gesellten sich »der unglaubliche Heinz« Schulze und Bruno Pillitteri, die selbst schon als Referenten auf der Karawane-Bühne gestanden hatten, zum Team. Heinz ist dafür bekannt, seine Gold Wing selbst dort mit einem breiten Grinsen durchs Geröll zu manövrieren, wo andere mit sportlichen Enduros verzweifelt in Tränen ausbrechen. Improvisationskünstler und Schraubertalent Bruno kennen MotorradABENTEUER-Leser spätestens vom Reisebericht auf Seite 14 in dieser Ausgabe, durch Live-Vorträge und als Buchautor über seine verrückten Winter-Motorradreisen (www.aufspur.com).

Das Einzugsgebiet der Diaabende reichte längst von Stuttgart bis Hamburg, von Dresden bis nach Rotterdam. Dennoch: Die Karawane war für Pidder immer ein Projekt. Und Projekte gehen irgendwann zu Ende. Als er dann schließlich die Tür zur symbolischen Jurte 2014 für immer schloss, traf das die Fans wie ein Schlag. Für viele waren die geselligen Abende zwischen Gastraum und Diasaal im Steinbruch seit Jahren fester Bestandteil in der Jahresplanung, die Vortragsabende Begegnungsplattform ganzer Freundeskreise.

Für Axel stand fest: Die Vortragsreihe muss weitergehen. Mit Heinz schmiedete er erste Pläne. Und auch Bruno, der zu dieser Zeit mit der Enfield durchs Ladakh knatterte, sowie Claudio Gnyppek und Sonja Ritter, die gerade mit zwei 125ern in Sumatra unterwegs waren, wurden nach ihrer Heimkehr ins Boot geholt. Die neue Crew rief zur Namenssuche auf – und die glücklichen Fans ließen die Köpfe rauchen. Doch nur einer der vielen Vorschläge traf den Nagel auf den Kopf. »Lagerfeuer ist ein einfacher, aber perfekter Name für unser Programm. Der zentrale Sammelplatz, an dem man sich Geschichten erzählt«, resümiert Sonja.

Am 21. März 2015 fand der erste Vortrag unter neuer Flagge (www.lagerfeuer-duisburg.de), aber an altbekannter Stelle statt. Die neue Ära konnte nahtlos dort ansetzen, wo Pidder aufgehört hatte: Nach mehr als 22 Jahren war die Veranstaltungsreihe etabliert und die Fans waren froh, dass ihnen ihre Abende im flackernden Beamerlicht erhalten blieben.

Fast scheint es, als seien die entschleunigten Geschichtsstunden ein wohlthuender Gegenpol zur Reizüberflutung unserer schnell lebigen Social-Media-Welt. Und man ist unter Freunden. Denn Axel, Heinz, Bruno, Claudio und Sonja – sie alle haben früher mit ihren heutigen Gästen selbst im Publikum gesessen, in der eingeschworenen Szene kennt fast jeder jeden. Sie alle sind



»Rampensäue«, die man schon als Referenten auf der Bühne der Karawane oder beim Motorradreise-Treffen in Gieboldehausen gesehen hat.

Um das »Lagerfeuer« auf stabile Beine zu stellen, bekam jeder seine festen Aufgaben, Abläufe wurden optimiert. Heinz geht in seiner Rolle als »Mastercard« voll auf. Fürs Lagerfeuer kümmert er sich um die Kasse, Reservierungen und Vergabe der Eintrittskarten. In seinen anderen Leben war der gelernte Schreiner schon Zootierpfleger und Totengräber.

Axel ist gelernter Betriebsschlosser und bringt als Hausmeister eines Gymnasiums viel handwerkliches und technisches Know-how für die Bühnentechnik mit. Sein Spitzname »Das Team« rührt aus den Zeiten, als im Anschluss an frühere Veranstaltungen oft ein herzlicher Dank an Pidder, Angela und »das Team« von der Karawane ausgesprochen wurde. Elektrotechniker Bruno ist von Beruf Instandhaltungsleiter. Seine Rolle im Lagerfeuer? »Staatlich geprüfter Kartenabreißer, Springer für alles, Kabelträger, Motivator, Schlichter«, zählt er auf und seine Kumpel ergänzen: »Keks-Verteiler, Moderator, Konfliktmanager.«

Claudio ist Sozialpädagoge, Diakon und Referent für entwicklungspolitische Bildung. Sein Job ist die Öffentlichkeitsarbeit via Homepage, Facebook und über Flyer. »Oder wie man heutzutage sagen würde: Kommunikationsmanagement«, merkt er mit bedeutungsschwerer Miene an. Erzieherin und Sozialpädagogin

Schlosser, Elektrotechniker, Sozialpädagoge, Tierpfleger – unterschiedlichste Typen mit einer Passion: das Reisen mit dem Motorrad.

Sonja ist »unsere Quotenfrau«, rutscht es Bruno raus. »Mein Job ist die Moderation«, korrigiert Sonja mit erhobenem Zeigefinger. Der Job liegt ihr, denn zusammen mit Claudio interviewt Sonja seit Jahren für die Hör-Dokus ihres »Pegasoreise Podcast« (www.pegasoreise.de/) Menschen und Macher aus der Motorradszene. Dieses Jahr feiern sie ihr zehnjähriges Pegasoreise-Jubiläum und erst kürzlich haben sie ihren 149. Podcast veröffentlicht.

Ein heimliches Mitglied des Lagerfeuer-Teams ist »Frau Backwahn«, die eigentlich Heike heißt und zu fast jedem Vortrag aus Limburg anreist. Immer im Gepäck: eine riesige Dose mit 300 selbst gebackenen Keksen – der Renner im Publikum.

Mittlerweile finden fast alle Vorträge als Doppel-Vorführungen statt: Zusätzlich zur bewährten Abendvorstellung gibt es nun immer auch eine »Kindervorstellung« am Nachmittag. Die Nachfrage ist da, das Interesse an Vorträgen ist größer denn je, beide Termine sind immer ausgebucht, haben die fünf in den letzten Jahren beobachtet. Neben professionellen Referenten der Motorradreise-Szene versucht die Lagerfeuer-Crew immer auch Exoten sowie junge, unbekannte Talente auf die Bühne zu holen. Die Auswahl, welche Vorträge es tatsächlich auf die Leinwand schaffen, trifft das Quintett immer zusammen: »Wir entscheiden als Team, welche Vorschläge in unser Konzept und zum Publikum passen«, erklärt Bruno.

Die Zuschauer sind ein bunter Mix aus Motorradfahrern, Familien mit Kindern und reisebegeisterten Leuten aller Altersgruppen.



Familie Habersang gehört fast schon zum Inventar, und das schon seit den frühen Jahren der Karawane: Die beiden Senioren, für die immer zwei Plätze in der ersten Reihe reserviert sind, kommen auch mit Mitte 80 noch zu fast jeder Vorstellung. Und so war das fünfte Lagerfeuer-Jubiläum im letzten Frühjahr, wenige Tage, bevor Corona unser aller Welt auf den Kopf stellte, eine ergreifende Angelegenheit. Lagerfeuer-Freund Jürgen Mikat hatte die Mannschaft mit einem Zusammenschnitt von Videobotschaften überrascht, der auf der Bühne und im Publikum für Lacher und Tränen der Rührung sorgte.

Normalerweise lädt das Lagerfeuer pro Diasaison zwischen Oktober und März zu sechs Vorträgen ein, zu finden und zu buchen unter www.lagerfeuer-duisburg.de. Doch im Virusjahr mussten die Vorträge des vergangenen Winterhalbjahres ausfallen, darunter auch Sonjas und Claudios »Namibia und Kenia auf zwei Rädern«. Der Betreiber des Café Steinbruch teilt das Schicksal aller Gastronome, die durch den zweiten Lockdown in eine ungewisse Zukunft blicken. Und auch wenn es nur ein Tropfen auf den heißen Stein ist, so war es der Lagerfeuer-Mannschaft eine Herzensangelegenheit, die eingeschworene Fangemeinde zum Spenden aufzurufen. Kurz vor Weihnachten konnte Heinz dem sichtlich gerührten Steinbruch-Chef Rolf in einem dicken Umschlag

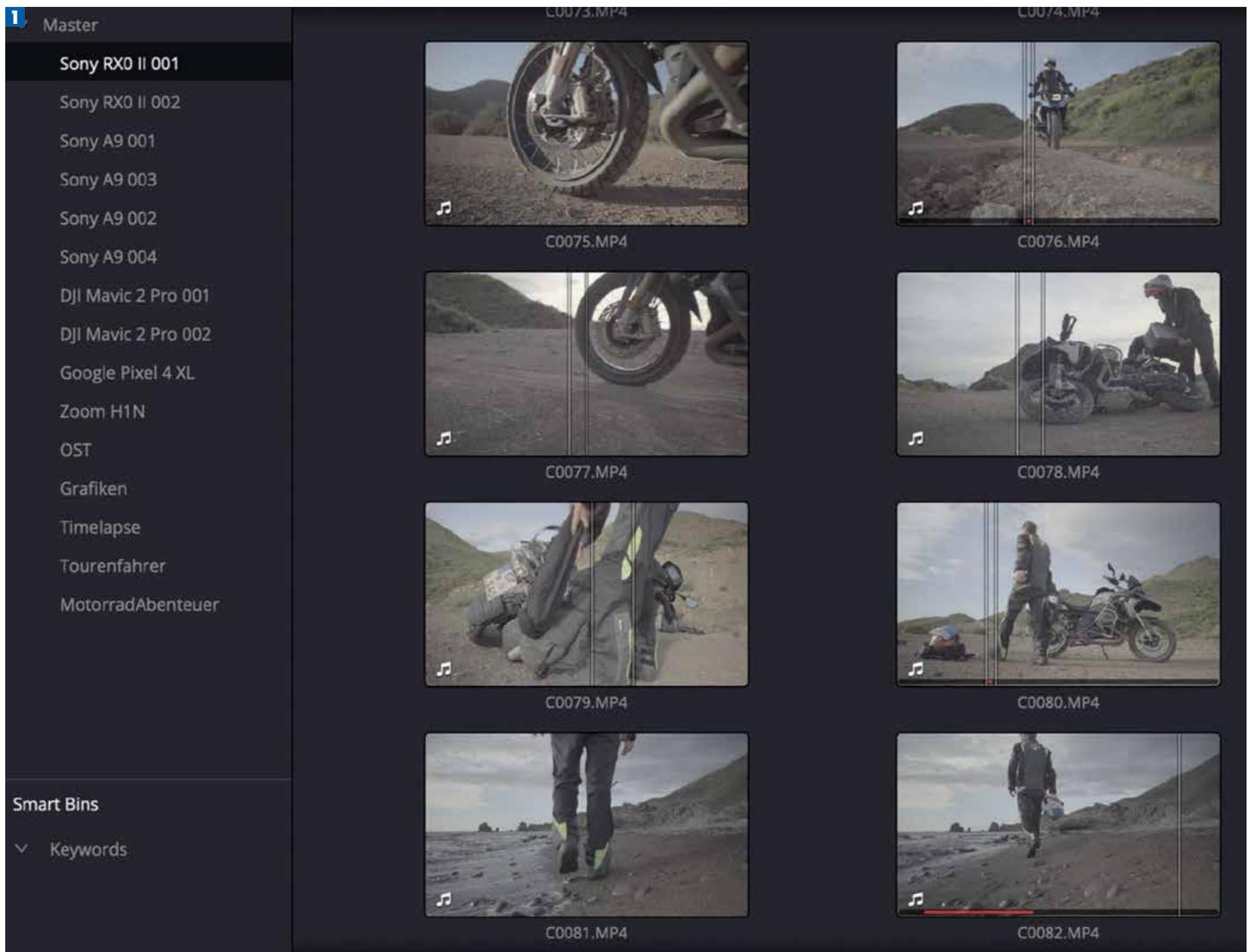
1 Gute Stube: Der Vortragssaal des Duisburger Café Steinbruch ist das zweite Zuhause der fernwehgeplagten Reisegemeinde. **2** Herr der Dinge: Axel managt die Technik. **3** Expeditionen mit den Ohren: Sonja und Claudio interviewen seit zehn Jahren Menschen und Macher aus der Szene. **4** Rückendeckung: Die Lagerfeuer-Fans sammelten Ende 2020 Geld für das Corona-gebeutelte Café Steinbruch. **5** Jubeltag: der fünfte Lagerfeuer-Geburtstag kurz vor dem ersten Lockdown.

1111 Euro überreichen, verbunden mit herzlichen Mutmacher-Grüßen der Fans, die ihr »Wohnzimmer« schmerzlich vermissen.

Neue Vortragstermine gibt es angesichts der aktuellen Lage aktuell nicht. Wenn sich die Dinge im Sommer hoffentlich zum Besseren gewendet haben, würden Sonja, Claudio, Axel, Bruno und Heinz gern mit »Heading South – Mexiko und Mittelamerika« von den Dunehoppers außer der Reihe einen Sommer-Sondertermin im alten Biergarten des Steinbruchs veranstalten.

Normalerweise ist in den warmen Monaten ja Vortragspause, weil dann niemand in der kuscheligen Bude hocken möchte und alle selbst unterwegs sind. Für Heinz soll es im Herbst nach Pakistan gehen, Brunos nächstes Ziel wäre eigentlich Kirgisien und Sonja und Claudio möchten ihr »Abenteuer Abendland« fortsetzen, bei dem sie mit ihren Yamaha SR aus Sizilien und in Griechenland Geflüchtete besuchen und mit Menschen sprechen, die sich für deren Schutz engagieren.

Drücken wir die Daumen, dass wir alle bald wieder unterwegs sein können. Denn am Ende eines jeden Sommers bringen nicht nur die Referenten, sondern auch die Macher des Lagerfeuers von ihren Reisen in aller Welt neuen Fernweh-Stoff für gesellige Abende im Café Steinbruch mit nach Hause und ins alte neue »Wohnzimmer« fernwehgeplagter Motorrad-Globetrotter. ■



Schritt für Schritt zum Schnitt

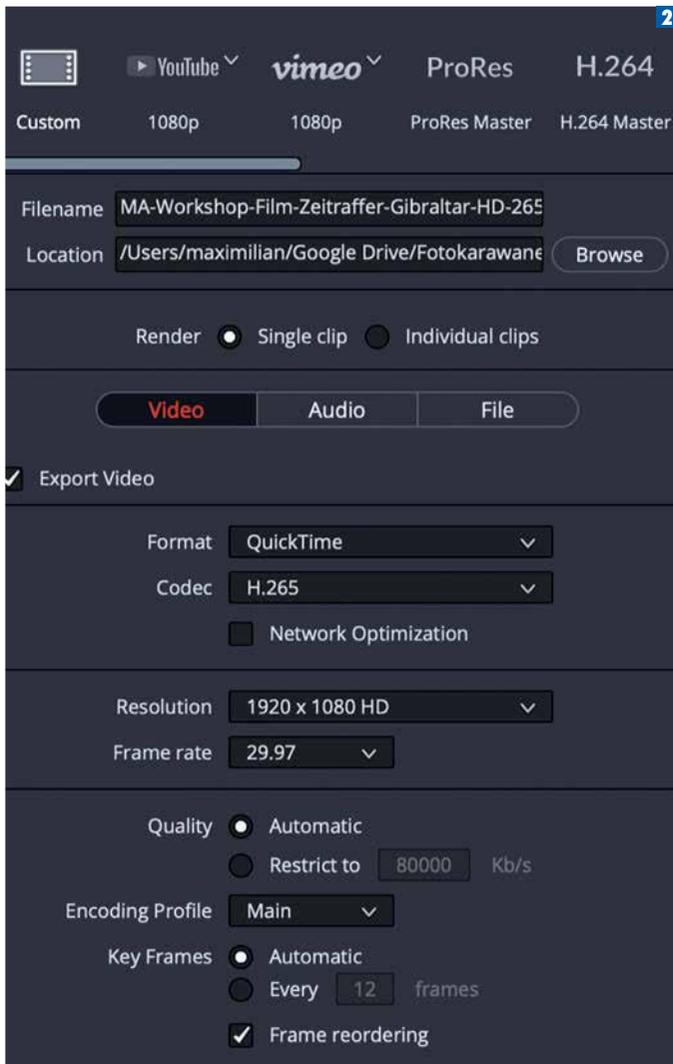
Im großen Finale unseres Film-Workshops geht es um die wohl wichtigste Etappe auf dem Weg zum perfekten Reisefilm, den Filmschnitt. Denn sind die Aufnahmen im Kasten, geht die Arbeit mit Sichten, Sortieren, Schneiden, Nachbearbeiten und Vertonen erst so richtig los.

Maximilian Heller (Text und Fotos) erklärt, worauf es beim Schnitt ankommt.

Im vierten und letzten Teil des Film-Workshops werden nun alle Bausteine zu einem fertigen Ganzen zusammengefügt. Die kurzweiligen Zeitraffer des ersten Teils (MA 5/2020) werden kombiniert mit den atemberaubenden Drohnenaufnahmen des zweiten Teils (MA 6/2020). Zusammen mit den abwechslungsreich komponierten Aufnahmen der letzten Ausgabe sollten sich nun viele Gigabyte an ansehnlichen Videoclips auf den Speicherkarten tummeln. Doch nur ein kleiner Bruchteil der aufgenommenen Sekunden und Minuten werden sich im fertigen Film wiederfinden. Genau die richtigen Passagen auszuwählen, spannend zu arrangieren und mit dem passenden Ton zu hinterlegen – das ist die Kunst des Filmschnitts.

Bevor es an die stundenlange Kleinarbeit des Schnitts, der Farbkorrektur und Vertonung geht, muss eine Struktur her. Ein roter

Faden, nach dessen Erzählung der fertige Film entsteht. Im Idealfall gab es schon vor den Dreharbeiten eine Filmidee. Sie kann aber auch im Nachgang einer längeren Reise ausgearbeitet werden. Stellt sich vorab die Frage: Soll es ein unterhaltsamer Kurzfilm mit viel Action und spektakulärsten Stürzen werden? Soll es ein tiefgründiger, emotionaler Reisefilm in Kinolänge werden, hinterlegt mit Interviews der Protagonisten? Oder doch lieber eine halbstündige Dokumentation über Land und Leute, angereichert mit Hintergrundinformationen und Routenempfehlungen? Ist diese Entscheidung gefallen, sollte die Filmidee in Form eines kurzen Konzepts niedergeschrieben werden. Wir haben dafür ein Beispiel vorbereitet. Dieses Konzept kann im Verlauf des Schnitts immer weiter verfeinert werden, bis hin zum Aufschreiben einzelner Szenen und Sprechertexte.



1 Ordnung ist das halbe Leben:

Die Clips können hier von der Speicherkarte importiert, benannt, sortiert und vorab gekürzt werden. Das macht zwar zu Beginn einigen Aufwand, spart im Schnitt aber reichlich Zeit.

2 Bühne frei: »DaVinci Resolve« ermöglicht den Export in nahezu sämtliche gängigen Dateiformate, Endgeräte und Videoplattformen. Mit cleveren Vorlagen beispielsweise für YouTube oder Vimeo gelangen so im Handumdrehen Filme, die im Anschluss direkt ins Internet geladen oder präsentiert werden können.

Nun wird das Rohmaterial gesichtet und geprüft, ob überhaupt genügend Filmaufnahmen für die Umsetzung der Idee vorhanden sind. Eventuell müssen noch Interviews oder bestimmte Szenen nachgedreht werden. Oftmals kommt man vom späteren Filmschnitt immer wieder in diese Phase zurück und überlegt erneut, was die Idee und »Storyline« des eigenen Films denn eigentlich ist. Dieses Hin- und Herspringen ist typisch für den Filmschnitt und sollte auf keinen Fall entmutigen. Denn hier entstehen die Kreativität und Einzigartigkeit eines jeden Filmes.

Ist das Konzept notiert und fehlendes Rohmaterial im Kasten, muss ein geeignetes Schnittprogramm her. Die Zeiten, in denen ausgereifte Videosoftware so viel kostete wie ein Kleinwagen, sind Gott sei Dank vorbei. Und so finden sich

PROFITIPPS

Filmkonzept als Beispiel

Die Filmidee: Eine einwöchige Enduro-Reise zu zweit durch Andalusien soll als kurzweilige Reportage über Land und Leute festgehalten werden. Hintergrundinformationen wie auch die Faszination Offroad-Motorradreise sollen vermittelt werden.

■ **Dauer:** 20 Minuten

■ **Drehorte:** Málaga, Granada, Alhambra, Sierra Nevada, Nationalpark Cabo de Gata

■ **Aufnahmen:** Steilküste und Strand, Orangenbäume, Olivenplantagen, Sonnenuntergänge, Stierkampfarena, Offroad-Fahrten (Schotter, Pässe, Flussquerungen, Strand), Gastfreundschaft, Tapas, spanischer Wein und Schinken

■ **Wichtige Szenen:** Vorbereitungen und Reiseroute (3 Min.), Anreise (1 Min.), Sehenswürdigkeiten entlang der Route (8 Min.), Höhepunkt der Reise (4 Min.), persönliches Resümee als Interview (2 Min.) und Heimreise (2 Min.)

Schritt für Schritt zum Schnitt

DaVinci Resolve bietet mit den Tabs am unteren Ende der Oberfläche eine Orientierung im Workflow des Filmschnitts. Von links nach rechts wird der Benutzer durch die Arbeiten im Filmschnitt geführt:

■ **Media:** Im Medien-Browser kann man die aufgenommenen Filmclips importieren, benennen, sortieren und kürzen.

■ **Cut:** Hier wird geschnitten.

Mehrere Film- und Tonspuren stehen zur Verfügung.

■ **Edit:** Hier können Bildausschnitte gewählt, Zooms und Schwenks eingebaut sowie Titel und Überblendungen zwischen den Aufnahmen konfiguriert werden.

■ **Fusion:** Hier können Fortgeschrittene komplizierte 3-D-Effekte und Retuschen erstellen.

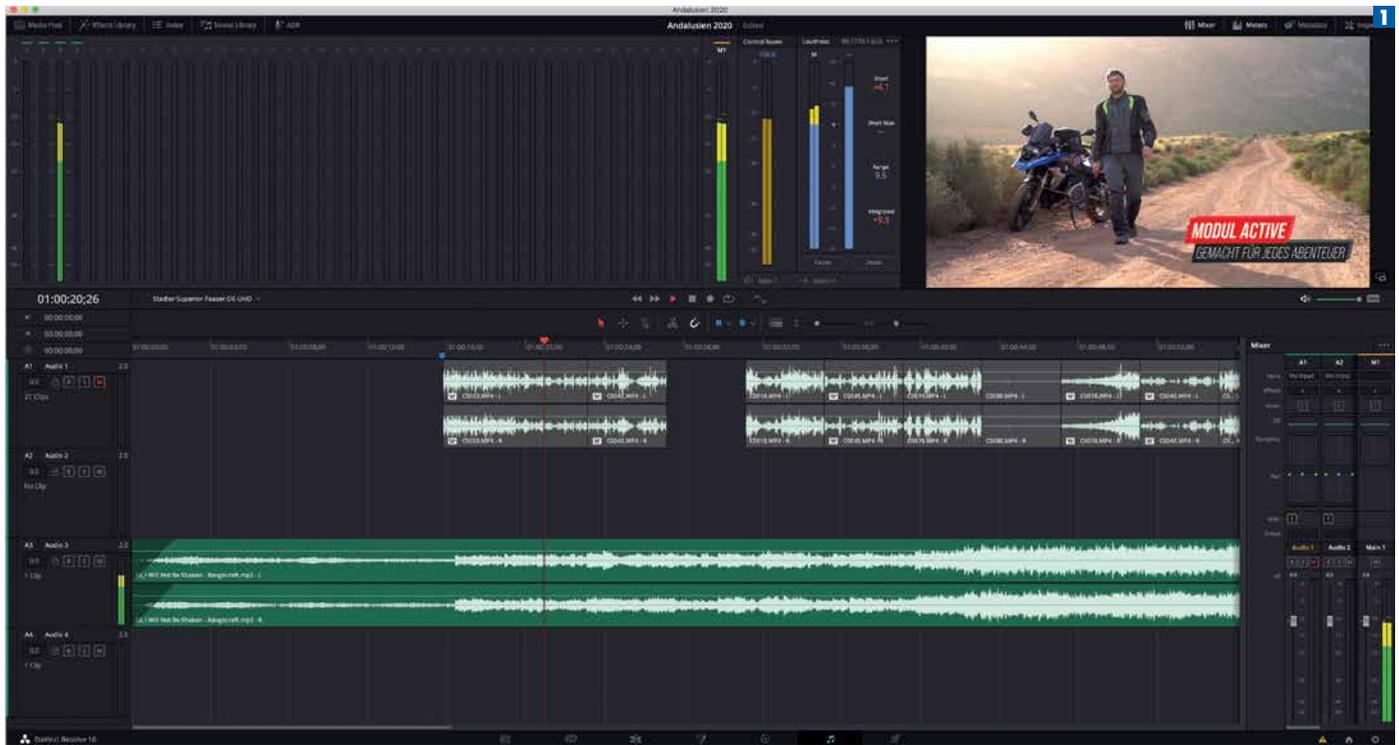
■ **Color:** Hier wird der Feinschliff am Bewegtbild vorgenommen. Farbstiche können korrigiert, der Kontrast erhöht oder das Bild aufgehellt werden.

■ **Fairlight:** Hier kommt der gute Ton ins Spiel. Über ein digitales Mischpult kann der Originalton mit Sprechertext, Sounds und Filmmusik vermischt werden.

■ **Deliver:** Auf der Zielgeraden werden die Export-Einstellungen, etwa für YouTube oder DVD festgelegt.

heute selbst unter den kostenfreien Programmen hochprofessionelle Lösungen wieder. Auf Apple-Mac-Systemen ist zum Beispiel das Schnittprogramm »iMovie« (siehe Linkliste auf Seite 59) schon vorinstalliert. Jede Menge Effekte, Bildübergänge und Sounds sind bereits an Bord und so lassen sich im Handumdrehen erstaunliche Ergebnisse erzielen.

Einzig, wenn es um detaillierte Farbkorrektur geht, mehrere Filmspuren benötigt werden oder die Auswahl an Dateiformaten nicht ausreicht, muss ein professionelleres Programm her. Kostenpflichtig, aber dafür ähnlich intuitiv, ist das Programm »Filmora« von Wondershare (siehe Linkliste). Besonders kurze YouTube-Clips und effektreiche Kurzfilme können damit in Windeseile erstellt werden.



Wer es etwas professioneller, aber dennoch kostengünstig angehen möchte, für den gibt es »DaVinci Resolve« von Blackmagic (siehe Linkliste). Schon in der kostenfreien Basisversion beinhaltet DaVinci zahlreiche Werkzeuge für den professionellen Filmschnitt: einen leistungsfähigen Media-Browser, Schnittwerkzeuge, Farbkorrektur, eine riesige Effektauswahl und eine Vielzahl von unterstützten Formaten. DaVinci gibt es für Mac und Windows und die begeisterte Community hat zahlreiche kostenfreie Einführungskurse ins Netz gestellt. Das Programm ist aktuell nur auf Englisch zu haben, hat uns aber so begeistert, dass wir auf den folgenden Seiten explizit auf Einstellungen und Tools von DaVinci Resolve verweisen.

Bevor die Schnittsoftware gestartet wird, sollten alle aufgenommenen Film-Clips von den Speicherkarten auf die interne oder eine externe Festplatte kopiert werden. Anschließend können diese Clips in die Schnitt-Software geladen werden. In DaVinci Resolve gibt es dafür den Medien-Browser. Hier können die einzelnen Dateien in Ordnern abgelegt, benannt und sortiert werden. Zusatzinformationen wie Aufnahmeort und Inhalt können vermerkt und die einzelnen Clips vorab angesehen und gekürzt werden. Das spart Zeit im späteren Schnitt.

Sind alle Clips gesichtet und sortiert, geht es an den eigentlichen Schnitt. Dabei werden nun die einzelnen Clips zu Szenen und die Szenen zu Kapiteln zusammengefasst. Den Leitfaden des Schnitts gibt das Konzept vor. Immer wieder springt man zurück zum Konzept, sichtet Material, verändert die Struktur, schreibt und verändert parallel den Sprechertext.

Bei den einzelnen Schnitten sollte man auf Kurzweil achten. Gewöhnliche Perspektiven sollten sich mit ungewöhnlichen Blickwinkeln abwechseln. Auf den Blick aus der Helmkamera könnte also eine Aufnahme vom Straßenrand auf das vorbeifahrende Motorrad folgen. Die Standzeiten der einzelnen Einstellungen

sollten dabei stets so gewählt werden, dass der Zuschauer den Inhalt der Szene in Gänze erfasst. Hier sind viel Übung, Finger-spitzengefühl und Ausdauer gefragt. Oftmals ist es auch hilfreich, sich mal den einen oder anderen gelungenen Reisefilm bewusst anzuschauen und zu beobachten, wie bestimmte Bilder und Szenen aneinandergeschnitten wurden. Das ist nicht nur lehrreich – es hilft auch dabei, Abstand vom eigenen Projekt zu bekommen.

Sind die Szenen geschnitten, geht es an den Feinschliff der Bilder. Ähnlich wie bei der Bildbearbeitung von Reisefotos werden die einzelnen Szenen nachbearbeitet: Weißabgleich, Belichtung, Sättigung und Kontrast können hier noch mal nachjustiert und die Bewegtbilder auf Hochglanz getrimmt werden.

Doch Vorsicht: der Spielraum für die Korrektur von Filmaufnahmen ist wesentlich geringer als für Fotos. Schon kleine Änderungen in Kontrast oder Helligkeit können zu unangenehmem Rauschen und Verfärbungen im Bild führen. Je besser also die Aufnahme, umso weniger muss nachbearbeitet werden und umso brillanter wirken die Sequenzen nach dem Schnitt.

Um zu große Hell-Dunkel-Sprünge und Farbstiche schnell und einfach auszubessern, gibt es die Autokorrektur-Funktionen der Schnittprogramme, beispielsweise die Auto-Color-Funktionen auf Seite 67). Auch Schwenks und Zooms können nachträglich auf die Szenen angewendet werden, um noch mehr Dynamik zu erzeugen. Verwackelte Aufnahmen kann man digital stabilisieren. Insgesamt ist im Film die Bildqualität aber deutlich weniger wichtig als bei Fotos. Entscheidend ist, dass die gezeigten Bilder dem roten Faden der Filmidee folgen.

Nun können noch Grafiken und Titel hinzugefügt werden. Bei einem Reisefilm bietet es sich an, die Reiseroute als Animation darzustellen. Schöne Routen-Animationen lassen sich beispielsweise mit »Vasco Da Gama« für PC oder mit »Google Earth

**Die Mischung macht's:
Gewöhnliche Perspektiven
sollten sich mit erfrischenden
Blickwinkeln abwechseln.**



2

- 1** Der Ton macht die Musik:
Ein Film besteht zu 50 Prozent aus Story, zu 25 Prozent aus Bildern und zu 25 Prozent aus Ton.
- 2** Marathon statt Sprint:
Für einen gelungenen Kurzfilm sind mehrere Stunden oder sogar Tage am PC notwendig.

Studio« erstellen (siehe Linkliste). Titel und Untertitel geben Struktur und können in nahezu jedem Schnittprogramm leicht eingefügt werden. Doch Achtung, bei Effekten und Titeln gilt: Weniger ist mehr. Zu bunte und animierte Grafiken und Titel wirken schnell billig und übertrieben.

Und was wäre ein Film ohne Ton? Die originalen Tonspuren der aufgenommenen Filmclips werden nun vermischt mit einem Sprechertext. Passend zu den einzelnen Szenen und Kapiteln wird der Text geschrieben und wenn möglich auch selbst eingesprochen – das wirkt besonders authentisch. Um den Sprechertext aufzunehmen, eignet sich ein kleiner Handrekorder, beispielsweise von Zoom oder sogar das Mikrofon im eigenen Smartphone.

Die aufgenommenen Audio-Files werden anschließend als Tonspur ins Schnittprogramm importiert und werden auf die passenden Szenen zugeschnitten. Dabei muss darauf geachtet werden, dass keine großen Lautstärkesprünge entstehen. Der Sprechertext sollte gut zu verstehen sein und gleichzeitig Hintergrundgeräusche und Musik nicht zu laut gemischt werden.

Richtig stimmungsvoll wird ein Film natürlich erst durch die musikalische Untermalung. Doch bevor man die eigene Musiksammlung nach passenden Melodien durchforstet, muss hinterfragt werden, wer den Film zu sehen bekommen soll. Wird der Film öffentlich präsentiert, ist genau das tabu. Nur wer Eigentümer oder Rechteinhaber von Musik ist, darf sie auch verwenden – das hat der Gesetzgeber eindeutig festgelegt. Aber auch hier finden sich online gute und günstige Alternativen.

So gibt es im Internet spezielle Portale für lizenzfreie Musik wie das »Free Music Archive« oder lizenzfreie Soundeffekte von »Free Sound«. Auch hier hilft ein Blick in unserer Linkliste. Sitzt der Ton, fließen die Bilder und passt der Text zum Bildinhalt, kann der Film gerendert und exportiert werden. Meist genügt dazu ein Klick auf »Exportieren« und der fertige Film wird im gewünschten Format auf die Festplatte gebrannt. Anschließend kann er auf YouTube hochgeladen oder auf DVD oder Blu-Ray gebrannt werden. ■

LINKSAMMLUNG

Filmora:

<https://filmora.wondershare.com/de/videobearbeitungsprogramm/>
Apple iMovie:

<https://www.apple.com/de/imovie/>

DaVinci Resolve:

<https://www.blackmagicdesign.com/de/products/davinciresolve/>
Vasco Da Gama:

<https://motionstudios.de/Vasco-da-Gama-13-HD-Professional>

Google Earth Studio:

<https://www.google.com/intl/de/earth/studio/>

Free Music Archive:

<https://freemusicarchive.org/>

Free Sound: <https://freesound.org/>

PROFITIPPS

Farbkorrektur

Gute Schnittprogramme bieten zahlreiche Automaten für die Farbkorrektur. Bei »DaVinci Resolve« (siehe oben) sind das beispielsweise:

- **Automatischer Weißabgleich:** Mit einem Klick wird der automatische Weißabgleich für die ausgewählte Filmsequenz vorgenommen. Farbstiche und Falschfarben werden weitestgehend entfernt oder über »Temperature« und »Tint« nachjustiert.
- **Automatischer Schwarzpunkt:** Nach einem Klick auf das Werkzeug wählt man im Bild den dunkelsten Bereich aus. Dieser wird nun als tiefes Schwarz dargestellt und der Rest des Bildes entsprechend abgedunkelt. Das gibt zusätzlichen Kontrast.
- **Automatischer Weißpunkt:** Ähnlich wie beim Schwarzpunkt wird der hellste Bildpunkt ausgewählt und das Bild aufgehellt.
- **Color Boost:** Mit diesem Regler werden die Farben kräftiger. Doch Vorsicht: Schnell wirkt das Bild unecht oder gar kitschig.



DIE AUFLAGE ZÄHLT

Wer »richtig« Enduro fahren möchte und gerne mal in den Rasten steht, wird nicht immer die passende Auflage an seinem Serien-Motorrad vorfinden. Oftmals sind die Fußrasten zu schmal oder einfach nicht griffig genug. Wir haben australische »Pivot Pegz« an eine alte BMW R 100 GS geschraubt und waren damit äußerst trittsicher und materialschonend unterwegs. *Text und Fotos: Till Kohlmeier (www.krad-werk.de)*



1 Extrabreit: robuste Edelstahlkonstruktion mit großer Auflagefläche für besonders gute Kontrolle über das Motorrad.

2 Im harten Einsatz: Montiert an einer BMW R 100 GS, die von Paris nach Dakar geschickt wurde und wo der Wüstensand noch am Rahmen klebt.

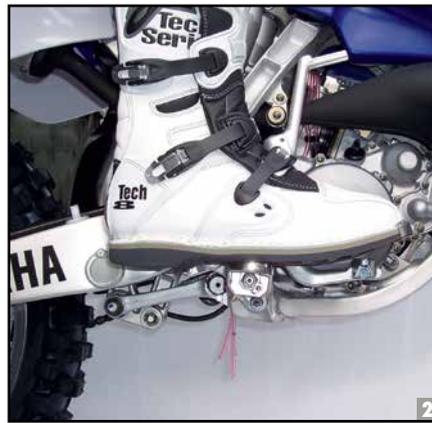
Bei den meisten Enduro-Modellen steht das ambitionierte Offroad-Fahren nicht zwingend im Fokus der Entwicklung. Die fast schon logische Konsequenz: Nicht alle Bauteile sind überhaupt fürs Gelände geeignet und entsprechend dimensioniert. Wer den Hintern zum Beispiel gerne mal aus dem Sattel hebt und Hindernisse im Stehen meistern möchte, muss sich in der Regel mit einem zu niedrig platzierten Lenker, einer zu tiefen Sitzbank und womöglich noch mit gummierten Fußrasten herummärgern und bleibt von daher am besten gleich sitzen. Aber das ist auf Dauer auch keine Lösung, denn das Fahren im Stehen gehört einfach zum Enduristen-Einmaleins.

Davon können die Australier natürlich ein Lied singen, schließlich haben sie bestes Offroad-Terrain vor der Haustür liegen, aber selbst leichte Schotterpisten in den Alpen sind mit vernünftigen Fußrasten deutlich leichter und sicherer zu meistern. Das weiß man auch bei BMW

– und trotzdem werden die meisten GS-Modelle mit zu schmalen Rasten ausgeliefert. Im Zubehörkatalog findet Mann/Frau dann die breiten Versionen für teures Geld mit dem Hinweis: »Die Enduro-Fußrasten verfügen über eine breitere und längere Auftrittsfläche und bieten daher mehr Halt und einen rutschsicheren Stand. Damit ermöglichen sie eine bessere Fahrzeugkontrolle im Gelände und beim Fahren im Stehen.«

Dem ist eigentlich nicht viel hinzuzufügen. Die alternativen »Pivot-Pegz-Fußrasten« sind inzwischen für eine Vielzahl von Modellen erhältlich (siehe Auflistung rechts) und jetzt auch in zwei unterschiedlichen Größen lieferbar. Zum einen als Modell »MK3« mit 60 Millimetern Aufstandsfläche und 85 Millimetern Länge und als Modell »MK4« mit gleicher Baubreite, aber 100 Millimeter lang.

Das Besondere an diesen Rasten ist: Die »Pegz« sind drehbar gelagert, sie folgen also über ein Federgelenk den



1, 2 + 3 Gut zu erkennen: Die Pivot-Pegz-Fußrasten machen die Bewegung des Fußes mit. Das Kippen mit der Stiefelsohle über die Rastenkanten entfällt, was wiederum die Kontrolle über das Fahrzeug spürbar verbessert, aber auch den Verschleiß der Sohle des Endurostiefels deutlich minimiert.

Bewegungen des Fußes nach vorne und hinten mit. Das schont nicht nur die Sohle des Enduro-Stiefels durch weniger Abrieb, sondern führt darüber hinaus auch zu einer besseren Kontrolle der Maschine. Denn dem Fahrer steht jetzt immer die gesamte Auflagefläche der Raste über den Stiefel zur Verfügung und nicht, wie bei den starr montierten Rasten, nur ein Bruchteil. Er muss sich also beim Schaltvorgang oder bei Betätigung des Bremshebels nicht mehr auf der Kante der Raste abstützen – die Raste geht in der Bewegung mit.

Auch die Kräfte des Motorrads werden immer vollflächig auf die Stiefelsohle übertragen. Die Stöße können somit besser abgefangen werden und Richtungsänderungen sind beim Druck über die volle Rastbreite präziser einzuleiten. Wir hatten das Modell »MK3« beispielsweise an einer BMW R 100 GS montiert und sind damit auf den Etappen der »Heroes Legend« von Paris nach Dakar vornehmlich im Stehen unterwegs



4 Nie ohne Gummi: Die neue maßgeschneiderte Fußrastenauflage »Toppers« für die Pivot Pegz aus rutschfestem Gummi soll für erhöhten Komfort auch auf langen Etappen sorgen.

gewesen, nachzulesen im Bericht in MotorradABENTEUER-Ausgabe 4/2007. Zum Teil haben wir mehr als acht Stunden am Tag in den Rasten gestanden, was aufgrund der breiten Auflage und der hohen Beweglichkeit kein Problem darstellte.

Zu der robusten Konstruktion und hochwertigen Verarbeitung aus poliertem Edelstahl serviert der Hersteller zusätzlich noch eine mögliche Höhenverstellung von zehn Millimetern. Viele Argumente

also für Fußrasten, die im Gelände viele Vorteile bieten und auch im Alltag nicht zwingend die schlechtere Wahl sind. Wer primär auf der Straße unterwegs ist, kann jetzt auch passende »Toppers« ordern, also Fußrastenaufgaben aus rutschfestem Gummi, die für mehr Komfort auf längeren Etappen sorgen sollen.

Die Pivot Pegz bekommt man für 169 Euro zum Beispiel bei www.pivot-pegz.info. Die passenden Gummiauflagen kosten im Set noch mal 39,90 Euro extra. Wir meinen: Das ist nicht zu viel für ein hochwertiges Rasten-Set, das so viel mehr Komfort bietet als das Original. ■

FÜR DIESE MOTORRADMODELLE LIEFERBAR

Aprilia RXV & SXV
 Aprilia Pegaso 650
 Aprilia Dorsoduro
 Beta-Enduro- und Motard-Modelle
 BMW G 310 GS
 BMW F 650 GS & Dakar (Single)
 BMW F 650 GS (Twin)
 BMW F 700 GS
 BMW F 750 GS
 BMW R 80 G/S
 BMW R 80 GS
 BMW F 800 GS
 BMW F 850 GS
 BMW R 850 GS
 BMW RnineT
 BMW R 100 GS
 BMW R 1100 GS
 BMW R 1150 GS & Adventure
 BMW R 1200 GS & Adventure
 BMW R 1250 GS & Adventure
 GasGas-Enduro- und Trial-Modelle
 Honda-XR-Modelle
 Honda Transalp 600/650/700
 Honda Africa Twin RD03/RD04/RD07
 Honda Africa Twin CRF 1000 L
 Honda Varadero 1000

Husaberg alle Modelle ab Bj. 1999
 Husqvarna alle Modelle ab Bj. 1995
 Kawasaki-KLX-Modelle
 Kawasaki KLR 650
 Kawasaki Versys 650 ab Bj. 2006
 KTM-LC4-Modelle
 KTM-LC8-Modelle 950/990
 KTM 1190 Adventure
 Sherco-Enduro- und Trial-Modelle
 Suzuki DR 350
 Suzuki DRZ 400
 Suzuki DR 650 R/RE/RSE
 Suzuki DR 650 SE
 Suzuki DL 650 V-Strom
 Suzuki DR 750 und 800 S
 Suzuki DL 1000 V-Strom
 TM-Enduro- und MX-Modelle
 Triumph Tiger 800
 Triumph Tiger 955
 Triumph Tiger 1050
 Yamaha XT 250 ab Bj. 2008
 Yamaha-WR-Modelle
 Yamaha XT 660 R/X
 Yamaha XT 660Z Ténéré
 Yamaha Ténéré 700
 Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré



HEIZ WASCHE

An kalten Tagen eine wärmende Schicht zu tragen, ist beim Motorradfahren ein purer Genuss. Besonders dann, wenn die Temperaturen weit im Minusbereich liegen. Der englische Hersteller Keis bietet einen Rundumschutz gegen das Frieren an. *Andreas Hülsmann (Text und Bilder)* hat die Kombination von Jacke, Hose, Handschuhen und Sohlen unter extremen Bedingungen ausprobiert.

Kälte kann beim Motorradfahren eine richtige Spaßbremse sein. Frostige Finger oder das Auskühlen des Körpers sind zudem nicht ungefährlich: Wer friert, ist nicht mehr reaktionsschnell. Seit knapp drei Jahren bietet der englische Hersteller Keis eine »Rundum-Bewärmung« für Motorradfahrer an. Vom Hals abwärts bis hinunter zu den Zehenspitzen liefert die Ausrüstung thermischen Komfort.

Zugegeben, die Ganzkörper-Heizung ist nicht billig: Jacke, Hose, Handschuhe und Sohlen kosten zusammen knapp 794 Euro. 129 Euro günstiger wird, wenn man sich mit den Innenhandschuhen begnügt. Eine stolze Summe für einen Wärme-Anzug, der aber sorgt bei frostiger Witterung für eine Wohlfühlzone, ist qualitativ hoch-



wertig und einfach in der Handhabung. Gerade beim letzten Punkt haben sich die Keis-Designer Gedanken gemacht. Wer hat bei derartigen thermischen Kleidungsstücken nicht erst einmal ein ganzes Knäuel von Kabeln und Strippen vor Augen, die alle irgendwie und irgendwo an das Bordnetz angeschlossen werden wollen. Bei der Keis-Kombi wird die Stromversorgung für die einzelnen Komponenten direkt durchgeschleift, wobei jedes Teil auch separat verwendet werden kann. So befinden sich die Verbindungskabel für die Handschuhe direkt an den Ärmelenden. Und werden die Kabel einmal nicht benötigt, lassen sie sich in den dafür vorgesehenen Taschen verstauen.

Bevor die Heizkombi von Keis an die Bordelektrik angeschlossen wird, kann es nicht schaden, einen Blick auf die Leistung der Lichtmaschine zu werfen. Denn das komplette Thermo-Ensemble beansprucht 145 Watt. Mit diesem Wert dürften die meisten Lichtmaschinen kein Problem haben und noch genügend Energie zur Verfügung stellen, ohne dass es Probleme gibt. Gehören noch Zusatzscheinwerfer, Griff-, und Visierheizung sowie ein Navi zum elektrischen System und werden dazu noch Smartphone und Powerbank geladen, kommt die Lichtmaschine dann aber doch leicht an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Folgen sind gravierend, denn bei einer überforderten Lichtmaschine wird die Batterie nicht mehr ordentlich geladen, und das kann gerade in der kalten Jahreszeit zu Problemen führen.

Der Anschluss der Keis-Kombi an das Bordnetz ist simpel und innerhalb weniger Minuten erledigt. Lediglich das Kabel an die Batterie klemmen – und fertig. Wer sich diese Mühe sparen will, kann die Wärmegarnitur auch über die Bordsteckdose betreiben. Für die Verwendung der Jacke oder Handschuhe abseits vom Motorrad bietet Keis eine Powerbank als

1 Mehr Unabhängigkeit von Energiequellen bietet die Powerbank (r.). Der Heizstufencontroller zum Einstellen der Temperatur ist dreistufig. 2 Die komplette Kombi bietet einen guten Rundum-Kälteschutz. 3 Die Temperatur wird beim Außenhandschuh dreistufig per Knopfdruck geregelt. 4 Über eine separate Temperatur-Regelung verfügt der Innenhandschuh nicht. 5 Leicht zu erreichen: die »Steuerereinheit« an der Hose. 6 Die Heizsohlen bringen Wärme bis zu den Zehnspitzen.

Zubehör. Die Investition von 120 Euro macht durchaus Sinn, denn so bieten sich zusätzliche Anwendungsmöglichkeiten. Etwa bei niedrigen Temperaturen draußen vor dem Zelt: Dann sorgt die Jacke mit der Powerbank für warme Gefühle. Und die Handschuhe, wie auch die Innenhandschuhe, können beispielsweise beim Radfahren genutzt werden.

Das Verkabeln von Jacke, Hose, Handschuhen und Sohlen dauert, auch mit einer dicken Thermokombi darüber, keine zwei Minuten. Einmal angeschlossen breitet sich schon nach wenigen Sekunden wohlige Wärme aus. Die Temperatur kann mittels Heizstufen-Kontroller (im Lieferumfang) in drei Stufen geregelt werden. Wobei auch bei extremen Temperaturen von bis minus 30° Celsius die mittlere Heizstufe völlig ausreichend ist, vorausgesetzt man trägt darüber eine gute Thermokombi. Dann lässt es sich mehrere Stunden in Eiseskälte aushalten.

Bei voller Heizstufe reicht eine Ladung bei der Jacke fast eine Stunde. Durch die Verwendung von atmungsaktivem und windabweisendem Material kann sie auch als Freizeitjacke verwendet werden. Knapp zwei Stunden reicht der Akku bei den Handschuhen bei voller Leistung.

Es wird Zeit für ein Fazit: Uns hat die Keis-Kombi auf zwei winterlichen Fahrten in der Mongolei voll überzeugt und auch auf so mancher Herbst-Tour hat sie angenehme Wärme gespendet. Die Passform der Jacke ist gut. Und dass sie sich als Freizeitjacke verwenden lässt, ist ein weiterer Pluspunkt. Nicht ganz so gut saß bei unserem Probanden die Hose, was aber beim Fahren kaum unangenehm auffiel. Dass sich Jacke und Hose trotz der Elektrik auch mit der Hand durchwaschen lassen, ist ein weiterer Vorteil.

Wird die Heizwäsche unter einer Textilkombi getragen, sollte diese nicht zu eng sitzen. Denn die Keis-Garderobe trägt ein klein wenig auf. Bleibt noch die Frage zu klären, ob die Innen- oder Überhandschuhe besser geeignet sind. Wenn es um warme Finger geht, konnten wir keinen großen Unterschied feststellen. Die Überhandschuhe sind in der Handhabung etwas einfacher und bieten ein paar Extras wie eine Gummilippe, um das Visier zu reinigen.

www.keisapparel.de



KEIS-EQUIPMENT

- **Jacke J501**
Preis: 280 Euro
Größen: 2 XS - 3XL, Leistung: 72 W
- **Hose T102**
Preis: 195 Euro
Größen: XS - 3XL, Leistung: 39 W
- **Handschuhe G502 (außen)**
Preis: 224 Euro
Größen: 3XS - 3XL, Leistung: 19,2 W
- **Handschuhe G102 (innen)**
Preis: 95 Euro
Größen: XS - XL, Leistung: 12 W
- **Sohlen S102**
Preis: 95 Euro
Größen: S (36/38) – XL (44+),
Leistung: 15 W

MIT OBST GEGEN ROST

Unschädlich und biologisch abbaubar: Kann ein Rostlöser auf Basis einer Zitrusfrucht mit den industriellen Rostentfernern aus dem Handel mithalten? Wir haben den Test gemacht.

Chemische Rostentferner sind oft teuer, enthalten häufig schädliche Inhaltsstoffe und patzen bei der Anwendung, so der Vorwurf des Rostdelete-Erfinders Robert Lehmkuhl. Zitronensäure hingegen sei effektiv, günstig und als Basis seiner Rostlöser-Paste in Hinsicht auf Anwendung und Entsorgung unbedenklich.

Klingt fast zu schön, um wahr zu sein. Dabei ist das Prinzip nicht neu. Zitronensäure findet in Küche und Haushalt seit Generationen Verwendung als Konservierungsmittel oder Entkalker, sie steckt in fast jedem Reiniger und kann Metalle von Rost befreien. Für Schrauber und Restauratoren ist das Entrosten mit verdünnter Zitronensäure gängige Praxis.

Nun lassen sich viele Teile oder ganze Rahmen nur schwer in einen Kochtopf

stopfen. Wie also bringt man die Zitronensäure flächendeckend aufs Metall, sodass sie über längere Zeit wirken kann? Der passionierte Bastler Robert Lehmkuhl aus dem Münsterland fand dafür die richtige Rezeptur: Eine Paste aus fein gemahltem Holz und Zitronensäure. Holz, weil es Feuchtigkeit speichert und der Paste die nötige Konsistenz verleiht. Seine Geschäftsidee stellte er letztes Frühjahr in der VOX-Erfinder-Show »Die Höhle der Löwen« vor.

Für unseren ersten Versuch haben wir unterschiedlich stark angegammelte Werkzeuge und Mockick-Teile zusammengesucht. Nach dem oberflächlichen Abschrubben mit der Drahtbürste trugen wir die Paste satt per Spachtel auf. Drei Millimeter dick sollte die Schicht sein. An verwinkelten und gewölbten Flächen

mussten wir geduldiger sein. Mit einer feineren und zugleich zäheren Konsistenz wäre die Arbeit hier leichter von der Hand gegangen. Doch mit etwas Übung gelingt das Auftragen und die Paste hält auch über Kopf und auf senkrechten Flächen. Damit die Schicht nicht austrocknet, haben wir sie mit Frischhaltefolie abgedeckt.

Einige Bereiche der Teile wurden nach 6, andere nach 12 oder 18 Stunden mit Bürste und Wasser abgewaschen. Und tatsächlich: Oberflächen, die von Flugrost befallen waren, erstrahlten porontief rostfrei. An stärker verrosteter Stelle kamen unter der braunen Pampe nach längerer Einwirkzeit blanke und makellose Oberflächen zum Vorschein, bereit für die weitere Bearbeitung wie Lackieren oder Pulverbeschichten. Der Hersteller empfiehlt, den Durchgang bei starkem Befall mehrmals zu wiederholen. Wo sich der Rost allerdings schon richtig in die Tiefe gefressen hat, ist auch Rostdelete machtlos.

Erfinder Robert Lehmkuhl verspricht, dass die Paste Rost entfernt, ohne die Oberfläche des Metalls anzugreifen. Interessant für Oldie-Fans: Flugrost soll sich von Chrom, Edelstahl und Lack lösen, ohne dass dabei Kunststoff, Glas oder Aluminium angegriffen werden. Die 500-Gramm-Dose kostet 9,99 Euro, ein Kilo 19,95 und für das Fünf-Kilo-Gebinde bezahlt man 62,50 Euro. Ein guter Preis für ein prima Mittel, das wir sehr gerne weiterempfehlen. www.rostdelete.de

Sophie Leistner



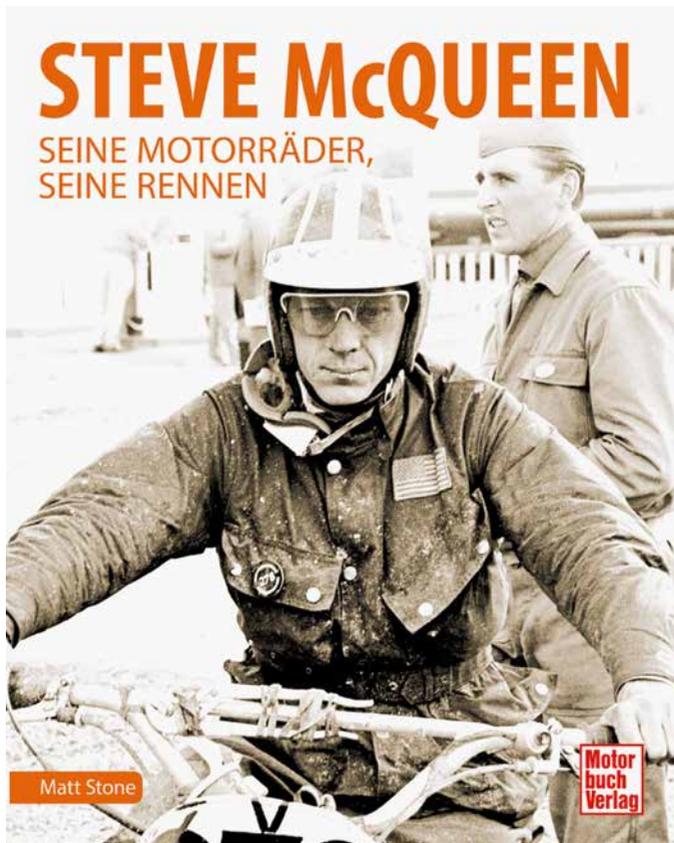
1 Daumen hoch: Das Zitronensäure-Mittel wirkt prima und soll obendrein ungiftig und leicht zu entsorgen sein.

2 Klotzen, nicht kleckern: Die Paste wird satt aufgetragen, an schwierigen Stellen geht das auch verdünnt mit der Spritzpistole.

3 Blitzblank: Nach sechs Stunden waren die Zündspulen-Schellen vom Flugrost befreit.

4 Zahn der Zeit: Beim vergammelten Gepäckträger der Fünfziger brauchte es 12 Stunden ...

5 ... aber danach war auch hier der hartnäckige Rost besiegt.



DRAUFGÄNGER-PORTRÄT

King of Cool

40 Jahre nach dem Tod der Hollywood-Ikone beleuchtet Matt Stone die Motorrad-Leidenschaft von Steve McQueen.

Steve McQueen war nicht nur einer der besten Filmschauspieler in Hollywood, er war auch ein begeisterter Motorradfahrer mit ernsthaften Rennambitionen. Die Teilnahme an den Six Days 1964 mit dem US-Team oder die Finanzierung des Dokumentarfilms »On any Sunday« sind nur zwei Facetten dieses Motorheads. Daneben sammelte McQueen historische Motorräder und begeisterte sich für Wüstenrennen.

All das beschreibt Matt Stone ausführlich in »Steve Mc Queen – seine Motorräder, seine Rennen«. Hier steht nicht der Schauspieler im Vordergrund, sondern der Motorradfan. Ein tolles Buch über den King of Cool mit vielen seltenen, teilweise unveröffentlichten Fotos. Manko: Dem Autor (oder Übersetzer?) fehlt es ein wenig an Motorradkenntnissen.

Jürgen Schons

Matt Stone: »Steve Mc Queen – seine Motorräder, seine Rennen«
Einband, 160 Seiten, 22 x 29,5 cm,
24,90 Euro, Motorbuch Verlag,
www.motorbuch.de

TRAUMZIELE IN WESTEUROPA

Traumziele vor der Haustür

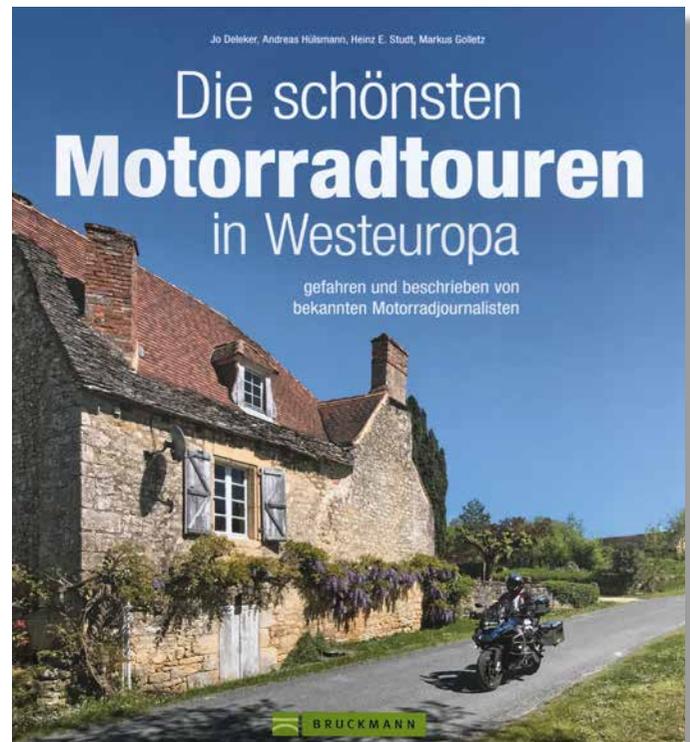
Stoff für schmuddelige Winterabende: Bruckmanns Autoren-Quartett entführt in traumhafte Gefilde in der Nähe.

Der Bruckmann Verlag erfreut uns mit frischer Fernweh-Lektüre. »Die schönsten Motorradtouren in Westeuropa« trifft den Nerv dieser Zeit: Raus, Hauptsache endlich wieder raus. Und wenn es so delikate Ziele in greifbarer Nähe sind, die nach gewohnter Bruckmann-Art appetitlich angerichtet sind, fühlt sich die Träumerei nicht einmal allzu utopisch an. Man möchte direkt selbst drauflos planen und die Siebensachen packen.

Von der nahen Sächsischen Schweiz oder dem benachbarten Dänemark bis zum Abenteuertrip durchs isländische Hochland, Sizilien im Frühling, Portugal oder die Suche nach Polarlichtern in Schweden: Das Buch ist eine Liebeserklärung an die Vielfältigkeit unseres Kontinents. Es bietet Inspiration für jede Sorte Motorrad-Urlauber mit unterschiedlichen Vorstellungen, Budgets oder Urlaubszeit und hält gewiss auch für »Herumgekommene« Inspiration bereit.

Die kurzweiligen Reiseberichte sind der richtige Stoff für gemütliche Sofastunden an den letzten schmuddeligen Winterabenden. Die Berichte vom bewährten Autoren-Team mit Jo Deleker, Heinz E. Studt, Markus Golletz und last but not least MotorradABENTEUER-Oberhaupt Andreas Hülsmann werden flankiert von traumhaften Bildern und informativen Reisefakten.

Sophie Leistner



Jo Deleker, Andreas Hülsmann, Heinz E. Studt, Markus Golletz

»Die schönsten Motorradtouren in Westeuropa«

Gebundene Ausgabe, 168 Seiten mit 170 Abbildungen,

ISBN: 9783734320019, Preis: 29,99 Euro, www.bruckmann.de

- 1 Dem Himmel so nah:
Der Himalaya trägt nicht umsonst
den Namen »Dach der Welt«.
- 2 Gipfelstürmer: Ein Meer aus
Gebetsfahnen empfängt
die Reisenden auf der
Passhöhe des Kardung La.

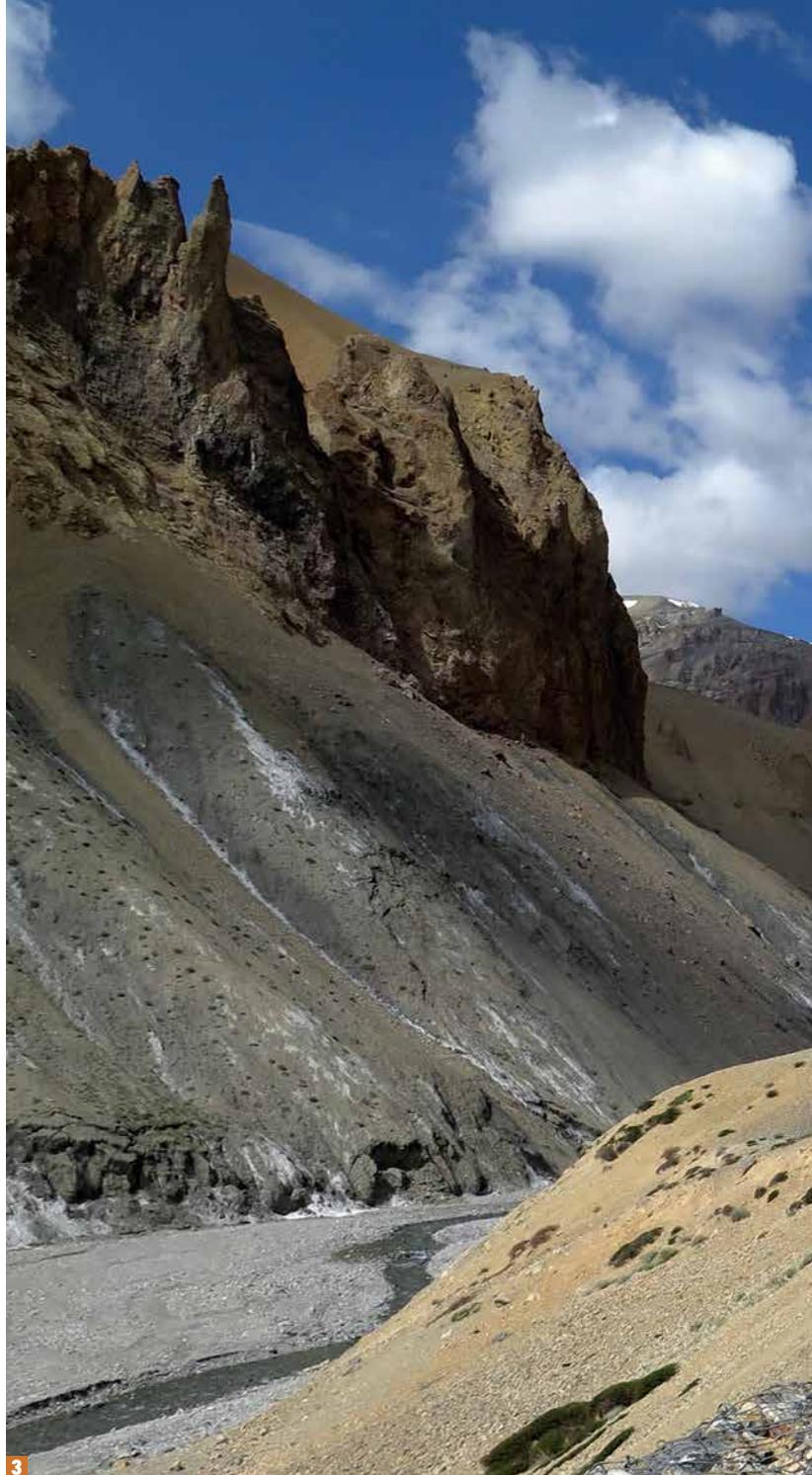




HÖHENLUFT SCHNUPPERN IN NORDINDIEN

HOCHGEFÜHLE

Mythos Himalaya: das Reich der höchsten Berge, in dem die Grenze zwischen Himmel und Erde verschmilzt. *Martina und Mario Steiner* (Text und Fotos) haben sich zwei Monate Zeit genommen und auf zwei Royal Enfield Bullet den Traum vom »Dach der Welt« wahr werden lassen.



- 1** Exponiert: Das Thiksey-Kloster, nur 20 Kilometer außerhalb von Leh, liegt auf 3600 Metern Höhe.
- 2** Hilfsbereit: Nach einem Sturz wird Martinas Schürfwunde von einem Autofahrer versorgt.
- 3** Glücksgefühle: traumhafte Strecke südlich von Pang auf dem Manali-Leh-Highway.
- 4** Survival of the fittest: Nicht alle schaffen es über den Manali-Leh-Highway.

Mein Herz schlägt so laut, ich kann den Motor nicht hören. Ich ringe nach Luft. Auf über 4000 Metern Höhe bringt das aber nicht viel. Fahrerisch ist es die schwierigste Stelle bisher. Der steinige Weg ist überflutet, meine erste Wasserdurchfahrt. Mein Körper fleht nach Sauerstoff. Erst vor Wochen bin ich meinen ersten Kilometer asphaltfrei gefahren und jetzt sind wir hier, auf dem Manali-Leh-Highway in Indien, auf einer der gefährlichsten Straßen der Welt, mitten im Himalaya.

Ich versuche, meine Royal Enfield auf dem überfluteten Weg zu halten und dem Abhang nicht zu nahe zu kommen. Dann habe ich es geschafft. Ich zittere und keuche, schnappe nach Luft, meine Knie sind weich. Waren das wirklich nur 20 Meter? Eine Minute brauche ich noch zum Verschnaufen, dann geht es weiter über Schotterwege durch den Himalaya.

Angefangen hat alles in Karol Bagh, einem Stadtteil von Delhi, über dem die Hindu-Gottheit Hanuman wacht, ein Gott in Affengestalt mit mächtigem Schweif. Die Statue ist so riesig, dass wir einen Block weitergehen müssen, um sie richtig zu sehen. Hinter Hanuman beginnt der wahr gewordene Schraubertraum: Ein Gasenlabyrinth, vollgestopft mit Motorradhändlern, Werkstätten und Ersatzteilen. So zugestellt, dass man die Gehsteige nicht nutzen kann und auf der Straße gehen muss. Die größten Unternehmen haben die Größe einer Doppelgarage die kleineren sind so groß wie eine umgelegte Telefonzelle. Hier wollen wir unsere Motorräder für die nächsten zwei Monate finden. Mir gefallen die Bajaj, diese kleinen Bikes sind leicht, billig und der Sitz ist bequem. Mario will eine Royal Enfield. Sie sind schwerer, unhandlicher und kosten das Doppelte. Aber: Die Enfields sind cool. Wir entscheiden uns für zwei 350er- Enfield-Bullets mit Gepäckträger und großem Tank.



Die erste Fahrt zurück zum Hotel durch den Stoßverkehr ist ein Albtraum. Keiner hält Abstand, alle hupen dauernd, Vorfahrtsregeln gibt es offenbar nicht und jeder Spurwechsel gleicht einem Tanz auf Messers Schneide. In den kommenden zwei Monaten werden wir noch herausfinden, dass es in Indien tatsächlich Verkehrsregeln gibt. Man muss nur lange genug überleben, um sie kennenzulernen.

Eine der wichtigsten ist: »Hemmungslos hupen!« Dicht gefolgt von »Recht hat der Größere« und »Hinter mir geht mich nichts an!« Wir lernen schnell: »Überholen geht immer«. Und: Beim Überholen können sich gleichzeitig beliebig viele Fahrzeuge in derselben Richtung fahrend überholen. Die Fahrtrichtung wird generell eingehalten, mit Ausnahme von Fußgängern, Kühen, Ochsenkarren, Fahr- und, Motorrädern, Kfz und Lkw. Schlaglöchern wird ohne Vorwarnung im rechten Winkel ausgewichen.



4



- 1** Hochgekämpft: auf dem Namika La, dem mit 3700 Metern zweithöchsten Pass auf dem Srinagar-Leh-Highway.
- 2** Premiere: erste Wasserquerung auf dem Manali-Leh-Highway.
- 3** Anstrengend: Aufstieg zur Sankar Monastery auf über 3600 Metern außerhalb von Leh.
- 4** Überfüllt: Angeblich gibt es einen Gehsteig unter dem größten Motorradmarkt Indiens in Delhi.
- 5** Reparatur am Wegesrand: Eine verbogene Bremsankerplatte hat das Hinterrad blockieren und Mario spektakulär abfliegen lassen.

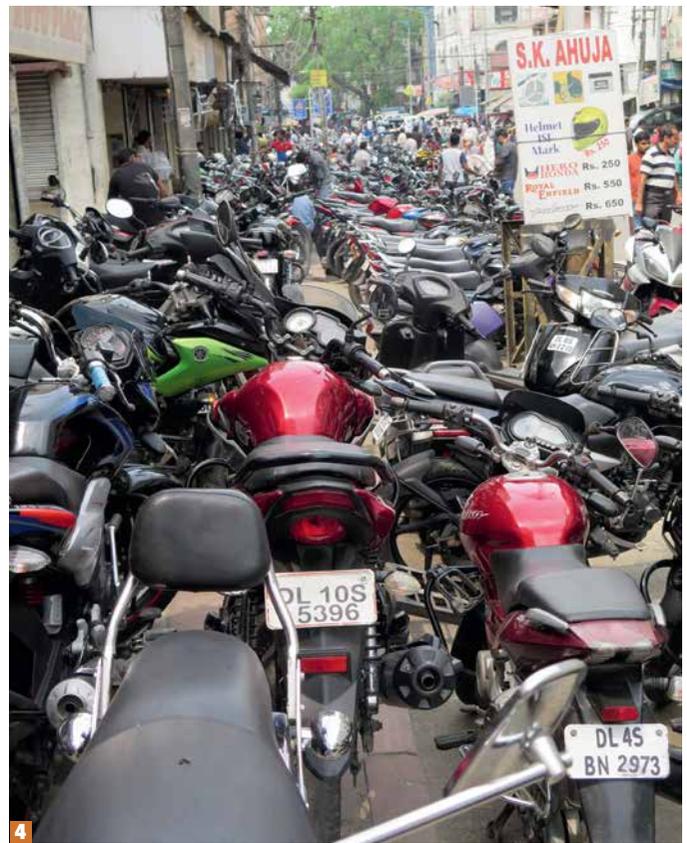


Am nächsten Tag geht es früh am Morgen los. Wir wollen Delhi Richtung Himalaya verlassen. Also nach Norden. Nur, wo ist der? Der Smog ist so dicht, dass unsere Handys kein GPS-Signal bekommen. Ich bin gut darin, nach der Sonne zu navigieren – nur kann man nicht erkennen, woher das Licht kommt. Also fahren wir nach Bauchgefühl drauflos. Unzählige Motorräder, Lkw, Rikschas, Autos, Menschenmassen und natürlich heilige Kühe verstopfen die Straße, die Luft ist stickig.

Es dauert Stunden, bis wir die Grenzen der Stadt erreichen. Natürlich verfahren wir uns und landen 50 Kilometer östlich anstatt nördlich von Delhi. Die Gegend ist furchtbar: Es stinkt, Schweine wühlen im Schlamm, Abfall türmt sich neben der Straße und mittendrin leben Leute in kläglichen Hütten. Ich bin geschockt. Worauf habe ich mich da nur eingelassen? Zum Glück wechselt die Kulisse kurz darauf. Wir essen in einer kleinen

Straßenküche und cruisen auf einer fast geraden Landstraße mit wenigen Schlaglöchern nach Norden. Im Reisetagebuch reiht sich ab jetzt eine Pannennotiz an die nächste. Die Enfield stirbt ständig ab, Sicherungen geben den Geist auf, der Schalthebel fällt ab, der Schlüssel rappelt sich während der Fahrt aus dem Zündschloss – und das Motorrad fährt trotzdem weiter oder im Dunkeln fällt plötzlich das Licht aus. Allerdings bringen alle Aussetzer auch immer etwas Positives mit sich.

Nur durch eine dieser unfreiwilligen Pausen kommen wir dazu, Fotos von einer Herde Wasserbüffel zu schießen. Mit muckendem Motorrad im Gewittersturm Zuflucht in einem Hindu-Tempel zu suchen, lässt uns die Gastfreundlichkeit kennenlernen und jeder Defekt offenbart, dass man selbst in entlegensten Gegenden immer hilfsbereite Leute trifft, die sogar das nötige Werkzeug haben. Oder man entdeckt in sich ungeahnte Improvisationstalente.



Auf unserem Weg in den Himalaya bewundern wir Chandigarhs Skulpturengarten, die historischen Gebäude der Millionenstadt Amritsar, den goldenen Tempel der Sikhs, erleben die Grenzschießungszeremonie an der pakistanisch-indischen Grenze in Wagah und sehen uns Srinagar an, das Sommerziel der Engländer während der Kolonialzeit mit unzähligen Hausbooten auf dem Dal-See.

Obwohl wir schon einige Hundert Kilometer im Bergland unterwegs sind, ist bisher noch kein richtiges »Himalaya-Feeling« aufgekomen. Zu viele Leute, zu schöne Straßen. Doch das ändert sich auf einen Schlag. Als wir vom Dal-See aufbrechen, nimmt unsere Reise richtig Fahrt auf. Unser heutiges Etappenziel ist das 200 Kilometer entfernte Kargil. Zu Beginn fahren wir gemütlich durch kleine Ortschaften und entlang des Sind-Flusses. Der Sind wird mit jedem Kilometer turbulenter, das Gelände wird

immer steiler. Es geht hinauf, hinauf, hinauf. Auf einmal endet die asphaltierte Straße und geht in eine staubige Piste über. Wir rumpeln über die Schlaglöcher und merken schnell: Eine beladene Enfield ist kein Offroad-Motorrad.

Das Wetter ist prima, die Gegend menschenleer, wir sind gut drauf und schrecklich aufgeregt. Egal, in welche Richtung wir blicken: riesige Berge – endlich Himalaya. Genau deswegen sind wir hier. Links der Straße geht es senkrecht tausend Meter empor, rechts endlos hinab, hinter und vor uns gibt es nur noch Staub.

Auf etwa 3000 Metern Höhe liegt vor uns ein weiteres grünes Tal, dem wir den restlichen Tag folgen. Große Schafherden, Pferde und Ziegen weiden auf den Wiesen. Ab und zu gibt es Nomadenzelte. Oft bleiben wir einfach stehen und genießen die Landschaft. Gemächlich und ohne Pannen nähern wir uns Kargil. An der Ortseinfahrt versucht jemand, uns anzuhalten und »Taxe«,



- 1** Beeindruckend: Die Friedenspagode »Shanti Stupa« bei Leh mit wertvollen Buddha-Reliquien ist ein prima Wanderziel fürs Höhentaining.
- 2** Höhen-Fauna: Das in den Alpen geschützte Edelweiß wächst im Himalaya auf über 5000 Metern wie Unkraut.
- 3** Elegant: Martinas »Power-Walk« bringt sie durch die erste Sandstelle auf dem Manali-Leh-Highway.
- 4** Pause mit Aussicht: Die Enfields posieren vorm Spiti Valley.
- 5** Luftschlangen-Piste: Abfahrt vom Fotu La Top, dem höchsten Punkt zwischen Srinagar und Leh.

also Steuern, zu kassieren. Er sieht überhaupt nicht offiziell aus – deshalb ist es uns leider absolut nicht möglich zu verstehen, was er von uns will, und wir fahren freundlich grüßend vorbei. Auf dem Markt werden Brot und Gemüse verkauft. Ziegenköpfe liegen neben den Verkaufsständen der Fleischer.

Perfektes Wetter, gute Straßen, die gesamte Strecke geteert, wunderbare Berge, kein Verkehr, ab und zu Chai-Tee am Straßenrad: Das Unterwegssein ist der reine Genuss. Über unzählige Serpentinaen geht es den ganzen Tag bergauf und bergab. Die Gegend ist durch die Berge vom Regen abgeschirmt, was für mehr als 300 Sonnentage pro Jahr sorgt. Die Kulisse erinnert uns an Wüste: Stein, Fels und Berge. Kein Baum ist zu sehen, alles staubtrocken. »Enjoy the beauty of the moonland!« – »Genießen Sie die Schönheit der Mondlandschaft« ist passenderweise auf einem Schild zu lesen.



In der Höhe lässt die Motorleistung merklich nach und auf steilen Passagen fange ich an, um Motorleistung zu beten. Kurzerhand entfernen wir die Luftfilter – zumindest schaffen die Enfields jetzt den Anstieg. Der höchste Punkt der Etappe liegt auf einem Pass mit 4100 Metern. Entlang der Strecke heitern uns handgemalte Straßenschilder mit alten asiatischen Weisheiten auf und verlangen nach Fotostopps. Interessant ist auch der offensichtliche Wechsel der Hauptreligion. Kargil ist muslimisch. Doch nur zwanzig Kilometer weiter tauchen buddhistische Gebetsfahnen und riesige Gebetsmühlen mit mehreren Metern Durchmesser auf.

Am frühen Nachmittag nähern wir uns der Hauptstadt von Ladakh: Leh. In dieser Gegend ist die Grenze zu China nur gestrichelt auf der Karte eingezeichnet. Die fehlenden klaren Grenzen werden mit Militär kompensiert. Unsere einfache und sehr günstige Unterkunft lässt vermuten, dass das Zimmer voriges



Jahr noch ein Ziegenstall war. Und: Es gibt genau ein Bett. Da Leh auf westliche Touristen ausgerichtet ist, können wir unseren Magen mit europäischen Essen beruhigen, genießen den Sonnenuntergang auf 3500 Höhenmetern bei einem Bier.

Wir spüren die Höhe deutlich: Wir keuchen bei jeder noch so geringen Anstrengung. Um uns an die dünne Luft zu gewöhnen, bleiben wir einige Tage und machen Ausflüge in immer größere Höhen. Zum Palast von Leh, der im 16. Jahrhundert das höchste Gebäude der Welt war, und zur Shanti Stupa. Eine kleine Trainings-Wanderung auf 5000 Meter macht nach einigen Tagen gar keine Probleme mehr.

Ein Tagesausflug führt uns gleich hinter Leh zum höchsten Punkt unserer Fahrt, der zugleich der höchste Pass Indiens ist: zum Kardung-La-Pass. Im Schrittempo legen wir los – mir sitzt noch der Schreck eines Ausrutschers auf Rollsplitt in den Kno-

chen, der mit aufgeschürftem Ellbogen glimpflich abgelaufen ist. Doch die Anspannung löst sich bald, die Fahrt auf teils frisch asphaltierter Straße ist ein Genuss.

Eine Stunde poltern wir über lose Erde, groben Schotter und unzählige Serpentina, ehe kunterbunte Gebetsfahnen die Passhöhe ankündigen. Die Schilder auf dem Pass verraten, dass wir uns auf 5602 Höhenmeter hinaufgekämpft haben. Hinter uns blicken wir 2000 Meter hinunter in ein bis zum Horizont reichendes Tal, eingesäumt von 6000 Meter hohen Bergen. Wir sind außer Atem, die Luft ist extrem dünn und beim Binden der Schuhbänder wird mir schwarz vor Augen. Also schnell wieder runter und zurück nach Leh.

Dort bereiten wir uns auf die Weiterreise auf dem Manali-Leh-Highway vor: Wir kaufen Schrauben und lassen den Gepäckrahmen noch mal schweißen. Durch die Vibrationen verlieren



1 Unter Rindviechern: Verkehrsstau kurz vor Losar im Spiti Valley.
2 Einsamkeit pur: Das Spiti-Tal gehört zu den am dünnsten besiedelten Regionen Indiens. **3** Farbenfroh: Unzählige Hausboote liegen auf dem Dal-See und können mit bunten Taxibooten erreicht werden.

wir dauernd Schrauben und Muttern. Und obwohl wir sehr viele passende Teile auf der Straße finden – hier sind viele Enfields unterwegs und sie alle verlieren Schrauben – wollen wir uns nicht auf unser Fingerglück verlassen, während wir tagelang durch einsamste Gegend fahren.

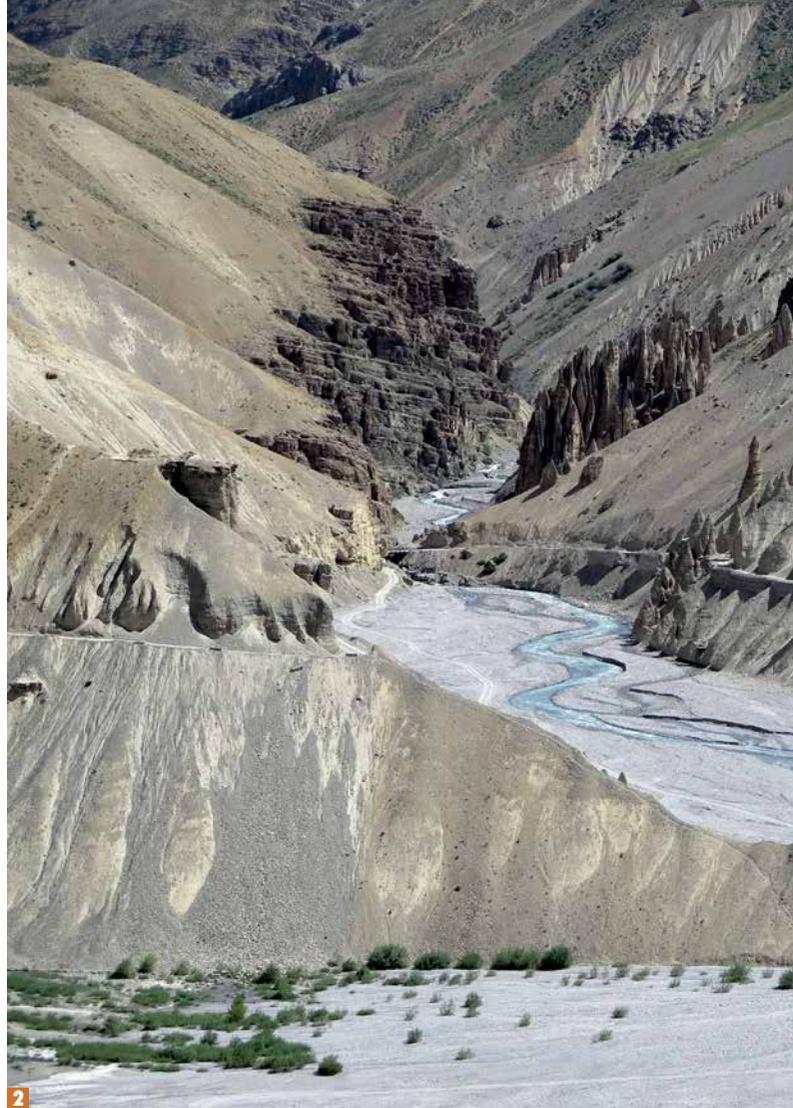
»Voll geile Fahrt!«, notieren wir später im Tagebuch. Kurz halten wir am Thikse-Kloster und bei Upshi erreichen wir den letzten Militärposten, an dem noch einmal unsere Papiere kontrolliert werden. Die Fahrt führt in ein tiefes Tal, in dem Gesteinsschichten wie gigantische Rasierklingen senkrecht in die Höhe ragen. Wir folgen der Außengrenze des Hemis-Nationalparks, fahren zwischen grünen Wiesen und folgen dem Lauf eines kleinen Flusses. Die Straße ist neu geteert und erlaubt unbeschwertes »Cruisen«.

Immer weiter geht es hinauf auf die »More Plains«, eine Hochebene mit einer durchschnittlichen Höhe von 4800 Metern. Zum Glück sind wir schon etwas an die Höhe gewöhnt. Unsere Freude ist groß, als wir in dieser einsamen Gegend andere Motorradfahrer treffen, die aber offensichtlich an Höhenkrankheit leiden: Der eine läuft aufgewühlt auf und ab, der andere hat starke Kopfschmerzen und muss sich übergeben. Wir können nur helfen, indem wir Wasser anbieten und ihnen raten, so schnell wie möglich ins Tal zu fahren – das ist das Einzige, das bei Höhenkrankheit wirklich hilft.

Die Hochebene ist einer der bisher schönsten Reiseabschnitte. Die Straße ist meist leer, die Aussicht so atemberaubend wie die Höhe. Wir begegnen Hirten mit riesigen Ziegenherden, die sich vor unseren Motorrädern teilen wie das Wasser vor Moses. Die geteerte Straße geht über in losen Untergrund, die klare Luft lässt das Bergpanorama unwirklich scharf erscheinen. Und plötzlich: Sand!

Ich versuche, ganz ruhig, langsam und gleichmäßig im zweiten Gang durchzukommen, muss aber bald feststellen, dass sich Sand beim Aufschlagen viel härter anfühlt, als er aussieht. Also laufe ich mit den Beinen mit – wenigstens Mario hat Spaß und lacht über meine »Eleganz«. Kurz vor Sonnenuntergang wird

**Immer weiter geht es
hinauf auf die »More
Plains«, eine Hochebene
mit einer durchschnittlichen
Höhe von 4800 Metern.**

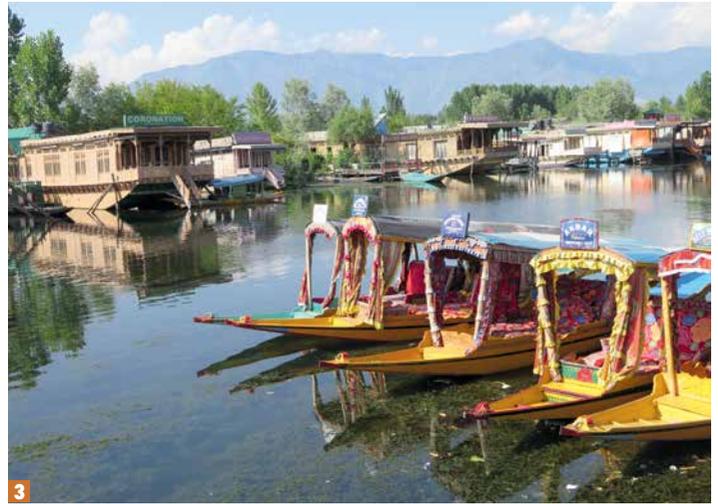


es kalt und wir erreichen Pang, eine Zeltansammlung, in der wir übernachten wollen. Erholung sieht anders aus: Die 4700 Höhenmeter, die eisige Kälte und die feiernden Lkw-Fahrer rauben uns den Schlaf.

Wir wollen noch nicht zurück in die Zivilisation und entscheiden uns, kurz vor dem letzten Pass Rotang La, der aus dem Himalaya führt, nach links Richtung Spiti-Tal abzubiegen. Der Plan ist, einen Umweg von 600 Kilometern nach Shimla zu fahren, um noch mehr von den Bergen zu erleben. Ein Teil der Strecke führt entlang der Grenze zu Tibet. Vor der Fahrt bekommen wir wieder einmal den Tipp, möglichst früh am Morgen zu fahren, da die ohnehin anspruchsvollen Wasserdurchfahrten tagsüber durch das Schmelzwasser noch schwieriger werden.

Als wir aufbrechen, blockiert ohne Vorankündigung Marios Hinterrad. Quietschen, kurzes Rutschen, Mario fliegt wie Superman. Zum Glück bei nur 30 Stundenkilometern. Wir zerlegen und reparieren eine ganze Weile die Hinterradbemse, während die Wasserstände steigen. An der letzten Tankstelle vor der Abzweigung ins Spiti-Valley sagt der Tankwart, wir sollen einfach der schlechtesten unbefestigten Straße folgen und so können wir die korrekte Route nicht verfehlen.

Genau das machen wir. Unzählige Serpentina windet sich unser Weg in die Höhe. Nach langer, mühsamer Fahrt erreichen wir 4000 Höhenmeter. Es ist kalt, dicht bewölkt, Nieselregen, saukalt, schlimmer kann es nicht werden, oder? Doch: Ein Schild vor uns



heißt uns »Welcome to Rohtang Top«. Wir haben die Abzweigung verpasst! Doch dadurch haben wir einen der markantesten Pässe im Himalaya versehentlich angefahren.

Hinunter fällt mir das Fahren noch schwerer. In einer geschotterten Serpentincurve sucht sich meine Enfield trotz Schnecken tempo und blockierender Bremsen ihren eigenen Weg. Die Maschine rutscht immer weiter Richtung Abgrund. Hier gibt es keine Leitplanken und auch keinen Straßengraben, an dem sich die Maschine fangen könnte. Mein Herz rast. Erleichterung, als das Motorrad schließlich umfällt. Fußrasten, Lenkerstange und Scheinwerfer graben sich in den Schotter. In der nächsten größeren Ortschaft können wir das kaputte Scheinwerferglas schnell gegen ein neues ersetzen.

Aus dieser Richtung ist die Abzweigung Richtung Spiti Valley auch tatsächlich zu sehen. Wir haben inzwischen Stunden verloren und ich mache mir wegen des Schmelzwassers Sorgen. Die Strecke ist einzigartig und beeindruckend. Mir graut vor den Wasserdurchfahrten, vor denen man uns eindringlich gewarnt hatte. Und tatsächlich werden die Furten auf dem Weg ins Batal immer anspruchsvoller. Die Steine im Wasser sind riesig, meine Enfield setzt auf und ich stehe bis zu den Knien im eisigen Schmelzwasser. Schließlich bekomme ich die Bullet doch frei und warte auf der anderen Seite auf Mario.

Seine Querung verläuft nicht so gut, sein Luftfilter läuft mit Wasser voll, das Motorrad stirbt mitten im knietiefen, eiskalten

**In einer Schottercurve
sucht sich meine Enfield
trotz Schnecken tempo und
blockierender Bremsen
ihren eigenen Weg.**

Schmelzwasser ab. Einmal fahren wir Hunderte Meter im Bachbett, das an dieser Stelle Teil der Straße ist. Ein anderes Mal muss ich vorher durchs Wasser waten, um eine Route durch die Steinblöcke zu finden. Die Warnungen waren nicht übertrieben.

Batal ist die größte »Stadt« entlang der heutigen Strecke. Das einzige Gebäude aus aufgeschichteten Steinen ist zugleich das Wohnhaus einer Familie, Restaurant und Shop. Unsere Unterkunft ist ein kleines Nebengebäude, nur anderthalb Meter hoch, darüber eine leuchtend gelbe Plane als Dach. Eine Türe gibt es nicht, nur ein »Türloch«, abgedeckt mit einem Stück Wellblech. Ich bin nicht sicher, wofür die Türabdeckung gut ist, denn die »Spaltmaße« unserer Unterkunft bewegen sich im Dezimeter-Bereich. Wir sind müde und freuen uns auf das Bett, das sich als Steinschichtung mit darauf ausgebreitetem Schachtelkarton herausstellt.

Auf der nächsten Tagesetappe nach Losar liegen nur 30 Kilometer vor uns. Deswegen machen wir einen Abstecher zum Chandra-Taal-See. Die Zufahrtsstraße ist in gutem Zustand, aber trotzdem schwierig zu fahren, denn sie fällt seitlich Richtung Abgrund stark ab. Dafür ist die Landschaft überwältigend:

Der See liegt eingebettet in grüne Hügel. Auf saftigen Wiesen grasen Schafe und die Blumen leuchten in der Sonne. Ein perfekter Platz für ein Nickerchen.

Der Kunzum La mit seiner Passhöhe auf 4600 Metern ist der Eingang zum »Spiti Valley«. Vor uns tauchen Stupas auf, jene buddhistischen Bauwerke mit der markanten Kuppel und Spitze. Gebetsfahnen flattern im Wind. Die Gegend ist atemberaubend die Schlaglöcher allerdings auch. Wir fahren maximal 15 Stundenkilometer – sonst befürchten wir, dass uns die Enfields auseinanderfallen könnten. Die Fahrt ist fürchterlich anstrengend. An der Ortseinfahrt von Lasar will ich mich von Mario unter dem verzierten Bogen fotografieren lassen. Doch ich bin so erschöpft, dass ich doch glatt mitsamt der Maschine umkippe. Als ich später hohes Fieber bekomme, wird mir auch klar, warum mir heute alles so schwer gefallen ist.



1 Kalt, laut, sauerstoffarm: Trotzdem gab es mit den Gastgebern der Zeltunterkünfte in Pang viel zu lachen.
 2 Der Name ist Programm: Im »Moonland« dominieren Einöde und bizarr geformte Felsen die Landschaft.

Auf dem Abschnitt nach Kaza gibt es keine Pässe zu überwinden. Wir müssen einfach nur dem Spiti River folgen. Es ist ein gemütliches Dahinrollen auf der Schotterstraße. Kurz vor Kaza taucht am gegenüberliegenden Ufer hoch oben ein Kloster auf. Die ganze Gegend wirkt, als ob wir bereits in Tibet wären, das zehn Kilometer weiter hinter den Bergen auf der anderen Seite der Grenze beginnt.

»In Kaza organisieren wir das »Inner-Line-Permit«, mit dem man im Grenzgebiet zu China weiterfahren darf. Während ich mich endlich gesund schlafe, darf mein Mann praktischerweise die Formalitäten direkt für mich mit erledigen inklusive Unterschrift. Kaza ist groß genug, um internationale Küche zu bieten. Am Abend genießen wir die vielfältige Auswahl an internationalen Speisen von »Israeli Falafel« bis zum österreichischen »Schenitzel«.

Ein Tagesausflug bringt uns noch mal hoch in die Berge nach Komic, laut Straßenschild die höchstgelegene ganzjährig bewohnte und per Straße erreichbare Ortschaft der Welt. Die Felswände glühen in der Sonne, die Fahrbahn ist in den Felsen gehauen, daneben der sprudelnde Fluß: Der Weg nach Westen durch eine immer enger werdende Schlucht ist spektakulär. Noch einmal werden unsere Papiere kontrolliert und dann biegt der Fluss nach Süden ab und die Straße führt hoch oben am steilen Abhang entlang. Immer wieder sehen wir Steinschlag-Warnschilder, die wir normalerweise ignorieren, bis wir Staubwolken am Hang entdecken: kopfgroße Steine, die auf unsere Straße zurollen.

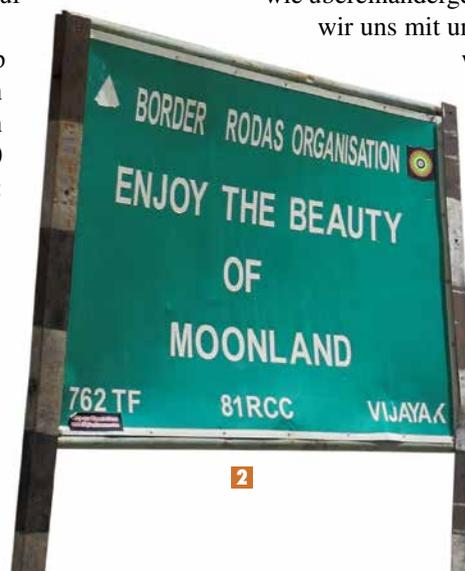
Die kleine Ortschaft Nako liegt auf knapp 3600 Metern und ist unsere letzte Station »richtig hoch oben«. Das Dorf hat einen uralten Siedlungskern und könnte vor 1000 Jahren schon genau so ausgesehen haben: eng aneinander gebaute Steinhäuser, getrennt durch ungepflasterte Gassen, kleine Nischen und ein Baumstamm mit eingeschnittenen Stufen als Leiter. Rundherum grüne Weiden, ein kleiner See und Wanderwege. Uns gefällt es hier so gut, dass wir noch eine Nacht bleiben und einen Wandertag einlegen.

Von jetzt an bauen wir Höhe ab und erwarten eine einfache Fahrt auf guten Straßen, die uns langsam aus dem Hochgebirge bringt. Wieder verdeckt eine Staubwolke die Straße. Gewaltige Felsen blockieren den Weg vor uns. Eine Weiterfahrt ist nicht einmal mit unseren Motorrädern möglich. Doch bald schon taucht am Horizont ein Bagger auf. Erdrutsche sind auf dieser strategisch wichtigen Straße offenbar keine Seltenheit, man ist vorbereitet. Innerhalb einer halben Stunde sind die Felsen entfernt und wir können ungehindert weiterreisen.

Für uns sind es die letzten Kilometer im indischen Himalaya, als wir bei der Abzweigung nach Sangla zwei Motorrad fahrende Israelis treffen. Die beiden stehen gerade am Anfang ihrer Reise, sind ohne Werkzeug und ohne Helm unterwegs. Mit unserem Werkzeug können wir die Vergaser für sie an die Höhe anpassen. Inzwischen haben wir darin schon Erfahrung. Während der Reparatur schildern wir unsere Abenteuer und die Israelis erzählen lebhaft von den schlechten Straßen, den steilen Hängen und den Stürzen ihrer Fahrt.

Die Schilderungen beunruhigen uns – zu Unrecht, wie sich herausstellt. Denn die Straße serviert uns zwar einige steile Kurven, ist aber ansonsten recht einfach zu fahren und wunderschön. Wir schwingen auf perfekten Kurven Richtung Shimla. Die Pkw-großen und metertiefen Straßenlöcher stören uns inzwischen nicht mehr. In Shimla, wo die Fenster Affengitter haben und die Häuser wie übereinandergestapelt an den steilen Hängen kleben, fühlen wir uns mit unseren an die Höhenluft gewöhnten Körpern wie Superathleten.

Den Abschluss unserer Reise bilden der Besuch der menschengefüllten Pilgerstadt Haridwar am Ganges und die Durchquerung von Nepal, mit weggeschwemmten Straßen. Beeindruckend sind unsere Wanderungen um den Achtausender Annapurna und durchs historische Zentrum von Kathmandu. Nach zwei Monaten sind wir zurück in Delhi. Der Verkehr ist für uns mittlerweile ganz einfach zu bewältigen. Fürchten müssen sich jetzt die Verkehrsteilnehmer in Österreich – vor uns.



Wissenswertes über Nordindien

Allgemeines

Indien ist abwechslungsreich und vor allem intensiv. Die Menschen sind generell hilfsbereit und freundlich, es ist einfach, ins Gespräch zu kommen. Bei Pannen bekommt man sofort Hilfe. Das Essen ist ungewohnt und hervorragend. Um jede Ecke gibt es etwas zu entdecken, es ist immer laut – bis man in den Norden, in die Berge kommt: Dort wird es plötzlich ganz ruhig.

Beste Reisezeit

Im Winter ist es in den meisten Gegenden bitterkalt, zwischen Juni und September herrscht Regenzeit. Aus diesem Grund wurde für diese Reise ein Zeitraum von Mitte April bis Mitte Juni gewählt. Dann stehen die Chance für eine schneefreie Fahrt gut, es gab nur kurz Hitze und wenige Regentage.

Sicherheits-Check, Papiere und Grenzen

Vor der Abreise sei empfohlen, die Internetseite des Auswärtigen Amtes auf Reisewarnungen für die Region zu checken. Visum Indien: Touristenvisum mit Mehrmals-Einreise, von zu Hause aus organisiert. Die Durchfahrgenehmigung für Spiti Valley gibt es direkt in Kaza innerhalb eines Tages. Tipp: Passkopien und Passfotos mitbringen für Anträge und Hotelanmeldungen.

Reisekosten

Indien ist für europäische Verhältnisse ein günstiges Reiseland. Die Preise für Essen und Übernachtungen liegen bei ca. 10 bis 15 Euro pro Tag und zwei Personen. Ein Flug von Deutschland oder Österreich nach Dehli kostet ca. 500 Euro.

Motorradmiete

In Dehli gibt es unzählige Möglichkeiten, Motorräder zu mieten. Eine Royal Enfield Bullet gibt es für ca. 10 Euro pro Tag plus Kautions. Eine Alternative ist, für die Dauer der Reise selbst ein Motorrad zu kaufen und es nach der Reise zurückzugeben. Man ist dabei allerdings nie offizieller Eigentümer. Für die Strecke muss mit Benzinkosten von ca. 200 Euro für beide Motorräder gerechnet werden.

Literatur

»Ab in den Himalaya! Auf störrischen Motorrädern durch Indien und Nepal«, Mario und Martina Steiner, ISBN: 978-3947334261.
»Lonely Planet Reiseführer Indien«, ISBN: 978-3829748070.

Karten und Navigation

Die Navigation ist einfach – wir navigierten zum jeweils nächsten

Ziel. Generell empfehlen wir die App »OsmAnd« zur Offline-Navigation – die Gratisversion ist ausreichend und im Google Play Store bzw. Apple Store erhältlich.

Gesundheit

Es ist ratsam, sich langsam an die Höhe zu gewöhnen und sich bei den Fahrten auf die hohen Pässe Zeit zu lassen. Sollten sich Symptome der Höhenkrankheit zeigen, hilft nur ein schneller Abstieg in niedrige Gefilde. Wasser sollte nur aus originalverpackten Flaschen getrunken werden. Rohe Speisen gilt es ebenfalls zu meiden (siehe dazu auch die den Artikel auf Seite 56).

Auch ein Vorrat an Medikamenten sollte im Gepäck dabei sein. Auf keinen Fall fehlen sollten Antibiotika gegen Darmerkrankungen, ein Mittel gegen Bettwanzenbisse sowie Schmerz und Desinfizierungsmittel. Wichtig neben einer rechtzeitigen Malaria-Vorsorge sind Impfungen gegen Hepatitis A und B und auch Thyphus.

Unterkünfte

Dehli/Pokhara/Kathmandu: Hier sind Unterkünfte auch über das Internet gut zu finden. Tipp: nach neueren Zimmern fragen, die meist deutlich sauberer sind. On-the-road in Indien und Nepal: Weit draußen hat man wenig Auswahl. Bei Sonnenuntergang vervielfachen sich die Preise. Tipp: Zimmer vorher ansehen, Matratze auf Bettwanzen kontrollieren, verhandeln. Gebirgsortschaften: einfache Zimmer, nicht geheizt, relativ sauber. Entlang des Manali-Leh-Highways sind Zeltunterkünfte Standard.



Tour-Check

Distanz: 6000 Kilometer

Schwierigkeitsgrad: leicht bis mittel, vereinzelt schwierige Stellen

Zeitaufwand: acht Wochen (gemütliches Tempo mit Trekking)

Ausrüstung

Motorräder: Royal Enfield Bullet 350 mit großem Tank

Reifen: originale Bullet-Bereifung

Koffer: indische Metallkoffer, empfehlenswerter wären Weichtaschen

Über die Autoren

Martina und Mario Steiner nahmen sich ein Jahr Auszeit von ihren Office-Jobs und gingen auf Weltreise. Fest stand nur die erste Station: Indien und Nepal, mit Motorrädern in den Himalaya. Die Reise war der Auftakt zu einer großen Leidenschaft, die die beiden weitertrieb nach Südamerika, Marokko und durch Europa.

www.auftour.at





SIBIRISCHER REGEN

Mit dem Motto: »Happy wife, easy life« bin ich auf Touren mit meiner Frau Claudia immer gut gefahren. Diese Einstellung kann einem das Zusammenleben unterwegs erheblich erleichtern. Aber auf Reisen ergeben sich immer wieder Situationen, in denen von diesem Mantra außer Worten nichts übrig bleibt. Unter diesem Einfluss entstand die Aufnahme am Kolyma-Highway. Das Zelt steht in einer Nische, keine zehn Meter von der Fernstraße entfernt. Schon seit drei Tagen gießt es und die Feuchtigkeit hat mittlerweile nicht nur den Boden, sondern auch unsere Gemüter und die Ausrüstung aufgeweicht.

Vom ersten Kilometer an haben wir uns Stunde um Stunde auf dem Highway über losen Schotter, ruppiges Wellblech, Geröll und Sand abgemüht. Jedes Mal waren wir am Ende des Tages glücklich, ein lehmiges Stück Sibirien zu finden, wo das Zelt nicht versinkt. Überall sonst verstopft der Permafrost jeglichen Abfluss ins Erdreich. Keine drei Meter von uns entfernt stehen die Bäume knöcheltief im Wasser. Und dann gibt es da noch eine Komponente, die in der sibirischen Natur eine echte Herausforderung darstellt: Mit der Penetranz einer hängengebliebenen Türklingel umkreisen uns Moskitos. Selbst bei schlechtem Wetter sind sie auf der Jagd nach Blut.

Doch Verkriechen kommt nicht infrage: Die Zeit, in der die Temperaturen über dem Gefrierpunkt liegen, dauert knapp zweieinhalb Monate. Da kann man es sich nicht erlauben, einen Tag untätig verstreichen zu lassen. Vor zwei Wochen haben wir die Mongolei verlassen, wo die Weite der Steppe unseren Blick und das warme Wetter die Gemüter beseelte. Nun hört der Horizont nach wenigen Metern an dichten Wäldern auf, Lkw poltern am Zelt vorbei. Bedrückend hinzu kommt die Geschichte der »Kolymaskaya trassa«, die Jakutsk mit Magadan verbindet: Sie trägt den Beinamen »Road of Bones« – »Knochenstraße«. Die Schneise durch die sibirische Tundra wurde einst von Millionen Gulag-Häftlingen geschlagen. Unzählige starben beim Bau, ihre sterblichen Überreste wurden in das Fundament der Straße mit eingebettet und machten aus ihr einen 1800 Kilometer langen Friedhof.

Foto und Text: Andreas Hülsmann

KAMERADATEN:

Kamera: Nikon D 200

Objektiv: Sigma 10 – 20 mm / f3,5

Brennweite: 15 mm

Belichtungszeit: 1/20 sec

Blende: f 4

Belichtung: Zeitautomatik

Belichtungskorrektur: 0,7 LW

Belichtungsmessung: mittlenbetont

ISO: 400

Blitz: -



FAMILIEN-DREIRAD

Wenn aus zwei leidenschaftlichen Motorradfahrern plötzlich vier werden, muss umgeplant werden.

Kinder auf dem Solo-Motorrad mitzunehmen, ist zumindest in den ersten Lebensjahren tabu.

Und so verwirklichte sich *MA-Autor Maximilian Heller (Text & Fotos)*

den Traum eines Motorradgespannes für die ganze Familie.

Sieht man sich im einen Moment noch unbeschwert als Paar auf zwei Motorrädern durch die Wüste oder ans Nordkap donnern, kommt fast unausweichlich irgendwann der Tag, an dem die Dinge ernst werden. In meinem Falle gleich doppelt ernst – Zwillinge! Als der erste Schock verdaut und die neue Raumplanung in der viel zu kleinen Wohnung abgeschlossen ist, wird weitergedacht. Einkommen? Sollte reichen. Auto? Groß genug. Kindergarten? Um die Ecke. Reisen? Hm. Motorradfahren? Ha! Nach den ersten Gesprächen mit »be-kinderten« Freunden stellt sich traurige

Ernüchterung ein. Dachzelte, Mini-Camper oder gar vollintegrierte Wohnmobile scheiden für uns aus. Alles unpraktisch und unpersönlich, da sind Julia und ich uns einig. Die Vorstellung, sich in die weißen Schlangen an den Campingplätzen einzureihen, um am Ende des Trips die Chemietoilette des Campers in die Kanalisation zu entlassen, versetzt uns in Panik.

»Was ist eigentlich mit einem Gespann?«, frage ich Julia irgendwann. »Haben wir da nicht alle Nachteile von Motorrad und Auto vereint?«, entgegnet sie. Da hat sie natürlich recht. Auf der Straße braucht ein Gespann so viel Platz wie ein

Auto, das Einparken ist eine Katastrophe, vom Fahren ganz zu schweigen. Zudem ist man Wind und Wetter ausgesetzt wie auf dem Motorrad und Knautschzone ist auch beim Gespann Fehlangeige.

Zudem ist auf einem Gespann fast genauso wenig Platz für Gepäck wie auf einer Solo. Nur dass jetzt insgesamt vier statt zwei Personen mitfahren wollen. Und außerdem: Gespannfahren gilt als anspruchsvoll und ich habe es noch nie ausprobiert. Klingt also alles nach einer Schnapsidee. Aber irgendwie kommen wir davon nicht los.

Ergebnis: Woche um Woche verbringe ich damit, Kleinanzeigen zu wälzen. Doch



2



3



4



5

auch hier macht sich schnell Ernüchterung breit. Jährlich werden in Deutschland nur etwa 350 Gespanne zugelassen, und das zeigt sich leider auch beim Blick auf den Gebrauchtmarkt. Was angeboten wird, ist häufig alt, teuer oder verbastelt. Vier-Personen-Gespanne sind meist gar nicht zu finden. Selbst eine Ural gibt es neu nur mit einem Ein-Personen-Boot. Schnell wird deshalb klar: Wenn wir ein Gespann haben wollen, das für unsere Zwecke taugt, müssen wir uns eben eines bauen lassen.

Wir setzen uns ans Lastenheft. Sicherheit ist für uns das A und O. Das Motorrad sollte mindestens ABS haben und der Beiwagen vernünftige Kindersitze mit Fünf-Punkt-Gurt und Seitenpolstern. Überrollbügel und Verdeck sind ebenfalls Pflicht. An zweiter Stelle steht die Optik. Wir wollen kein Gespann, das eher an ein Auto erinnert, keine Achsschenkelenkung, Autoreifen und Kunststoffdächer. Robust, geländegängig, reisetauglich – doch klassisch soll es aussehen. Dabei aber bitte

1 Jubeltag: Nach vier Monaten Bauzeit ist die Familienkutsche endlich fertig.

2 Kräftiger Motor und solides Gerüst: Die XT ist die ideale Gespann-Maschine.

3 Leichter lenken: Ein Schwingen-Unikat ersetzt die Telegabel.

4 Kraftkur: Der Rahmen wird verstärkt und das Fahrwerk für den Seitenwagen vorbereitet.

5 Nackig: Für den Umbau zum Gespann wird die Yamaha komplett ausgeweidet.

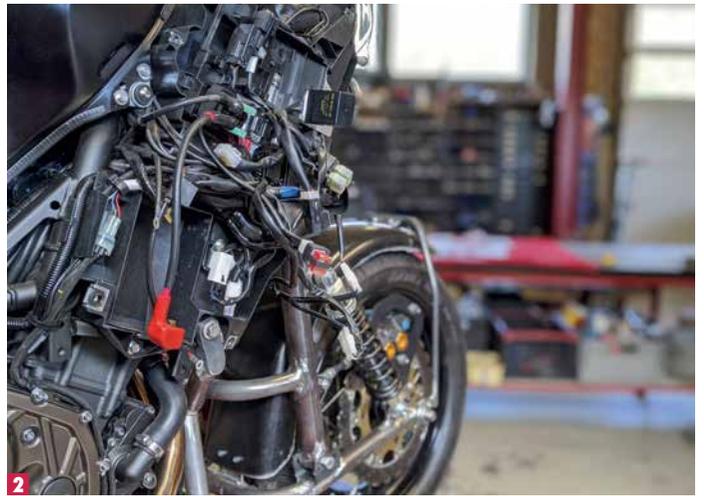
schmal genug sein für enge Bergstraßen und Schotterpisten. Insgesamt also nicht die geringsten Anforderungen.

Als »Zugfahrzeug« soll es eine robuste und kräftige Reiseenduro mit Kardanantrieb werden. Aufgrund der anfälligen hinteren Einarmschwinge fallen BMW GS und Honda Crosstourer aus dem Raster. Bleibt noch die XT1200Z Super Ténéré von Yamaha. Sie ist vergleichsweise günstig, robust und das relativ hohe Gewicht ist beim Gespannumbau eher von Vorteil. Außerdem befindet sich der Endschalldämpfer der Ténéré auf der linken – und damit vom Seitenwagen abgewandten Seite. Das

ist leiser und sorgt für weniger Dröhnen am Kinderohr. Obendrein wandert die Super Ténéré bei Yamaha aus dem Programm und so gibt es noch günstige Vorführmaschinen bei den Händlern.

Und so sind unsere Zwillinge Inka und Maya gerade mal ein paar wenige Monate auf der Welt, als ich freudestrahlend mit einer neuen, schwarzen Super Ténéré die Einfahrt rolle. Jetzt ist also alles klar. Das Motorrad ist da, wir wissen, was wir haben wollen, und sind bereit für das »Abenteuer Motorradgespann«. Einzig – es fehlt jemand, der es uns baut. Ich durchforste also das Internet. Dass wir es hier mit einer aussterbenden Fahrzeuggattung zu tun haben, zeigt leider auch die Anzahl an Gespannbauern in Deutschland.

Gerade mal eine Handvoll Schrauber teilen sich hierzulande noch das Wissen über die Herstellung von Motorradgespannen und kein Einziger von ihnen hat Wartezeiten von unter einem Jahr. Ich hänge mich an den Hörer und schreibe eine Mail nach der anderen. Unzählige Telefonate,



E-Mails, Absagen und Gespräche später haben wir dann endlich Glück. Helmut Hermann, Inhaber des Stern-Gespansservice im bayerischen Straubing, erklärt sich bereit, unser Gespann zu bauen.

Nun geht es an die Detailplanung. Eine Vier-Personen-Zulassung ist das Ziel. Als Boot soll ein Tripteq Heeler erhalten. Der ist schmal, leicht und kann auf den Zwei-Personen-Betrieb umgebaut werden. Ein befreundeter Gespannbauer von Helmut hat sogar noch ein GFK-Boot herumstehen. Die Idee: Das Gepäck soll per Verzurrösen Platz am Beiwagen und in den Touratech-Koffern finden. Als Sitze sollen Römer-Kindersitze erhalten, über Isofix-Halterungen mit dem Boot verbunden und später einfach gegen einen Erwachsenensitz auszutauschen.

Dann kommt das Fahrwerk. Das Hinterrad der Super Ténéré wandert nach vorne, hinten gibt es nun ein 15-Zoll-Pkw-Rad. An den Beiwagen kommt die 18-Zoll-Speichenfelge einer Africa Twin. Nachteil: Die Bereifung ist zwar schick,

1 Fertig für 15 Zoll: Die Hinterradnabe ist eine Sonderanfertigung. **2** Gefäßchirurgie: Elektronik und Bremskreislauf von Motorrad und Beiwagen finden zueinander.

3 Koryphäe: Helmut Hermann ist einer der renommiertesten Gespannbauer Deutschlands.

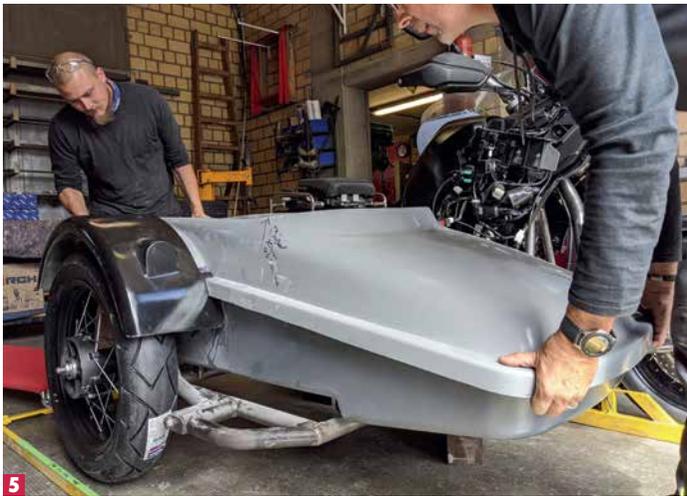
4 Schweiß-Arbeit: Fahrwerk, Bremsen und Dämpfung für den Beiwagen. **5** Vereint: Bei der "Hochzeit" wird zum ersten Mal das Boot aufgelegt. **6** Alle Mann an Bord: Der Nachwuchs ist begeistert. **7** Kingsize: Für zwei Spuren und 440 Kilo reicht der kleine Motorradtrailer nicht mehr aus.

erhöht aber den Verschleiß und ein leichter Austausch auf Reisen ist damit auch passé.

Beim Umbau der Gabel sind wir uns uneinig. Eine Schwingengabel erleichtert das Lenken zwar und selbst längere Etappen lassen sich so entspannt fahren – richtig klassisch sieht das Gespann dadurch aber nicht mehr aus. Angesichts des geplanten Trockengewichts und der vielen Gespräche mit passionierten Gespannfahrern steht jedoch schnell fest: Wir lassen eine Schwinne einbauen.

Nicht nur die Ausstattungs-, auch die Preisliste schießt zunehmend in die Länge. Angesichts der ohnehin gestiegenen Haushaltsausgaben kein leichter Anblick. Inzwischen wäre ein guter gebrauchter Camping-Bulli durchaus in finanzielle Reichweite geraten. Aber im Leben sollte ja bekanntlich nicht alles von Vernunft regiert sein und so schlagen wir ein und beauftragen unser Gespann. Etwa ein Dreivierteljahr später fahre ich mit der Super Ténéré auf dem Trailer in Richtung Alpenrand. Mit mulmigem Gefühl übergebe ich Motorrad, Schlüssel und Koffer vertrauensvoll in Helmut's Hände.

Es folgen drei Monate Bauzeit, in der sich ein Wechselbad der Gefühle einstellt. Eindrücke vom völlig zerfledderten Motorrad vermischen sich mit dem Anblick des archaisch anmutenden Hilfsrahmens und dem zerschnittenen GFK-Boot. Ich bin davon überzeugt: Daraus wird niemals ein Gespann. Doch von Woche zu Woche entsteht aus dem hässlichen Entlein ein stolzer weißer Schwan.



Bei der »Hochzeit« darf ich dann sogar dabei sein: Der noch unlackierte Hilfsrahmen wird dabei an das Stahlgerüst des Motorrads geschraubt und das Boot auf den Hilfsrahmen gelegt. Zum ersten Mal lassen sich Dimension und Erscheinung des fertigen Gespannes erahnen – und die überzeugten auf ganzer Linie. Was dann folgt, sind Feinarbeiten wie Überrollbügel, Elektronik und Windschild. Anschließend wird alles wieder zerlegt und zum Lackierer gebracht. Zum Schluss muss noch das Verdeck gefertigt und das Gespann vom TÜV abgenommen werden. Nach insgesamt vier Monaten Umbauzeit ist es im August 2020 endlich so weit: Unser Gespann ist fertig.

Wir verladen das 440 Kilo schwere, immer noch sonderbar anmutende Fahrzeug auf dem Anhänger und machen uns auf in die Heimat. Zu Hause abgeladen, muss ich natürlich eine erste Runde drehen – gleichzeitig meine erste Runde auf einem Gespann überhaupt. Entsprechend holprig geht es zu. Auf den ersten Kilometern

wähne ich mich eher auf einer Kanonenkugel als auf einem Motorrad.

Mit jeder Unebenheit auf der Straße kippt und schwenkt das Gefährt. Von der Eleganz und Ästhetik einer rasanten Motorradfahrt bleibt nix übrig als das krampfhaft umherspringen auf der Sitzbank. Die Kurven nehme ich mit gefühlter Schrittgeschwindigkeit und ackere dennoch wie ein Irrer am Lenker. An der Ampel geht reflexartig der Fuß nach unten und Rückwärtseinparken am Supermarkt gehört zu den wohl erniedrigendsten Momenten meines Bikerlebens. Mit den Beinen wedelnd, versuche ich, das Gespann in die Parkbucht zu wuchten – eine Farce.

Mit der Zeit gewöhne ich mich aber an das Fahren, an das Arbeiten am Lenker und das bewusste Neuerleben der Straßen. Inzwischen weiß ich, wie man parkt, wie man ausweicht oder auch entspannt Hunderte Kilometer zurücklegt. Das Bein geht an der Ampel auch nicht mehr runter und das Grinsen der anderen Verkehrsteilnehmer erheitert mich jedes Mal.

KOSTEN

Grundfahrzeug: 13 000 Euro

Yamaha XT1200Z, Baujahr 2018, Neufahrzeug

Rahmen und Fahrwerk: 7 500 Euro

Schwingengabel, Hilfsrahmen und Rahmenverstärkung, 15-Zoll-Hinterrad eines Pkw, 17-Zoll-Umbau von Hinterrad auf Vorderrad, Wilbers Federbein hinten, Gespannabstimmung

Beiwagenrahmen: 2 300 Euro

Stahl-Rahmenkonstruktion, Bremsanlage und Fahrwerk, 18-Zoll-Speichenrad

Boot Tripteq Heeler: 3 600 Euro

Modifikation zwei Sitzplätze, Isofix-Aufnahmen für die Kindersitze, Überrollbügel, Scheibe und Verdeck, Elektrik

Montage und Lackierung: 4 500 Euro

TÜV-Abnahme: 700 Euro

Summe: 31 600 Euro

Nach meinen ersten Einfahr-Kilometern sind nun unsere Kinder an der Reihe. Viele Sorgen machen wir uns, dass Inka und Maya, zu dem Zeitpunkt gerade einmal anderthalb Jahre alt, vor dem Gespannfahren Angst haben könnten. Dass sie es zu laut, zu unbequem, zu eng oder einfach zu holprig finden. Doch Fehlanzeige! Wie von Sinnen klettern die beiden ins Boot und grinsen um die Wette. Seitdem kann es den beiden nicht schnell und kurvig genug gehen und Mama und Papa können endlich wieder große Abenteuer planen. Unser Fazit: Der Weg zum eigenen Beiwagenspann ist alles andere als leicht, kurz oder günstig – aber er lohnt sich. ■

Kinderleicht

Motorradfahren mit Kind ist für alle Beteiligten ein besonderes Erlebnis – und für die Kleinsten Abenteuer pur.

Ob im Beiwagen oder auf dem Sozius: Damit der Ritt zu zweit sicher und entspannt ist, gibt es einiges zu beachten.

Vor einigen Jahren noch mussten Motorrad fahrende Eltern noch richtig kreativ werden. Aber mittlerweile gibt der Markt für diesen Zweck jede Menge her. Redaktionsmutter *Sophie Leistner (Text und Fotos)* hat ihren Spross ausgestattet.

STAMATAKIS KINDERSITZ

Gut gebettet

Was die Mitnahme des Nachwuchses auf dem Sozius angeht, gibt es per Gesetz klare Regeln: Hat das Motorrad keine geeigneten Rasten und Griffe, muss ein spezieller Sitz her. Redakteurin *Sophie Leistner* und unser freier Mitarbeiter *Henning Rest* schwören auf den Kindersitz von Stamatakis.

Per Gesetz darf der Nachwuchs nur auf Motorrädern mitfahren, die entsprechende Fußstützen und Festhaltungsmöglichkeiten haben. Sonst braucht es für Kinder unter sieben Jahren eine spezielle Sitz-Vorrichtung. Der Stamatakis-Kindersitz für Motorrad, Roller und Quad ist „made in Germany“, TÜV-geprüft und laut Hersteller

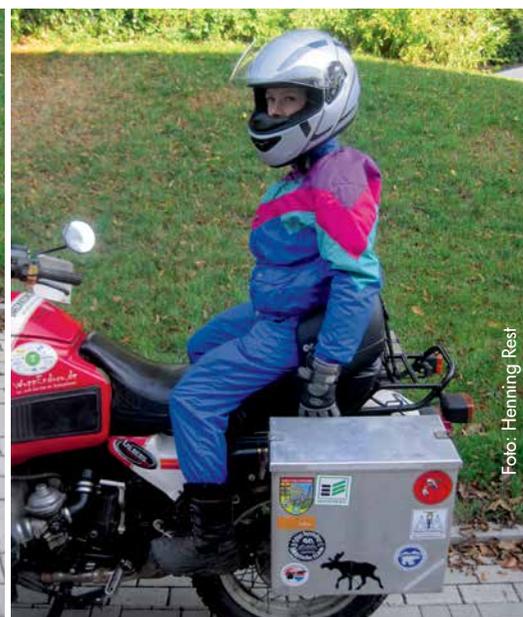


Foto: Henning Rest



Perfekte Ergänzung: Der Bauchgurt mit Haltegriffen Marke Oxford beschert nicht nur kleinen Beifahrern entspannte Stunden auf dem Sozius. Der Gurt hat sich auf Reisen mit ungeübtem Beifahrer bewährt.

Spross fühlt sich im Stamatakis-Sitz gar so wohl, dass er überhaupt nicht mehr ins Gespann möchte, sondern am liebsten nur noch auf der Solo mitfahren würde.

Genauso wichtig wie der sichere Sitzplatz ist natürlich, dem Kind das richtige Verhalten einzuimpfen: Wo halte ich mich fest, wie verhalte ich mich in Schräglage? Sophies Tipp: zusätzliche Sicherheit durch einen Sozius-Haltegurt. Der Bauchriemen der Marke Oxford mit seitlichen Haltegriffen hat sich auf Reisen und beim Fahren mit Kind bewährt: „Der Gurt leistet mit ungeübtem Sozius genauso gute Dienste wie bei Ausflügen mit dem Kind. Der kleine muss sich mit seinen kurzen Armen nicht abmühen, um sicheren Halt zu finden, sondern kann sich einfach an den gut erreichbaren Griffen festhalten. Dadurch fühlt er sich zwischen Sitzschale und Mamas Rücken gleich doppelt so entspannt und sicher.“ Neben Louis verkaufen auch andere Anbieter den Sitz, wobei der Preis je nach Ausführung zwischen 149 und 199 Euro variiert. www.stamatakis.de. Den Oxford-Haltegurt gibt es beispielsweise bei FC-Moto für 46,69 Euro.

geeignet für Kinder von zweieinhalb bis acht Jahren. Für den kleinen Hintern von Sophies sechsjährigem ist der Sitz wie geschaffen. „Meine zehnjährige passt aber auch noch gut rein. Für 14 bis 30 Kilo angegeben, ist es eher eine Frage der Beckenbreite, wie lange der Sitz passt“, erklärt Henning Rest.

Der robuste Sitz wird mit Gurten auf dem Soziussitz der Bank verschnallt, was Henning an seiner R 100 GS genauso leicht gelang wie Sophie mit wenigen Handgriffen an einer Enfield Continental

GT und ihrer F 800 GS: Zwei verschiedene Gurtlängen für unterschiedlich voluminöse Sitzbänke machen es möglich. Reichen die kurzen Beine noch nicht aus, um die Füße sicher auf die Soziusrasten zu stellen, helfen steigbügelartige Zusatzgurte aus.

Henning's Tochter Paula empfindet den Sitz als sehr bequem: „Durch den hohen Rückenhalt und die seitliche Stützfunktion vermittelt ihr der Sitz ein sicheres Gefühl. Obwohl sie ihr Beinchen schon recht hoch schwingen muss, schafft sie es ohne Probleme, alleine aufzusteigen.“ Sophies

KINDERHELME VON LS2

Mini-Mützen

Helme für Kinder müssen besonders leicht sein. Das ist umso wichtiger, weil Knochen und Muskeln noch in der Entwicklung sind. Unser Redaktionsnachwuchs hat drei Helme von LS2 Probe getragen.

Man merkt es sofort: Alle drei Helme sind besonders kompakt und leicht, denn sie haben besonders kleine Helmschalen. Ein wichtiger Punkt, denn große Schalen von Erwachsenenhelmen, die mit dicken Innenpolstern auf kleine Köpfe zugeschnitten wurden, wiegen unverhältnismäßig viel. LS2s Jethelm „OF602 Funny“ wiegt sensationelle 800 Gramm, der Crosshelm schlanke 1050 Gramm und der Integralhelm „FF353 Rapid Mini“ bringt 1200 Gramm auf die Waage.

Alle drei Helme sind nach ECE 22/05 und DOT zertifiziert, es gibt sie in den Größen S, M und L, was einem Kopfumfang von 48, 50 und 52 Zentimetern entspricht. Bei allen kann man das waschbare und antibakterielle Innenfutter herausnehmen. Der Crosshelm lässt sich per „Notauslösesystem“ besonders schonend abnehmen.

Alle drei Helme saßen gut bei unseren beiden Testträgern im Vorschulalter. Naturgemäß ist das Aufsetzen des „Rapid



Gut behütet: Auch bei Kinderhelmen gilt, dass der rundum geschlossene Integralhelm (links) die größte Sicherheit bietet.

Mini“ am schwierigsten. Das ist aber in Ordnung, denn ein Helm passt nur dann gut, wenn man den Helm nicht zu leicht überstreifen kann. Integral- und der Jethelm haben Ratschenverschlüsse, die auch die kleinen Kinderhände mit etwas Übung bedienen können. Anders beim Doppel-D-Ring-Verschluss des Crosshelms: Hier müssen Mama und Papa nachhelfen.

Zusammengefasst finden die Knirpse – na klar – den „Fast Mini Evo“ am coolsten, der aber auf den sportlichen Einsatz im Gelände ausgelegt ist. Ebenso beliebt: der leichte und luftige Jethelm. Er gibt mit

seinem großen Visier angenehmen Windschutz – aber dabei maximales Blickfeld und kein beengtes Gefühl. Manko: Bauartbedingt schützt er nur den oberen Teil des Kopfes.

Mamas Fazit fällt – war ja klar – zugunsten des „Rapid Mini“ aus. Genauso wie bei den Helmen für Erwachsene gilt nämlich auch beim Kind: Rundum geschlossene Integralhelme schützen am besten. Der Jethelm kostet unifarben 69, mit Dekor 79 Euro, der Crosshelm liegt bei 109 Euro und der Integralhelm kostet uni 89 und mit Dekor 99 Euro. www.ls2helmets.com/de

LEIH-DRESS

Auf Pump

Mit Kind und Kegel auf Tour – doch eine eigene Ausrüstung lohnt sich angesichts des rasanten Wachstums des Sprosses nicht? Wir haben den Bekleidungsverleih von Heike Navarro aus Hilden ausprobiert.

Bei Heikes Motorradbekleidungsverleih können Eltern ihren Nachwuchs mit geliebter Schutzausrüstung einkleiden. Das ist super, wenn es mit alle Mann auf zwei oder drei Rädern auf Spritztour gehen soll oder wenn man herausfinden möchte, ob den Kleinen das Motorradfahren überhaupt Spaß macht. Denn klar ist, dass die Klamotten in den meisten Fällen binnen weniger Monate ohnehin nicht mehr passen.

Erster Schritt: den Knirps von Kopf bis Fuß ausmessen und eine Tabelle ausfüllen.



Wenige Tage später flattert mit der Post das Rundum-sorglos-Paket ins Haus: Textilkombi, Stiefel, Helm, Nierengurt, Hand-

schuhe und Sturmhaube. Jacke und Hose haben Verstellmöglichkeiten und Reißverschlüsse, um ein paar Zentimeter mitzuwachsen. Die Sachen muten an, als kämen sie frisch aus dem Verkaufsregal. Kein Wunder: Als Bekleidungs- und Helmhändler hat Heike immer frisches Material vorrätig.

Die Preise für das Kinder-Komplettpaket starten bei 105 Euro für drei Tage. Vier Wochen kosten 255 Euro inklusive Versandkosten und Reinigung. Das Leih-Angebot beginnt bei Kinderbekleidung ab Größe 116 und reicht bis zu langen, kurzen und besonders großen Größen für Damen und Herren – dort sogar bis Übergröße 12XL. Heike erklärt, dass die Sachen selten mehr als ein oder zwei Saisons im Einsatz sind. Gut erhaltene Leih-Ausrüstung kann man bei ihr zum fairen Preis kaufen.

www.motorradbekleidungsverleih.de

Abenteuer im Lieferservice!



JETZT NUR

30,- €

innerhalb Deutschlands

Kostenlose
Lieferung

Ihre Vorteile als Abonnent* der Print-Ausgabe

- **15% Preisvorteil** gegenüber dem Einzelkauf
- **E-Paper zum Vorzugspreis** von nur 0,60 €
- **Keine Ausgabe verpassen:** Stets pünktlich und portofrei im Briefkasten
- **Bis 20% Preisvorteil** beim Kauf ausgewählter Produkte im Shop
- **KOSTENLOSER ZUGANG** zum digitalen **MotorradABENTEUER-Archiv** im Internet und Artikel-Download
- **Flatrate** für die Tour-Datenbank unter www.tourenfahrer.de zum Vorzugspreis von nur 9,90 € pro Jahr
- **Kein Risiko.** Sie können das Jahresabonnement nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen – garantiert! Zuviel gezahltes Geld erhalten Sie zurück.

6x **MotorradABENTEUER**

Das Motorrad-Reise-Magazin

1x **Prämie**

Auswahl siehe rechte Seite oder online, z.B. Dirt-Shirt, Kaffeetasse oder Visier-Reiniger

= Jahresabo für nur 30,- €
innerhalb Deutschlands

PLUS: Erteilen Sie ein **SEPA-Mandat** und sichern sich eine **weitere Gratisausgabe**.

*Zusatzangebote & Dienstleistungen für Abonnenten gelten nur für Kunden der Syburger Verlag GmbH. Versand der Prämie nur innerhalb der EU und nur, wenn MotorradABENTEUER im gleichen Haushalt des neuen Abonnenten innerhalb der letzten 12 Monate nicht im Abo bezogen wurde. Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang.

MotorradABENTEUER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Ulf Mommertz, Dr. Michael Werner, Martina Knehans. Die vertriebsunion meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und MotorradABENTEUER-verbundene Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen.
Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>

MA0221

Wählen Sie aus vielen attraktiven Prämien, z. B.:



Kaffeetasse

Spülmaschinenfeste
MotorradABENTEUER
Keramik-Kaffeetasse, 0,3 l Fassungsvermögen
Durchmesser: 81 mm
Höhe: 92 mm
Bestell-Nr. 174



Liqui Moly Visierreiniger

Für den klaren Durchblick! Mit diesem Visierreiniger pflegen und reinigen Sie zuverlässig Ihr Visier und Helmaußenschale. Der Reiniger kommt in einer Pump-Sprüh-Flasche mit 100 ml Inhalt und ist ebenso zum Einsatz auf gängigen Kunststoff-Oberflächen wie auf Glas geeignet.

Bestell-Nr. 328

E-Paper für Print-Abonnenten!



Abonnenten von MotorradABENTEUER erhalten das E-Paper zum **Vorzugspreis von nur 0,60 €** je Ausgabe. Buchen Sie das E-Paper-Upgrade komfortabel auf <https://abo.tourenfahrer.de>

Dirt-Shirt

Leger geschnittenes klassisches T-Shirt.
100% Baumwolle.
Größen M bis 6XL
(solange der Vorrat reicht).
Bestell-Nr. 218



Weitere Prämien mit und ohne Zuzahlung finden Sie direkt auf abo.tourenfahrer.de

Sollte Ihre Wunschprämie nicht angezeigt werden, bestellen Sie bitte telefonisch.

Motorrad
ABENTEUER

JETZT BESTELLEN:

- www.motorradabenteuer.de
- Tel.: 06123 9238-241 • Fax: 06123 9238-244
- E-Mail: motorradabenteuer@vuservice.de
- per Post: Abo-Service MotorradABENTEUER, 65341 Eltville

IM LAND DER APHRODITE

Mit einheimischen Guides auf Enduros die Mittelmeerinsel Zypern entdecken.

Auf Zypern wurde die Göttin der Liebe und Schönheit geboren, so die Legende. Peter, der Chef von »Classic Bike Adventure«, findet, dass das gute Voraussetzungen für einen unvergesslichen Urlaub sind. Genauso wie die drei K: Klima, Kulinarik und Kultur. Rund 300 Sonnentage zählt man auf Zypern im Jahr und dank der Lage im Schnittpunkt von Europa, Asien und Afrika überrascht die Insel mit einem spannendem kulinarischen Mix. Zudem bietet sie unzählige Möglichkeiten für abwechslungsreiche Touren.

Zum Team gehören Inselfpezialisten, die jede noch so kleine Piste kennen. Sie kümmern sich um die Teilnehmer und nehmen sie mit auf die spektakulärsten Strecken. Highlights sind unter anderem die Auffahrt auf den 2000 Meter hohen Mount Olympos, der Besuch von traditionellen Weingütern mit Verkostung oder die Tour zum Bergdorf Spilia, wo die Gruppe in einem romantischen Gasthaus übernachtet und mit kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnt wird. Für die Touren

stehen leichte und wendige 250er Miet-Honda Enduros bereit.

Termine: April bis November 2021

Dauer: 8 Tage

Distanz: ca. 700 km

Preise: ab 1.490 Euro

Tel.: 025120245995

www.classic-bike-cyprus.com



Klein aber fein: das Enduro-Paradies Zypern.

GEHEIMTIPP RUMÄNIEN

Das Land am Schwarzen Meer besticht durch Abwechslungsreichtum und Gastfreundlichkeit.

Rund 40 Prozent der rumänischen Straßen sind nicht asphaltiert. Was für viele Touristen ein Manko wäre, zaubert Endurofahrern ein fettes Grinsen ins Gesicht. Schotterstraßen, Waldwege und Kurven ohne Ende erwarten

die Teilnehmer auf dieser Reise mit »Touren und Testen«. Inhaber Kurt Brunner schwärmt nicht nur von der herzlichen Gastfreundschaft der Rumänen. Auch die vielen unterschiedlichen Landschaftsformen begeistern ihn.

Fast ein Drittel des Landes, das ungefähr die Maße Großbritanniens hat, ist mit Wald bedeckt. Die Tour führt durch Ebenen, ins Hochland und über Gebirgszüge. Abwechslung ist also garantiert auf der Reise über einsame Pisten, zu mittelalterlichen Kirchenburgen und malerischen Dörfern, in denen die Zeit stehen geblieben zu sein scheint.

Ein spezielles Angebot des Veranstalters ist das »Fly&Ride«: Die Teilnehmer fliegen nach Oradea oder Cluj, werden vom Flughafen abgeholt und übernehmen am Hotel eine Miet-Yamaha Ténéré 700. Das gilt natürlich auch bei Anreise per Auto oder Zug. Und dann steht dem Offroad-Vergnügen nichts mehr im Wege.

Termin: Juli 2021

Dauer: 8 Tage

Distanz: ca. 1.350 km

Preis: ab 1.399 Euro

Tel.: 09721 - 533567

www.tourenundtesten.de



Bei Freunden: Rumänien besticht mit malerischen Dörfern und einer geselligen Bevölkerung.

UNTERWEGS IM TAL DES TODES

Ein einzigartiges Erlebnis ist diese Tour durch das »Death Valley« in der kalifornischen Mojave-Wüste.

Es ist einer der heißesten Plätze der Erde. Im Sommer für Motorradfahrer unerträglich, im Frühjahr und Herbst hingegen perfekt. Und in genau dieser Zeit organisiert der amerikanische Reiseveranstalter »Moto Quest« seine Offroad-Touren durch das berühmte Death Valley, von bis zu 3300 Meter hohen Gebirgsketten umschlossen ist. 1849 wurde das Tal für eine Siedlertreck fast zum Verhängnis. Die Pioniere wollten auf dem Weg ins »gelobte Land« Kalifornien eine Abkürzung nehmen und gerieten dabei in das unwirtliche Tal, aus dem sie unter großen Verlusten erst nach langen Wochen wieder einen Ausweg fanden.

Die Teilnehmer der »Moto Quest«-Tour sind natürlich mit erfahrenen Guides unterwegs, die sich in der Gegend bestens auskennen. Startpunkt ist das schillernde Las Vegas, von wo aus die Route zunächst nach Furnace Creek führt, mitten im Herzen des Death Valleys. Von hier aus startet die Gruppe zu Tages-touren, die teilweise über einsame, staubige

Pisten führen. Als Mietmotorräder stehen verschiedene BMW-Modelle und Suzuki V-Strom 650 bereit, die für diese Strecken bestens vorbereitet sind. Und auch für Motorradbekleidung ist gesorgt. Englisch-Kenntnisse sind von Vorteil.

Termine: April und November 2021

Dauer: 9 Tage

Distanz: ca. 1.400 Meilen

Preise: ab 5.250 \$

Tel.: 001 800 - 756 - 1990

www.motoquest.com



Foto: Anbieter

Auf legendären Pfaden: Viele kleine Schotterpisten führen durch die Wüste.

HOCH HINAUS INS FRIAUL

Ins italienische Enduro-Paradies führen die Sommer-Touren von »Hermann-Motorrad-Reisen«.

Atemberaubende Panoramen und sensationelle Pisten erwartet die Teilnehmer der beiden sommerlichen Friaul-Touren. Guide ist Hermann Knoblich, der diese Landschaften wie seine Westentasche kennt und sein Herz

an die Gegend verloren hat. Auf abgelegenen Pfaden führt er die Gruppe bergauf und bergab, über zum Teil abenteuerliche Trails.

Schotter, Flusssdurchfahrten, fast vergessene Pässe und einsame Pfade sind

das Terrain, auf dem geübte Endurofahrer maximalen Fahrspaß erleben. Die Touren sind ideal für Einzylinder-Enduros mit Stollenbereifung, Zweizylinder-Enduros sind hier nur für sehr geübte Fahrer geeignet.

Treffpunkt für die Teilnehmer ist die Gemeinde Sappada mitten in den norditalienischen Alpen, etwa 350 Kilometer von München entfernt. Hier wohnt die Gruppe im gemütlichen Hotel »Haus Michaela« und genießt abends nach den anspruchsvollen Touren pure Entspannung. Natürlich kommen auch die kulinarischen Genüsse der italienischen Küche nicht zu kurz. Von hier aus gehen die Endurofahrer morgens, nach einem ausgiebigen Frühstück, auf Tour.

Termine: Juni und September 2021

Dauer: 7 Tage

Distanz: ca. 600 km

Preise: ab 985 Euro

Tel.: 08432 - 949426

www.hermann-motorrad-reisen.de



Fahrfreuden für Fortgeschrittene: Auf teilweise kniffligen Pfaden durch das Friaul.

Höllennritt

Auf der russischen Seite Kareliens liegt abseits und schwer zugänglich ein unheimlicher Ort.

Hier wurde Ende des letzten Jahrtausends das tiefste Loch der Welt gebohrt.

Noch heute glauben die Menschen, dass diese Stelle eine Pforte zur Hölle ist.

Genau bei 69° 23' 47,6'' Nord – 30° 36' 38,1 Ost. Dieser Punkt ist nicht leicht zu finden. Das Navi ist eindeutig und verweist auf diese Stelle, aber dort hinzukommen ist nicht ohne. Maximilian und ich sind schon beim fünften Anlauf, doch die Suche nach einem Weg blieb bisher ohne Erfolg. Immer wieder versperren uns große Steine oder Geröllhaufen den Weg. Offensichtlich schätzt die Minengesellschaft Besuche der Bohranlage gar nicht. Jeder Zuweg ist verstellt und es ist nicht immer klar, ob wir uns noch auf einer öffentlichen Straße oder schon auf einem Betriebsweg der Minengesellschaft bewegen.

Doch diesmal scheinen wir Glück zu haben. Wir entdecken Spuren im nassen Schotter. Es sind Abdrücke von Motorradreifen. Nicht gut zu sehen, aber sie sind da und sie führen direkt in ein kleines Bachbett. Wir müssen ein wenig klettern mit den KTMs, was der sumpfige Untergrund nicht einfacher macht.

Warum wir unbedingt zu diesem Punkt wollen? An diesem Ort geht es ganz weit nach unten, so weit wie sonst nirgends auf der Welt. Schon in Sapoljarny, der Bergbaustadt in der Nähe der Koordinate, kamen uns die Menschen sehr verschwiegen vor, wenn es um die Kola-Bohrung SG-3 geht. Es ist ein Ort, über den keiner in dieser Gegend gerne spricht. Auch die Spuren, denen wir nun folgen, sind am anderen Ende des Bachbettes verschwunden und wir verheddern uns wieder im Labyrinth der Abraumhalden.

Hier im Nordwesten Russlands an der Grenze zu Norwegen und Finnland geht es der Erde an den Kragen. Riesige Bagger

reißen dem Planeten die Eingeweide raus und hinterlassen dabei tiefe Narben in der Natur. Die Objekte der Begierde sind Rohstoffe, wie Nickel und Cobalt. Und und einige Edelmetalle erblicken rund um Sapoljarny das Licht der Welt.

Doch dann tut sich ein weiteres Schlupfloch auf, wieder müssen wir durch einen Bach, diesmal ist der Weg frei. Kilometer um Kilometer geht es querfeldein. Dann haben wir 69° 23' 47,6'' Nord – 30° 36' 38,1 Ost erreicht. Es ist ein unheimlicher Anblick. Mitten in der menschenleeren

Riesige Bagger reißen dem Planeten die Eingeweide raus und hinterlassen dabei tiefe Narben in der Natur.

Weite der russischen Tundra steht die verlassen Anlage. Wohnbaracken, Lagerhallen, alles zurückgelassen im Chaos. Es ist ein abgeschossener Ort. Überall liegt Schrott herum. 1970 fingen sowjetische Forscher an dieser Stelle an zu bohren. Den Griff nach den Sternen hatte die UdSSR verloren, der Amerikaner Neil Armstrong war der erste Mensch auf dem Mond. Nun sollte es ein neues Rennen geben, diesmal in die Tiefe. Das Ziel: die tiefste Bohrung von 9.583 Metern in den USA zu übertrumpfen.

Knapp zehn Jahre später war es soweit, das sowjetische Team hatte die Marke geknackt, der Bohrkopf steckte tiefer als 9.583 Meter im Gestein. Die Russen wollten mehr, bis auf 15.000 Meter sollte

es runtergehen. Doch mit zunehmender Tiefe wuchsen die Schwierigkeiten. Die Temperaturen in dem Loch waren um einiges heißer als erwartet. Doch das war nicht die einzige Überraschung. In 6.000 Metern Tiefe fanden sie Gold, kurz davor bohrte sich der Kopf durch Material, das identisch mit Mondgestein war.

Irgendwann kamen Gerüchte auf, dass der Bohrer in zehn Kilometern Tiefe auf einen Hohlraum gestoßen sei. Bei der anschließenden Untersuchung wurde auch ein Mikrofon abgeseilt, das seltsame Klänge aufzeichnete. Was zunächst als seismische Störgeräusche interpretiert wurde, schockte nach der Überarbeitung des Signals nicht nur die Menschen vor Ort: Die Geräusche hörten sich an wie Schreie aus tausenden gequälten Kehlen. Und nicht wenige Arbeiter waren davon überzeugt, dass sie die Hölle angebohrt hatten.

Einige weitere Untersuchungen später gab es unter den russischen Wissenschaftlern keinen Zweifel: bei den Lauten aus der Tiefe handelt es sich lediglich um seismische Verstimmungen. Aber die Büchse der Pandora war nun offen. Über eine finnische Tageszeitung erreichte die Höllen-Story die USA und fand bei den Zuschauern eines religiösen Fernsehsenders ein dankbares Publikum.

Richtig Fahrt nahm die Geschichte auf, als ein norwegischer Lehrer ins Spiel kam, der phantasie reich den Höllennritt ausschmückte und behauptete, dass in der Nacht nach der Aufzeichnung eine Säule aus phosphoreszierendem Gas aus der Bohrung aufgestiegen sei. Das Gerücht, dass die Sowjetregierung die Forscher mit Schweigegeld und Morddrohungen



ruhiggestellt haben soll, kam als pikante Zutaten hinzu. Die Legende machte Karriere und ging um die Welt.

Für die Bohrung selbst kam 1992 das Ende. Bei Meter 12.262 war Schluss. Die Schwierigkeiten, etwa die enorme Hitze, wurden zu groß. Zudem gingen in Zeiten von Glasnost und Perestrojka dem Staat die Gelder für solche Forschungen aus,

Die Geräusche hörten sich an wie Schreie aus tausenden gequälten Kehlen. Und nicht wenige Arbeiter waren davon überzeugt, dass sie die Hölle angebohrt hatten.

nicht einmal für den Abriss von Bohrturm und Gebäuden reichten die Mittel. Heute verschleißt ein Deckel aus dickem Stahl das Bohrloch von fast 25 Zentimetern Durchmesser. Unheimlich! Alles wirkt, so, als wäre SG-3 fluchtartig verlassen worden. Vielleicht war ja doch etwas dran an diesem Höllenritt, wer weiß das schon.

Andreas Hülsmann



FERNWEH AFRIKA	TITEL	AUSGABE	SEITE
Marokko	Die Facetten des Lebens	1	16
Namibia	Wüsten tauglich	5	74
Transafrika	Transafrika im alten Harley-Sattel	3	84
FERNWEH AMERIKA	TITEL	AUSGABE	SEITE
Altiplano	Gutes Höhenprofil	6	38
Kanada / Alaska	Arktische Freiheit	4	18
USA	Coast to Coast	3	44
FERNWEH ASIEN	TITEL	AUSGABE	SEITE
Bhutan	Glückliche Reise	6	84
Ladakh	Dünne Luft und dicke Brocken	1	36
Mongolei	Im Reich von Genghis Khan	2	66
Mongolei	An Tagen wie diesen...	3	72
Seidenstraße	Auf alten Handelswegen	5	56
Sri Lanka	Tuk tuk tuk ...	1	54
FERNWEH EUROPA	TITEL	AUSGABE	SEITE
Alpen	Über den Wolken	2	14
Andalusien	Sonne, Staub und Sterne	3	58
Baltikum	Wenn der Weg zum Ziel wird	5	30
Deutschland	Abenteuer nach Thüringer Art	4	32
Europa	Durch Europa mit 2,9 PS	4	44
Georgien	Hart an der Grenze	2	50
Kroatien	Windige Umwege	5	18
Savoyen	Himmelsstürmer	6	64
Schweden	Waldläufer	6	16
Transdanubia	Fluss Lauf	2	32
Wales	Meerweg	1	64
FERNWEH OZEANIEN	TITEL	AUSGABE	SEITE
Neuseeland	Kiwi Trophy	4	54

BUCHTIPPS	AUSGABE	SEITE
101 Dinge, die ein Motorrad-Liebhaber...	5	71
972 Breakdowns	6	61
Auferstanden aus Ruinen	2	81
Dakar	2	81
Die große Freiheit	1	82
Einfach mal losfahren	3	105
Himalaya Calling /DVD	5	71
Rider's Digest	1	80
USA Solotour: Hin und weg	6	61
Wüsten Lebensraum der Extreme	3	105
NEULICH IN...	AUSGABE	SEITE
Aserbaidschan	4	100
Tadschikistan	1	88
Turkmenistan	3	124
MOMENTAUFNAHME	AUSGABE	SEITE
Großbritannien	6	98
Kasachstan	4	96
Russland / Kola-Halbinsel	3	120
Schweden	1	98
Schweden	2	100
Tadschikistan	5	98
REIFEN / TECHNIK	AUSGABE	SEITE
Eicma-News	1	10
Enduroreifen-Test	2	82
LEUTE	AUSGABE	SEITE
Dave Ekins	3	96
Henry Kretschmer	6	54
Pakistanische Motorradfahrerin	2	94
Porträt Ted Simon	2	78
RALLYE / REPORT / SZENE	AUSGABE	SEITE
Corona-Lockdown	4	66
Long way up	6	80
SERVICE	AUSGABE	SEITE
Fit für den Winter	1	76
Film-Workshop Teil 1 – Zeitraffer	5	76
Film-Workshop Teil 2 – Drohnen	6	92
Fotokurs	3	112
Kombi-Reperatur Stadler	3	104
MA – Jubiläum	3	16
Outdoor-Neuheiten	2	12

*DT = Dauer-Test; EE = Erster Eindruck; OTC = On Tour Check;
T = Test; U = Umbau; V = Vorstellung

MOTORRAD	TEST*	AUSGABE	SEITE
BMW F 750 GS	EE	3	54
BMW R 1250 GS	T	1	28
BMW R 1250 GS Adventure	T	6	12
Honda CRF1100L Africa Twin AS	OTC	6	30
KTM 390 Adventure	EE	3	39
Royal Enfield Himalayan	T	2	44
Suzuki V-Strom 1050 XT	V	2	28
Suzuki V-Strom 1050 XT	T	4	12
Triumph Tiger 900 Rally Pro	T	5	12
Yamaha Térééré 700	OTC	5	44
AUSRÜSTUNG	AUSGABE	SEITE	
Actioncam-Halterungen	4	70	
Feuersticks	4	92	
Garmin Zumo XT	3	117	
Gepäck-Erweiterung	4	48	
GoPro Hero 8	2	90	
Honda CRF1100L Africa Twin AS Zubehör	6	34	
Luft für die Reifen	2	60	
Montageständer	4	86	
Multitools	6	50	
Quovadis X	3	94	
Rückspiegel	3	106	
Sena 50er Serie	4	75	
Softenduro-Stiefel	5	66	
Tankerweiterung	3	80	
Thermo-Unterwäsche	1	48	
Trinksysteme	5	86	
Yamaha Ténééré 700 Zubehör	5	52	
AUSPROBIERT / CHECK ON TOUR	AUSGABE	SEITE	
Coffee-Maker Aero Press	2	91	
GSI: Pinnacle Dualist HS	5	53	
Eastbound Moto Winch LC 1500	5	53	
Eastbound Ténééré Wheel Service-Kit	5	52	
Eastbound Tyre-Pro Base-Kit	5	55	
Enduristan: Isolation-Bag	6	37	
Hilleberg Staika	3	116	
Louis Nordkap Midgard	5	54	
MSR Front Range	6	36	
Sea-to-summit: Watercell X/X-Pot Set/Kettle	6	36/37	
Scorpion ADX-1	4	91	
Stadler Modul Active Textil-Anzug	5	72	
Therm-a-Rest: Neo Air Luxe	5	54	

	MODELL	cm ³	MOTOR	LEISTUNG/MIN., DREHM./MIN.	GEWICHT	ANTRIEB	SITZHÖHE	PREIS IN €*
APRILIA	RX 125	124	1-Zyl.-4-Takt	15 PS/10.750, 11,3 Nm/8.000	134	Kette	905	ab 3.870
BENELLI	TRK 502 / X	499	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	48 PS/8.500, 46 Nm/6.000	235/239	Kette	820	ab 5.999
	Leoncino 500 Trail	499	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	48 PS/8.500, 45 Nm/4.500	207	Kette	820	ab 6.399
	Leoncino 800 / Trail	754	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	76 PS/ k. A., 68 Nm/ k. A.	220	Kette	830	n. n. b.
BMW	G 310 GS	313	1-Zyl.-4-Takt	34 PS/9.500, 28 Nm/7.500	169,5	Kette	835	ab 6.180
	F 750 GS	853	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	77 PS/7.500, 83 Nm/6.000	227	Kette	815	ab 9.540
	F 850 GS	853	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	95 PS/8.250, 92 Nm/6.250	233	Kette	860	ab 12.240
	F 850 GS Adventure	853	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	95 PS/8.250, 92 Nm/6.250	248	Kette	875	ab 13.290
	F 900 XR	895	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	105 PS/8.500, 92 Nm/6.500	219	Kette	825	ab 11.400
	S 1000 XR	999	4-Zyl.-4-Takt-Reihe	165 PS/11.000, 114 Nm/9.250	226	Kette	840	ab 16.950
	R nineT Scrambler / Urban G/S	1170	2-Zyl.-4-Takt-Boxer	109 PS/7.250, 116 Nm/6.000	223	Kardan	820/850	ab 13.750
	R 1250 GS	1254	2-Zyl.-4-Takt-Boxer	136 PS/7.750, 143 Nm/6.250	249	Kardan	850/870	ab 16.580
	R 1250 GS Adventure	1254	2-Zyl.-4-Takt-Boxer	136 PS/7.750, 143 Nm/6.250	268	Kardan	890/910	ab 18.130
BRITXON	Felsberg 125 XC	125	1-Zyl.-4-Takt	11,3 PS/9.000, 9,7 Nm/6.500	134	Kette	820	ab 2.899
DUCATI	Scrambler Sixty2	399	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	40 PS/8.750, 34 Nm/8.000	183	Kette	790	ab 7.595
	Scrambler Icon	803	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	73 PS/8.250, 67 Nm/5.750	189	Kette	798	ab 9.250
	Scrambler Full Throttle	803	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	73 PS/8.250, 67 Nm/5.750	186	Kette	798	ab 10.880
	Scrambler Desert Sled	803	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	73 PS/8.250, 66 Nm/5.750	209	Kette	860	ab 11.590
	Multistrada 950 / S	937	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	113 PS/9.000, 96 Nm/7.750	241/244	Kette	840	ab 13.690
	Scrambler 1100/Sport/Sport Pro	1079	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	86 PS/7.500, 88 Nm/4.750	206/211	Kette	810	ab 12.275
	Multistrada 1260 Enduro	1262	2-Zyl.-4-Takt-90°-L	158 PS/9.500, 128 Nm/7.500	254	Kette	840/880	ab 20.890
	Ducati Multistrada V4 /S / Sport	1262	4-Zyl.-4-Takt, 90°	170 PS/10.500, 125 Nm/8.750	243	Kette	840/860	ab 17.990
FANTIC	125 Enduro / SM Casa	124	1-Zyl.-4-Takt	13,6 PS/10.250, k.A.	101/102	Kette	905/880	ab 4.499
	Caballero Scrambler / Flat Track	124	1-Zyl.-4-Takt	15 PS/10.250, k.A.	139	Kette	845	ab 5.099
	Caballero Scrambler / Flat Track	249	1-Zyl.-4-Takt	28 PS/9.000, 22,5 Nm/7.000	147	Kette	845	ab 5.899
	Caballero Scrambler / Flat Track	500	1-Zyl.-4-Takt	43 PS/8.500, 40 Nm/7.500	157	Kette	845	ab 6.999
HONDA	CRF 300 L / Rally	286	1-Zyl.-4-Takt	27 PS/8.500, 26,6 Nm/6.500	142/153	Kette	880/885	ab 5.820
	CRF 450 L	449	1-Zyl.-4-Takt	25 PS/7.500, 32 Nm/3.500	131	Kette	940	10.720
	CB 500 X	471	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	48 PS/8.600, 43 Nm/6.500	197	Kette	830	7.099
	X-ADV	745	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	59 PS/6.750, 69 Nm/4.750	236	Kette	820	12.220
	NC 750 X / DCT	745	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	59 PS/6.250, 69 Nm/4.750	214/224	Kette	800	ab 8.320
	VFR 800 X Crossrunner	782	4-Zyl.-4-Takt-90°-V	107 PS/10.250, 77 Nm/8.500	244	Kette	815/835	ab 13.350
	CRF 1100 L Africa Twin / DCT	1084	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	102 PS/7.500, 105 Nm/6.250	226/236	Kette	850/870	ab 14.610
	CRF 1100 L A. T. Adv. Sports/ DCT	1084	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	102 PS/7.500, 105 Nm/6.250	238/248	Kette	850/870	ab 16.960
	VFR 1200 X Crosstourer / DCT	1237	4-Zyl.-4-Takt-76°-V	129 PS/7.750, 126 Nm/6.500	277/287	Kardan	850	ab 15.869
HUSQVARNA	701 Enduro	693	1-Zyl.-4-Takt	74 PS/8.000, 73,5 Nm/6.500	147	Kette	920	ab 10.695
KAWASAKI	Versys 650 / T / GT / SE / SE GT	649	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	66 PS/8.500, 61 Nm/7.000	217	Kette	840	ab 8.595
	Versys 1000 S / SE	1043	4-Zyl.-4-Takt-Reihe	120 PS/9.000, 102 Nm/7.500	255/257	Kette	840	ab 14.595
KTM	Freeride E-XC	-	Permanentmagnet Synchronmotor	24,5 PS/5.000, 42 Nm	111	Kette	910	ab 11.485
	Freeride 250 F	250	1-Zyl.-4-Takt	20,6 PS/8.500, 18 Nm/8.000	103	Kette	915	ab 7.995
	390 Adventure	373	1-Zyl.-4-Takt	43 PS/9.500, 37 Nm/7.250	158	Kette	855	6.495
	690 Enduro R	690	1-Zyl.-4-Takt	75 PS/8.000, 73,5 Nm/6.500	156	Kette	929	ab 10.995
	790 Adventure / R	799	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	95 PS/8.000, 88 Nm/6.600	204	Kette	850/880	ab 12.795
	KTM 890 Adventure / R	889	2-Zyl.-4-Takt	105 PS/8.000, 100 Nm/6.500	196	Kette	850	ab 13.295
	KTM 890 Adventure R Rally	889	2-Zyl.-4-Takt	105 PS/8.000, 100 Nm/6.500	196	Kette	910	20.695
	1290 Super Adventure R	1301	2-Zyl.-4-Takt-90°-V	160 PS/8.500, 140 Nm/6.750	238	Kette	890	ab 18.545

	MODELL	cm ³	MOTOR	LEISTUNG/MIN., DREHM./MIN.	GEWICHT	ANTRIEB	SITZHÖHE	PREIS IN €*
MASH	Dirt Track 125	124	1-Zyl.-4-Takt	11,6 PS/9.000, 9,5 Nm/7.000	123/129	Kette	810	ab 3.174
	Two Fifty 250	249	1-Zyl.-4-Takt	18 PS/7.500, 18 Nm/6.000	144	Kette	780	ab 3.874
	Scrambler 400	397	1-Zyl.-4-Takt	28 PS/6.500, 31 Nm/5.000	164	Kette	800	ab 4.974
	X-Ride 650	644	1-Zyl.-4-Takt	40 PS/6.000, 45 Nm/4.500	175	Kette	780	ab 6.164
	Dirt Track 650	644	1-Zyl.-4-Takt	40 PS/6.000, 45 Nm/4.500	175	Kette	780	ab 6.074
MOTO GUZZI	V85 TT	853	2-Zyl.-4-Takt-90°-V	80 PS/ 7.750, 80 Nm/5.000	229	Kardan	830	ab 12.290
MOTO MORINI	X-Cape	649	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	48 PS/ k.A., k.A. Nm/ k.A.	k.A.	Kette	830/845	n. n. b.
MONDIAL	SMX 125 Enduro	124	1-Zyl.-4-Takt	15 PS/10.750, k. A.	129	Kette	930	ab 3.495
RIEJU	Marathon Cross 125	124	1-Zyl.-4-Takt	13,5 PS/8.500, k. A.	117	Kette	875	ab 4.549
R. ENFIELD	Himalayan	411	1-Zyl.-4-Takt	24,5 PS/6.500, 32 Nm/4.500	191	Kette	800	ab 4.799
	Royal Enfield Bullet Trail 500	499	1-Zyl.-4 Takt	27 PS/5.250, 41,3 Nm/4.000	186	Kette	800	ab 5.799
SUZUKI	V-Strom 650 / XT	645	2-Zyl.-4-Takt-90°-V	71 PS/8.000, 62 Nm/6.500	213/216	Kette	815/855	ab 8.640
	V-Strom 1050 / XT	1037	2-Zyl.-4-Takt-90°-V	107 PS/8.500, 101 Nm/6.000	236/247	Kette	820/850/870	ab 12.790
SWM	RS 125 R	124	1-Zyl.-4-Takt	15 PS/10.500, 11 Nm/8.500	122	Kette	950	ab 4.499
TRIUMPH	Street Scrambler	899	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	65 PS/7.500, 80 Nm/3.800	218	Kette	790	ab 10.900
	Tiger 900 GT / GT Pro	888	3-Zyl.-4-Takt-Reihe	95 PS/8.750, 87 Nm/7.250	217	Kette	810/830	ab 12.950
	Tiger 900 Rally/ Rally Pro	888	3-Zyl.-4-Takt-Reihe	95 PS/8.750, 87 Nm/7.250	221	Kette	850/870	ab 13.750
	Scrambler 1200 XC/ XE	1200	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	90 PS/7.400, 110 Nm/3.950	227/228	Kette	840/870	ab 13.550
	Tiger 1200 Alpine / Desert Edition	1215	3-Zyl.-4-Takt-Reihe	141 PS/9.350, 122 Nm/7.600	270	Kardan	835/855	ab 17.050
	Tiger Sport	1050	3-Zyl.-4-Takt-Reihe	126 PS/9.500, 106 Nm/7.000	244	Ketten	830	ab 13.250
YAMAHA	Ténéré 700	689	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	73 PS/9.000, 68 Nm/6.500	204	Kette	875	ab 10.374
	SCR 950	942	2-Zyl.-4-Takt-60°-V	54 PS/5.500, 79,5 Nm/3.000	252	Riemen	830	ab 10.299
	XT 1200 Z / ZE Super Ténéré	1199	2-Zyl.-4-Takt-Reihe	112 PS/7.250, 117 Nm/6.000	257/265	Kardan	845/870	ab 13.949
ZERO	DS	-	Permanentmagnetmotor	15 PS/5.800, 109 Nm	187	Riemen	843	ab 12.790
	DSR	-	Permanentmagnetmotor	71 PS/3.850, 146 Nm	190	Riemen	843	ab 17.690
	FX / S	-	Permanentmagnetmotor	45 PS/4.500, 106 Nm	131/133	Riemen	881	ab 12.190
Zontes	310 T1 / T2	312	1-Zyl.-4-Takt	35 PS/9.500, 30 Nm/7.500	205	Kette	881	ab 12.190

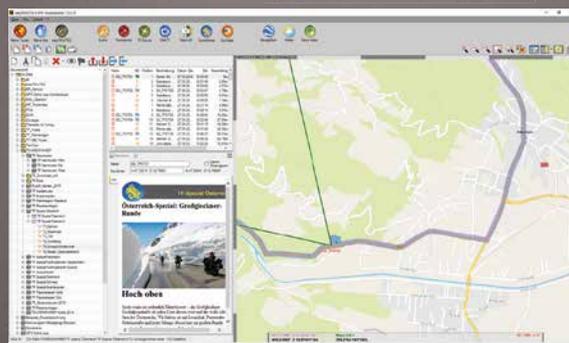
* Preis inkl. Nebenkosten; Stand 22.01.2021



@asyROUTES® 4

Der GPS-Tourenplaner

Nur
19,90 €



- direkte Anbindung an TF-Tour-Datenbank
- einfache Tourplanung
- perfekte Datenverwaltung
- weltweite On- und Offline-Karten und Satellitenbilder

Erhältlich ist die Software exklusiv als Download-Version unter:

WWW.EASYROUTES.DE

Powered by

TOURENFAHRER



Saris-Anhänger SDAH, Plattform, 3 Motorräder, ungebremst, mit Gebrauchsspuren, für 500 Euro zu verkaufen, Tel.: 0621/521890

GS 1200 Adv., 5/16, 25.700 km, Comfort-Touring-Dynamikpak., LED, Navi, Koffer, Topcase, TR, krankheitsbed., VB: 15.750 Euro, Tel.: 0171/2261052



BMW F 700 GS Tieferlegung. Verkauft Original BMW Werkstieferlegung. ca. 20.000 Km eingebaut. Komplett mit Gabel Distanzrohren. Selbstabholung oder Versand. Guter Zustand. Preis: 230,- VB, Tel.: 0179/4616190



Ersatzräder für BMW R 100 GS/ R 80 GS, kompl., Vorderrad mit Bremsscheibe, Zustand neuwertig, Abholpreis 650,00,-, Tel.: 0171/5088881

BMW R 1200 GS Adv., EZ 2010, 1. Hand, 65.000 km, scheckheftgepflegt, Alu-Koffer, Zusatzscheinwerfer, kein Gelände, Raum Bayern, VB: 7.500 Euro, Tel.: 0162/7250152



BMW R 1200 GS, EZ Juli 2015, 29.100 km, TÜV 10/21. Das Fahrzeug ist tipplopp, keine Macken, keine Kratzer und scheckheftgepflegt. Es hat eine Vollausrüstung. Verkauf ohne Navi und ohne Koffer. Ausstattung: Sondermodell Triple Black, Dynamic ESA, LED-Seinwerfer, Keyless Ride, Tagfahrlicht, Bordcomputer PRO, Schaltsystem PRO, Fahrmodi PRO, Komfort Paket, Touring Paket, Dynamik Paket, Vorbereitung für Navigationsgerät, Abgasanlage verchromt, Heizgriffe, RDC, Temporegelung, Antriebsstrang schwarz, Handschutz, LED-Blinkleuchte weiß, ABS PRO, ASC, Kofferhalter, Kreuzspeichenräder, 13.300 Euro, Tel.: 0170/2347368

BMW R1150 RS, 61.270 km, 98 PS, ABS/Dualbremsystem, Katalysator, Doppelzündung, höhenverstellbares Windschild, höhenverstellbare Sitzbank, Gang- + Tankanzeige, Heizgriffe, 2-stufig, Dokumentierte, Wartungen/Ölwechsel, Motoröl + Filter, Getriebeöl + Öl Hinterradantrieb neu, Kupplung bei 53.800 km komplett erneuert, TÜV Juni 2022, Macken: Lack-schäden/Kratzer, Zubehör: Original BMW Tankrucksack, erweiterbar, mit Regenhaube, Topcase + 2 Seitenkoffer inklusive Innentaschen, gleichschließend, verstellbarer Lenkervorbau von Wunderlich + Flex-Bremsleitung, alles eingetragen, original Bedienungsanleitung/TÜV-Berichte, Privatverkauf, keine Gewährleistung/Rücknahme, Tel.: 0157/82402970

Kleinanzeigen mit Bild

Laden Sie mit einem Klick Ihre Bilddatei hoch:
www.tourenfahrer.de/markt

Syburger 59423 Unna
VERLAG GmbH Hertinger Straße 60

BMW F 700 GS - tiefe Sitzbank. Original BMW Sitzbank von Tieferlegung. Ca. 20.000 Km gefahren. Guter Zustand. Abholung oder Versand, Preis: 170,- VB, Tel.: 0179/4616190

Bagster Tankhaube Cover für folgende BMW Motorräder gesucht: R 1100 GS, R 1150 GS, R 100 GS, R 100 R oder Mystik, R 80 G/S, F 650, Bj. 94, Tel.: 06239/2957

Zu verkaufen **Maico M 250 B** Bundeswehr, TÜV 8/22, 12V, kontaktlose Zündung, Motor ca. 19.000 km, VB: 2.500 Euro, Tel.: 02266/3966

Verk. **Maico B 200**, Oldtimer, EZ 1953, mit Brief, ohne Tacho, für 2.500 Euro, Tel.: 0162/5816218



1090 Adventure, Bj. 2019, 8.800 Euro, TÜV 03/2021, 9.000 km, Extras: Hauptständer, EVO Fussrasten, EVO Tankring, Steckdose, unfallfrei, Tel.: 0174/4819480, Raum Bonn

Er, 54 J., schlank, NR sucht kurvenreiche LXXL Sozia, 19-59 J., WhatsApp: 01573/4664433

MOTORRAD GESPANNE 6 x jährlich
Jahres-Abopreis nur 45,30 Euro im Inland
Jetzt abonnieren unter Tel. 06123 9238-283
www.motorrad-gespanne.de
Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz>

Suche laufend kleine Motorräder (Straßenmaschinen, Enduros) und Roller für Afrika. Alles anbieten bitte. Marke egal (keine XS 250 Yamaha). Bevorzugt Teieträger für Bastler. Suche auch Lager, Scheune, Garage zum Unterstellen (günstig) in der Größe 50-100 qm im Großraum Hamburg (Lübeck, Neumünster, Elmshorn, Lüneburg, Soltau, Rotenburg). Tel.: 0152/06317080



DR 650 R, SP44B, TÜV bis 09/21, Bj. 1993, unverbastelt, Bremsleitung Stahlflex, Schönwetter-Motorrad, wg. Zeitmangel, 1.200 Euro, netz.frk@gmail.com, Tel.: 0160/90578457

Der MARKT für Ihre gewerbliche Kleinanzeige

PREISLISTE?
UNVERBINDLICHES ANGEBOT?

Unser Grafik-Team gestaltet auf Wunsch Ihre individuelle Werbung.

Wir beraten Sie gern.
Rufen Sie uns einfach an:

Tel. 02303/985565
E-Mail: anzeigen@syburger.de

mm-Preis:
s/w: 2,50 Euro • Farbe 4,- Euro

Beispiele:

80,-*
Wheel of India
Enfield-Reisen in Indien
www.WheelOfIndia.de

25,-*
Spezial-... für alle
BMW Vier-Ventiler-Boxer
www.boxer-ventildeckel.de

MOTO-Frankfurt
Der Reifen- und Fahrwerks-Profi
in Frankfurt/Main
Zubehör und Verschleißteile
über Service zum kleinen Preis
Vom Biker für Biker
96,-*
Tel. 069/1534 6612
www.moto-frankfurt.de

Alle Preise zzgl. ges. USt. • *abzgl. Mengenrabatt ab 3 Anzeigen

Reisepartnerin gesucht: Münchner GS 1200, 60, topfit, mit jeder Menge guter Laune, Lebenslust, Humor und Zeit sucht für diverse Touren in 2021 eine/n Reisepartner/in für z. B. Sardinien, Korsika, Griechenland, Kreta, Korfu, Mazedonien. Bin bezüglich Reiseziel, Reisezeit, Reisedauer flexibel. Will nicht campen, ein vernünftiges Bett und gut essen soll schon sein. Muss keine Rennen mehr fahren oder Kilometer fressen. Will jede Kurve, Land und Leute genießen. Einfach nach Corona ab in den Süden und genießen. Email: peterspoerer@gmx.de oder Tel.: 0177/2313133

Motorradanzug SuperVent II von Stadler, neuwertig, mit Herstellergarantie, Jacke, Gr. 54, hellgrau-schwarz, Hose, Gr. 54, schwarz, ideal für jedes Motorradwetter, 800 Euro, Handy: 0173/3046409

Reisepartner für Nepal Rundreise 2 bis 3 Wochen im Okt./Nov. 2021 gesucht. Bin 60, aus München, sportlich und fit, reiseerfahren und unkompliziert. Fahre hier GS oder Ténéré - je nach Bedarf, kann on und off-Road. Ich bin 2015 schon mal quer durch Nepal mit dem Moped und kenne mich da aus. Nepal ist ein tolles Land, mit phantastischer Landschaft, extrem freundlichen Menschen, ordentlichen Straßen, ist absolut unkompliziert zu bereisen. Einfach Route festlegen, Moped ausleihen und los. Email: peterspoerer@gmx.de oder Tel.: 0177/2313133

Ich, 62, jung gebliebene, schlanke, ca. 1.65 grosse, unternehmungslustige und rauchende Sozia suche liebevollen, jung gebliebenen TÜV geprüften Biker im guten Allgemeinzustand zwischen 55 und 68 Jahren, der nicht nur Wert auf sein Bike sondern auch auf sein Äußeres legt gerne 1.80 + aus dem Raum Düsseldorf und Umgebung für gemeinsame Unternehmungen. Partnerschaft nicht ausgeschlossen. Ich würde freuen bald mit Bild von dir zu lesen. Email: leandra.halt@gmail.com

Liebe Leser,
wenn Sie auf eine Kleinanzeige antworten, beziehen Sie sich bitte auf die **Motorrad ABENTEUER**
Vielen Dank!



Verkaufe **Yamaha XTZ 750**, Bj. 02/89, 80.080 km, TÜV 03/22, VHB: 2.600 Euro, Handy: 0172/6214307



Allround Präzisionsteile und Fernreise-taugliche Enduro-Gepäcksysteme aus Stahl oder Edelstahl
z.B. Cate-Hecklastenträger, bis 300 kg Nutzlast
www.allround-hecktraeger.de
Info-Tel. 02923/7499

HORIZONTE TOURS
Motorradtouren in **Südamerika**
Chile, Argentinien, Bolivien, Peru
www.horizonte-tours.de

BMW MOTORRAD TOUREN + MIETE
SPANIEN MAROKKO PORTUGAL
www.HISPANIA-TOURS.DE

Biker Treff
www.Biker-Treff.de

Motorrad-Navi „TOMTOM-Rider 400“, 4,3" Display, Lifetime Maps, Traffic via Smartphone, Speed-Cam-Info, Bluetooth, Motorradhalterung und Ladetool, Halterungs- und Befestigungsset, Navi war bei Bikekauf 2019 dabei, neuwertig, keine Kratzer, 150 Euro, Tel.: 0152/13517419 oder WhatsApp: 0152/18869072

touren & testen
Wir bringen Sie auf Touren
www.Viel-Schotter-für-wenig-Kies.de
z.B. mit der Reiseenduro durch Rumänien
DESTINATION YAMAHA MOTOR

www.taurus-motorrad.com

Individuell geplante Motorradrouten und -touren
by **Rene Tours**
www.meinmotorradabenteuer.de

Für Camping nun zu alt. Deshalb biete ich meine komplette Campingausrüstung zum Kauf. Zelt = 2 Pers., Feldbett - unbenutzt, Thermo Rest (63 x 196 x 10), Gaskocher, Windschutz, Kopfkissen, kl. Packsack, alle Teile entweder unbenutzt oder nur an einem WE, alle Preise Verhandlungssache, Tel.: 02324/3879618

HERMANN
WANDERN MIT DEM MOTORRAD
hermann-motorrad-reisen.de
info@hermann-motorrad-reisen.de - Tel: 08432 949426
NEUE TOUREN ONLINE

facebook.com/HermannMotorradReisen

Motorradtransporte
hin und her, kreuz und quer
www.intime-ham.com
Fon: 040-5935 9240

Südamerika mit DEINEM Motorrad

EXPLO-TOURS-JZ
Chile - Argentinien - Peru - Bolivien
Ecuador - Kolumbien - Patagonien
Internet: www.explo-tours-jz.com
Email: explo.tours.jz@gmail.com
Tel.: 0173 9148 674

Moto-Cross Groß Ingersheim
Kreis LB, DM Lauf 19.08.1973,
Plakat ca. 50 x 70 zu verk., Tel.: 07135/15080

Holen Sie Ihr regionales Magazin!

Jeden Monat KOSTENLOS bei Ihrem Motorradhändler!

Die regionalen **MotorradSzene**-Magazine mit den Ausgaben Nürburger, Syburger, Kurve, Motorrad Kontakte, Motorrad Treff, MotorradSpiegel, MotorradSzene und MotorradSzene Bayern sind Publikationen der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: Ulf Mommertz, Dr. Michael Werner, Martina Knehans.

Mehr Infos unter www.motorradscene.de **Motorrad Szene**

DER MOTORRAD-GESPANNFAHRER-SHOP
Mit Spaß dabei
• Gespann-Katalog 2018
• Bücher, Expertenwissen
• Magazine, Zeitschriften
• T-Shirts, Fleece
• Aufkleber
... und jede Menge Spaß!
www.motorrad-gespanne-shop.de
MOTORRAD GESPANNE

... DAS GUTE SO NAH!



Träume und Inspirationen:
fünfzehn Motorrad-Reise-
reportagen zum Nachfahren
auf 148 Seiten für 9,80 Euro*

**Jetzt
direkt
beim Verlag
bestellen!**

<https://magazine.tourenfahrer.de>
(Kategorie Sonderhefte)



Unsere Zeitschriften sind alle als **E-Paper** erhältlich.
Lesen Sie das MOTORRAD-TRAUMZIELE DEUTSCHLAND
auch ganz komfortabel auf Ihrem Tablet, Smartphone oder PC.

Mehr Informationen über Abonnement sowie **E-Paper**
finden Sie unter: www.tourenfahrer.de

* Verkaufspreis Deutschland, Auslandspreise abweichend

Zusatzangebote und Dienstleistungen für Abonnenten
gelten nur für Kunden der Syburger Verlag GmbH.



Besuchen Sie uns auf:
Facebook.com/Tourenfahrer.Magazin
Youtube.com/Tourenfahrer
vimeo.com/Tourenfahrer

MAGAZINE.TOURENFÄHRER.DE

»EGAL WAS KOMMT«

Christian Vogel ist 34 Jahre alt, als er sich seinen Herzenswunsch erfüllt: einmal die Erde auf dem Motorrad umrunden. Sein Film erzählt von spektakulären Momenten, unvergesslichen Erlebnissen und irgendwie auch davon, warum es im Leben doch eigentlich geht.

Laufzeit: 121 Minuten
Preis Blu-ray: 15,99 €



DVD/BLU-RAY »25 KM/H«

Zwei Brüder, die sich jahrelang nicht gesehen haben, treffen sich bei der Beerdigung ihres Vaters wieder und machen sich auf, um sich einen Jugendtraum zu erfüllen: auf ihren Mofas vom Schwarzwald an die Ostsee zu fahren. Dieses herzliche, witzige und gefühlvolle Roadmovie lebt vor allem von den Hauptdarstellern Lars Eidinger und Bjarne Mädel. »25 km/h«, 116 Minuten Laufzeit, deutsch, Preis DVD: 11,99 €, Preis Blu-ray: 12,99 €.



© 2017 Sump Side Up GmbH / Deutsche Columbia Pictures Filmproduktion GmbH

ABENTEUER-Software

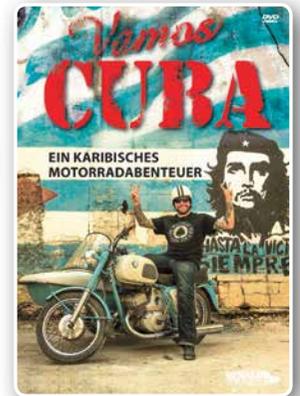


easyROUTES®4

Weil gute Karten das Wichtigste bei der Tourplanung sind, kommt **easyROUTES®4** mit eigenem Offline-Kartensatz – kein Tourenplaner bietet mehr. Mehr Infos finden Sie unter www.easyroutes.de. Programm zum Download, Preis: 19,90 €

REISEREPORTAGE AUF DVD

Egal ob Sie Erik Peters Abenteuer Nordamerika für 15,95 € oder die Traumziele Europas mit den TOURENFAHRER-DVDs erkunden wollen (je 12,80 €, für Abonnenten nur 9,90 €), für spannende Unterhaltung daheim ist gesorgt.



Preis je DVD: 15,95 €

Preis Blu-ray: 19,95 €



GARMIN ZUMO XT

Das ultrahelle 5,5 Zoll große HD-Touchdisplay des Zumo XT All-Terrain Motorrad-Navis garantiert beste Ablesbarkeit selbst bei Sonnenwetter. Das Zumo XT widersteht jedem Wetter, extremen Temperaturen und Vibrationen. Der Touchscreen lässt sich mit Handschuhen bedienen – sogar bei Regen. Erhalten Sie kurvenreiche Routenvorschläge und nutzen Sie die haussummerngenaue Turn-by-Turn-Navigation mit Audioansagen auf der Straße. Vorinstallierte topografische Karten oder Satellitenbilder unterstützen Sie bei der Offroad-Navigation. Die Fahrerassistenz informiert auf Wunsch während der Fahrt über vorausliegende Bahnübergänge, scharfe Kurven und andere Gefahrenstellen.

nur 499,- Euro inklusive
1 Jahr kostenfreier Zugang
zur TOURENFAHRER-Tourdatenbank



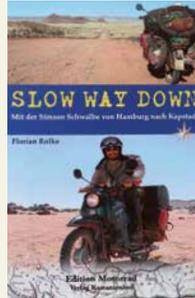
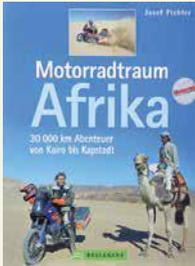
DVD 5er-PACK

Stellen Sie sich jetzt Ihr DVD 5er-Pack selbst zusammen. Wählen Sie 5 Filme aus dem original TOURENFAHRER-DVD-Sortiment. Preis 49,00 €, Preisvorteil von 15,00 € im Vergleich zum Einzelkauf.

shop.tourenfahrer.de

Alle TOURENFAHRER-Reisefilme als Stream, zum Ausleihen oder als Download finden Sie auf film.tourenfahrer.de

REISE-LITERATUR



Windpassagen,
Rainer Otte, 132 Seiten, Preis: 13,90 €

Buen Viaje – Mit zwei Motorrädern durch Südamerika,
Renate und Peter Hlauschek, 266 Seiten, Preis: 19,95 €

Slow Way Down,
Florian Rolke, 237 Seiten, Preis: 14,95 €

Motorradtraum Afrika,
Josef Pichler, 144 Seiten, Preis: 35,90 €

Die Welt ist bunt – eine Motorradreise durch neun Länder,
Cornelia und Michael Gutsch, 258 Seiten, Preis: 19,95 €

Abenteuer Afrika,
Wolfgang Niescher, 214 Seiten, Preis: 19,95 €

KAFFEE TASSE

Spülmaschinenfeste
MotorradABENTEUER
Keramik-Kaffeetasse 0,3 L
Durchmesser: 81 mm
Höhe: 92 mm
Preis: 5,50 €



GROSSER ALPENSTRASSEN-FÜHRER

Das aktualisierte, erweiterte und international bewährte Standardwerk für Zweiradfahrer beinhaltet eine Auswahl der 700 interessantesten Hochstraßen und Ziele innerhalb des Alpenbogens von Wien bis Marseille. Alle landschaftlich besonders reizvollen Touristenstraßen wurden ebenso berücksichtigt wie die letzten »wilden Pässe«, ehemalige Militärsträßchen und sonstigen kuriose Fahrwege im Gebirge.

»Großer Alpenstraßenführer«,
13 x 21,6 cm, 624 Seiten,
Preis: 49,90 €



LIQUI MOLY VISIER-REINIGER

Der Visier-Reiniger pflegt und säubert Helme und Visiere zuverlässig. Zusätzlich verschafft er Kunststoff-Visieren und Glasoberflächen einen aktiven Antibeslag mit Langzeitwirkung. Er entfernt Schmutz, Insekten, Öl und Silikonbeläge und sorgt für klare Sicht und Sicherheit. Das 100-ml-Fläschchen ist sehr gut für unterwegs geeignet und passt in jede Jackentasche. Preis: 8,29 €



Weitere Produkte und Infos finden Sie unter

www.motorradabenteuer.de.

Übrigens: Abonnenten* zahlen für die meisten Produkte weniger!

MOTORRAD ABENTEUER T-SHIRTS

"Dirt-Shirt" Rundhals, Farbe schwarz/gelb

M, L, XL, Preis: 15,50 €

XXL, Preis: 19,95 €

Auch in Übergrößen erhältlich

3XL – 6XL, Preis: 21,95 €

Rundhals, Farbe olive

Größen: S, M

Preis: 15,50 €

Außerdem im Sortiment:

Rundhals, Farbe sand

Größen: S, M, XXL, 3XL

Preis: 15,50 €

V-Neck, Farbe grau

Größen: S, M, L, XL, XXL

Preis: 15,50 €



* Zusatzangebote und Vergünstigungen gelten nur für MotorradABENTEUER-Abonnenten der Syburger Verlag GmbH.

Mit der 890 Adventure R möchte KTM den ohnehin schon gut bestückten Reiseenduromarkt in der Mittelklasse noch mehr aufmischen. Was das neueste Modell aus diesem Segment zu bieten hat, klären wir im Test.



Es war die pure Neugier, die Greg Kedzior antrieb, einen Blick hinter die große »Trump-Wall« zu werfen. Zusammen mit seiner Frau Ela erlebte er jenseits dieser Mauer eine mitreißende Welt. Insgesamt acht Länder bereisten die beiden Abenteurer zwei Monate mit ihrer betagten Harley Davidson, die auf diesem Trip ganz unerwartet sogar erstaunlich gute Offroad-Talente offenbarte.

IMPRESSUM

Motorrad
ABENTEUER

erscheint 6 Mal jährlich
in der Syburger Verlag GmbH,
Hertinger Str. 60, 59423 Unna,
Telefon 02303 985-50, Fax 02303 985-59,
motorradabenteurer@syburger.de
www.motorradabenteurer.de

Chefredakteur
Andreas Hülsmann

Redaktion
Sophie Leistner, Thilo Kozik, Ingrid Zuzok

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Maximilian Heller, Till Kohlmeier, Tilmann Sanhüter,
Jürgen Schons, Helmut Stark,

Titelfotos
aufspur-Team, J. Breitbart, M. Heller, M. Steiner

Grafische Gestaltung
Martin Tubbesing, Heike Wahnbaeck

Anzeigenleitung
Carsten Schübeler
Es gilt die Preisliste 2021

Abonnenten-Service
motorradabenteurer@vservice.de
Tel. 06123 9238-241
Fax 06123 9238-244
Post: Abo-Service MotorradABENTEUER,
65341 Eltville

Einzelbezugspreis: 5,80 €
Jahres-Abo inkl. Porto:
Inland 30,00 €, Ausland 39,90 €,
Schweiz 55,00 sfr,
E-Paper: 4,99 €, für Abonnenten 0,60 €/Ausgabe
Jahres-Abo E-Paper: 25,99 €

Vertrieb
MZV GmbH & Co. KG, 85702 Unterschleißheim

Druck
Walstead Central Europe

Der Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge aus denselben und die Vervielfältigung oder Verbreitung mittels elektronischer Medien sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet. Für unverlangt eingesandte Bilder oder Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.

In der Syburger Verlag GmbH erscheinen außerdem die Zeitschriften TOURENFAHRER, MOTORRAD NEWS, MotorradSzene, MOTORRAD-GESPANNE

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen möglich.

ISSN 1619-4462

Datenschutzhinweis: Informationen zur Nutzung Ihrer Daten gemäß DSGVO finden Sie unter <https://ds-syb.vfmz.de/>

Das nächste MotorradABENTEUER erscheint am
Mittwoch, dem 21. April 2021

LASST FAKTEN SPRECHEN!

Das NEWS-Testjahrbuch mit den brandheißen 2021er Modellen

- Daten, Testergebnisse und NEWS-Messwerte
- **TECHNIK UND BILDER** der topaktuellen Motorradpalette
- **PLUS:** Gebrauchtpreise für alle gängigen Motorräder
- **ÜBER 200 Seiten**

Copypreis: **7,50 €**
inkl. MwSt.

Jetzt portofrei
bestellen:

magazine.motorradnews.de

Bei Bestellung über die Website werden deine Daten gemäß DSGVO verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>



INHALT

Alle 2021er Motorräder

Hersteller	Modell	Preis
BMW	R 18 Classic	19.990
	R 18	14.990
	R 1250 GSA	12.990
	R 1250 GS	11.990
	R 1250 R	10.990
	R 1250 RT	11.990
	R 1250 RTX	12.990
	R 1250 XR	13.990
	R 1250 X	14.990
	R 1250 XE	15.990
Ducati	Multistrada V4	19.990
	Diavel	14.990
	Streetfighter V4	12.990
	Streetfighter V4S	13.990
	Streetfighter V4R	14.990
	Streetfighter V4S R	15.990
	Streetfighter V4R S	16.990
	Streetfighter V4R S R	17.990
	Streetfighter V4R S R S	18.990
	Streetfighter V4R S R S R	19.990
Kawasaki	ZX-10R/RR	19.990
	Ninja ZX-10R	14.990
	Ninja ZX-10R ABS	15.990
	Ninja ZX-10R ABS II	16.990
	Ninja ZX-10R ABS II S	17.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R	18.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S	19.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R	20.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R S	21.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R S R	22.990

MODELLE 2021

Hersteller	Modell	Preis
BMW	R 18 Classic	19.990
	R 18	14.990
	R 1250 GSA	12.990
	R 1250 GS	11.990
	R 1250 R	10.990
	R 1250 RT	11.990
	R 1250 RTX	12.990
	R 1250 XR	13.990
	R 1250 X	14.990
	R 1250 XE	15.990
Ducati	Multistrada V4	19.990
	Diavel	14.990
	Streetfighter V4	12.990
	Streetfighter V4S	13.990
	Streetfighter V4R	14.990
	Streetfighter V4S R	15.990
	Streetfighter V4R S	16.990
	Streetfighter V4R S R	17.990
	Streetfighter V4R S R S	18.990
	Streetfighter V4R S R S R	19.990
Kawasaki	ZX-10R/RR	19.990
	Ninja ZX-10R	14.990
	Ninja ZX-10R ABS	15.990
	Ninja ZX-10R ABS II	16.990
	Ninja ZX-10R ABS II S	17.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R	18.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S	19.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R	20.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R S	21.990
	Ninja ZX-10R ABS II S R S R S R	22.990



ZEIT FÜR VORFREUDE



BMW R 18 Classic
NEU Modell 2021

Benelli Imperiale 500
Sie sind einfach etwas Besonderes. Auf den folgenden Seiten fassen wir die Motorräder der Hersteller mit einem Marktanteil unter einem Prozent zusammen.

Benelli TRK 502 X
Für Familien: Benelli TRK 502 X mit 500ccm Motor und 180cm Scheinwerfer. Das ist ein Motorrad, das für alle geeignet ist. Die im Original-Look gestaltete Benelli TRK 502 X ist ein Motorrad, das für alle geeignet ist.

Exoten
Mit einem Marktanteil unter einem Prozent zusammen.

Benelli Imperiale 500
Sie sind einfach etwas Besonderes. Auf den folgenden Seiten fassen wir die Motorräder der Hersteller mit einem Marktanteil unter einem Prozent zusammen.

Benelli TRK 502 X
Für Familien: Benelli TRK 502 X mit 500ccm Motor und 180cm Scheinwerfer. Das ist ein Motorrad, das für alle geeignet ist. Die im Original-Look gestaltete Benelli TRK 502 X ist ein Motorrad, das für alle geeignet ist.

WELTWEIT UND IN:
BERLIN
HAMBURG
KASSEL
AACHEN
MÖMLINGEN
NIEDERESCHACH
MÜNCHEN
BADEN / WIEN
EBIKON / LUZERN



NEUE IDEEN FÜRS MOTORRAD
TOURATECH



**W
R
O
L
X**

BEKLEIDUNG



PROTEKTION



GEPÄCK



FAHRWERK



**DIE NUMMER 1
FÜR DEIN ADVENTURE**

*Jetzt
Katalog
bestellen!*



WWW.TOURATECH.DE