

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,80 € • B/L 6,95 € •
NL 7,10 € • Italien 7,95 € •
Spanien 7,95 € • Schweiz 11,60 sfr •
Slowenien 7,95 € • Finnland 8,85 €



MOTORRAD REISEN

TOURENFAHREN

www.tourenfahrer.de



Yamaha Tracer 9/GT

**KLEINANZEIGEN-
GEBRAUCHT-
MARKT**

- BMW S 1000 R**
- Harley-Davidson Pan America**
- Harley-Davidson Softail Standard**
- Honda CB 1000 R** **Honda NC 750 X**
- Ducati SuperSport 950/S**
- Royal Enfield Meteor 350**
- Yamaha MT-09/SP** **Yamaha MT-07**
- Yamaha Tracer 9/GT** **Yamaha Tracer 700 GT**

Erste Infos ab S. 6

NEUE MODELLE 2021

**UNSERE
REDAKTEURE
HABEN
GEWÄHLT**



Kawasaki Versys 1000 SE



Husqvarna 701 Enduro LR



Yamaha Ténéré 700



Yamaha Tracer 700



Honda CRF 1100 L Africa-Twin Adventure Sports



BMW R 1250 RT



Triumph Tiger 900 Rally Pro



KTM 1290 Super Duke GT



BMW F 900 XR



Royal Enfield Himalayan



BMW R 1250 GS Adventure

TOP-TOURER DES JAHRES

S. 32



Auszeit in Andalusien
S. 128



**Ausflugsdampfer?
BMW R 18
im Test**
S. 58



**Kullerrad-Expedition: Mit Dax
und Monkey über die Alpen**
S. 44



Alles was
fährt, läuft
besser mit
LIQUI MOLY.

**LIQUI
MOLY**

**MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE**

www.liqui-moly.com



Zweck oder Mittel?



Guido Bergmann
(Chefredakteur)

Mein erstes letztes Motorrad habe ich mir vor knapp zehn Jahren gekauft. Dachte ich damals. Wie überall im Leben gibt es bekanntlich auch im Zusammenleben mit Motorrädern unterschiedliche Konzepte. Und während manche Jahr für Jahr dem Reiz des Neuen erliegen, bevorzuge ich langfristige Bindungen. So aufregend ein neues Moped sein kann, so sehr genieße ich es, mit einem Fahrzeug unterwegs zu sein, mit dem ich auf vielen Kilometern zusammengewachsen bin. Das ich eigenhändig auseinander- und auch wieder zusammengeschaubt habe, das Spuren gemeinsamer Erlebnisse trägt und mit mir schon durch dick und dünn gefahren ist.

Leicht, geländegängig, kräftig, sparsam – nachdem ich mein Glück mit einer reisetauglich umgebauten Einzylinder-KTM gefunden hatte, fand ich mich sehr vernünftig. Weil ich das Gefühl hatte, meinen eigenen Bedürfnissen zu folgen, statt mich von irgendwelchen Tests oder Werbebildern verrückt machen zu lassen. Und weil Konsumverzicht ja auch irgendwie nachhaltig ist und so.

Natürlich spiele ich in dieser Hinsicht mit gezinkten Karten. Da ich seit einem Vierteljahrhundert praktisch jedes Motorrad fahren durfte, das neu auf den Markt kam, bekommt mein Bedürfnis nach aufregend Neuem ohnehin permanent Futter. Aber dabei konnte ich lernen, technische Raffinesse von dem zu unterscheiden, was ich ganz privat von einem Motorrad erwarte. Hätten zwischenzeitlich nicht Africa Twin und Ténéré das Seditment meiner Erinnerungen aufgewirbelt und mir den Kopf verdreht, würde die zerkratzte KTM wohl weiterhin ganz alleine in meinem Schuppen stehen. Nicht weil sie noch immer das beste Motorrad ist. Sondern weil sie zu mir passt.

Wie groß die Verlockungen des aktuellen Angebots an Reisemotorrädern sind, zeigt unsere Nachlese des 2020er-Jahrgangs ab Seite 32. Auch hier fiel auf: Es waren nicht unbedingt die technisch ausgefeiltesten Modelle, die begeisterten. Sondern die, die anders sind und besondere Erlebnisse versprechen. Auf die Spitze getrieben hat diesen Gedanken unser Autor Uwe Krauß, der die Alpen mit einem alten Freund auf Honda Monkey und Dax überquerte. Sicher nicht die besten Reisemotorräder, aber wie seine Geschichte ab Seite 44 beweist, garantiert ein unvergessliches Erlebnis. Bei aller Freude an der Technik: Am Ende geht es vor allem darum, was man damit anstellt.

Noch ein paar Worte in eigener Sache: Da mich eine derzeit populäre Seuche einige Wochen aus dem Sattel geworfen hat, konnte dieser TOURENFAHRER nur gelingen, weil sich einige Kollegen doppelt oder dreifach geschlagen haben. Neben Altmeister Thilo und der tapferen Grafik um Resiane und Marc muss ich an dieser Stelle einen besonderen Dank an meine Freunde von MOTORRAD NEWS loswerden. Neben der Arbeit am eigenen Heft sowie dem Jahreskatalog MOTORRÄDER 2021 (ab 4. Dezember am Kiosk) haben sie sich darum gekümmert, dass der TOURENFAHRER auch ohne mich auf Kurs geblieben ist. Bessere Kollegen kann man sich nicht wünschen.

Apropos: Euch und Ihnen, liebe Leser, wünsche ich entspannte Weihnachten und ein unbeschwertes neues Jahr, in dem wir alle hoffentlich viele schöne Dinge mit dem Motorrad erleben. Ganz egal, mit welchem.

Herzliche Grüße

6 Aus dem Sack: Neuheiten für ein besseres Reisejahr. Leckerbissen von Royal Enfield Meteor 350 bis Yamaha Tracer 9.



104 Zwischen Sanddünen und Kurvenorgie in den Wolken: Bei der »Operation Höhenrausch« gehen fünf Redakteure in den peruanischen Anden auf gemeinsame Spritztour.



32 Testredakteure an der Wahlurne: Wir küren die elf besten Reisemotorräder der letzten Saison. Ein breites Feld von 24,5 bis 175 PS.



18 Auf den Spuren einer der einst stärksten Industrieregionen Deutschlands. Lars Wennersheide und Marius Becker auf Zeitreise in Sachsen.

58 Mit dem Big Boxer durch den goldenen Herbst: Thilo Kozik startet mit BMWs R 18 eine Saison-Abschiedsrunde.





44 Herrlich schräg: Mit Honda Monkey und einer 47 Jahre alten Dax über die Alpen. Uwe Krauß hat herausgefunden, was wunderbar die Lebensfreude steigert.



128 Sommerjagd statt Winterflucht: Maximilian Heller findet in Andalusien den »Endless Summer«. Drei Wochen durch wilde Ecken – und nah ran an die sonnigen Menschenseelen Südspaniens.



70 Dezente Heizgriffe im Test: Was können Handheizer mit integrierter Steuerung?

MOTORRÄDER

Neue Modelle: BMW S 1000 R, Ducati SuperSport 950/S, RE Meteor 350, Honda NC 750 X / CB 1000 R, Harley-Davidson Pan America / Softail Standard, Yamaha MT-07 / MT-09 / MT-09/SP / Tracer 700 GT / Tracer 9/GT	6
Jahrgangsbeste: Reise-Top-Ten	32
Fahrbericht: Mondial HPS 300i	56
Touren-Test: BMW R 18 First Edition	58
Fahrbericht: Honda Forza 750	66
Youngtimer: Harley XLCR Cafe Racer	116
Gebrauchtkauf: KTM 1050 Adv.	120

REISEN

Deutschland: Zeitreise in Sachsen	18
Alpen: Reise mit Dax und Monkey	44
Peru: Spritztour durch die Anden	104
Andalusien: Sommer im Herzen	128

AUSRÜSTUNG / PRAXIS / TECHNIK

Heizgriffe mit interner Steuerung	70
Ausprobiert	86
Buntes	124

SERVICE / REPORT / SZENE

Medien	76
Weihnachtsideen: Geschenk!	78
Gesund auf Tour: Entspannungstour	82
Treffpunkt: Kathi-Bräu	126

AKTUELL

Intern	3
Aktuell	14
Leserbriefe	16
TF-Partnerhäuser	98
Organisierte Reisen	102
TF-Scouts: Toskana	140
Jahresrückblick 2020	142

RUBRIKEN

Abo-Seiten	68, 125
Der Markt	87
Rückblick: Vor 33 Jahren	141
TF-Shop	144
Vorschau / Impressum	146

NEUE MODELLE 2021

Yamaha MT-09/SP



Fotos: Yamaha

Der Nebel lichtet sich: Hier kommen Neuheiten und Modellpflegen von Ducati, Harley-Davidson, Honda, Royal Enfield und Yamaha.

Reihen-Dreizylinder, Hubraum 889 cm³, Leistung 119 PS (87,5 kW) bei 10.000/min, max. Drehmoment 93 Nm bei 7000/min, Gewicht 189 kg, Preis 9399 Euro

sämtliche Daten zu Beschleunigung und Lage des Fahrzeugs im Raum liefert. Die Systeme umfassen eine schräglagensensitive Traktionskontrolle, ein Slide Control System, eine Wheelie-Erkennung und ein Kurven-ABS. Neu an Bord sind zudem ein Zwei-Wege-Quickshifter und Ride-by-Wire. Im Cockpit präsentiert ein 3,5-Zoll-TFT-Farbinstrument die Informationen, seine Bedienung erfolgt über einen Lenkerschalter. Der Hauptscheinwerfer sowie die zwei Positionslichter arbeiten komplett mit LED-Technik. Die neue MT-09 steht ab März für 9399 Euro beim Yamaha-Händler.

Die edlere **SP-Version** punktet mit einer voll einstellbaren 41er-KYB-Gabel inklusive High- und Low-speed-Bereich sowie DLC-Beschichtung (Diamant like Carbon). Auch das hintere Öhlns-Federbein lässt sich komplett einstellen, die Federvorspannung erfolgt über einen Drehknopf. Tempomat, Sitzbank mit Kontrastnähten, der blau-schwarze Lack und der schwarz eloxierte Lenker gehören zur Serienausstattung. Preis: 11.199 Euro, lieferbar ebenfalls ab März. JS

Um die **MT-09** Euro-5-tauglich zu machen, ließ Yamaha keinen Stein auf dem anderen. Äußerlich sieht der Motor unverändert aus, innen sind Kolben, Pleuel, Nockenwellen und Kurbelgehäuse neu, ebenso Ansaug-, Einspritz- und Abgassysteme.

Drei Millimeter mehr Bohrung bringen den Triple auf 889 Kubik und bescheren ihm vier zusätzliche PS, das Maximum beläuft sich auf 119 bei 10.000 Touren. Die Drehmoment Spitze liegt nicht mehr bei 9000, sondern bereits bei 7000 Touren an. Längere Übersetzungen für den ersten und zweiten Gang, neue Schaltgabeln und die verstärkte Kupplung mit geringeren Bedienkräften runden die Arbeit an der Antriebseinheit ab.

Mindestens ebenso viel Arbeit wie die Motoringenieure machte sich die Fahrwerksabteilung. Der Deltabox-Rahmen besteht weiterhin aus Aluminiumdruckguss, Yamaha setzt hierfür jedoch das sogenannte CF-Verfahren ein. Das ermöglicht den Guss dünner Wandstärken in hoher Präzision, wodurch das Gewicht der Bauteile sinkt. Die gekürzte KYB-Gabel senkt die Position des Lenkers um 30 Millimeter, der Fahrer sitzt also noch vorderradorientierter als bisher. Die Bremsanlage samt Radialpumpe stiftet der Supersportler R1. Insgesamt wiegt die MT-09 fünf Kilo weniger als bisher.

Kräftig investiert hat Yamaha in elektronische Assistenzsysteme mit einer Sechs-Achsen-IMU als Herzstück, die

erkennbar. Den um 17 auf 289 Millimeter gewachsenen Durchmesser der vorderen Bremsscheiben werden nur geübte Betrachter ausmachen, dem Laien fällt auch der konifizierte Alu-Lenker auf, der zudem 30 Millimeter breiter ist als bisher. Das oft kritisierte, weil schlecht ablesbare LC-Display weicht einem Exemplar, das dem der Tracer 700 ähnelt.

Yamaha MT-07

Ein PS Spitzenleistung und ein Nm maximales Drehmoment – so viel kostet die **MT-07** die Umstellung auf Euro5. Das wird aber kaum auffallen, denn die stoßen immer noch auf drahtige 184 kg. Von vorn macht sich der 2021er-Jahrgang durch LED-Scheinwerfer, -Positionslichter und -Blinker sowie neue Lufteinlässe für die Airbox

Reihen-Zweizylinder, Hubraum 689 cm³, Leistung 73,5 PS (54 kW) bei 8750/min, max. Drehmoment 67 Nm bei 6500/min, Gewicht 184 kg, Preis 7347 Euro



Reihen-Dreizylinder, Hubraum 889 cm³,
Leistung 119 PS (87,5 kW) bei 10.000/min,
Drehmoment 93 Nm bei 7000/min,
Gewicht 213/220 kg, Preis 11.199 Euro / GT: 13.599 Euro



*Touring-Highlight im Yamaha-Programm:
Die Tracer 9 gibt es auch als noble GT mit
Koffern und semielektronischem Fahrwerk.*



Yamaha Tracer 9/Tracer 9 GT

Neuere Name, neues Gesicht: Im Grunde handelt es sich bei der 2021er-**Tracer 9** um ein komplett runderneueres Motorrad. Im Zentrum steht der frisch gemachte Dreizylinder aus der MT-09, der einschließlich Getriebe und Anti-Hopping-Kupplung die gleichen Neuerungen erfuhr. Allerdings steht der Drilling fünf Grad aufrechter als bisher. Das Einspritzsystem arbeitet jetzt mit an den Seiten der Drosselklappen positionierten Düsen, das soll den Spritverbrauch um neun Prozent senken. Die neue Auspuffanlage spart 1,4 Kilo ein.

Beim Fahrwerk gingen die Yamaha-Techniker ebenfalls in die Vollen. Dank CF-Druckgussverfahren vereint der Alu-Rahmen mehr Steifigkeit bei weniger Gewicht. Angenehmer Nebeneffekt: Die erlaubte Zuladung steigt von 176 auf 193 Kilo, insgesamt speckt die Tracer 9

um zwei auf 212 Kilo ab. Die 60 Millimeter längere Alu-Schwinge ist nicht mehr außen, sondern innen am Rahmen montiert. Dadurch bleibt der Radstand von 1500 Millimetern unverändert. Die um 30 Millimeter gekürzte USD-Gabel bietet das komplette Einstellprogramm, für vorn kommt der Radialbremszylinder aus der R1 zum Einsatz. Die geschmiedeten Felgen wiegen rund 700 Gramm weniger als zuvor und senken das Gewicht der ungefederten Massen.

In Sachen elektronischer Assistenzsysteme legt die Tracer 9 das große Besteck parat: Sechs-Achsen-IMU, Kurven-ABS, Traktions- und Wheelie-Kontrolle, vier Fahrmodi, Tempomat – alles da, was Fahren sicherer macht.

Bei der Unterbringung des Fahrers griff man in Iwata ebenfalls ins Eingemachte. Der Sitz ist in zwei Positionen höhenverstellbar und startet bei

835 Millimetern (vorher 850 mm). Auch Fußrasten und Lenker lassen sich in zwei Stellungen positionieren. Dazu passt der Windschild mit einem Verstellbereich von 50 Millimetern. Der Fahrer hat zwei TFT-Bildschirme im Blick, einen für Tempo, Drehzahl, Gang und Spritvorrat, den anderen für gefahrene Kilometer, Außentemperatur und weitere Infos.

Wem das noch nicht genügt: Die Tracer 9 kommt ebenfalls in einer **GT-Variante**. Wichtigstes Merkmal ist das zusammen mit KYB entwickelte, semiaktive Fahrwerk, das sportlich oder komfortabel einstellbar ist. Weitere Besonderheiten sind der bidirektionale Quickshifter, LED-Kurvenlicht, das mit zunehmender Schräglage heller wird, eine Griffheizung und ein Koffersatz.

Beide Motorräder sind ab März 2021 zu haben, die Tracer 9 für 11.199, die edlere GT für 13.599 Euro.

Yamaha Tracer 700 GT

Der 2020 erschienenen **Tracer 700** stellt Yamaha für 2021 eine **GT-Ausführung** zur Seite. Deren Serienausstattung umfasst zusätzlich 20-Liter-Koffer, eine Komfort-Sitzbank mit einer besonderen Schaumkonstruktion und Lendenwirbelstütze für den

Fahrer sowie eine Windschutzscheibe, die 92 Millimeter höher und 70 Millimeter breiter als die der normalen Tracer 700 ist. Die GT hat bis auf das Gewicht von rund 200 Kilo mit der MT-07 identische Eckdaten und kommt im Februar zum Preis von 9199 Euro in den Handel.



Honda CB 1000 R

Tropfenförmiger Scheinwerfer, Abdeckungen von Airbox und Kühler umgestaltet, Heckrahmen Alu-farben, Heck verschlankt, Felgen und Kennzeichenhalter neu – die CB 1000R geht optisch sanft modifiziert in ihr fünftes Baujahr. Neu hinzugekommen ist ein fünf Zoll großes TFT-Display, bei dem der Fahrer aus vier Anzeigeoptionen wählen kann. Eine Kopplung mit dem Smartphone via Bluetooth ist ebenfalls möglich. Die renovierte Einspritzanlage verhilft der Tausender zu Euro 5 und einer besseren Gasannahme.

Neu in der Preisliste erscheint die »Black Edition«, bei der – abgesehen von ein paar metallisch hellen Details – alles schwarz ist. Serienmäßig verfügt das Sondermodell über einen Quickshifter.



Reihen-Vierzylinder, Hubraum 998 cm³, Leistung 145,5 PS (107 kW) bei 10.500/min, max. Drehmoment 104 Nm bei 8250/min, Gewicht 212 kg

Honda NC 750 X

Reihen-Zweizylinder, Hubraum 745 cm³, Leistung 59 PS (43 kW) bei 6750/min, max. Drehmoment 69 Nm bei 4750/min, Gewicht 214 / 224 kg



Fotos: Honda

Technisch und optisch aufgefrischt schickt Honda sein Crossover-Motorrad **NC 750 X** ins Jahr 2021. Äußerlich unterscheidet es sich deutlich vom bisherigen Modell: Die Verkleidung wirkt kantiger, von der umgestalteten Scheibe verspricht Honda mehr Windschutz, LED-Technik rundum sorgt für Erleuchtung, das neue und im Vergleich zu bisher größere LC-Display liefert die Infos.

Noch tiefer gerieten die Eingriffe in die Technik. Geänderte Steuerzeiten bringen dem Twin knapp vier PS mehr, jetzt traben 59 bei 6750/min an, 500 Touren später als bisher. Im Getriebe fallen die Gänge eins bis drei kürzer aus, vier bis sechs indes länger.

Das gilt auch für die DCT-Variante. Die herkömmliche Schaltversion erhält eine Anti-Hopping-Kupplung mit um 20 Prozent verringerter Bedienkraft. Die Elektronikausstattung umfasst Ride-by-Wire, vier Fahrmodi – drei vorgegeben, einer frei konfigurierbar – plus eine in drei Stufen einstell- und abschaltbare Traktionskontrolle.

Um 30 Millimeter gekürzte Federwege vorn und hinten senken die Sitzhöhe auf 800 Millimeter, vorn kommt dabei eine neue Showa-Gabel mit Dual-Bending-Valve-Technik zum Einsatz. Das Stauvolumen in der Tankattrappe wuchs um einen auf 23 Liter, das Gewicht sank um glatte sechs auf 214 bzw. 224 Kilo in der DCT-Variante. Preise stehen noch nicht fest.

BMW S 1000 R

begegnen die Weiß-Blauen mit einer längeren Übersetzung der oberen drei Gänge. Leistungsmäßig bleibt alles wie gehabt, abgesehen von einer fülligeren Drehzahlmitte, sagt BMW. Gewohnt knapp gehalten ist die Serienausstattung, die aber immerhin Kurven-ABS, Traktionskontrolle und ein TFT-Display umfasst. Von der bisherigen S 1000R unterscheidet sich die neue optisch vor allem durch die geänderte Seitenverkleidung.

Reihen-Vierzylinder, Hubraum 999 cm³, Leistung 165 PS (121 kW) bei 11.000/min, Drehmoment 114 Nm bei 9250/min, Gewicht 199 kg



Foto: BMW



30
YEARS OF
MOTORCYCLE
ADU

NEUE IDEEN FÜRS MOTORRAD
TOURATECH

Foto: Martin Leonhardt #freiheitenwelt

DAS ZUBEHÖR MACHT DEN UNTERSCHIED.



METZELER
MOTORRADREIFEN

Der Touratech Partner
für Reifen

MOTOREX
Oil of Switzerland

Der Touratech Partner
für Öle & Pflegemittel



PROTEKTION



BEKLEIDUNG



GEPÄCK



FAHRWERK

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

MACH DEIN MOTORRAD
HERAUSRAGEND

ADVENTURE EQUIPMENT UNTER WWW.TOURATECH.DE



Wander- Rakete

Radikaler Umbau bei Ducatis großem Wandervogel: zwei Zylinder mehr, aber keine desmodromische Ventilsteuerung. Und auf Wunsch schießt sie sogar mit Radarstrahlen um sich. Die geplante Testfahrt hat uns Corona leider verhaselt – stattdessen sezieren wir an dieser Stelle die Technik der neuen Multistrada V4.

Foto: Ducati

Trotz ähnlicher Optik hat die V4 mit der V2 technisch nicht viel gemein

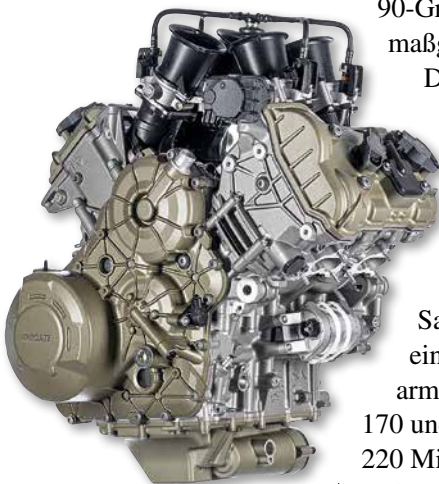
Als frivoler Gegenpol zur bajuwarischen GS-Übermacht hat sich die Multistrada längst viele Freunde gemacht. Denn in ihren 18 Jahren ist sie zu einer vorzüglichen Hightech-Reiseenduro gereift, konnte sich über 110.000-mal verkaufen. Spätestens seit der Renovierung 2010 verbindet sie echte Reise- mit Rasequalitäten und italienischem Feuer – der wassergekühlte 90-Grad-V2 mit Desmodromik war dabei maßgeblich identitätsstiftend.

Doch das ist nun vorbei. Zumindest das mit dem Desmo-L-Twin. Ducati orientiert sich bei der vollgetankt 240 Kilo schweren Multi der vierten Generation optisch sowie bei Abmessungen und Ergonomie zwar grob an der Vorgängerin. 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 versprechen Geländegängigkeit. Doch im frisch geschnittenen Aluminium-Monocoque-Rahmen steckt nun erstmals ein V4, der »Granturismo« mit 1158 Kubik.

Der Antrieb ist eng verwandt mit dem Desmosedici-Triebwerk, das in Panigale und Streetfighter weit über 200 PS mobilisiert und bis über 15.000 Touren drehzahlfest ist. Ganz so wild möchte es die Multi natürlich nicht treiben, 170 PS bei 10.500 Umdrehungen sind trotzdem noch in diesem Genre ein echtes Pfund. Und 125 Newtonmeter bei 8750 Touren versprechen einen saftigen Punch aus der Hüfte. Doch die eigentliche Revolution des V4 steckt in den Zylinderköpfen: Statt desmodromischer Zwangsbeatmung kümmern sich nun herkömmliche Schleppebel um die Ventilsteuerung des DOHC-Motors.

Altgediente Ducati-Recken müssen da erst mal schlucken, gilt doch die Desmodromik als Alleinstellungsmerkmal. Aber weil dabei jedes Ventil je einen Kipphebel zum Öffnen und einen zum Schließen benötigt, graut Ducati-Fahrern traditionell vor dem kostenintensiven Einstellen des Ventilspiels.

Und genau deshalb könnte der neue Granturismo-V4 ein großer Wurf für Tourenfahrer sein: Die Ventilspielkontrolle streckt Ducati auf sagenhafte 60.000 Kilometer, der Service dürfte zudem günstiger



Aus dem 1260er-V2 mit variablen Steuerzeiten wurde ein V4.



1 Musikfreunde dürfen sich auf ein V4-Festival freuen, der Akrapovič sitzt serienmäßig auf der V4 S Sport.

2 Statt abends ins Kino zu gehen, kann man sich mit der Liebsten auch mal vor den 6,5-Zoll-TFT setzen **3** Die Aerodynamik der Multistrada kam mehr als gründlich auf den Prüfstand, selbst die Formen der Handprotektoren mussten dafür in den Windkanal.

sein als bei den V4-Schwestern mit Desmodromik. Die Standardwartung ist alle 15.000 Kilometer oder alle zwei Jahre fällig.

Weitere Tricks des nur 67 Kilo schweren Motors: Die Kurbelwelle dreht sich rückwärts, also entgegengesetzt zu den Rädern, und stemmt sich damit gegen deren Kreiselkräfte – die Folge ist in der Theorie ein besseres Handling. Außerdem sind die Hubzapfen um 70 Grad versetzt, die daraus resultierende ungleichmäßige Zündfolge verspricht viel Charakter und soll die Traktion verbessern. Die Funktionalität dieser Kniffe hat beispielsweise die Panigale bereits eindrucksvoll bewiesen.

Klopfsensoren zügeln den Antrieb bei schlechtem Sprit, etwa beim Tanken aus Plastikflaschen. Die hintere Zylinderbank schaltet sich im Stand und beim Bummeln ab – das soll Temperatur und Verbrauch senken. Apropos Verbrauch: Der 22-Liter-Tank bietet bei den kolportierten 6,5 Litern Verbrauch eine theoretische Reichweite von 338 Kilometern.

Neben dem V4 hat die neue Multi aber noch mehr Revolutionäres zu bieten. Klar, eine IMU-Sensorbox gehört in dieser Klasse zum guten Ton, schließlich wollen Traktions- und Wheelie-Kontrolle sowie Kurven-ABS mit Daten zur Lage des Motorrads im Raum gefüttert werden. Bei der edleren S-Version sind zudem schärfere Bremsen, eine Berganfahrhilfe, ein semi-aktives Fahrwerk, ein größeres TFT-Display mit integriertem Navi, Voll-LED-Beleuchtung sowie Abbiegelichter an Bord, wahlweise gibt es Alu- oder Drahtspeichenräder.

Doch auf Wunsch bekommt das Reisemobil nun auch ein waschechtes Radar. Die Sensorik an Front und Heck tastet permanent die Umwelt ab und ermöglicht so gleich zwei neue Features: Die »Blind Spot Detection« warnt vor Hindernissen im

toten Winkel. Und die »Adaptive Cruise Control« ist nichts anderes als ein intelligenter Tempomat, der selbstständig den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug reguliert. Vor allem dieser aktive Tempomat könnte auf langen Autobahn-Etappen ein großer Komfortgewinn sein.

Neben Multistrada V4 und V4 S rollt zudem die Multistrada V4 S Sport vom Bologneser Band. Die kommt serienmäßig mit einem Performance-Paket, also inklusive Sonderlackierung, Akrapovič-Auspuff und vorderem Carbon-Kotflügel. Die neue Multistrada V4 ist ab Dezember im Handel, ab 17.545 Euro geht es los.

Till Ferges



Simplizissimus: Statt Desmodromik gibt's einfache Schleppebel.



Doppelkopf: Die Multi ist nun ein 16-Ventiler.



Technische Daten*

Ducati Multistrada V4

Motor: Vierzylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgeköhlt, vier Ventile/Zylinder, Hubraum 1158 cm³. Leistung 125 kW (170 PS) bei 10.500 min⁻¹, Drehmoment 125 Nm bei 8750 min⁻¹; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS, TCS, Wheelie-Kontrolle, Totwinkelassistent, Quickshifter, adaptiver Tempomat,

Kurvenlicht; **Federwege:** 170 / 180 mm, **Bereifung:** v. 120/70 ZR19, h. 170/60 ZR17, **Sitzhöhe:** einstellbar 840 / 860 mm, **Bremsen:** v. 320- (330)-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, h. 265-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel; **Umweltstandard:** Euro 5; **Tankinhalt:** 22 l; **Leergewicht:** 240 kg; **Preise:** 17.545 / 20.455 (S) Euro zzgl. Nk.

* Herstellerangaben

Harley-Davidson Pan America

Die **Pan America** ist in doppelter Hinsicht eine Premiere für Harley: Die erste Reiseenduro – und die erste Maschine mit dem neuen wassergekühlten 60°-V2-Motor namens »Revolution Max« mit 900 oder 1250 Kubik. Als

Fotos: Harley-Davidson

1250er soll er es auf 145 PS und 122 Nm bringen. Das Fahrwerk birgt keine Überraschungen, der Motor ist als tragendes Teil integriert, der Radführung dient vorn eine USD-Gabel und hinten eine Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein, jeweils semiaktiv ausgeführt. Drei Bremscheiben mit Brembo-Zangen verzögern.

Der Rest steht ganz im Zeichen der Fernreisetauglichkeit, sprich großer Tank, üppiges Sitzpolster, rahmenfeste Verkleidung mit höhenverstellbarer Scheibe, TFT-Cockpit. Und: Die Pan America ist seit Jahrzehnten die erste Harley mit einer Kette statt des traditionellen und wartungsarmen, aber dreckempfindlichen Zahnriemens. Wann die Maschine 2021 in den Handel kommt und zu welchem Preis, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.



Harley-Davidson Softail Standard

Mit dem Wegfall der Street- und Sportster-Baureihe ist die neue **Softail Standard** die günstigste Harley. Gut 13.000 Euro sind für den Einstieg in die Big-Twin-Welt fällig. Als Antrieb erhält der Käufer die kleine Variante des Milwaukee-Eight mit rund 1,75 Litern Hubraum, aber immerhin 86 PS.

Verzichten muss er auf den Soziusplatz, eine zweite Bremscheibe, die Softail-typische Tankkonsole sowie andere Farben als Schwarz. Bei Harley sieht man dieses Motorrad vor allem als günstige Grundlage für Tuning und

Customizing. Serienmäßig erinnert die Softail Standard an Chopper und Cruiser der Neunzigerjahre: tiefer Sitz, eine dezent gereckte Gabel und ein moderat hoher Apehanger-Lenker, an dem groß und chromglänzend die Blinker baumeln. Auch die seitlich verlegten Auspuffrohre, Drahtspeichenräder und ein knapp geschnittener Frontfender setzen klassische Akzente, am Heck herrscht fast freie Sicht auf das eher schmale Hinterrad.

V-Zweizylinder, Hubraum 1746 cm³, Leistung 86 PS (64 kW) bei 5020/min, max. Drehmoment 145 Nm bei 3000/min, Gewicht 297 kg



Royal Enfield Meteor 350

Fotos: Royal Enfield



Mit der **Meteor 350** bringt Royal Enfield eine komplette Neuentwicklung nach Europa. Den Antrieb übernimmt ein von Fahrtwind und Öl gekühlter Einzylinder mit 350 Kubik mit einer oben liegenden Nockenwelle und zwei Ventilen, der es auf 20,5 PS bei 6100 und 27 Nm bei 4000 Umdrehungen bringt. Eine Ausgleichswelle soll die Vibrationen im Zaum halten. Fünf Gänge und eine Kette transportieren die Kraft zum 17-Zoll-Hinterrad.

In der vorderen Telegabel dreht sich ein 19-Zöller. Als Rückgrat dient ein Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, ebenso klassisch ist die Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen. Den Geschwindigkeitsabbau übernehmen je eine Scheibenbremse vorn und hinten mit Doppelkolben- bzw. Einkolben-Schwimmsattel. Die Sitzhöhe beträgt 765 Millimeter, der Tankinhalt 15 Liter. Das Cockpit besteht aus einer analog und digital anzeigenden Runduhr und einem TFT-Display, das auch als mit Piktogrammen arbeitendes Navi dient. Preise und Liefertermine standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.



Einzylinder, Hubraum 349 cm³, Leistung 20,5 PS (15 kW) bei 6100/min, max. Drehmoment 27 Nm bei 4000/min, Gewicht 191 kg



Fotos: Ducati

V-Zweizylinder, Hubraum 937 cm³, Leistung 110 PS (81 kW) bei 9000/min, max. Drehmoment 93 Nm bei 6500/min, Gewicht 210 kg

Ducati SuperSport 950/S

Schon lange piffen es die Spatzen von den Bologneser Dächern: Ducati bringt eine überarbeitete SuperSport, die ab sofort den Namenszusatz 950 trägt. Daraus könnte man auf einen neuen Motor schließen. Aber der Antrieb bleibt bis auf Euro-5-Konformität unangetastet, also ein 937 Kubik großer Testatretta-V2 mit 110 PS und 93 Nm.

Die auffälligste Änderung der **SuperSport 950** betrifft die Verkleidung. Diese zieht sich weiter als bisher nach unten und hinten um den Motor herum, zudem sorgen große Luftauslässe an den Flanken für eine bessere Wärmeabfuhr. Links und rechts neben dem neuen LED-Doppelscheinwerfer mit Tagfahrlicht sind Lufteinlässe für die Airbox integriert. Insgesamt erinnert die renovierte SuperSport etwas mehr an die Panigale, behauptet sich aber dennoch als elegante, eigenständige Erscheinung.

Das Paket von elektronischen Fahrhilfen, das bisher aus ABS, drei Fahrmodi und Traktionskontrolle bestand, weitet Ducati auf Kurven-ABS, Wheelie-Kontrolle und einen serienmäßigen Quickshifter auch für die Normalversion aus. Die bisher häufiger kritisierte Menüführung will Ducati mit einem TFT-Farbdisplay beseitigen. Weitere Modellpflege betrifft die Sitzbank, deren geänderte Polsterung mehr Langstreckenkomfort in Aussicht stellt.

Fahrwerksmäßig ändert sich nichts, die normale SuperSport setzt auf eine Marzocchi-Gabel und ein Sachs-Federbein, beides voll einstellbar. Edler geht es in der S-Version zu, hier warten ebenfalls komplett variable Öhlins-Elemente auf Arbeit. Das Duo soll ab Februar bei den Händlern stehen, ein Preis steht noch nicht fest.



BMW MOTORRAD



VERTRAUEN INKLUSIVE DER BMW MOTORRAD SERVICE

Besondere Motorräder verdienen besonderen Service. Bei den Werkstätten der BMW Motorrad Vertragspartner ist Deine Maschine dort, wo sie hingehört: in den Händen von professionellen Mechanikern, die jede BMW in- und auswendig kennen. Die sie mit Know-how und Leidenschaft behandeln und mit Original BMW Motorrad Ersatzteilen versorgen. Effizient, sicher und gründlich. Das ist Service, der genauso hohe Ansprüche erfüllt wie Dein Motorrad. Mehr Infos unter bmw-motorrad.de/vertrauen-inklusive

MAKE LIFE A RIDE

Foto: Archiv



Grüne fordern Lärmsperren

Die Bundestagsfraktion der Grünen will Streckensperrungen für Motorräder mit mehr als 95 db(A) Standgeräusch.

Die Bundestagsfraktion der Grünen hatte im August ein Positionspapier verfasst, in dem sie die Umsetzung von sechs Punkten zur Eindämmung von zu lauten Motorrädern vorstellte. Ende Oktober ging die Fraktion noch einen Schritt weiter und forderte die Bundesregierung dazu auf, Maßnahmen gegen Motorradlärm zu beschließen.

Die meisten Forderungen entsprechen denen, die der Bundesrat am 15. Mai gefasst hatte. Neu ist allerdings die Idee, dass »schwerstbetroffene Orte für zunächst eine Saison das sogenannte Tiroler Modell mit Streckensperrungen für Motorräder mit einem Standgeräusch von zunächst mehr als 95 Dezibel« anordnen dürfen. Der Effekt solle fortwährend geprüft werden. Weiter heißt es: »Der Einfachheit halber wird

die Lautstärke der Motorräder nach dem Standgeräusch der Maschinen bemessen, das in den Fahrzeugpapieren vermerkt und daher leicht kontrollierbar ist. Das Standgeräusch ist zwar nicht geeignet, Auskunft über die Lärmemissionen aller Fahrzustände einer Maschine zu geben. Eine Sperrung für Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als 95 Dezibel schließt aber immerhin einen nennenswerten Anteil besonders lauter Maschinen aus. Sollte während der Testphase in Deutschland der Grenzwert von 95 Dezibel nach drei Monaten keine deutliche Lärmreduzierung erzielen, soll der Wert im Laufe der Saison weiter abgesenkt werden.« Da das Standgeräusch nicht gesetzlich geregelt ist, würde das Fahrverbote für völlig legale Motorräder bedeuten.

MOTORRAD NEWS / »Motorradfahrer« und Jahreskatalog 2021 am Kiosk

Ab 10. Dezember liegt MOTORRAD NEWS / »Motorradfahrer« im Handel mit folgenden Inhalten: **Vergleichstests** BMW R1250R gegen Ducati Monster 1200 und Triumph Street Triple sowie Honda CBR 650R gegen Kawasaki Ninja 650; **Abschied** von Yamaha FJR 1300; **Service** Bremsen-Tuning; **Technik** Telegabel; **Meilenstein** Indian Motorcycle Company; **Gebrauchtberatung** Honda Fireblade ab 2008; **Touren** Neuseeland Teil 2, Ostfriesland, englische Südküste; **Szene** Erwin George »Cannonball« Baker; **Porträt** Luc Ackermann u. v. m. **Im Handel für nur 2,70 Euro**

Seit 4. Dezember ist der neue Jahreskatalog »Motorräder 2021« erhältlich. 212 Seiten randvoll mit Neuheiten, Testurteilen, Kurzbeschreibungen, Fotos, Gebrauchtpreisen, Exoten, E-Motorrädern – kurzum mit allem, was man als Motorradfahrer im kommenden Jahr wissen muss. **Geballte Informationen für nur 7,50 Euro**



■ HILFREICH

Hand aufs Herz: Wer weiß noch, wie Sofortmaßnahmen am Unfallort aussehen müssen? Zur Auffrischung hat das ifz zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat die 20-seitige Broschüre »Das kleine Erste Hilfe Einmaleins« im DIN-A5-Format aufgelegt. Helm abnehmen, stabile Seitenlage, Herzdruckmassage – alles, was man mal für den Führerschein gelernt hat, kann man sich hier ins Gedächtnis rufen. Die Broschüre lässt sich über die Homepage des ifz bestellen oder als PDF herunterladen. Eine Videoversion läuft auf dem YouTube-Kanal des ifz. www.ifz.de



■ HILFSMITTEL

Die französische Gesellschaft APRR, die die Autobahnen zwischen Paris und Nancy im Norden und Valence und Grenoble im Süden betreibt, hat ihr Herz für Motorradfahrer entdeckt. An insgesamt neun Raststätten – zwei weitere folgen nächstes Jahr – finden diese beispielsweise kostenlose Schränke zum Verstauen von Helmen und Gepäckstücken während einer Pause oder einen Trockenraum. Außerdem richtet der Zubehör-Filialist Dafy Verkaufsstände ein mit Dingen, die ein Motard im Notfall benötigt, etwa Kettenspray, Visierreiniger, Bremsflüssigkeit, Thermo-Unterwäsche usw., und das alles ohne Autobahnzuschlag. www.aprr.com



Foto: APRR

■ BMW-CITY-SCOOTER



Foto: BMW

Vor dreieinhalb Jahren stellte BMW mit dem »Concept Link« eine Studie für einen städtischen E-Roller vor. Nun folgte mit dem »Definition CE 04« der nächste Streich, und der soll sich schon sehr nahe am Serienobjekt bewegen. Das eckig futuristische Design bricht mit allen gängigen Rollertraditionen, Konnektivität und City-Tauglichkeit stehen im Mittelpunkt. Die BMW-Macher sehen den CE 04 als praktisches Fahrzeug für alltägliche kurze Wege in der Stadt. Dementsprechend legen sie wenig Wert auf Langstreckenkomfort oder Reichweite, sondern vielmehr auf Alltagstauglichkeit, variable Ergonomie und einfache Zugänglichkeit. Der Akku befindet sich im Unterboden, dahinter sitzt der E-Motor, der das an einer Einarmschwinge aufgehängte Hinterrad per Zahnriemen antreibt. Zu Reichweite, Leistung und Preis existieren noch keine Angaben, wohl aber zum Serienstart. Der soll 2021 erfolgen. www.bmw-motorrad.de

■ FANTIC KAUFT MINARELLI

Yamaha verkauft sein italienisches Tochterunternehmen Minarelli an Fantic. Minarelli entwickelt und produziert seit 2002 Zwei- und Viertaktmotoren von 50 bis 400 Kubik für Yamaha. Vorteile für alle drei Unternehmen: Fantic könnte die modernen Entwicklungs- und Fertigungsmöglichkeiten und Motoren von Minarelli für die eigenen Modelle nutzen. Minarelli wiederum profitiert vom Fantic-Know-how bei E-Antrieben. Yamaha schließlich erwartet eine Effizienzsteigerung durch den weltweiten Einsatz von Motorplattformen. Bereits seit letztem Jahr erhält Fantic von Minarelli Motoren für seine Enduro- und Motocross-Maschinen. global.yamaha-motor.com

■ FRÜHER VOGEL

Noch bis zum 20. Februar 2021 läuft bei Kawasaki die Early-Bird-Aktion, bei der der Käufer eines neuen Kawasaki-Straßenmodells vier statt zwei Jahre Garantie erhält. www.kawasaki.de

■ KAWASAKI GLIEDERT AUS

Kawasaki Heavy Industries (KHI), Konzernmutter von Kawasaki Motors Corporation, will im Rahmen einer Umstrukturierung die Motorradsparte ausgliedern, zu der auch ATV und Jet-Skis zählen. Grund sind Verluste in Höhe von rund 40 Millionen Euro im laufenden Geschäftsjahr, verursacht vor allem durch den eingebrochenen Motorradmarkt in Südostasien. Neben der Kostensenkung will KHI straffere Strukturen und effizientere Entscheidungswege schaffen. Die Motorradsparte soll allerdings nicht verkauft werden, so KHI-Präsident Yasuhiko Hashimoto. Vielmehr strebe man Kooperationen mit anderen Herstellern an und die Erschließung neuer Geschäftsfelder, etwa im Bereich der Elektromobilität. global.kawasaki.com

■ ZURÜCK IN DIE WERKSTATT

Wegen eines Fehlers in der Software müssen rund 1000 zwischen 9/19 und 3/20 fabrizierte LiveWire in die Harley-Werkstätten. Ein Problem mit dem bordeigenen Ladesystem führt unter Umständen zum Totalausfall des gesamten Antriebssystems. In der Werkstatt bekommt das E-Krad eine neue Software.

Bei Kawasaki ist die Ninja H2 SX aus dem Produktionszeitraum 11/17 bis 12/19 von einem Rückruf betroffen. Grund ist ein mögliches Hochdrehen des Motors, wenn ein Gang nicht richtig einrastet. Sollten die Zahnräder doch zueinanderfinden, könnten sie Schaden nehmen oder im schlimmsten Fall das Getriebe blockieren. Die Kawa-Werkstätten installieren eine andere Software, die das Problem lösen soll. www.harley-davidson.com/de
www.kawasaki.de

■ GETEILTE AUFMERKSAMKEIT

Von Bosch kommt ein neuartiges TFT-Display mit einem teilbaren Bildschirm, das zur gleichen Zeit fahrzeugrelevante Informationen oder Gefahrenwarnungen und dank der Smartphone-Integrationslösung »mySpin« Inhalte vom Smartphone anzeigen kann, wenn dieses beispielsweise als Navi benutzt wird. Die Steuerung des sogenannten »Integrated Connectivity Cluster« erfolgt über eine Bedieneinheit am Lenker. Neben BMW wollen es auch Ducati und Kawasaki in ihren Motorrädern anbieten. www.bosch.de



Foto: Bosch

Wenn das Reisefieber wieder ausbricht...

Jetzt online buchen:

Schweiz
Österreich
Deutschland
Italien
Baltikum



rm-reiseteam

Tel. 02238 929888

info@rm-reiseteam.de

www.rm-motorradreisen.de

Aber bitte doch nicht Berlin!

(»Berlin-Umzug«, TF 11/2020)

Das jährliche BMW-Event in Garmisch war nach meiner Bewertung immer eine ganz tolle Veranstaltung in einer tollen Stadt und vor allem in einer super Region. Es passte alles zum Thema. Die Kulisse, die Besucher das komplette Umfeld. Garmisch verliert leider eine schöne Veranstaltung. Der Umzug nach Berlin, fast schon an das andere Ende der Republik, ist für mich nicht nachvollziehbar. München – ja, hätte ich verstanden. Aber bitte doch nicht Berlin.
Jens Ebertz, Mittenaar

Reizthema Warnwesten

(Leserbrief »Westenlose Dummheit«, TF 11/2020)

Der TOURENFAHRER begleitet mich, seit ich als Spätberufener vor zehn Jahren auf mein erstes Motorrad gestiegen bin. Inspiriert von den Reiseberichten im TF haben meine Frau (fährt selbst) und ich jährlich ca. 12–14.000 km unter die Räder genommen und dabei wunderschöne Landschaften und Städte zwischen Schweden und Montenegro besucht. Und all das in westenloser Dummheit! Ja, ich fahre in schwarzem Leder und mit schwarzem Helm. Und ja, ich bin mir vollkommen bewusst, dass diese Art der Fortbewegung riskant ist und einem ein hohes Maß an Verantwortung sich selbst gegenüber, aber auch gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern abverlangt. Wenn jemand Motorradfahrer ohne Warnweste aber als »dumm« bezeichnet, dann überlege ich schon, warum der Betreffende so sehr auf das Tragen pocht:

1. Er möchte seine eigene Sichtbarkeit verbessern, weil er sich damit sicherer fühlt. Ist absolut legitim.
2. Er fährt grottenschlecht Motorrad und möchte die anderen Verkehrsteilnehmer warnen. Eine noble Geste.
3. Er fährt Motorrad, als ob es kein Morgen gibt, und signalisiert: Macht Platz, hier kommt das Alpha-Männchen. Die Warnweste erhöht quasi die Auffälligkeit während der Brunnzeit und sichert ihm die Aufmerksamkeit der Weibchen. Etwas egoistisch, finde ich.

Was immer es auch ist. Ich entwickle gerade eine Aversion gegen Leserbriefe mit bevormundendem Inhalt.

Freundliche Grüße nach einer unfallfreien Saison in schwarzem Leder
Wolfgang Leitner, A-Holzhausen

Warum ich keine Warnweste trage?
Weil ich die Radfahrer, Joggerinnen und anderen unbeleuchteten schwächeren Verkehrsteilnehmern überlasse.
Stephan Klöcker, per E-Mail

Seit ca. 40 Jahren bin ich als Motorradfahrer unterwegs und habe die Biker als überwiegend tolerantes Volk kennengelernt. Eine Diskussion in dieser Art und Weise konnte ich als langjähriger Leser des TOURENFAHRERS noch nicht wahrnehmen. Es bleibt doch jedem selbst überlassen, ob er aus eigenem Sicherheitsdenken eine Warnweste trägt oder nicht. Aber warum soll ein Westen- oder Klapphelmträger die Straßen verstopfen und andere nicht? Das Thema Gleichstellung mit Rockern kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Im In- oder Ausland wurden wir immer freundlich aufgenommen, selbst vor Nässe triefende Klamotten waren kein Problem. Vielleicht sollte man sich dabei einmal über das eigene Auftreten Gedanken machen. Grüße an alle toleranten Motorradfahrer!
Jürgen Sperber, per E-Mail

Ich bin in einer touristisch sehr beliebten Gegend zu Hause. Was man hier so alles gelb bewestet sieht, ist schon enorm. Mich überkommt da klammheimlich der Eindruck, dass besonders Mountainbiker dabei aber eher mitteilen wollen: Achtung, aus dem Weg, jetzt komme ich. Das transportiere ich durchaus auf diverse Motorradfahrer, die sich an der Ampel zwischen Pkw und Linksabbieger quetschen, um gut gesehen mal eben voranzubrettern. Mich aber als »dumm« zu bezeichnen, wenn ich zum bereits reichlich mit Reflektormaterial versehenen Motorradanzug nicht auch noch eine gelbe Weste trage, das finde ich sogar saudumm.
Detlef Bleker, per E-Mail

Eigene Entscheidungen

(Leserbriefe allgemein)

Jetzt muss ich mich, nachdem ich seit langer Zeit meinen Unmut unterdrücke, doch einmal zu Wort melden. Ich finde die Rubrik »Leserbriefe« toll und möchte sie nicht missen, aber eines geht mir langsam echt auf die Nerven. Diese intoleranten Mitleser, die ständig ihre Abos kündigen, weil ihnen ein Bericht nicht gefallen hat, ihr Motorrad nicht entsprechend gewürdigt wurde, der Autor eine Jeans trägt (oh, mein Gott!), der eine nicht so dramatisch schreibt wie der andere usw. Ich lese den TOURENFAHRER und MotorradABENTEUER seit vielen Jahren und habe auch meine eigene Meinung zu manchen Dingen, aber nicht jedem muss alles gefallen und ich muss ja auch nicht alles auf mich übertragen!

Ich fahre nun seit 40 Jahren Motorrad, bin mit meiner AT im Schotter in den Westalpen unterwegs, war gerade noch in Apulien, finde eigentlich kein Ziel zu weit, aber will auch nicht überall hin! Ich muss auch vorrangig mein Geld verdienen, um die Lebenskosten zu decken. Aber gerade jetzt, im zweiten Frühling, habe ich noch ein paar Ziele vor Augen, die vor Jahren nicht ansatzweise denkbar waren, und Gott sei Dank, bin ich noch fit genug, auch ein paar Fernziele zu besuchen. Eines liegt mir aber noch besonders am Herzen, der Beitrag zu den Warnwesten. Hier sollte man vielleicht einmal einen anderen Betrachtungswinkel ansetzen. Etwas, was ich ständig vor Augen habe, ist das für mich noch etwas, das mich zu einer Reaktion veranlasst? Oder wird es zur Selbstverständlichkeit und irgendwann nehme ich es gar nicht mehr wahr? Könnte es nicht sein, dass das »Nichttragen« einer Warnweste viel effektiver ist, als dauernd damit herumzufahren und somit etwas zu erzeugen, das man gerne als »ich sehe den Wald vor lauter Bäumen nicht« bezeichnet? Bitte einfach nur einmal darüber nachdenken und dann für sich selbst eine erwachsene und belastbare Entscheidung treffen.

Werner Scheinkönig, Erding

Noch 'ne Weste

(Airbag-Westen in, TF 11/2020)

Vielen Dank für den interessanten Test der Airbag-Westen. Auf Seite 94 der Ausgabe wirbt Klim für ihre »Ai-1 Airbag Vest«. Mit dieser Weste wäre der Test noch vollständiger ausgefallen.

Ralf Münch, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Leider hatte Klim die Weste zum Zeitpunkt des Tests noch nicht parat. Allerdings stammt sie vom Hersteller In&motion, der auch die getestete Held-Weste annähernd baugleich produziert. Die Ergebnisse sind also übertragbar.

Riskanter Russentrick

(Beratung Ladegeräte, TF 12/2020)

Ich gratuliere zum Artikel über Batterien und Ladetechnik. Das komplexe Thema ist nach meiner Kenntnis korrekt dargestellt. Leider sehe ich das nicht so bei dem »Russentrick«. Eine tiefentladene kleine Batterie parallel zu einer großen Batterie anzuschließen kann gefährlich werden, das gilt auch bei Starthilfe mit einem Pkw. Hier darf kein Starthilfekabel mit großem Querschnitt benutzt werden. Es sollten ein paar Meter mit 0,5 mm² sein, das bringt genügend Widerstand. Denn eine nicht nur tiefentladene, sondern kaputte kleine Batterie ist ein Kurzschluss für die große. In solchen Fällen verwende ich eine dünne Laborleitung, wie auf dem Bild im Artikel zu ahnen. Es sollte auf diesen Sicherheitsaspekt hingewiesen werden.

Wolfgang Führer, Herzogenaurach

Antwort der Redaktion: Danke!

Souveränität in Reinkultur

(Abschiedstest Yamaha XT 1200 ZE Super Ténéré, TF 12/2020)

Ich finde eure Idee, Motorräder vor dem Produktionsende noch einmal in Erinnerung zu bringen, wirklich prima! Erst dann kann etwas über die Qualität gesagt werden. Meist ist es der zweite Blick auf Motorräder, der langjährige Beziehungen knüpft. Mir erging es mit der XT 1200 Z nicht anders und ich schätze



Diskussionswürdig: Bei unserer »Urlaub dahoam«-Tour über oberbayerische Schleichwege haben wir uns ausnahmsweise gegen Tourdaten zum Download entschieden.

ganz besonders die Zuverlässigkeit. Ihr Gewicht zeigt die Überdimensionierung des Antriebs – Haltbarkeit und genug Leistung für viele Kilometer auf zwei oder drei Rädern. Mein Fazit: Souveränität in Reinkultur.

Stefan Warnke, Rüsselsheim

Frechheit und Arroganz?

(»Urlaub dahoam«, TF 11/2020)

Wieder mal ein toll geschriebener Reisebericht, der Lust auf die nächste Saison macht. Schon nach dem Lesen der ersten Absätze reifte in mir der Wunsch, die Tour nachzufahren. Kein Problem, ich habe ja ein Abonnement, kann die Tour downloaden. Doch weit gefehlt. Auf Seite 27 wird großspurig auf GPS-Daten hingewiesen. Dem geneigten Leser fällt dann unter »Freundlich unterwegs« folgender Hinweis auf: »Um keinen Trubel heraufzubeschwören, verzichten wir auf direkte Wegbeschreibungen ...« Sorry, ich empfinde das als eine Frechheit und Arroganz der Verfasser. Im TOURENFAHRER erscheinen Reiseberichte von Tadschikistan bis Wladiwostok inklusive exakter GPS-Daten. Hier verfahren Sie nach dem Motto: »Sucht sie euch doch selbst zusammen.« Ich halte es heute für einen Standard, auch die GPS-Daten für Tourenberichte mit

zu veröffentlichen. Wenn Sie darauf weiterhin verzichten, dann würde ich mir mein Abo sparen, Reiseführer kaufen und meine Touren selber planen.

Peter Kuhlmann, E-Mail

Antwort der Redaktion: Sorry, der Verweis auf die GPS-Datenbank hätte dort nicht mehr stehen sollen. Selbstverständlich liefern wir die GPS-Daten grundsätzlich weiterhin mit. In diesem Fall handelte es sich jedoch um geduldete Schleichwege, die zum Teil sogar Bauernhöfe queren. Eine Veröffentlichung der exakten Route wäre also nicht nur rücksichtslos, sondern würde auch dazu führen, dass sie bald nicht mehr legal befahrbar sein würde. Die Geschichte wollte eher allgemein dazu inspirieren, sich selbst auf die Suche nach der Schönheit vor der eigenen Haustür zu begeben.

Leser schreiben an:

Redaktion TOURENFAHRER, Hertinger Straße 60, 59423 Unna, E-Mail: tourenfahrer@syburger.de.

Die Redaktion behält es sich vor, Leserbriefe zu kürzen. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass nur Briefe beantwortet werden können, denen Rückporto beiliegt, und dass die Beantwortung einige Wochen dauern kann.

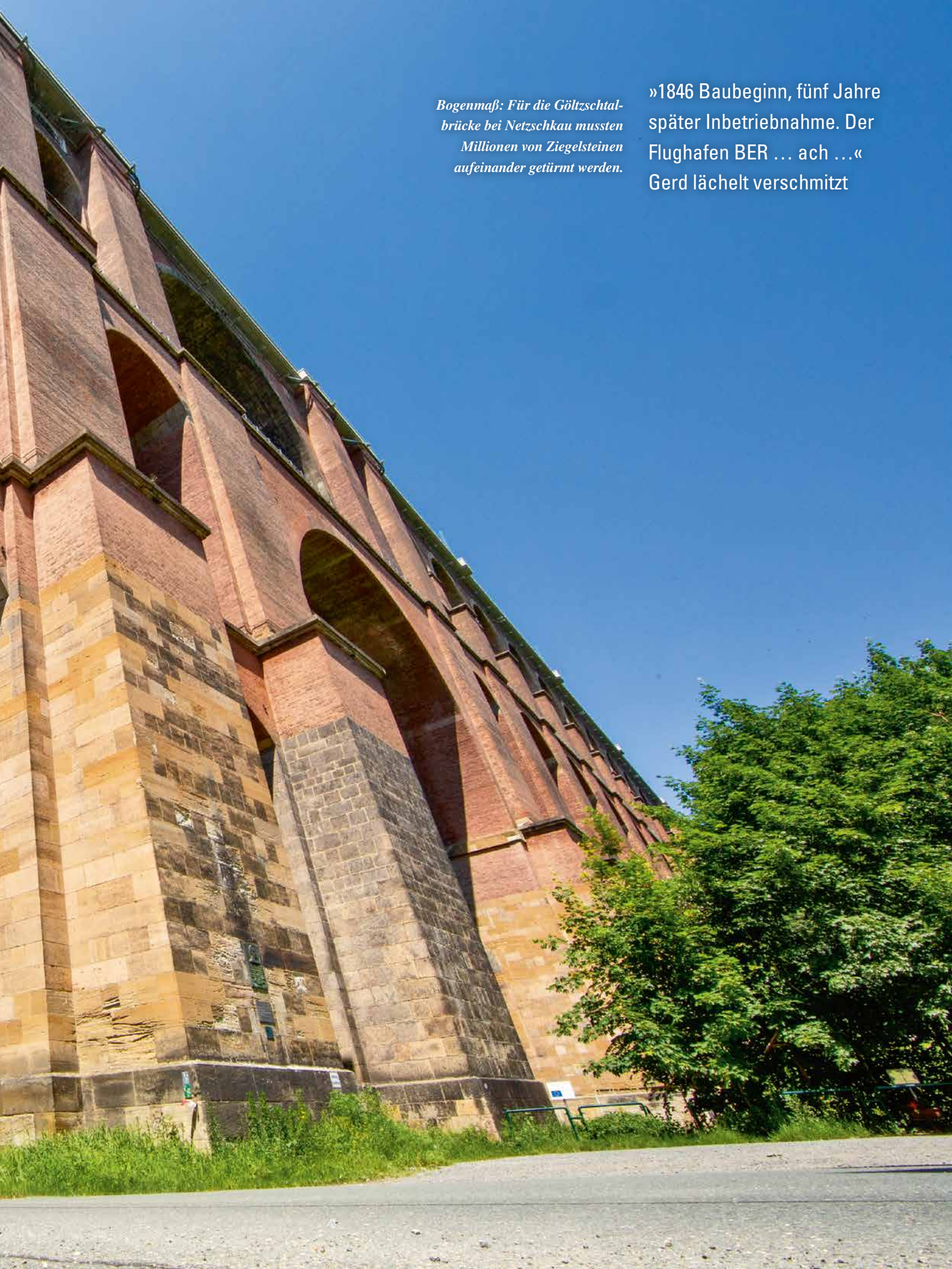
Eine Motorradtour auf der Route der Industriekultur Sachsens wird zur Zeitreise. Im ersten Teil ihrer Rundfahrt verlieren sich Lars Wenersheide (Text & Fotos) und Marius Becker (Fotos) im Charme verfallener alter Geisterstätten und vertiefen sich in die Wurzeln einer der einst stärksten Industrieregionen Deutschlands.

MARODES & MODERNES

*Blaues Auge: Am Schwarzen Teich
zwischen Geyer und Elterlein zeigt
sich das Erzgebirge wildromantisch.*







Bogenmaß: Für die Göltzschtalbrücke bei Netzschkau mussten Millionen von Ziegelsteinen aufeinander getürmt werden.

»1846 Baubeginn, fünf Jahre später Inbetriebnahme. Der Flughafen BER ... ach ...«
Gerd lächelt verschmitzt

Die österreichische Orangenhaut flimmert in einer Landschaft, die von wiesengrünen Hügeln in einen Ozean aus Rapsfeldern übergeht





Strich vor Punkt: Rund um die Windmühle Syrau leuchtet der Raps goldgelben (o.). Wellenbrecher: Im Kanupark am Markkleeberger See kreischen heute Raftingcrews, wo einst Kohle gewonnen wurde (g. l.).

Mustergültig: Im Archiv der »Schaustickerei Plauener Spitze« zeigt sich die Vielfalt früherer Entwürfe (M. l.). Hoch hinaus: Die weltgrößte Freilandpyramide erinnert in Johanngeorgenstadt an ehrwürdige Personen der Stadt (l.).

Mr. Big Foot trägt ein
Raupefahrwerk, bei
dem jedes Glied größer
als unsere keinesfalls
schmächtige KTM ist

*Affenarme: Mächtige
Maschinen machen müde
Männer im ehemaligen
Braunkohle-Abbaugbiet
Espenhain munter.*





Big Foot: Neben den Antriebsraupen der Maschinen im »Bergbau-Technik-Park« in Großpösna wirkt die KTM wie aus dem Miniatur-Wunderland (g. l.).

Strahlemann: Eine bunte Lasershow lässt die Drachenhöhle von Syrau erglimmen (M. l.).

Shakehands: mit der Oberklasse im Pas de deux in den Hallen des »August Horch Museums« in Zwickau (l.).

ÄHNLICH EINER
HALLIG THRONT
HIER EINE
TURMHOLLÄNDER-
WINDMÜHLE, DIE
LETZTE IHRER ART
IM VOGTLAND

Pssst! Unterwegs in geheimnisvoller Mission ... Irgendwo im Westen Leipzigs zwischen moderner »Red Bull Arena« und dem altehrwürdigen Hauptbahnhof zeichnet das GPS einen wilden, unkoordinierten Zickzack rund um den Karl-Heine-Kanal auf den Monitor. Kleingartenanlagen, abgebrochene Mauern, pompös restaurierte Fassaden wischen seit geraumer Zeit an uns vorbei. Die Aufschrift des Buchs im Kartenfach ist trotz geschärfter Brillenoptik kaum zu erkennen. »Geisterstätten – Leipzig«, zerrissene Lettern für vergessene Orte, bekannter als Lost Places. Deren Koordinaten werden oft gehandelt wie heißer Stoff. Was einmal im Buch veröffentlicht wurde, ist verbrannt, weiträumig und hinter fetten Verbotszäunen weggesperrt.

Dann selbst Detektiv spielen. Immer die Warnung aus dem Vorwort im Hinterkopf: Besuche mögen spannend, gleichzeitig vor allem aber gefährlich sein, »die unfreiwilligen Museen sind nicht auf Publikum vorbereitet.« Also, Kinder, nicht nachmachen!

Möglichst unauffällig nehmen wir den letzten, nicht ganz sauberen Abzweig. KTM goes Underground. Zersplitterte Fenster, herabgefallene Ziegel und sonstige Reifendruck-Vernichter überall. Leichtes

Knarzen fällt von der zerrupften Dachkonstruktion der verwitterten Ruine auf rostige Stahlträger und bunt gezeichnete Graffiti. Ziegelwände tragen Putz oder Tapetenreste als offene Wunden eines gerupften Huhns. Grün beißt sich an ersten Stellen durch den Beton des Bodens. Eine unheimliche Stimmung legt sich in die Stille, allein der Puls rast. Was hier wohl nachts passiert (ist)? Wie viele Menschen einst große Teile ihrer Lebenszeit für sich, den Herrn oder den Sozialismus geschuftet haben müssen?

»Weeste, der Leipziger Westen war zu DDR-Zeiten Industrieviertel, das nach der Wende kollabierte. Unzählige Industrieruinen blieben verwahrlost zurück, boten und bieten Künstlern und Kreativen günstigen Raum zum Wohnen und Arbeiten.« Michael leitet die Information in der alten Baumwollspinnerei am Rande des Stadtteil Lindenau. Mit perfekten Ateliers und vielfältigen Galerien ein angesagter Ort kreativer Köpfe. Das war mal anders. Eine alte Aufnahme zeigt eine aus unzähligen roten Ziegeln erbaute, in sich homogene Stadt in der Stadt.

»Ein Werksgelände mit etlichen Produktionsgebäuden, umgeben von Arbeiterwohnungen, Kindergärten und Naherholungseinrichtungen.« Als Anfang des vergangenen Jahrhunderts Lohnkosten noch niedrig



Windkraftanlage: In der Mühle von Syrau wurde einst Roggen für die Bevölkerung gemahlen.

und Arbeitstage unendlich lang waren, »verarbeiteten an die 4000 Frauen bis zu 240.000 Spindeln Baumwolle zu Garn. Die größte Spinnerei Kontinentaleuropas.« Mit dem Ende der DDR hat auch hier der Letzte das Licht ausgemacht. »Eine extrem stabile Bauweise mit doppelwandigen Ziegelmauern half der Industriearchitektur nicht nur über die wilde Wendezeit.« Bollige Kopfsteine hämmern bei der Abfahrt auf das Fahrwerk der KTM ein, unterstreichen Michaels Worte.

Mit jedem Kilometer Richtung Süden lösen wir uns aus der Umklammerung der Großstadt. Ausleger mächtiger Maschinen wachsen aus der Ferne als Kathedralen der Arbeit in den Himmel. Wollen wir tatsächlich schon wieder stoppen? Vielleicht können manche Männer am »Bergbau-Technik-Park« Großpösna einfach nicht anders.

Henrys bunt verspiegelte Sonnenbrille zeigt einen Coolness-Faktor, der auf den Spielplatz für große Jungs passt. »Der Park ist wie meine Harley, immer eine Baustelle.« Instandhaltung, Reparaturen, »wir kümmern uns um die Andenken an die Braunkohlezeit.« Vögel zwitschern sich die Seele aus dem Leib, wo einst Eisen-Mammut's Krawall über die Landschaft legten und das hiesige Leben einmal im großen Stil umschichteten. »Der komplette Förderzyklus in einem Braunkohletagebau steht vor uns. Vom Abraum, über den Abbau bis hin zur Rekultivierung, alles lief Hand in Hand.«

Dass Schaufelradbagger oder Bandabsetzer (ein Gerät mit Förderbändern zur kontinuierlichen und gezielten Ablagerung von Schüttgut) auf großen Füßen stünden, wäre untertrieben. Mr. Big Foot trägt hier ein Raupenfahrwerk, bei dem jedes Glied größer und mächtiger als unsere durchaus nicht schwächliche KTM ist. »Der Bagger schafft mit seinen Kubikmeterschaufeln und bei maximal viermaligen Umdrehungen pro Minute einen Abraum von 30.000 Schubkarren pro Stunde.« Gewonnen wurden mehr als 500 Millionen Tonnen Kohle, die später bei der Rekultivierung an Masse fehlten. »Die schnellste Arte und Weise, die Landschaft eines Tagebaus wiederherzustellen, ist das Anlegen von Seen für ein Naherholungsgebiet.«

Bevor wir beim Gedanken an so viel Arbeit ins Schwitzen kommen, verlassen wir

das Stollenreifen-Terrain, kreisen um die beiden Menschenmagnete Störmthaler und Markkleeberger See. Während die Faulen an Feinsandstränden herumbroilern, die Gemütlichen auf Ausflugsschiffchen schippern, fliegt Enrico fast waagrecht durch die Luft, taucht per Körper in die tosenden Wellen des Kanuparks. Mit Oberarmen wie Wanderwaden pflügt »Enno« durch die Wellen der Wildwasseranlage, um eine gekenterte Crew in Sicherheit zu bergen. »Bis zu sechs Hochleistungspumpen befördern Wasser über fünfeinhalb Höhenmeter vom See bis hinauf zum Start.« Frank arbeitet nach seiner aktiven Zeit als Hochleistungssportler nun als Sportkoordinator der Anlage. »Eine Art Riesenrutsche mit Kurve und beweglichen Verstellelementen, die dem herabstürzenden Wasser immer wieder besonderen Drall geben.«

Routiniert hockt Enno nun wieder als Raftguide auf dem Rand eines Wildwasserbootes. Mitsamt einer frischen Crew geht es auf dem Gummiförderband vom See hinauf zum Start. Mindestens 10.000 Liter Wasser pro Sekunde befeuern den rauschenden Parcours. Stechpaddel pflügen durch das Nass. Gischt klatscht in die Gesichter. Boote biegen sich auf Wellenkämmen wie Tänzerinnen beim Ballett. Manch einer kreischt. »Gibt es ein schöneres Hobby?«

Für uns macht sich die Reise nun locker. Letzte Dreckklumpen aus dem ehemaligen Tagebaugelände spritzen aus den Profilen der KTM-Reifen. Die Leipziger Tieflandsbucht spült uns gen Süden ins Mittelsächsische Hügelland. Fruchtbare Böden, wenige Bäume, sehr weite Weitsicht. Ein guter Grund, die Navigation zunächst möglichst geradlinig auszulegen. Die KTM macht Kilometer. Borna, Altenburg, Zwickau – grobe Orientierungspunkte. Mit jedem Stück wird die Landschaft gedrängter, beschwingender, spaßiger für Motorradreisende. Fliegenfischer stehen im seichten Gewässer der Zwickauer Mulde, sortieren am Rand der letzten Plattenbauten der gleichnamigen Stadt ihre Schnüre.

»Horch mal!« Seitdem Reiner in Ruhestand ist, kann er als ehrenamtlicher Guide im »August Horch Museum« Zwickau seiner Automobil-Faszination noch besser nachkommen. Ihn treffen wir »in einem mehr als 100 Jahre alten Backsteinbau,



Eine von 213 »750-Pullmann-Saloon-Limousinen« glänzt in Zwickau mit ihrem Achtzylinder-Reihenmotor.



Stichhaltige Kunst: Herstellung von Plauener Spitze in der »Schaustickerei«.



Tastenspiel statt E-Mail: Historische Schreibmaschine im Plauener Museum.

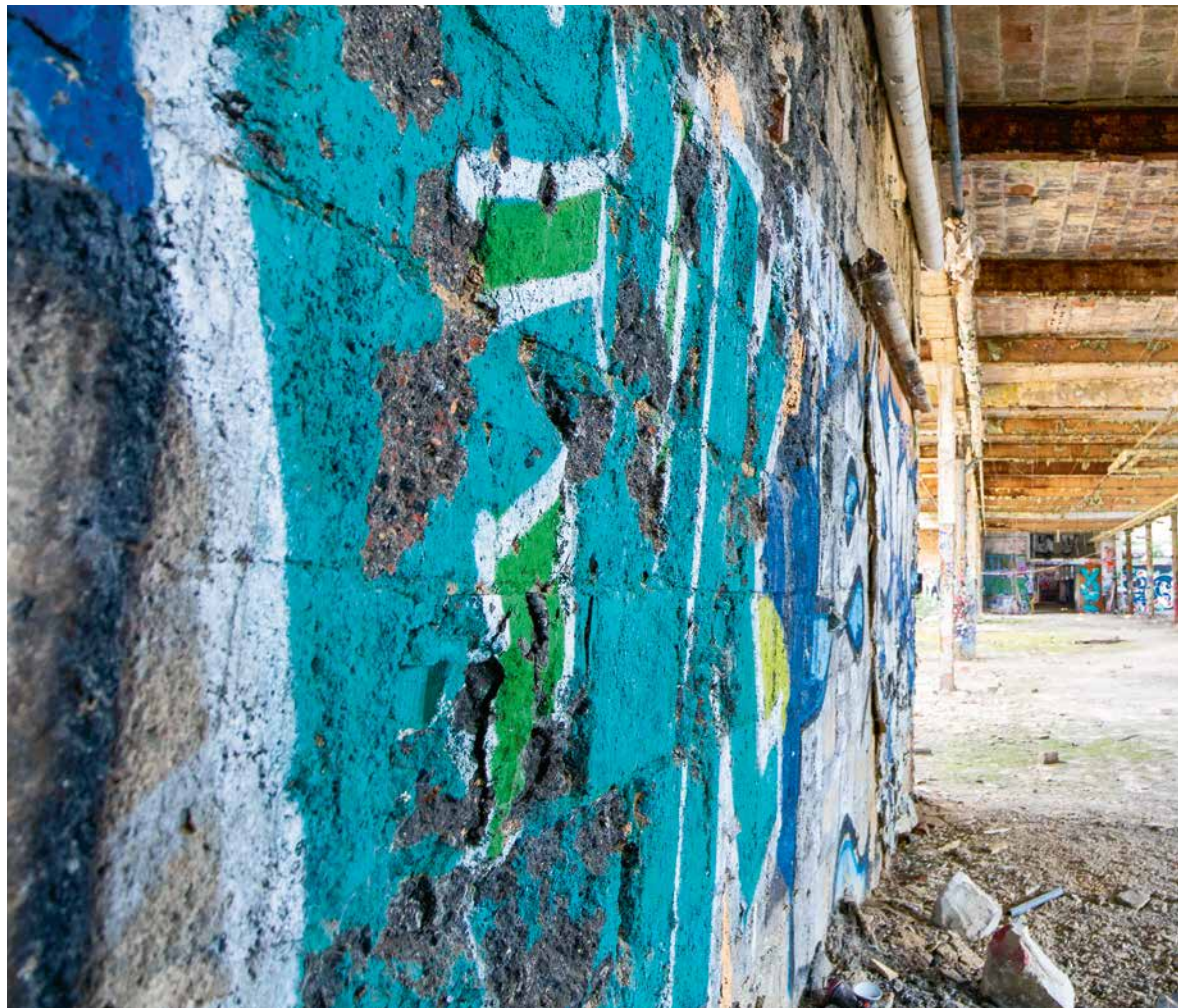
UNZÄHLIGE MALE
HAT REINER DIE
GESCHICHTE
ERZÄHLT ODER
DEN MUFFIGEN
DUFT IM ALTEN
BÜRO DES
PATRIARCHEN
EINGEATMET

Geburts- und erste Produktionsstätte der Marke Audi.« Unzählige Male muss Reiner die wechselhafte Firmengeschichte und ihre Geschichtchen bereits erzählt haben. Hat dabei die funktionsfähigen Transmissionsmaschinen in der Werkstatt zum Leben erweckt oder den muffigen Duft im historischen Büro des Patriarchen eingeatmet. In der Ausstellung eine Sammlung edlen Metalls mit Reminiszenzen an bessere Zeiten: betagte Plakate, wuchtige Motoren, Tankstellen-Nachbauten oder auch eine Szene vor einem Grand Hotel Royal.

»Horch baute immer für die Premiumklasse, vier oder fünf Liter Hubraum, Achtzylinder-Motoren. In den 1930er-Jahren kam jedes zweite Luxusfahrzeug aus Zwickau und hieß Horch.« Wir flanieren zwischen »den ältesten Fahrzeugen, zwei Phaeton-Karosserien, handlackiert aus 1911 ... einem Audi Typ K, 1921 erster Linkslenker aus deutscher Fertigung ... und hier, der Traum der automobilen Pionierzeit, ein Horch 843 Sport-Cabriolet.«

Spätestens hinter Gornsdorf durchschneidet stumpfer Asphalt das dunkle Grün des Geyerschen Walds. Nun sind wir drin, im Erzgebirge. Keine Lastenradfahrerinnen mehr mit Helm und Kindersitz, keine frischgebackenen Väter in den Vierzigern, die ihre Babys vor dem Bauch geschnallt herumtragen. Die KTM brüllt Bäume an. Rustikale Wandmalereien leuchten an der »Waldschänke« neben einem Schriftzug: »on tief drinne, klingt dos alte / In de Walder Rauschn noch«. Bis zum Schwarzen Teich quält mich der Gedanke, was der mir unbekannte Autor wohl damit sagen will.

Wie ein blaues Auge träumt der künstlich angelegte See in der Talsenke im Meer aus Bäumen vor sich hin. Sonnentau, Orchideen oder blauer Fingerhut malen seine Ufer bunt. Watt- und Wasservogel sollen gesichtet worden sein. Zahlreiche Nacktbader ebenso. Und dann lese ich weiter auf Wikipedia, der See »schließt sich direkt an das Magdloch an, ein sumpfiges



*Lost Place: Irgendwo
im Westen Leipzigs
knistert es an einer
typischen Geisterstätte.*

Gelände, aus dem auch der Wasserzufluss erfolgt.« Derben Humor haben sie ja hier.

Ein filigraner Schwibbogen mit Szenen aus dem Bergbau erinnert in Erlabrunn an die Tradition der Eisen-, Zinn- und Uran-gewinnung rund um Johanngeorgenstadt. Die weltgrößte Freilandpyramide aus Beton und Edelstahl markiert in Sichtweite der tschechischen Grenze unseren Wendepunkt. Mit uns geht es wieder abwärts und landeinwärts. Die Fahrt bekommt mit ihrem Schräglagen-Sammelsurium die Leichtigkeit des gedankenverlorenen Dahinschmelzens. Bis nördlich von Neidhardtsthal ein Warnschild den Wecker für die Rückkehr in die Realität stellt: Rüttelstrecke, eingelassen in eine topgepflegte, supergriffige Fahrbahn einer Halbkehre. Fürs Bremsen ist's zu spät.

Mit frisch sortiertem Biss halten wir uns lieber bis Reichenbach jenseits großer Verkehrswege, rollen durch scheinbar verlassene Landschaften und seltsam leere, städtische Hauptstraßen. »Montag ist Schontag



im Vogtland!«, hören wir die Leute erzählen, wenn wir hier tatsächlich mal jemanden treffen.

Immer wuchtiger projizieren mehr als zwanzig Millionen Ziegelsteine das weltgrößte Viadukt seiner Art bei Netzschau auf die Netzhaut. »Als Kinder konnten wir auf der Göltzschtalbrücke noch Verstecken spielen, heute ist alles komplett abgesperrt und gesichert.« Gerd nimmt auf den Feldwegen im Schattenwurf der 98 Bögen mal wieder eine Abkürzung zu seinem Garten. »Die Brücke war für die Industrialisierung der Region unglaublich wichtig. Noch heute schafft sie den Schluss für die Sachsen-Franken-Magistrale von Leipzig nach Nürnberg. Damals eine der ersten Bahnstrecken Deutschlands.« Zum Abschied lächelt der Einheimische verschmitzt: »1846 Baubeginn, fünf Jahre später Inbetriebnahme. Der Flughafen BER ... ach ...«

Der große Bogen zurück gen Süden wird zum bunten Farbenspiel. Die österreichische Orangenhaut flimmert kräftig im wiesengrünen Hügelland. Weiß betuchte Segelmasten werden in der königsblau spiegelnden Talsperre Pöhl zu Leuchttürmen einer Landschaft, die vor den Toren von Syrau in einen Ozean aus gelben Rapsfeldern übergeht. Ähnlich einer Halligthrone in ihrer Mitte eine Turmholländer-Windmühle, bei der allein das Dach zum Wind ausgerichtet wird. »Die letzte erhaltene Getreidemühle der Region, die einst die Bevölkerung mit Roggenmehl versorgte.« Manuela ist hier Mädchen für alles. Gerade als wir unsere Helme wieder aufsetzen wollen, pfeift sie hinter uns her: »Hey, Jungs, jetzt müsst ihr euch aber auch die Drachenhöhle ansehen, ist immerhin die einzige Tropfsteinhöhle Sachsens!«

So folgen wir neugierig der jungen Dame. Kaum nennenswerte Kilometer mit dem Motorrad, dann 16 Meter unter Tage. »Entdeckt wurde die Höhle 1928 durch kuriose Umstände bei Arbeiten im Steinbruch zur Gewinnung von Kalkstein für den Straßen- und Häuserbau.« Knapp 100 Stufen in schweren Motorradklamotten und -stiefeln Höhenunterschied sind immer ein Traum. Die Belohnung: ein illuminiertes See, ein wuchtiges Laserspektakel, die Sage vom Drachen, der hier gehaust und die Dorfbevölkerung bedroht haben soll. »Als die



Fettes Ferkel: Abendessen im TF-Partnerhaus »Zwoschwitz« in Plauen.



Internationale: besondere Zeiten auch für »Halbmond Teppiche-Oelsnitz« (Teppichmuseum).



Erklärbar: Tina zeigt uns die Besonderheiten der Teppichherstellung auf Schloss Voigtsberg.



Klingend: Am Ende landen wir mit Markneukirchen im Musikviertel des Vogtlandes.

Überspannt: Nicht grundlos gilt die Göltzschtalbrücke als weltgrößte Ziegelsteinbrücke.

Bewohner zur Besänftigung der Furie eine Jungfrau opfern wollten, nahm ihr Freund allen Mut und eine Heugabel, stach dem Höhlenbewohner mitten ins Herz.« –

»Brutale Männer hat das Land, wenn es um seine Mädels geht, was?« – »Genau!«

Bis Plauen ist bald erreicht. Die Stadt, die für besondere Spitze steht. »Ach Gottchen, Stickerei, Handarbeit.« Auch wir sind, sagen wir mal, eher zaghaft bei dem Thema. Ganz anders Gabriele und Frank. Die Diplom-Designerin und der technische Chemiker aus der Textilindustrie sprühen vor Energie und wissen, wie sie uns rumkriegen: »Schaut mal, wie fein Feinmechanik vor mehr als 100 Jahren gesteuert werden konnte, um mit tonnenschwerem Eisen hochfeine Spitze herzustellen.«

Höllenglärm bricht in der Villa der »Schaustickerei Plauener Spitze« los. Der Boden unter uns beginnt leicht zu beben. Unzählige Nadeln, filigrane Verbindungselemente und Fäden setzen sich in Bewegung. Nicht nur der 20-Tonnen-Koloss erinnert an eine rund 140 Jahre alte Industrietradition. Begonnen mit schlichten Handstickereien, über etliche Musterbücher sammeln sich Lochkarten-Programmierungen bis hin zu hoch mechanischen Schmanckerln wie Pantografen, Schiffchen-Stickmaschinen und eben diesen Großmaschinen.

»Plauen lag einst an der zentralen Handelsstraße zwischen Leipzig und Nürnberg. Vor rund 400 Jahren hat man mit der Baumwollverarbeitung begonnen. Man lernte den

Werkstoff kennen, begann zeitig zu weben und zu spinnen. Es entwickelte sich eine Hausindustrie mit dem selbständigen Lohnsticker als Berufsbild.«

Fliegende Teppiche sind in Oelsnitz kein Hexenwerk. Von Weitem gibt Burg bzw. Schloss Voigtsberg am Rande der Stadt mit seiner Ausbreitung über einen Hügelrücken eine mannhafte Erscheinung ab. Jahrelang ein Gefängnis, hängen heute im Teppichmuseum nicht nur schwebende Ausstellungsstücke in der Luft. »Was für Meißen das Porzellan ist, ist für Oelsnitz der Teppich.« Chefin Tina zeigt uns Entwicklung der maschinellen und industriellen Teppichproduktion, »komplexe Konstrukte aus Symbolen und Farben«, einen »rustikalen Axminster-Teppichwebstuhl von 1910 oder die Orientstickmaschine aus den 1930iger-Jahren.« Ein Hauch von Tausendundeiner Nacht schwebt über der Reise. »Die Namenswahl Halbmond-Teppiche geht auf Arabien als mystisches Sehnsuchtsziel vieler Menschen Ende des 19. Jahrhunderts zurück.« Gleich nebenan begründete diese Firma seit knapp 150 Jahren eine dauerhafte Teppichindustriekultur, hat neben frischen Fertigungshallen die alten zurückgelassen. Ein verlassener Ort, ein Lost Place?

Nicht alles sei hier verraten. Lassen wir später lieber die KTM die Tonleiter ihres unermüdlichen Zweizylinders pfeifen. Markneukirchen und der vogtländische Musikwinkel sind nicht weit.



Industriekultur & Lost Places

Im Jahr 2020 feierte Sachsen sein Jahr der Industriekultur und bietet mit der immer noch aktuellen Themenroute einen Rückblick auf ein goldenes Zeitalter, in dem man Boom- und führende Industrieregion in Deutschland war. 500 Jahre Industriegeschichte finden ihre Ursprünge bereits im Mittelalter mit dem Silberbergbau im Erzgebirge und der Entwicklung der Glasindustrie. Begonnen mit dem Wirtschaftswunder nach dem Siebenjährigen Krieg 1763 (Stichwort »Rétablissement«) nahm die Entwicklung gegen Ende des 18. Jahrhunderts Fahrt auf, als sich neben historisch gewachsenen Handwerksstrukturen erste Großbetriebe ansiedelten. Bis zum (Ende) des Zweiten Weltkriegs hatte dies innerhalb des Folgejahrhunderts eine umfassende Industrialisierung zur Folge. Mit dem weltweit führenden Messestandort Leipzig im Rücken hatten oft Weltmarktführer im dicht besiedelten Hinterland ihre Heimat und stellten unterschiedlichste Maschinen und Produkte her.

Thematisch liegen die Schwerpunkte der hier vorgestellten Tour dabei vorwiegend auf Bergbau, Textilien und Fahrzeugen (Auto und Bahn). Sicher sind Industriekultur und »Geisterstätten«, die sogenannten Lost Places, an vielen Stellen inhaltlich eng miteinander verzahnt. Für weitere Details empfehlen die Autoren unten aufgeführten Bücher oder für jeweils aktuelle Tipps das Internet.

Haltepunkte an der Route der Industriekultur

»**Leipziger Baumwollspinnerei**« in Leipzig-Lindenau: www.spinnerei.de
 »**Bergbau-Technik-Park**« in Großpösna: www.bergbau-technik-park.de
 »**Kanupark Markkleeberg**« in Markkleeberg-Auenhain: <https://kanupark-markkleeberg.com>
 »**August Horch Museum**« in Zwickau: www.horch-museum.de
Windmühle in Syrau: <https://syrau.de/windmuehle>
Drachenhöhle in Syrau: <https://syrau.de/drachenhoehle>
 »**Schaustickerei Plauener Spitze**« in Plauen: www.schaustickerei.de/index.html

Teppichmuseum auf Schloss Voigtsberg in Oelsnitz: www.schloss-voigtsberg.de/museum/teppichmuseum
 »**Erlebniswelt Musikinstrumentenbau**« in Markneukirchen: <https://erlebniswelt-musikinstrumentenbau.de>

Unterkünfte

Zahlreiche TF-Partnerhäuser liegen im Umfeld der beschriebenen Reiseroute. Die Autoren übernachteten im »Landhotel Plauen – Gasthof Zwoschwitz« in Plauen (www.landhotel-plauen.de). Informationen hierzu und zu weiteren TF-Partnerhäusern finden sich unter www.tourenfahrer-hotels.de.

Die Autoren empfehlen außerdem folgende Unterkünfte: »Pension Kufner« in Markkleeberg (www.pension-kuefner.de) und »Bikercamp Erzgebirge« in Gornsdorf (www.bikercamp-erzgebirge.de).

Literatur / Karten

Arno Specht / Uwe Schimunek:

Geisterstätten Leipzig, Jaron Verlag, 1. Auflage (2014), ISBN: 978-3-89773-928-4, 12,95 Euro.

Arno Specht / Uwe Schimunek: Geisterstätten Sachsen, Jaron Verlag, 1. Auflage (2018), ISBN: 978-3-89773-849-2, 12,95 Euro.

Falk-Regionalkarte, Blatt 09: Leipzig, Halle, Erfurt, M.:1:150.000, MairDuMont, 5. Auflage (2016), ISBN: 978-3-8279-1809-3, 8,99 Euro.



Sonstige Infos

Sachsen Tourismus in Dresden: www.sachsen-tourismus.de
Fertige Motorradtourenvorschläge und kostenlose Motorradkarte: www.sachsen-tourismus.de/reisethemen/aktiv/motorrad
Mehr Infos zur Themenstraße »Route der Industriekultur in Sachsen«: www.sachsen-industriekultur.de, www.industriekultur-in-sachsen.de

FORTSETZUNG FOLGT

Den zweiten Teil dieser Reportage lest ihr in einer der nächsten Ausgaben des TOURENFAHRERS.

Der Sonne entgegen geht's im zweiten Teil dieser Rundreise.

Wahlzeit

Der TOURENFAHRER hat die Redaktion zur Wahlurne gerufen: Die besten Tourer des Jahres galt es zu küren, quasi die Top-Ten-Tourer 2020. Doch Wahlen gehen nicht immer glatt vonstatten: Wir präsentieren deshalb die elf besten Reisemotorräder der letzten Saison.

Fotos: Bergmann, Güldenring, Hülsmann, Klee, Kohlmeier

Die hitzig diskutierte Frage lautet: Welches ist das beste Reisemotorrad?

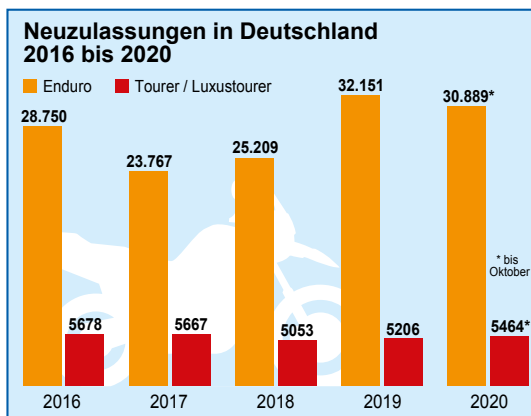
Das Ende eines Jahres ist traditionell der Zeitpunkt für mehr oder minder unterhaltsame Jahresrückblicke, in denen der, die oder das Beste einer Kategorie gekürt werden – sei es das Tor oder der Galopper des Jahres. Wenn die TOURENFAHRER-Redaktion das Jahr Revue passieren lässt, landen wir schnell bei der hitzig diskutierten Frage: Welches ist eigentlich das beste Reisemotorrad? Da die Meinungen weit auseinandergehen und uns das Mutterland der Demokratie ein so intensives Beispiel der Entscheidungsfindung darbietet, veranstalteten wir kurzerhand die redaktionsinterne Wahl zum »Tourer des Jahres«.

Um dies möglichst objektiv zu halten, durfte jeder seine ganz persönlichen Top Ten zusammenstellen – ohne Gewichtung. Das unbestechliche Ergebnis, bei dem natürlich jede abgegebene Stimme zählte, spiegelt die große Vielfalt der Charaktere wider. Deren Vorlieben haben uns nicht

nur eine ellenlange Liste Lieblingsmotorräder beschert, sondern auch gezwungen, aus den Top Ten eine »Best Eleven« zu machen – einige Motorräder konnten die gleiche Stimmzahl auf sich vereinen und gehören daher in die Hitliste.

Unter den Auserwählten findet sich der klassische vollverkleidete Tourer vom Schlag der BMW R 1250 RT genauso wie die kernige Husqvarna-Hardenduro 701 LR. Obwohl kein Abbild der Zulassungsstatistik, steht auch der Klassenprimus BMW R 1250 GS in der »Adventure«-Variante auf unserer Liste. Analog zur allgemeinen Beliebtheit sind auch bei uns die Reiseenduros in der Mehrheit, allen voran die Triumph Tiger 900 Rally Pro und Yamahas Ténéré 700. Am oberen Ende der Fahrdynamik gast KTM's Super Duke GT mächtig an, während der unverwüstliche Einzylinder der Royal Enfield Himalayan am anderen Ende Gemütlichkeit verspricht. Die Bandbreite reicht von 24,5 PS bis 175 Pferdestärken, von 4700 bis knapp unter 20.000 Euro und von leichtfüßigen 174 bis strammen 282 Kilo. Unsere elf Lieblingstourer kommen hier in streng alphabetischer Reihen- und nicht Rangfolge: Wir sind gespannt auf andere Meinungen!

Thilo Kozik





Mit der Zweizylinder-XR bringt BMW das erfolgreiche Reise-Rase-Tourer-Konzept der vierzylinderigen S 1000 XR in die Mittelklasse. Hier allerdings weit weniger aggressiv und deutlich massenkompatibler dank des immer noch 105 PS leistenden Reihen-Twins, der weniger durch seine Tiefen als die Drehfreude obenherum überzeugt. In diesen Regionen garantiert der 895 cm³ große Zweizylinder ein dynamisches Vorwärtskommen, während Dauerläufer lieber in einer Etage tiefer unterwegs sind, da hier weniger lästige Vibrationen den Fahrern den Genuss stören. Dann sitzt man gern auch länger in der ausgeprägten Sitzmulde, die den Fahrer bei schlankem Knieschluss vorbildlich mit dem Motorrad verbindet. Nur die serienmäßig montierte Sitzbank ist für die Langstrecke etwas zu unnachgiebig gepolstert.

Fahrwerksmäßig kombiniert die F 900 XR für ein Straßenmotorrad lange Federwege mit asphaltorientierter 17-Zoll-Bereifung, was in einen tadellosen Komfort bei guter Straßenlage mündet. Empfehlenswert ist darüber hinaus das semiaktive Fahrwerk Dynamic ESA für das Federbein (rund 380 Euro), das noch mehr Reserven bereitstellt. Damit zieht die kleine XR auch in jedem Beladungszustand unbeirrt ihre Bahn bis zum beachtlichen



Zusatzausstattung: Optionale Seitenkoffer für die Tour.

Höchsttempo von 224 km/h. Allerdings zählt sie auch wegen des vergleichsweise hohen Gewichts von gemessenen 230 kg nicht gerade zu den handlichsten ihrer Kategorie. Zum Basispreis sollte man außerdem die Kosten von rund 555 Euro für das Aktiv-Paket hinzuaddieren. Das macht das ABS sowie die Traktionskontrolle schräglagenfähig und fügt Heizgriffe, Kofferhalter sowie neben einem »Dynamic«- einen individualisierbaren Fahrmodus dem Basiszustand hinzu. So aufgewertet, erfüllt die F 900 XR alle Anforderungen an einen gelungenen Mix aus Sport und Touring.

Verschärftes fürs Kurvenrevier

Offroad	40 %
Langstrecke	75 %
Sozius	60 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 895 cm³, 4 V / DOHC, 77 kW (105 PS) bei 8500/min, 92 Nm bei 6500/min, sechs Gänge;
Endantrieb: Kette;
Rahmen: Stahl-Brückenrahmen;
Federung v.: 43-mm-USD-Telegabel, 170 mm;
Federung h.: Zentralfederbein, 172 mm;
Reifen v. / h.: 120/70 ZR17 / 180/55 ZR17;
Bremsen v. / h.: 320-mm-Doppelscheibe / 265-mm-Scheibe;
Leergewicht: 219 kg;
Zuladung: 219 kg;
Sitzhöhe: 825 mm;
Tank: 15,5 l; **Assistenzsysteme:** ABS, Traktionskontrolle, zwei Fahrmodi

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h;
Durchzug 50–120 km/h: 8,6 s;
Verbrauch: 4,9 l;
Reichweite: 316 km



Besser sehen: Mit dem aufpreispflichtigen »Headlight Pro«-Scheinwerfer kommt ein adaptives Kurvenlicht.



(Un-)typisch BMW: Aus dem knackig kurzen Endschalldämpfer tönt es sonor, aber unaufdringlich.

STATEMENT

Till Kohlmeier, Vielfahrer und Zweiventil-Fan



Mit reichen die 105 PS der F vollauf für schnelle Reisen, aber auch bei der engagierten Runde über die Hausstrecke bleibe ich potenteren Motorrädern im Rückspiegel kleben. Ich brauche keine 165 PS, wie sie die große Schwester S 1000 XR absondert, die in meinen Augen für viele Normalfahrer zu viel des Guten sind. Mich stört an der F vor allem die BMW-Aufpreispolitik, denn die optionalen Pakete gehören dazu.

BMW R 1250 GS Adventure

ab 17.673 €

Allrounder mit ShiftCam-Power

Offroad	75 %
Langstrecke	100 %
Sozius	90 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: luft-/flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, 1254 cm³, 4 V / DOHC, 100 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kardan; **Rahmen:** Stahl-Brückenrahmen; **Federung v.:** 37-mm-Televolver, 210 mm; **Federung h.:** Paralever-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, 220 mm; **Reifen v. / h.:** 120/70 R19 / 170/60 R17; **Bremsen v. / h.:** 305-mm-Doppelscheibe / 76-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 268 kg; **Zuladung:** 217 kg; **Sitzhöhe:** 890 / 910 mm; **Tank:** 30 l; **Assistenzsysteme:** Teilintegral-ABS, Traktionskontrolle, zwei Fahrmodi, Berganfahrhilfe

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h; **Durchzug 50–120 km/h:** 6,3 s; **Verbrauch:** 5,9 l; **Reichweite:** 491 km



Muskelspiele: kraftstrotzende Adventure-Erscheinung.

In der Basisversion ist die R 1250 GS seit gefühlten Jahrzehnten das bestverkaufte Motorrad hierzulande. Allerdings wird bei den Zahlen die Adventure-Variante mit eingerechnet. Dieses mächtige Motorrad hat es der TF-Redaktion angetan, weil es seine unglaubliche Präsenz mit allerhöchster Souveränität und bester Tourenkompetenz kombiniert. Angefangen bei der hervorragenden Unterbringung mit großzügigem Platzangebot für Fahrer, Passagier und Gepäck, endet der Reisekomfort noch lange nicht beim famosen Wind- und Watterschutz oder dem riesigen 30-l-Sprittfass. Genauso

wenig ist die Geländetauglichkeit auf serienmäßige Sturzbügel oder den robusten Ölwanenschutz begrenzt.

Ein ganz großes Pfund der Adventure ist der ShiftCam-Boxer, der wie die Faust aufs Auge zur Abenteuer-Maxi-Enduro passt: Sanft, perfekt dosierbar und mit traktorartiger Traktion zieht der Lump die 282 kg jede Geröllstrecke mit einem »In-der-Ruhe-liegt-die-Kraft« nach oben, gleichzeitig stiftet er bei Bedarf den Antritt für quicklebendiges Kurvenschnupfen auf Asphalt.

Eine ähnliche Bandbreite realisiert das Televolver-Paralever-Fahrwerk trotz des offroad nicht idealen 19-Zöllers vorn. Die toll austarierte Balance, der tiefe Schwerpunkt und reichlich Bodenfreiheit machen dieses kleine Manko zum großen Teil wieder wett – jedenfalls in Vollausstattung: Mit dem semiaktiven Fahrwerk Dynamic ESA, das die Federbasis des Federbeins automatisch der Beladung anpasst, und der Option Fahrmodi Pro, die verschiedene geländeorientierte Fahrprogramme im Köcher mit sich führt, nähert sich die große GS dem idealen Stadt-Land-Fluss-Motorrad. Mit allerdings zwei Pferdefüßen: Echte 282 Kilo schrecken viele ab – ebenso wie die fürs Gesamtpaket verlangten gut 22.000 Euro.

STATEMENT

Thilo Kozik, on- wie offroad begeistert unterwegs



Ich gebe zu, dass mir die schiere Präsenz der großen Adventure gehörigen Respekt einflößt, ich mich auf ihr aber gleichzeitig unglaublich souverän fühle. Lässig durch die Gegend gondeln oder engagiert ballern – beides geht prächtig. Dank dieses Bullen von Motor ist mir auch vor Geländeausflügen nicht bange. Nur vor dem Moment, da das Gewicht unaufhaltsam zur Seite kippt, fürchte ich mich ein wenig.



Abenteuer-Look inklusive: Das imponierende Heck bietet insgesamt 80 l Stauvolumen bei 990 mm Breite.



Elektronische Automatik: Beim Dynamic-ESA-Federbein von ZF stellt sich die Basis selbsttätig auf die Beladung ein.



Manchmal überholt einen die Zeit, wie im Fall der RT: Das für 2021 überarbeitete Modell steht schon in den Startlöchern und wird ab Anfang Februar erhältlich sein. Uns hat aber auch schon der aktuelle Bayern-Reisedampfer ob seiner traditionellen Reisetugenden überzeugt. Das liegt nicht etwa daran, dass mit Ausnahme von BMW kein Hersteller mehr waschechte Tourenmodelle im Programm führt: Seien es die fürstlichen Platzverhältnisse, der exquisite Schutz hinter der elektrisch höhenverstellbaren Scheibe, bestens integrierte Seitenkoffer oder die exklusive serienmäßige Ausstattung – derzeit kann kein anderes Motorrad mit einem solch entspannten Fahrgeuss aufwarten.

Als solide Basis steht in der Mitte des Vergnügens der 1250er-ShiftCam-Boxermotor, dessen Höchstleistung von 136 PS und 143 Newtonmetern Drehmoment unheimlich gelassen machen. Denn trotz der von uns gemessenen 290 Kilo, mit denen es das Aggregat hier zu tun hat, ist in allen Lebenslagen ausreichend Druck vorhanden.

Zusätzlich sorgt die tiefe Einbaulage für ein erstaunlich frisches Handling, das man der Vollverkleidung nicht zugetraut hätte. Dass sich die RT handzahn am Lenkeinschlag wenden lässt, zählt zu den großen Wundern der Fahrdynamik. Wer



Fast alles dran: BMWs RT ist ab Werk gut ausgestattet.

dann noch die aufpreispflichtige Option Dynamic ESA zieht, bekommt eine tourentaugliche Bandbreite an Fahrwerkeinstellungen, die sich anders als bei einigen Mitbewerbern denkbar einfach bedienen lässt. Im nächsten Modelljahr verabschiedet sich die RT von ihren analogen Runduhren und kommt verfeinert mit TFT-Display samt Bluetooth-Konnektivität, dazu gibt's die schräglagenabhängige Traktionskontrolle, das Kurven-Integral-ABS und LED-Kurvenlicht als Serie. Zusammen mit den jetzigen Eigenschaften könnte sie DAS Tourenmotorrad schlechthin werden.

Tourenbrummer der Extraklasse

Offroad	20 %
Langstrecke	95 %
Sozius	100 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: luft-/flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, 1254 cm³, 4 V / DOHC, 100 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kardan; **Rahmen:** Stahl-Brückenrahmen; **Federung v.:** 37-mm-Telelever, 120 mm; **Federung h.:** Paralever-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, 136 mm; **Reifen v. / h.:** 120/70 ZR17 / 180/55 ZR17; **Bremsen v. / h.:** 320-mm-Doppelscheibe / 276-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 279 kg; **Zuladung:** 226 kg; **Sitzhöhe:** 805 / 825 mm; **Tank:** 25 l; **Assistenzsysteme:** ABS, Traktionskontrolle, zwei Fahrmodi, Berganfahrhilfe

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h;
Durchzug 50–120 km/h: 6,2 s;
Verbrauch: 5,4 l;
Reichweite: 462 km



Es war einmal: Die Melange aus zwei Runduhren, einem LC-Display und dem Navigator hat 2021 ausgedient.



Eindeutig: Ohne Mehrfachbelegung dienen die Tasten nur einem Zweck, das ist bedienungsfreundlich.

STATEMENT

Tilman Sanhüter, Herr über dies und das



»RT ist noch mal die Abkürzung wofür? Rentner-Traum?« Mit solchem Spott muss man als RT-Liebhaber unter 30 wohl einfach leben. Wer drübersteht, darf Druck, Luxus und Handling vom Allerfeinsten genießen. Für Reisefahrten bekommt die RT meine klare Empfehlung, auch wenn der Weg zum Renteneintritt noch ewig lang ist.

Honda CRF 1100 L Africa Twin Adv. Sports ab 15.869,58 €

**Japan-Hightech
on und off the road**

Offroad	80 %
Langstrecke	75 %
Sozius	80 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 1084 cm³, 4 V / OHC, 75k kW (102 PS) bei 7500/min, 105 Nm bei 6250/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Brückenrahmen; **Federung v.:** 45-mm-USD-Telegabel, 230 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 220 mm; **Reifen v. / h.:** 90/90-21 / 150/70 R18; **Bremsen v. / h.:** 310-mm-Doppelscheibe / 256-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 238 kg; **Zuladung:** 218 kg; **Sitzhöhe:** 850/870 mm; **Tank:** 24,8 l; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, sechs Fahrmodi, Motorschleppmomentregelung

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h; **Durchzug 50–120 km/h:** 7,6 s; **Verbrauch:** 5,6 l; **Reichweite:** 442 km



Tricolor-Aufschlag: 300 Euro kostet die Farblgende.

Honda schickt gleich zwei Afrika-Königinnen ins Rennen um die Gunst der Reisefreunde, doch nur die Adventure-Sports-Variante kommt ins Finale.

Die stößt mit zahlreichen Ausrüstungsvarianten und Zubehör-Optionen in bajuwarische Sphären vor. Was in gleichem Maße für die Toureneigenschaften gilt: Ihr 24,8-l-Tank garantiert Reichweiten über 430 km, die hinter dem hoch aufragenden, fünffach höhenverstellbaren Windschild gut geschützt und auf dem recht straffen Polster in großzügigem Ambiente gern am Stück absolviert werden – was auch auf etwaige Mitreisende zutrifft.

Serienmäßige Goodies wie Heizgriffe, Apple Car-Play, USB-Buchse, Bordsteckdose und Tempomat steigern den Reisekomfort, ein adaptives Kurvenlicht komplettiert die Sicherheitsassistenten.

Als echter Quell der Freude erweist sich der 270-Grad-Twin, der mit samtweichem Motorlauf und viel Punch von unten echte Alleskönner-Qualitäten beweist. Gleich sechs Fahrmodi domestizieren seine 102 PS und 105 Newtonmeter Drehmoment, über den unübersichtlichen Farb-TFT-Touchscreen komponiert der Fahrer Ansprechverhalten und Einstellungen für Motorbremse, Kurven-ABS und die schräglagenfähige Traktionskontrolle. Honda offeriert für die AT das Doppelkupplungsgetriebe DCT mit verschiedenen Automatik-Modi und Manual-Bedienung für knapp 1100 Euro Aufpreis.

Für den On- wie Offroad-Einsatz ist das Fahrwerk mit schluckfreudigen und vielfach einstellbaren Federelementen sowie klassischem 21-Zoll-Vorderrad versehen, das es mit Kurvenstrecken und Geröllpisten aufnehmen kann. Noch ausgefeilter agiert das rund 1400 Euro teure semiaktive Dämpfungssystem EERA von Showa, mit dem die AT in die Reiseenduro-Luxusklasse aufsteigt. Bei entsprechendem Gewicht und Preis – mit DCT und EERA bringt sie für 18.647,73 Euro satte 258 kg auf die Waage.

STATEMENT

Andreas Hülsmann, MotorradABENTEUER-Chef



Es brauchte seine Zeit, bis ich zu diesem Motorrad freundschaftliche Gefühle entwickelt habe. Für meinen Geschmack hat die aktuelle Tante Twin zu viel Chichi. Ich bin mir heute noch nicht sicher, ob ich wirklich alle Fahrmodi und Assistenzsysteme durchprobiert habe. Aber wem es gelingt, in den unendlichen Möglichkeiten seine Lieblingsmodi herauszufiltern, wird mit der Africa Twin Freundschaft schließen.



Ohne Abwürgen: Das DCT erübrigt sensiblen Umgang mit der Kupplung, eine Untersetzung macht Offroad-tauglich.



Alternative Anzeigen: Die wichtigen Informationen fürs Fahren stehen unten, der Rest im Farb-TFT darüber.



Überraschung beim Wahlauschuss: Dass sich dieses knackige Offroad-Gerät in der TF-Hitliste so weit vorn platzieren konnte, ist wohl der hartgesottene Geländegänger-Fraktion zuzuschreiben. Wer sonst würde sich auf einem sportlich ausgelegten Single nach KTM-LC4-Machart in die weite Welt wagen? Immerhin ist die Österreicherin mit dem schwedischen Namen genau dafür gemacht, denn die »LR« bunkert zum 12-l-Sprittfass an der Front zusätzlich 13 l Benzin im Heckrahmen. Damit ergeben sich gemäß ihrem Long-Range-Kürzel sogar Mongolei-taugliche 555 km Aktionsradius.

Denn der 692-Kubik-Single geht trotz drehzahl-orientierter Fröhlichkeit recht vernünftig mit dem fossilen Brennstoff um – viereinhalb Liter sind nicht zu viel für den Kurzhuber, der auf Wunsch lammfromm und ohne an der Kette zu zerren durchs Dorf rollt. Richtig kultiviert läuft er aber erst ab mittleren Drehzahlen, was Autobahn-Etappen mit Dauertempo 130 akzeptabel macht – trotz feinnerviger Vibrationen in der konifzierten Lenkstange und den groben Enduro-Rasten.

Nicht nur in abgelegenen Regionen macht sich das schlanke, zweckoptimierte und selbstredend voll einstellbare Fahrwerk mit jeweils 250 mm



Individuelle Optik: Dicke Backen, schmale Taille.

Federweg bezahlt, das die 174 Kilo leichte Enduro mühelos über Schotter, Felsen und durch tiefe Schlaglöcher trägt. Natürlich verlangen solche Einsätze das entsprechende Sitzfleisch, denn die schmale und harte Husky-Sitzbank ist auf größtmögliche Bewegungsfreiheit und nicht auf hinterschmeichelnde Umgangsformen ausgelegt. Auch das Mini-LCD spricht eher Puristen an, die sich zudem über schräglagenfähige Assistenzen und den Blipper freuen. Als rustikale Einzylinder-Enduro mit dem Sexappeal des »Ich komme überall hin« ist sie der Exot unter den Reisemaschinen.

Hardenduro mit Single-Schlag

Offroad	100 %
Langstrecke	20 %
Sozius	10 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Einzylinder, 692 cm³, 4 V / OHC, 55 kW (74 PS) bei 8000/min, 74 Nm bei 6500/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Gitterrohrrahmen; **Federung v.:** 48-mm-USD-Telegabel, 250 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 250 mm; **Reifen v. / h.:** 90/90-21 / 140/80-18; **Bremsen v. / h.:** 300-mm-Scheibe / 240-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 174 kg; **Zuladung:** 176 kg; **Sitzhöhe:** 920 mm; **Tank:** 25 l; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, zwei Fahrmodi, Blipper

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h; **Durchzug 60–100 km/h:** 6,1 s; **Verbrauch:** 4,5 l; **Reichweite:** 555 km



Gentransfer: Von KTM stammt das kurzhubige Einzylinder-Kraftpaket, das im Gitterrohrgeäst hängt.



Mit links: Über die Schalter-Kombination werden Motor-Mapping, Traktionskontrolle und Tankauswahl bedient.

STATEMENT

Till Ferges, steht auf ein, zwei und drei Räder



Die Husky-Enduro mit dem Riesentank verspricht so viel: Abenteuer am Ende der Welt, Wüstendurchquerungen, den ganzen Tag mit hohem Tempo durch den Dreck ballern – ein Traum, der auch in der Alltagsrealität funktioniert: Diese klassische Enduro wuselt luftig durch den Stau, ist superrobust gebaut, sehr sparsam, die Sitzposition ist herrlich aufrecht, die Sicherheitselektronik komplett. Und sie kann auch schnell sein.

Kawasaki Versys 1000 SE

ab 16.176 €

Vollwert-Tourer im Abenteuer-Outfit

Offroad	30 %
Langstrecke	80 %
Sozius	75 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, 1043 cm³, 4 V / DOHC, 88,2 kW (120 PS) bei 9000/min, 102 Nm bei 7500/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Alu-Brückenrahmen; **Federung v.:** 43-mm-USD-Telegabel, 150 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 152 mm; **Reifen v. / h.:** 120/70 ZR17 / 180/55 ZR17; **Bremsen v. / h.:** 310-mm-Doppelscheibe / 250-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 257 kg; **Zuladung:** 220 kg; **Sitzhöhe:** 840 mm; **Tank:** 21 l; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, vier Fahrmodi, Blipper, Tempomat, Kurvenlicht, semiaktives Fahrwerk

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h;
Durchzug 50-120 km/h: 8,2 s; **Verbrauch:** 6,3 l;
Reichweite: 333 km



Gepäckabteile machen die Grand-Tourer-Version aus.

Vollgestopft mit Elektronik und rundherum mit Gepäckbehältern versehen, ist die Kawa schon als Basismodell nichts für Puristen. In der Grand-Tourer-Version mutiert die große Vierzylinder-Versys aber erst recht zu einem reisetauglichen Lastenesel, der in Seitenkoffern und Topcase den halben Hausstand mit auf Reisen nimmt und inklusive sämtlicher Anbauten 273 Kilo auf die Waage wuchtet. Dass darunter die sportlichen Attribute leiden, erscheint nur logisch.

Das kann auch der 120 PS starke Reihenvierertypisch japanischer Prägung nicht wettmachen,

der übers ganze Drehzahlband prächtigen Druck, in der Mitte aber auch lästige Vibrationen produziert. Immerhin zeigt sich der früher etwas eigenwillige und bisweilen ruppige Reihenvierer deutlich sanfter, der abrupte Leistungseinsatz früherer Generationen gehört bei diesem Tausender selbst in der Fullthrottle-Einstellung der Vergangenheit an. Von daher hätte es des sanften L-Modus mit 75 Prozent Motorleistung nicht bedurft.

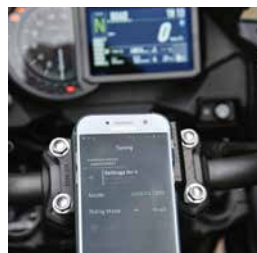
Im stark gestuften Sitzmöbel sieht sich zuvorderst der Pilot bestens gebettet, während das sehr feinfühlig agierende semiaktive Fahrwerk und die langen Federwege der gesamten Besatzung auch über schlechte Straßen komfortabel hinweghelfen. Die elektronisch vorgegebenen Einstellmöglichkeiten zeigen eine große Bandbreite und vermitteln bei Bedarf Cruiser-Gemütlichkeit, erlauben aber auch sehr engagiertes Treiben. Das wird im Farb-TFT sogar mit Anzeige der Schräglage als Aktuell- und Maximalwert belohnt. Zur weiteren üppigen Ausstattung gehören eine Griffheizung, der Blipper, Nebelscheinwerfer, einstellbare Hebeleien und eine volle Schräglagen-Sensorik für ABS, Traktionskontrolle und Kurvenlicht. Das macht Kawas große Versys zu einem voll langstreckentauglichen Asphalt-Luxusdampfer.

STATEMENT

Jürgen Schons, Spezialist für NEWS und Neues



Für mich ist die große Versys eines der besten Reisemotorräder überhaupt: superbequem, satte Reichweite, genialer Sitzkomfort, Sahne-Motor. Mit der spult man locker 500 Autobahn-Kilometer ab und hängt noch entspannte 250 über die Landstraße dran, ohne abends todmüde ins Bett zu fallen. Wer will, kann sich dann noch die Tagesstatistiken anzeigen lassen – das ist aber nicht mein Ding.



Kommunikator: Via Bluetooth ruft das Smartphone zusätzliche Informationen ab.



Hop on and off: Integrierte Aufnahmen machen die Montage und Demontage der Seitenkoffer zum Kinderspiel.



Wenn Fahrdynamik und Reisetauglichkeit überhaupt kombinierbar sind, dann in Form der österreichischen Reise-Rakete. Das macht die Super Duke schon über ihre fahraktive Ergonomie mit klarer Orientierung zum Vorderrad deutlich. Dieses klassische Sporttourer-Ambiente stört den Fahrer weniger als etwaige Beifahrer, die sich hinten drauf ein wenig verloren vorkommen.

Doch nur mit dieser aktiven Haltung lassen sich die dynamischen Qualitäten des bärenstarken 75-Grad-V-Aggregats richtig auskosten, die das Austria-Aggregat mit seiner Abstammung vom »Beast«, der famosen Super Duke R, von Haus aus mitbringt: Der Motor ist der stärkste unserer Hitliste mit 175 PS – und bei 260 km/h auch der schnellste. Noch beeindruckender als die Maximalwerte ist aber die Souveränität, mit der der Vau scheinbar ebenso mühelos wie unauffhaltsam aus allen Lagen losmarschiert: Untenrum um Laufruhe bemüht, geht er oben raus brachial zur Sache, doch in der Mitte ist er eigentlich zu Hause. Zwischen 4000 und 8000 Touren stemmt er permanent mindestens 110 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Das ist konkurrenzlos.

Als adäquater Partner fungiert das semiaktive Fahrwerk vom hauseigenen Zulieferer WP, das



Mehr als Retusche: gut integrierte Gepäckoptionen.

nicht nur über die Anpassung von Dämpfung und Federvorspannung allen Wünschen eines Tourensportlers gerecht wird. Die eingängige und logische Bedienung über das Vier-Tasten-Menü ist vorbildlich. Wie auch die ermittelte Zuladung von in dieser Hitliste unerreichten 225 kg.

Der auf den ersten Blick hohe Preis relativiert sich durch das Komplettangebot. Denn bei der KTM ist alles schon drin, was der fahrdynamisch orientierte Tourist braucht – von der schräglagenfähigen Traktionskontrolle über den Quickshifter bis zum Kurven-ABS.

Feuerzeug mit Toureneignung

Offroad	20 %
Langstrecke	50 %
Sozius	30 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter 75°-V-Zweizylinder-Motor, 1301 cm³, 4 V / DOHC, 128,7 kW (175 PS) bei 9750/min, 141 Nm bei 7000/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Gitterrohrrahmen; **Federung v.:** 48-mm-USD-Telegabel, 125 mm; **Federung h.:** Einarmschwinge mit Zentralfederbein, 156 mm; **Reifen v. / h.:** 120/70 ZR17 / 190/55 ZR17; **Bremsen v. / h.:** 320-mm-Doppelscheibe / 240-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 234 kg; **Zuladung:** 225 kg; **Sitzhöhe:** 835 mm; **Tank:** 23 l; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, drei Fahrmodi, Blipper, Tempomat, Kurvenlicht, Berganfahrhilfe

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h; **Durchzug 50–120 km/h:** 5,7 s; **Verbrauch:** 6,5 l; **Reichweite:** 353 km



Gute Aufteilung: Im klar gegliederten LC-Display finden sich die gesuchten Informationen auf Anhieb.



Vorbildlich: Der Super Duke GT genügen ganze vier Tasten zur Bedienung des gesamten Menü-Apparats.

STATEMENT

Thilo Kozik, mag Touren-Tests



Beim Reisen ist der Weg zwar nicht immer das Ziel, doch auf großer Tour möchte ich auch gern optimal unterhalten werden. Da bietet die große Duke GT mit ihrem einzigartigen Vau-Zwo und dem superb abgestimmten Fahrwerk genau die richtige Mischung an fahrdynamischem Entertainment. Den vergleichsweise mäßigen Wind- und Wetterschutz nehme ich dabei gern in Kauf.

Royal Enfield Himalayan

ab 4679 €

Basistechnik für Endurowanderer

Offroad	50 %
Langstrecke	40 %
Sozius	40 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: luft-/ölgekühlter Einzylinder, 411 cm³ 2 V / OHC, 18 kW (24,5 PS) bei 5500/min, 32 Nm bei 4500/min, fünf Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Doppelschleifenrahmen; **Federung v.:** 41-mm-Telegabel, 200 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 185 mm; **Reifen v. / h.:** 90/90-21 / 120/90-17; **Bremsen v. / h.:** 300-mm-Scheibe / 240-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 200 kg; **Zuladung:** 185 kg; **Sitzhöhe:** 820 mm; **Tank:** 15 l; **Assistenzsysteme:** ABS

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h;
Durchzug 50–120 km/h: 17,2 s;
Verbrauch: 3,3 l;
Reichweite: 454 km



Back to the roots: Enfields Himalayan erinnert an früher.

Mit dem indischen Gegenentwurf zur europäischen Hektik hat Royal Enfield tief ins Herz getroffen – nicht nur bei unserer Redaktion, sondern auch bei einer breiten Öffentlichkeit, wie ein Blick in die Zulassungszahlen untermauert. Auf ihr scheint die Zeit nicht nur stillzustehen, die Himalayan entführt ihre Besetzung vielmehr in eine Zeit, in der luftgekühlte Einzylinder unter Endurofreunden als Maß der Dinge galten.

Dass dies heute nicht mehr so ist, macht den Charme des vermeintlichen Nostalgie-Krads aus: Ohne elektronische Finessen, mit einem sichtbar

von Hand zusammengeschweißten Stahlrohrrahmen und Bremsen, die auch ohne Elektronik Schwierigkeiten hätten, die Räder zu blockieren, fährt man einfach gelassener.

Außerdem bremst das Wissen um die begrenzte Dynamik, die ihr verrippter Einzylinder selbst bei brutalstem Kneten des Gasgriffs an den Tag legt, zu hohe Ambitionen ein: Maximal mobilisiert die gefühlt auch in der letzten Bude am Straßenrand reparierbare Zweiventiler-Konstruktion 24,5 PS. Bei dieser Leistungsausbeute hat der Fahrer nicht nur das Gefühl, alles in der Hand zu haben. Er kann auch gut auf jedwede elektronische Helferlein verzichten, die ohnehin nur eine Fehlerquelle darstellen würden.

Gute, im besten Sinne klassische Platzverhältnisse, eine gewisse Leichtfüßigkeit und das allumfassende Gefühl von Robustheit und Beherrschbarkeit wiegen das unterdimensionierte Federbein am Heck auf. Grundsollide dank der werkseitigen Schutzausrüstung, praktisch und mit vielen Möglichkeiten der Gepäckunterbringung ist die Enfield sicher kein perfektes, aber ein sehr eigenständiges Reisemotorrad, das wie gemacht ist für die kleinen Fluchten aus dem Alltag – und das zu einem ähnlich kleinen Preis.

STATEMENT

Sophie Leistner, trifft auf Reisen gern Menschen



Es ist Sommer, das Leben fühlt sich leicht an, ich habe Lust, Gepäck aufzuschlappen. Klarer Fall: Die Royal Enfield Himalayan unter meinem Hintern ist der reinste Seelenbalsam. Diese Leichtigkeit, diese Sumo-spaßige Geometrie, dieser ehrliche Single! Es braucht so wenig, um das große Motorradglück zu finden. Ist es nicht viel schöner, ein Motorrad auszuwingen, als von der Technik überfordert zu sein?



Retro-Cockpit: Drei analoge Runduhren und zwei Digital-Displays zeigen eine unerwartet üppige Informationsflut.



Abenteuer-Feeling: In den robusten Alu-Koffern stecken je 26 l Volumen, die das Heck kaum verbreitern.



Für ihre neue Tiger-900-Familie haben sich die Briten vom Buchstabensalat der letzten Jahre getrennt und logische Namen gefunden: Dank ihres 21-/17-Zoll-Rädermix ist die von uns gewählte »Rally Pro«-Version nicht nur der Bezeichnung nach die geländetauglichste Variante. Dazu ist sie vorzüglich ausgestattet: ABS und Traktionskontrolle arbeiten schräglagenabhängig und sind zusammen mit der Motorcharakteristik über sechs Fahrmodi sehr individuell anpassbar. LED-Rundumbeleuchtung, serienmäßige Nebelscheinwerfer und ein zu verspieltes Sieben-Zoll-TFT-Display inklusive umständlicher Triumph-Connectivity und Navigation sorgen für Bequemlichkeit; außergewöhnlichen Komfort stellen Heizgriffe und die Sitzbankheizung, der Tempomat, Zwölf-Volt-Steckdosen und ein wasserdichter USB-Anschluss parat.

Für die zu erwartenden Geländeausflüge haben die Briten sicherheitshalber Motorschutzbügel und einen Alu-Ölwanenschutz ab Werk montiert, den Heckrahmen und die Soziusrasten geschraubt statt geschweißt, auf ein elektronisch arbeitendes Fahrwerk aber bewusst verzichtet. Mit Hintersinn: Die fein ansprechenden, schluckfreudigen und sehr sensibel abstimmbaren Federelemente meistern alles von Schlaglochpisten bis Geröllfelder.



Athletische Figur: schlank und hochbeinig fürs Grobe.

In richtig schwierigem Terrain stören aber der durch den Dreizylinder bedingte immer noch hohe Schwerpunkt und stattliche 230 Kilo für alles.

Vom Gewicht unbeeinflusst bleibt das in jeder Lage grundstabile Fahrverhalten. Auch dem charakterstarken Dreizylinder bereiten die Pfunde keine Probleme. Dessen lineare Kraftentfaltung und der satte Druck in der Mitte markieren echte Alleinstellungsmerkmale der Krallenkatze. Als individueller und mit viel Komfort und Luxus geschmückter Reisefreund taugt die Rally Pro tatsächlich für die große Abenteuer-Tour.

Briten-Drilling im Offroad-Gewand

Offroad	85 %
Langstrecke	60 %
Sozius	70 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Reihenmotor, 888 cm³, 4 V / DOHC, 70k kW (95,2 PS) bei 8750/min, 87 Nm bei 7250/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Brückenrahmen; **Federung v.:** 45-mm-USD-Telegabel, 240 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 230 mm; **Reifen v. / h.:** 90/90-21 / 150/70 R17; **Bremsen v. / h.:** 320-mm-Doppelscheibe / 255-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 230 kg; **Zuladung:** 217 kg; **Sitzhöhe:** 850 / 870 mm; **Tank:** 20 l; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, sechs Fahrmodi, Schaltassistent, Tempomat

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h; **Durchzug 50–120 km/h:** 7,9 s; **Verbrauch:** 5,2 l; **Reichweite:** 384 km



Merkmale: klassische Enduro-Wespentaille mit schmaler Sitzbank für viel Bewegungsfreiheit im Gelände. Markant leuchtet die Tiger aus zwei LED-Katzenaugen mit Tagfahrlicht, die in der Dunkelheit für eine gute Ausleuchtung sorgen.

STATEMENT

Lars Wenersheide, weit gereister TF-Autor



Drei Wochen gemeinsam in der Schweiz, immer am Tempolimit und doch ein Triumph-Zug. Sie kann einfach alles besser als ihre Vorgängerin – und viele andere. Bequem, langstreckentauglich, wohliger Windschutz, umfassende Ausstattung, griffige Bremsen, stabile Kurvenlage, übersichtliche Pfunde: Das sind langweilige, aber auf Reisen doch so wertvolle Attribute. Dabei ist sie kein Allerwelts Gesicht und jederzeit vorzeigbar.

Yamaha Ténéré 700

ab 9722 €

Bezahlbarer Enduristentraum

Offroad	90 %
Langstrecke	45 %
Sozius	30 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 689 cm³, 4 V / DOHC, 54 kW (73 PS) bei 9000/min, 68 Nm bei 6500/min, sechs Gänge;

Endantrieb: Kette;

Rahmen: Stahl-Brückenrahmen;

Federung v.: 43-mm-USD-Telegabel, 210 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 200 mm;

Reifen v. / h.: 90/90 R21 / 150/70 R18;

Bremsen v. / h.: 282-mm-Doppelscheibe / 245-mm-Scheibe;

Leergewicht: 204 kg;

Zuladung: 190 kg;

Sitzhöhe: 875 mm;

Tank: 16 l;

Assistenzsystem: ABS

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h;

Durchzug 50–120 km/h: 7,6 s; **Verbrauch:** 4,9 l;

Reichweite: 326 km



Passabel: Windschutz hinter der hoch aufragenden Front.

Mit Teasern und Marketingkampagnen hat Yamaha den Freunden puristischen Endurowanderns die Zähne ganz schön lang gemacht, bevor die Serienversion der Ténéré 700 im Spätsommer 2019 endlich zu haben war. Das zähe Auswringen schmälerte aber nicht die Nachfrage. Dafür ist die Idee hinter der Ténéré zu gut, zu anders: Sie kehrt den Reiseenduro-Trend zur permanenten Überbietung um und bietet einfach von allem weniger. Weniger Leistung, weniger Komfort, weniger Elektronik, aber auch weniger Gewicht. Für viele mündet das in mehr Fahrvergnügen, vor allem

abseits befestigter Wege. Dafür bringt die Ténéré beste Anlagen mit, angefangen bei der standesgemäßen Bereifung auf 21- und 18-Zoll-Rädern über hochbeinige Feder Elemente für eine gute Bodenfreiheit bis zur robusten Konstruktion.

Die allerdings nicht viel Wert wären ohne die entsprechende Kraftquelle: Der CP2-Reihen-Twin aus MT-07 und Tracer 700 gehorcht aufs Wort und lässt sich so wunderbar dosieren, dass man fehlende Fahrmodi oder eine Traktionskontrolle nicht wirklich vermisst. Seine 73 PS machen im Gelände nie, auf der Straße nur selten den Eindruck, untermotorisiert unterwegs zu sein. Dafür sorgen schon das erfrischende, jederzeit aber stabile Handling und die überraschend griffigen Pirelli-Pneus, mit denen die Rasten den Asphalt küssen. Keine Bäume reißen allerdings die Bremsen aus, was sich im Geländebetrieb wiederum durchaus bewährt hat.

Leise Kritik erntet der allzu kleine 16-l-Tank, auch der Sitzkomfort und der Wetterschutz bekommen höchstens ein »Ausreichend«. Einen wesentlichen Charakterzug wollen wir aber nicht verschweigen, der der Ténéré zum Vorteil gereicht: Beim Preis verlangt sie auch weniger als fast alle unsere Lieblinge, von der Royal Enfield Himalayan und ihrer Markenschwester Tracer 700 mal abgesehen.

STATEMENT

Guido Bergmann, TF-Chefredakteur



Ich bin schon mit Typen wie Sam Sunderland oder Toby Price durchs Gelände getobt und es war ein Erlebnis. Auf lange Sicht bin ich aber lieber mit meinen Kumpels unterwegs. Die passen einfach besser zu mir. Mit der Ténéré geht es mir ähnlich. Was zählt, sind nicht Superlative, sondern gemeinsame Erlebnisse. Auf der Yamaha wusste ich vom ersten Meter an, dass wir dicke Kumpels werden könnten.



Vier-Augen-Prinzip: Siehst du diese Front, kann es nur die Ténéré sein, die die Nacht gut ausleuchtet.



Kommandostand: fetter Alu-Lenker und gut ablesbares LCD-Instrument, aber etwas dürftiges Informationsangebot.



Yamaha ist Meister darin, aus einem Baukasten verschiedene attraktive Motorradkonzepte zu realisieren. Besonders gut funktioniert das mit dem hauseigenen Crossplane-Zweizylinder, der die nebenstehende Ténéré ebenso artgerecht vorantreibt wie die MT-07 und die von uns ausgezeichnete Tracer 700: Schon überschaubare Modifikationen entlocken dem Aggregat eine erstaunliche Bandbreite.

In allen Ausbaustufen betört vor allem die lineare Kraftentfaltung des Reihen-Twins, der in der Tracer schon aus dem Drehzahlkeller verwertbar antritt und gleichmäßig bis an die rote Linie dreht – nahezu vibrationsfrei. Als zweiter vorteilhafter Zug erweist sich sein berechenbarer Charakter bei der Gasannahme, der elektronische Hilfsmittel weitgehend überflüssig macht.

Allerdings sticht die Tracer bei 73 PS Spitzenleistung nur ganz selten im Quartettspiel. In freier Wildbahn gibt es dagegen kaum ein Motorrad, das mit diesem unschuldigen Fahrspaß mithalten kann. Denn hier hat man es mit weniger als 200 kg zu tun, die sich exakt über die breite Lenkstange dirigieren lassen. Da kommen die aufrechte, langstreckentaugliche Haltung und gute Fahrerintegration ins Spiel. Behänd flitzt die Tracer durch enge wie



Aus einem Guss: mit Werkzubehör voll tourentauglich.

weite Radien, dass es eine Freude ist – leichte Übung für weniger Erfahrene, ein Heidenspaß für Versierte. Gabel wie Federbein sind von Haus aus für den Genussmodus abgestimmt, lassen sich aber für fahrstabile Wendigkeit bei minimaler Anstrengung nachjustieren.

Die vergleichsweise spartanische Ausstattung nimmt man in Kauf, denn alles Wichtige ist an Bord und der – günstige – Preis stimmt. Mehr gibt es im Yamaha-Zubehörregal. Weitaus ärgerlicher ist dagegen die geringe Zuladung, die Urlaub zu zweit fast unmöglich macht.

Fahraktiver Tausendsassa

Offroad	40 %
Langstrecke	70 %
Sozius	50 %

TECHNISCHE DATEN

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 689 cm³, 4 V / DOHC, 54 kW (73 PS) bei 8750/min, 68 Nm bei 6500/min, sechs Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Stahl-Brückenrahmen; **Federung v.:** 41-mm-Telegabel, 130 mm; **Federung h.:** Zentralfederbein, 142 mm; **Reifen v. / h.:** 120/70 ZR17 / 180/55 ZR17; **Bremsen v. / h.:** 282-mm-Doppelscheibe / 245-mm-Scheibe; **Leergewicht:** 196 kg; **Zuladung:** 170 kg; **Sitzhöhe:** 840 mm; **Tank:** 17 l; **Assistenzsystem:** ABS

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h;
Durchzug 50–120 km/h: 8,8 s;
Verbrauch: 5,0 l;
Reichweite: 340 km



Mechanisch, praktisch, gut: praktikable Einhand-Verstellung der Scheibe für wunschgemäßen Wetterschutz.



Zukunftsfähig: Das Euro-5-gemäße Crossplane-2-Aggregat zeichnet sich durch seine Breitbandigkeit aus.

STATEMENT

Toni Sacher, TF-Hotelchef und Tourenexperte



Für mich war das »Downsizing« auf die kleine Yamaha Tracer 700 mit einem unerwartet hohen Fun-Faktor verbunden. Leicht, wendig, spritzig und für mich ergonomisch perfekt, dazu bietet sie für einen Solofahrer ausreichend Platz fürs große Urlaubsgepäck. Die Kollegen, die ihre massigen Reisedampfer um die Ecken wuchten mussten, habe ich keine Sekunde beneidet.

A scenic mountain landscape with a road in the foreground and a building in the distance. The road is paved and has a white line on the edge. A metal guardrail runs along the side of the road. In the background, there are green trees and a large, multi-story building with a dark roof and many windows. The mountains are rocky and have some snow patches. The sky is overcast.

down slizing

Was macht man nach einer OP, bei der der Sensenmann mit einem gewagten zehnstündigen Manöver gerade noch ausgebremst werden konnte? Lebt man jeden Tag noch bewusster? Schert man sich noch weniger um Konventionen und das, was uns am Leben hindert? Erfüllt man sich einen Traum? Geht alles langsamer an, vielleicht viel langsamer? Zum Beispiel auf einer Tour zum Comer See.

Text & Fotos: Uwe Krauß



*Da lächelt es sich
entspannt: Auf halber
Höhe des Stilfser Jochs
wird die Dax noch adäquat
mit Sauerstoff versorgt.*

MIT EINER
47 JAHRE ALTEN
HONDA DAX ÜBER
DIE ALPEN –
DAS HALTE ICH
SPONTAN FÜR
EINE SUPER IDEE

*Unsere halb legale
Anfahrt zum Ammersee
ist für die anderen Bade-
gäste eher Unterhaltung
als Belästigung. Auch
das Thema Sicherheits-
kleidung legen wir bei
38 km/h Höchst-
geschwindigkeit
großzügig aus.*

Es war mitten im Corona-Frühling, als ich meine KTM auf »Schleichwegen« mehr oder weniger illegal 250 Kilometer weit durch den Söder-gestrenge Lockdown scheuchte, um meinen Freund Hannes zu besuchen. Gerade hatte ich erfahren, dass er – noch vor einem halben Jahr putzmunter auf meinem Geburtstag – die größte chirurgisch machbare OP, den Tausch der Aorta, hinter sich hatte. Was man sich in etwa so vorstellen kann, als ob man bei laufendem Motor die Steuerkette wechselt. »Komm runter, wenn du dich traust. Ich würd mich freuen«, meinte Hannes mitten rein in die grassierende Debatte um sozialen Abstand und Verantwortung. Offensichtlich waren wir beide der Meinung, dass uns ein Treffen wohl nicht schaden, aber auf jeden Fall guttun würde.

So war es dann auch. Der konspirative Anstrich und Hannes' gerade überstandene Marathon-OP verstärkten die Wiedersehensfreude. Auf eine Umarmung wurde verzichtet. Nicht, weil man ihm für die Operation ein paar Rippen gebrochen hatte, eher wegen der Verantwortung und wegen Hannes' Schwester, die sich die letzten Wochen um ihn gekümmert hatte und ziemlich besorgt war. Wir wussten den besonderen Moment in seiner gut durchlüfteten riesigen Werkstatt auch so zu schätzen. Zu beiden Enden einer Bierzeltgarnitur wurde der Abstand bayerisch perfekt definiert, daneben stand Hannes' Mittel gegen Corona-Blues (er war vor dem Lockdown schon acht Wochen in Krankenhaus und Rehaklinik gesperrt und sollte dies quasi zu Hause fortsetzen): eine 47 Jahre alte Honda Dax. Als mein Blick darauf fiel, meinte er lapidar: »Die baue ich mir reisefertig auf und wenn das alles vorbei ist, fahre ich mit der über die Alpen an den Comer See.« Spontan hielt ich das für eine super Idee.

Ein paar Monate später ist die globale Misere ja keinesfalls vorbei, aber Hannes wieder fit, hat sogar schon ein paar Wochen im Job hinter sich und jetzt Ferien. Auch das im Frühling noch geplagte Norditalien erscheint Mitte August wieder als Reiseziel machbar. Honda spendiert mir eine aktuelle Honda Monkey als Testmotorrad und quasi als große Schwester









für die Dax. Es gibt also keinen guten Grund, unser Versprechen nicht einzulösen.

Als ich wie verabredet morgens um halb zehn auf seinem Hof in der Holledau eintreffe, ist Hannes die Aufregung anzumerken. Neben der Krankengeschichte mag es auch daran liegen, dass sich gestern bei der allerletzten Probefahrt der Getriebeausgangsdichtring verabschiedet hat und er einen neuen finden und einsetzen musste, verbunden mit aufkommenden Zweifeln, ob der betagte 48-Kubikzentimeter-Viertakter die Tortur von 1000 Kilometern unter anderem über das Stilfser Joch mitmachen würde.

»Aber das Stilfser muss schon sein«, meint Hannes, der als Initiator für die Tourplanung zuständig ist. An seiner Eignung hege ich keine Zweifel. Er kennt sein Bayern und lotst uns erst mal zuverlässig am Großraum München vorbei. Mit gut 35 Kilometern in einer Stunde, das Maximum, was er als erfahrener Mechaniker auf Dauer der Dax zumuten mag, pötteln wir auf Nebensträßchen gen Süden.

Doch die zurückhaltende Geschwindigkeit wird erstaunlich schnell zur Nebensache. Stattdessen stellt sich bald ein Gefühl wie aus einem Astrid-Lindgren-Buch ein, so etwas wie kleine Kinder auf großer Entdeckungsreise. Aus purer Ausgelassenheit fahren wir auf den leeren Straßen gern mal nebeneinander, wahrscheinlich, um zu gucken, ob der andere genauso zufrieden lächelt. Am Ammersee, da wo Bayern anfängt, mit Postkartenidylle zu glänzen, legen wir die erste Pause ein. 30 Grad und ein traumhafter See – da muss ein Bad sein.

Es gibt das übliche Problem: Das Gepäck ist auf dem Moped und wir wollen es so nicht auf der 200 Meter vom See entfernten Hauptstraße stehen lassen. In dieser Not entdecken wir den vorher unbekanntem Niedlichkeitsbonus. Und nutzen ihn gnadenlos aus. Mit unseren Flüstermotörchen tuckern wir einfach auf dem geschotterten und verbrennungsmotorisiert verbotenen Zubringerweg im noblen Badeort bis ans Wasser. Von der angrenzenden Liegewiese ernten wir keine strafenden Blicke, nur Lächeln. Von wohlwollend-zustimmend über



Das Engadin sorgt für eine grandiose Kulisse und Dax-freundliches Gefälle am Inn (1). Obwohl es sich auf den Kleinen erstaunlich kommod sitzt, tut eine gelegentliche Entfaltung wie hier in Ried im Innkreis gut (o.).

**UNSEREN
NIEDLICHKEITS-
BONUS MIT
FLÜSTER-
MOTÖRCHEN
NUTZEN WIR
GNADENLOS AUS**



»ICH HABE EUCH NUR RAUSGEWUNKEN, DAMIT DER LKW VORBEIKOMMT. LASS MAL DIE MOPEDS ANSCHAUEN«, SAGT DER POLIZIST

Die 1815 m des Malojapasses putzt die Dax mit dem Schwung von satten 15 km/h weg (o.). Bei einem Verbrauch von unter 2 l macht auch das Tanken aus dem Kanister Spaß. Er sorgt bei 2,5 l Kapazität für eine sagenhafte Verdreifachung der Reichweite (g. o. r.). Siegerehrung mit den zweitplatzierten Radlern am Stülfer Joch (o. r.).



Der Aufschleppdienst auf dem Stülfer Joch ist wegen des Altersnachteils regelkonform.

mittleidig bis ungläubig grinsend – spätestens dann, als Hannes seine 208 Lebendzentimeter aus der Dax faltet.

In Garmisch erreichen wir nicht nur die Alpen, sondern auch einen Mega-Stau. Zum Glück in der Gegenrichtung. Die Autos stehen ab Ortsmitte auf knapp 20 Kilometern fast bis Ehrwald. Langsam ist relativ. Am nächsten Morgen erfahren wir den Grund. Erst schimpft die Chefin unseres Hotels über die Sperre des Lechtals für Motorräder mit über 95 dB(A) Standgeräusch. Mit ihrer wahrlich nicht als Kra-wallbruder verdächtigen BMW K 1300 ist ihre Hausstrecke nun tabu. Dieses Problem hätten wir nicht, dafür ein anderes. »Der Fernpass ist diese Woche zu«, so ihre nächste Hiobsbotschaft, deswegen der gestrige Stau. Da hätten wir sicher keine Lust drauf. Noch optimistisch fahren wir auf den Abzweig zum Pass zu, von der Chefin aufgeklärt, dass nur der Tunnel der Hauptstraße in Nassereith instand gesetzt wird, die alte Strecke durch den Ort aber offen ist und sogenannter Ziel- und Quellverkehr deshalb auch fahren darf.

Der am Passanfang wartende Amtmann fragt uns nach dem Wohin. Wir hätten jetzt ein lokales Ziel wie den Fernsteinsee oder die Passhöhe nennen können und er hätte uns wohl durchgelassen. In unserer Euphorie



sind wir aber ehrlich und großspurig: »Italien«. Falsche Antwort. Sofort verweist er uns auf die Umleitung zurück nach Garmisch. Das Argument, dass uns diese bei unserem Tempo einen halben Tag kosten würde, erweicht ihn nicht im Geringsten. Auch dass wir unsere Kleinen gern durch den vor uns liegenden Ort schieben können, um jedes Ungemach von den Anwohnern fernzuhalten, lässt ihn kalt. Selbst Hannes' natürliche Autorität von gut zwei Metern bayerischem Berufsschullehrer hilft nicht weiter. Wahrscheinlich hat er die letzten Tage schon Hunderte Klagelieder gehört. Wir sind resigniert. Aber noch nicht geschlagen.

Die alten Römer helfen uns. Sie haben damals schon einen Weg über den Fernpass angelegt, der heute noch als Forstweg erhalten ist. Wir folgen für etwa zwei Kilometer ihren Spuren, bevor uns ein Abzweig zurück auf die moderne Fahrstraße bringt. Kein Schatten ohne Licht. In diesem Fall ist es der Fernpass ohne Verkehr. Das sonst stark von Lkws befahrene Nadelöhr hatte uns bei der Planung noch Angst gemacht. Jetzt rollen wir gut gelaunt über die einsame Passhöhe und drüben mit satten 45 Stundenkilometern hinunter.

Als ob das nicht schon für genug Adrenalin sorgen würde, werden wir schon aus der Ferne der nächsten blau-weißen Kontroll-



instanz gewahrt. Die beiden Polizisten stehen am Ende einer langen Geraden. Haben sie auf uns gewartet? Hinter uns hören wir einen Lkw heranrauschen. Noch bleibt die Kelle aber drin. Bitte, bitte nicht! Doch. Man lässt uns lange hoffen, um uns im letzten Moment auf den Parkplatz zu eskortieren. Allerlei unbrauchbare Ausflüchte schießen mir durch den Kopf. Umsonst. Bevor ich sie sortieren kann, gibt es Entwarnung: »Ich habe euch nur rausgewunken, damit der Lkw vorbeikommt. Lass mal die Mopeds anschauen.« Ein paar Nettigkeiten und viel Bewunderung für unser ambitioniertes Reiseziel – wir sagen wieder die Wahrheit – und schon ist die zweite Amtshandlung innerhalb einer Stunde zur Zufriedenheit aller verlaufen.

Die rund 20 Kilometer des Inntales von Imst nach Landeck sind in einer guten halben Stunde erledigt. Dann ereilt uns der zweite Schock des Tages. Die Straße zum Reschenpass ist auch zu. Es gibt eine nahe Umleitung über den Schnellstraßentunnel, wo man sogar großzügig ist: Für die Dauer der Baumaßnahme verspricht ein Schild mautfreie Passage. Aber sechs Kilometer lang in der zweispurigen Röhre mit Überholverbot gestresste Italienurlauber und noch gestresstere und gleichzeitig müde Lkw-Fahrer mit besserem Pferdekutschen-

tempo zu reizen, ist ein Schreckensszenario. Der Verzweigung nahe entdecken wir einen fahrzeugbreiten Radweg auf der anderen Seite des Inn. Ein Schild verbietet natürlich die Benutzung mit Kraftfahrzeugen, macht aber folgende Ausnahmen: Fußgänger, Radfahrer und – ja, es steht wirklich so da – Langsamfahrzeuge! Das Beamtendeutsch meint wahrscheinlich Traktoren, Rasenmäher oder Ähnliches. Aber natürlich wäscht es unser Gewissen mehr als rein: Langsam, das sind wir auch! An den einzigen beiden Radfahrern schieben wir uns vorsichtig vorbei, ansonsten freuen wir uns über das Glück des »Schleichweges« im wahrsten Wortsinn.

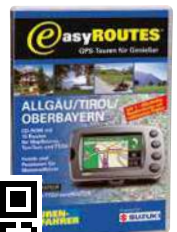
Ab Fließerau sind wir wieder auf offiziellen Straßen unterwegs, das heißt auf offiziellen Nebenstraßen. Noch einmal entpuppt sich unser Geschwindigkeits-Handicap als Vorteil. Ich kenne das obere Inntal nur als mit Radarfallen garnierte Einflugschneise nach Italien. Heute entdecken wir die Schönheit von in Blau, Gelb und Violett gesprenkelten Almwiesen, eingerahmt von Dreitausendern, für die wir sonst bei 100 Sachen kaum einen Blick übrig hatten. Auch das Städtchen Pfunds wurde maximal als Tankstopp genutzt, dabei kommt es, ein wenig abseits der Hauptstraße unten am Inn gelegen, richtig hübsch daher.

Wenden auf engstem Raum: Die 2,1 PS der Dax wollen mit ruhiger Gashand gebändigt werden.

easyROUTES

Die easyROUTES-Box »Allgäu / Tirol / Oberbayern« bietet zehn Touren mit ausführlichen Beschreibungen, erhältlich als Download. Infos unter

easyroutes.de





*Ab jetzt geht's nur noch
abwärts: Siegesfeier
nach dem Bezwingen
des Malojapasses am
Silvaplannersee (o.).
Auch die Größe passt:
im Rausch der Ge-
schwindigkeit am
Ammersee (u.).*

Die Nordrampe des Reschenpasses ist zwar spektakulär, der starke Verkehr und die Engstellen in den kurzen Felstunneln sind allerdings wenig verlockend. Ein kurzer Schlenker durch die Schweiz nach Martina bringt Ruhe. Die ansonsten gefürchteten Schweizer Höchstgeschwindigkeiten verlieren mit den Hondas ihren Schrecken. Hannes fürchtet eher den ersten Härtetest, jenen steilen, mit zehn Kehren gespickten Anstieg aus dem Inntal nach Nauders. Die Dax besteht mit Auszeichnung. Als Belohnung hatten wir ihr und uns eine Mittagsrast am Reschensee ausgedacht. Doch der erinnert jetzt Mitte August an einem Rummelplatz mit Alpinkulisse. Dafür entpuppt sich Mals abseits der von uns ignorierten Hauptstraße als perfekte Südtirol-Idylle. Enge Gassen schlängeln sich zwischen Häusern mit fetten Mauern hindurch, die jeden Berliner vor Neid erblässen ließen. Selbst ein heimeliger, zum Verweilen einladender kleiner Platz wird geboten.

Während der folgenden langen Abfahrt runter ins Vinschgau denken wir nur an deren Ende. Denn das ist der Beginn des Stilfser Jochs, ein Name, der unter Radfahrern

Furcht wie Ehrfurcht hervorruft: 48 Kehren, 1844 Höhenmeter, der zweithöchste asphaltierte Alpenpass überhaupt. Wir fühlen wie sie, erscheint uns doch die Ostrampe auch wie ein riesiger Wall, den es zu bezwingen gilt. Aber nicht am Stück, eine Übernachtung in der Wand scheint uns wie bei einer richtigen Bergbesteigung adäquat. Dass wir so abends ab sieben von der Hotelterrasse in Gomagoi den Blick auf den vergletscherten Ortler und das sich vor uns ausbreitende Hochtal in aller Stille und ohne die bei Abwesenheit plötzlich als laut empfundene PS-Hatz genießen können, erscheint uns mit einem Mal als Luxus.

Am Morgen sind wir früh dran. Beim guten, trotzdem kurz ausfallenden Frühstück ist die Spannung zu spüren. Schafft es die 40 Jahre alte Honda? Oder wird sie hier im Gebirge fern der Heimat ihr Leben aushauchen und in einer Öllache am Berg verenden? Der zeitige Aufbruch von unserem Basislager verhilft uns für die ersten eineinhalb Stunden immerhin zu einem einsamen Aufstieg. Ein paar Fahrradfahrer, die eine ähnliche Strategie verfolgen, werden locker mittels 2,1 PS und 15 Stundenkilometern weggeschnupft. Nur weiter





*Geschafft: mondänes Mahl vor mondäner Kulisse
am Comer See (g. o. r.). Smart Parking:
VIP-Platz am Blumentopf in Menaggio (r.).
Die 1000 km sind fast voll: Der Ammersee wartet
am letzten Abend mit entsprechendem
Rahmenprogramm auf (u. r.).*



oben haben einige Jungs auf alten Rennrädern den größten Spaß daran, in den Zwischensprint zu gehen und der Dax das Leben schwer zu machen. Das Vergnügen, ein »Motorrad« bergauf zu überholen, ist selten und auf ihrer Seite. Nach guten 100 Metern müssen sie es aber trotzdem abreißen lassen.

Ohne seine Widersacher kann ich Hannes allein lassen, denke ich, und fahre mit den opulenten 9,4 PS voraus, um weiter oben für ein schönes Passfoto zu warten. Das Problem: Mein Motiv will nicht kommen. Stattdessen klingelt das Telefon. Der Dax ist in Kehre neun buchstäblich die Luft ausgegangen. Kein Corona, nur zu wenig Sauerstoff. 2500 Meter Höhe sorgen für Atemnot. Aufgeben ist keine Option, schon wegen der von unten anrückenden Radfahrer. Hannes hat zum Glück einen





*Anarchie pur!
Die Warnung wird
einfach ignoriert –
Ried im Innkreis.*

Motorrad-Paradies Alpen 1–3

Ob Höhenrausch auf den Pässen, Genussstour zu den Seen oder Entdeckungsreise zu alten Städten und schmucken Dörfern: Jeweils zehn Top-Touren locken mit Traumstrecken in das europäischen Hochgebirge, ergänzt von zahlreichen Hotel- und Insider-Tipps. Die drei Ausgaben »Motorrad-Paradies Alpen« sind als E-Paper und in gedruckter Form zum Preis von je 8,99 bzw. 9,80 Euro erhältlich.

Mehr Infos unter:

magazine.tourenfahrer.de



längeren Spanngurt dabei, ein fast perfektes Abschleppseil. Aufgeregt starten wir den ersten Versuch. Und siehe da: Die fünfmal so starke Monkey kann ihrer kleinen Schwester mit zusammengebissenen Zähnen auf die Sprünge helfen. Zumindest auf den Geraden. Linkskehren sind schön weit außen mit Schwung gefahren auch kein Problem, machen sogar Spaß. Bloß rechterum wird es etwas abgehackt, da ausgerechnet in jeder der vier zu überstehenden Kehren Gegenverkehr kommt und wir innen und eckig fahren müssen.

Aber irgendwie geht es, auch wenn die seitlich angreifenden Kräfte arg zerren. Dafür ist das Gefühl, oben anzukommen, ein viel heroischeres, als es mithilfe von 50 plus x Pferden je war. Nur logisch, dass sich die wenig später eintreffenden Radler mit den Siegern der Bergwertung für ein Gruppenfoto aufstellen. Die vier Südtiroler gönnen sich jeden Sonntagmorgen den »kleinen« Ausflug von 2000 Höhenmetern auf ein Glas Wein oben auf dem Pass. Chapeau! Auch heroisch ist relativ.

Für uns geht es jetzt nur noch bergab. Bis zum Comer See. Da stört es auch kaum, dass es unten in Bormio beginnt zu regnen. Bei einer Pizza beichtet mir Hannes, wie verkrampft er beim Aufstieg auf der Dax saß, in der irrigen Hoffnung, dass damit noch ein halbes PS mehr rumgekommen wäre, was ja immerhin eine sagenhafte Leistungssteigerung von 25 Prozent bedeutet hätte.

Italien wäre nicht Italien, wenn nicht nach 30 Kilometern die Sonne wieder schiene. Übermütig verlieren wir uns auf Nebenstraßen. Anfangs nehmen wir die Beschilderung Strada del Vino della Valtellina als Anhaltspunkt, bis wir merken, dass es viele Strade del Vino gibt und diese (natürlich!) alle zu Weingütern führen.

An einem der norditalienischen Seen anzukommen, ist immer Belohnung und Strafe zugleich, wobei heute das Pendel zu ersterer ausschlägt. Das zwar abgedroschene, aber unbedingt reale Dolce-Vita-Gefühl stellt sich unmittelbar mit den ersten Straßencafés und traumhaften Blicken über kleine Buchten ein. Die Strafe ist normalerweise der Verkehr. Aber nirgends auf der Strecke fühlen wir uns besser aufgehoben als zwischen den plötzlich um uns wuselnden Rollern, die alles Vierrädrige – und sei es noch so teuer, wie an den exklusiven Ufergestaden oft dargeboten – zu lahmen Statisten degradieren. Auch klar: Mit den Vespas und deren tollkühnen Piloten kann die Dax nicht ganz mithalten, aber beim Kopieren des italienischen Stils erreichen wir allemal einen besseren Schnitt als Cayenne und Co.

Dafür sind unsere kleinen beim Showeffekt unschlagbar. Abends gönnen wir uns einen Restaurantbesuch an der hübschen am Ufer des Lago di Como gelegenen Piazza von Menaggio. Parkplätze sind hier konsequenterweise nur Zweirädern vorbehalten – wer will sich schon den Seeblick mit Autos verstellen? Rote Eleganz und geboxerte Pferdestärken sind reichlich vorhanden. Doch selbst die feinste MV Agusta bekommt nur einen Bruchteil der Aufmerksamkeit, die unseren beiden Baby-Hondas von den Flaneuren zuteilwird.

Morgen wollen wir einen Ruhetag einlegen. Hannes fragt mich trotzdem, ob er die Monkey bei einer kurzen Spritztour ausprobieren könne. Dass diese dann über 180 Kilometer bis zum Splügenpass führen würde, wusste er zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht. Abends am Strand berichtet er mir etwas von einem Rausch und ein paar Tränchen, die er wegen der Schönheit oben auf der Höhe und dem noch im Krankenhaus so weit weg erschienenen Moment verdrückt hätte. Bewusst (er)leben! Nur das mit dem »langsamer und ruhiger angehen«, das müssen wir noch auf dem Rückweg üben.

Allgemeines

Bigger is better – diese gern in Amerika verwendete Maxime mag gelegentlich ihre Berechtigung haben, beim Motorradfahren allerdings nicht unbedingt. Der Reiz auf dieser Reise bestand immer wieder darin, die »allerkleinstmöglichen« Straßen zu finden und dann logischerweise auch abgelegensten Ecken einer Gegend aufzuspueren. Sei es ein uriger Bauernhof in Bayern, eine Holzbrücke über den Inn oder ein bizarr in der Mitte der Ortsstraße stehender einzelner Kirchturm im italienischen Grosio – abseits bekannter Haupttrouten locken zahlreiche Kleinode, deren Entdeckung leicht höheren Geschwindigkeiten geopfert wurde. Und ganz nebenbei weckte die arge Leistungsbeschränkung wunderbare Erinnerungen an Zeiten, als das erste motorisierte Zweirad ein eigentlich unwiederbringliches Gefühl von Freiheit auslöste.

Die Route München–Comer See war etwas an die limitierte Leistung angepasst. Gen Süden ließen sich sonst sicher das Namlostal und das Hahntennjoch (Achtung: mögliche Verbote wegen Standgeräusch über 95 db(A) beachten!) mitgenommen. Nach dem Stilsfer Joch hätte es dann der fast noch schönere Gaviapass sein müssen, bevor es zum dicht bebauten Valtellina (Veltlin) keine Alternative mehr gibt. Retour ist die Strecke über den Malojapass am kürzesten und einfachsten, 1815 m waren auch für die Dax ohne Atembeschwerden machbar. Die Bergabstrecke von St. Moritz durch das Oberinntal ist landschaftlich ein Traum, ab St. Moritz stört für 90 km keine einzige Ampel den Flow bis Pfunds.

Die Bikes

Die moderne Honda Monkey sieht der Dax zwar in gewisser Weise ähnlich, ist aber ein völlig anderes Zweirad. Mit 9,4 PS und ca. 90 km/h schwimmt man im Landstraßenverkehr gut mit, das Fahren fühlt sich viel erwachsener an, als es die knuffige Optik vermitteln will. Bei vollgetankten 107 kg ist klar: Je enger das Winkelwerk in italienischen Ortschaften oder auf kehrengespickten Pässen, umso mehr hebt sie der Spaßfaktor von keiner vorhandenen Konkurrenz ab. Im Gegensatz zur Dax funktionieren die Bremsen so gut, wie man es von einem modernen Motorrad gewohnt ist, sodass

beim Pilotieren auf engen Passagen bergab schon mal die verwegene Idee aufkam, vorausfahrende 15-mal so starke Maschinen abzuräumen. Nur die hinteren Federn könnten etwas straffer ausgelegt sein.

Hannes' Dax wurde am 26. April 1973 erstmals zugelassen, wiegt 70 kg, holt aus 48 cm³ sagenhafte 2,1 PS und hat noch sagenhaftere 245 kg zulässiges Gesamtgewicht. Für die große Tour hat er sie mit thrombosesicheren Fußrasten an der Vorderachse, verstärkten hinteren Federbeinen sowie einem Gepäcksystem Marke Eigenbau ausgerüstet.

Unter- künfte und mehr

Bei den zahlreichen an bzw. in der Nähe der Route liegenden TF-Partnerhäusern hatten die Reisenden die Qual der Wahl und entschieden sich für folgende Unterkünfte. Mit Traumblick auf die Zugspitze: »Hotel Gasthof zum Goldenen Löwen« in Biberwier (www.hotel-loewe.at), im idyllischen Teil des Alpendorfes Pfunds: »Hotel Tyrol« (www.hoteltyrol-austria.at), inmitten der wilden Berglandschaft des Ortlermassivs am Stilsfer Joch in Stils: »Hotel Gallia« (www.hotel-gallia.it), traumhaft oberhalb des Comer Sees: »Agriturismo Giacomino« in Bugiallo fraz. di Sorico (www.agriturismo-giacomino.it). Weitere Informationen hierzu sowie zu den vielen weiteren Partnerhäusern im Umfeld finden sich unter www.tourenfahrer-hotels.de

Reise-Infos und Insider-Tipps gibt es auch über die TF-Partner-Region Tiroler Oberland: www.tourenfahrer-partner-region.de

Reisezeit

Mitte August, als diese Reise stattfand, ist eigentlich der ungünstigste Zeitpunkt. Italien feiert am 15. des Monats Ferragosto, einem wichtigen familiären wie kirchlichen Feiertag. In den Urlaubsgebieten ist es also sehr voll, dazu kommen die Sommerferien. Autor und Reisebegleiter fanden dennoch immer eine



Unterkunft und ebenso ein Plätzchen in den Restaurants am Comer See. Nur in der Sommerfrische des Reschensees wurde der Trubel unangenehm.

Eine besonders gute Zeit für die norditalienischen Seen ist der Frühling, die mögliche schwüle Hitze aus der Poebene ist noch kein Thema, nur das Stilsfer Joch könnte mit seiner Wintersperre eine Hürde werden. Der Malojapass ist quasi ganzjährig geöffnet.

Literatur / Karten

Als Reiseführer für den Lago di Como perfekt geeignet: **Eberhard Fohrer**: Comer See, Michael Müller Verlag, 3. Auflage (2017), ISBN: 978-3-95654-133-9, 17,90 Euro.

Wer sich zu einer Alpentour noch weiter animieren lassen möchte, sollte sich diesen traumhaften Bildband gönnen: **Berthold Steinhilber / Eugen E. Hüsler**: Passbilder: Landschaften der Alpenpässe, Frederking & Thaler, 4. Auflage (2017), ISBN: 978-3-95416-120-1, 50,00 Euro.

Für den, der ggf. auch ohne GPS-Hilfe unterwegs ist, empfehlen sich diese beiden Karten aus der Reihe **Marco Polo Highlights** im Maßstab: 1:200.000, Mair-DuMont, je 9,99 Euro: **Österreich**, Blatt 3: Voralberg, Tirol, Oberbayern, 6. Auflage (2017), 978-3-8297-4077-7 und **Italien**, Blatt 2: Lombardei, Oberitalienische Seen, 7. Auflage (2019), ISBN: 978-3-8297-3974-0.



Fotos: Werk, André Gbiorczyk

Knuffiger Scrambler

Ein glorreicher Name kehrt zurück: Seit 2016 lebt Mondial wieder. Mit der HPS 300i bringen die Italo-Chinesen das erste große Motorrad auf den Markt: Wie hip ist der Scrambler?

Der Motor ist ein gradliniger Typ und liefert fast linear Schub bis 10.000 Touren

Chinesische Technik mit italienischem Logo: Die Mondial HPS 300i wird in China gebaut und bildet zusammen mit der Sport Classic den Auftakt einer neuen Modellpalette. Nach optisch außergewöhnlichen 125ern will die neue alte Traditionsmarke mit »richtigen Motorrädern« Fuß fassen.

Platznehmen gestaltet sich einfach, der bequemen Sitzbank und nur schenkelhohen Sitzhöhe sei Dank. Generell wirkt die Mondial auf den ersten Blick etwas kleiner, als man es von anderen Motorrädern gewohnt ist. Dafür glänzt sie aber mit ausgezeichneter Ergonomie: Die Sitzposition

ist aufrecht und entspannt – mit viel Druck auf dem Vorderrad. Nur der Kniewinkel ist etwas ambitioniert spitz.

Der Motor ist ein gradliniger Typ: Ohne Einbrüche oder Eskapaden liefert er fast linear Schub, bis ihn der Begrenzer bei 10.000 Touren sanft einfängt. Ab knapp über Standgas ist genug Schmackes dabei, um locker mitzuschwimmen. Perfekt zum Durchwuseln in der Rushhour. Am wohlsten fühlt sich der DOHC-Single um 5000 Touren: Dann verschwinden fast alle Vibrationen und der Eintopf gibt sich sprintstark im Antritt. Auf der Autobahn ist erst Schluss, wenn der kontrastschwache



Tacho 140 Stundenkilometer anzeigt. Zurückhaltend, aber nicht geizig ist die Mondial, wenn es um das Thema Kraftstoff geht: Wer flott ums Eck perzt, verbrennt rund vier Liter auf 100 Kilometern. Bei zurückhaltender Gashand ist die Drei-Liter-Marke knackbar.

Im Detail offenbart der Hipster einige Schwächen: Der Auspuff ist zwar ein Augenschmaus, nervt aber unter Last mit der Akustik. Ab halber Nenndrehzahl wird aus dem charmanten Säuseln ein aufgeblähtes Bollern mit deutlich vernehmbaren Patschern beim Gaswegnehmen. Da ist noch Luft nach oben. Außerdem laufen die Endrohre viel zu nah an der Fußraste vorbei. Nicht selten haut man sich beim Losfahren den Hitzeschutz in den Knöchel.

Das Fahrwerk ist für den Solobetrieb eine Spur zu hart. Die in der Vorspannung einstellbaren Federbeine geben Ungereimtheiten der Asphaltdecke direkt durch ins Rückenmark des Piloten. Die Vorderhand spricht zwar sensibler an, ist für ungepflegte Straßen dennoch zu hart. Wer darüber hinwegsehen kann, findet im Ausgleich ein sehr direktes Einlenkverhalten ganz ohne bockige Eigenarten.

Die Bremsen sind für ein Motorrad dieser Preisklasse richtig gut. Die Stopper

überzeugen mit sauberem Druckpunkt, ausreichend Biss und mustergültiger Dosierbarkeit. Das ABS regelt feinfühlig mit, sollte der grobe CST-Pneu doch mal blockieren.

Alles in allem ist die Mondial ein spaßiges City- oder Zweitmotorrad. Sobald man sich auf eine Welt mit 23 PS eingeschossen hat, findet man den Fahrspaß an Stellen, an denen andere nicht mal suchen würden. Das Ausquetschen des kleinen Motors macht auch den Tanz durch die Innenstadt zum Erlebnis, gleichwohl kann die Mondial sogar entspannt über Landstraßen cruisen. Klar, im Detail wünscht man sich etwas mehr Liebe. Der Auspuff besitzt noch viel Verbesserungspotenzial, genau wie die für eine Sozia untaugliche Sitzbank. Aber ein bisschen Unperfektheit macht den Reiz ja auch aus, zumal der Preis eine echte Kampfansage ist: Für knapp über 4000 Euro bekommt man viel Motorrad für sein Geld.

Johann Vorderwülbecke

- 1** *Im Retro-Dress: Die Mondial glänzt mit originellem Design*
- 2** *Minimal: Die Lenkerenden-Spiegel dürften eine Nummer größer ausfallen.*
- 3** *Ohne Zeiger: Der LCD-Tacho bietet große Ziffern und starke Spiegelungen.*
- 4** *Schmankerl: Der seitliche Auspuff ist das optische Highlight der Mondial.*
- 5** *Stadtfest: Für die City sind 23 PS absolut ausreichend.*
- 6** *Sauber verzögern: Die Bremsen beißen mustergültig.*

Technische Daten* Mondial HPS 300i

Motor: luftgekühlter Einzylinder, Hubraum 249 cm³, Leistung 17 kW (23 PS) bei 8500/min, max. Drehmoment k. A., Bohrung x Hub k. A.; **Fahrwerk:** Bereifung v. / h.: 100/90-18 / 130/80-17; **Assistenzsysteme:** k. A.; **Maße und Gewichte:** Sitzhöhe 790 mm, Leergewicht 149 kg, Tankinhalt 9,5 l; **Preis:** 4089 Euro zzgl. Nk.

* Herstellerangaben

HERBST- GEWITTER

Ein letztes Mal noch in den Sattel schwingen und die Frischluft genießen, bevor der Winter quirligen Motorradfreuden den Garaus macht. Wie fühlt sich das mit dem größten Boxer-Twin der Welt auf der beeindruckenden BMW R 18 an?



Fotos: BMW, Andreas Hülsmann, Thilo Kozik

Sieht ein bisschen angestrengt aus, ist es aber nicht: stilvolles Cruisen im weichen Herbstlicht.

Aus jedem Winkel
offenbart die R 18
moderne Reminiszenzen
an die legendäre R 5
der Dreißigerjahre



1



2



3



4



5



6

1 Gelungener Zeitsprung: Im minimalistischen Rundinstrument geht die klassische Tachonadel eine innige Verbindung mit der LCD-Anzeige ein, die sich vom linken Lenker umstellen lässt.

2 Adaptives Schräglicht: Im geteilten LED-Rundscheinwerfer sitzen am unteren Rand Segmente, die bei Kurvenfahrt in der Nacht die Fahrbahn beruhigend beleuchten – Sonderausstattung ab Werk. **3** Purer Heimatstolz: An allen möglichen Stellen wie auf dem Deckel des Bremsflüssigkeits-Ausgleichsbehäl-

ters weisen die Macher auf die Herkunft aus der Hauptstadt hin. **4** Nostalgisches Versteckspiel: Fette Gabelhülsen verbergen die Standrohre der Telegabel wie weiland bei der legendären R 5 von 1936. Vierkolben-Festsattel gab's damals noch nicht. **5** Ungeahnte Offenlegung: Schnöde Mechanik mutiert bei der rotierenden Kardanwelle zum chromigen Hingucker. **6** Solider Auftritt: Metallene Materialien allerorten und eine äußerst wertige Verarbeitung bis ins letzte Detail kennzeichnen die BMW R 18.

Nur 2900 – nein, das ist nicht das monatliche Durchschnittseinkommen eines Zweiradjournalisten, auch nicht die Jahresfahrleistung eines Motorradfahrers. Es handelt sich vielmehr um die Anzahl Umdrehungen, mit der die dreifach gelagerte Kurbelwelle des größten Boxermotors der Welt bei Tacho 130 pro Minute rotiert. Das wirkt sehr beruhigend auf gestresste Gemüter, zu denen ich mich heute jedoch nicht zähle. Nach der optimistischen Wettervorhersage nutze ich das letzte Oktoberwochenende für die möglicherweise ultimative schöne Runde des Jahres, bevor der November uns mit Nebel, Regen und niedrigen Temperaturen in eine tiefe Depression treibt. Der Countdown für den persönlichen Winter-Lockdown ist schon weit heruntergezählt ...

Eigentlich hätte ich mir für diese Abschiedstour von 2020 einen fahraktiven Allrounder gewünscht, doch der Fuhrpark ist ziemlich ausgedünnt und gibt nur den imposanten Mega-Cruiser aus weiß-blauer Produktion her. Also schnappe ich mir den dicken Transponderschlüssel, verstaue ihn, so gut es geht, in der engen Lederjacke und pflanze mich in das erdnahe Polster in

700 Millimetern Höhe. Ein Griff an den Lenker – verdammt weit vorn – und das Motorrad vom Seitenständer in die Senkrechte gewuchtet. Das erfordert bei mehr als sieben Zentnern Gesamtgewicht viel Schwung und den ganzen Mann.

Vorn unter mir ragen die beiden mächtigen verrippten Zylinder mit spiegelartig verchromten Ventildeckeln weit nach rechts und links heraus. Darin beherbergen sie ein Volumen, größer als in den F-900-Modellen – jeweils, versteht sich. Zwei Stoßstangen auf der Oberseite bedienen die vier Ventile und tragen genau wie die riesigen Sternmuttern an den unterarmdicken Auspuffkrümmern einen guten Teil dazu bei, dass aus diesem Antriebsaggregat eine mechanische Skulptur wird. So etwas hat die Welt noch nicht gesehen.

Was das Innenleben des Riesenhubers anbelangt, erspare ich mir die Zeilen und verweise auf den Technikartikel im TF 2/2020. Schließlich muss ich mich sputen, denn wenn die Sonne einmal weg ist, wird's ganz schön schattig. Also den Aktivierungsknopf gedrückt, den Starter betätigt ... und fast aus dem Sattel gefallen: Der erste Kurbelwellendreh lässt das ganze Motorrad heftig nach links kippen, das hatte

Unter mir ragen die beiden mächtigen verrippten Zylinder mit spiegelartig verchromten Ventildeckeln weit zur Seite heraus

Kontaktfreudig: Kurven mag die R 18 so sehr, dass sie schon ab 30 Grad Schräglage ihre Fühler in Richtung Asphalt ausstreckt.





Mit dem Big Boxer auf Du und Du: In den verchromten Ventildeckeln lässt sich nur schwer kontrollieren, ob die Sonnenbrille richtig sitzt.

Höchstens sind elektronisch abgeriegelte 180 km/h drin – was die R 18 unbeeindruckt absolviert

ich so nicht erwartet. Im Leerlauf wackelt und schüttelt sich der exakt 1802 Kubik große Boxertrieb, als würde er von der Plombenmacherinnung gesponsert. Der digitale Tourenzähler verbildlicht das Shake, Rattle and Roll durch ständiges Hin- und Herspringen zwischen 900, 950 und 1000, haptisch untermalt von entsprechend heftig ausschlagenden Lenkerenden. Beide Beine fest gegen den Boden gestemmt, drehe ich vorsichtig am Gasgriff – wer weiß, was dann passiert. Sofort sortieren sich alle bewegten Innereien, wie es sich gehört, und vermitteln eine äußerst gepflegte Arbeitsweise des »Big Boxers«, wie die bayerische Entwicklungsabteilung ihre imposante Kreation nennt.

Ohne das ansonsten gattungsspezifische »Klonk« rastet der erste Gang ein, die über den massiven, einstellbaren Hebel erfreulich leicht bedienbare Einscheiben-Trockenkupplung rückt ein und los geht's. Auf Antrieb ist das Zusammenspiel von Gasinsatz, Kraftfluss und gewaltigem Drehmoment – maximal wuchten die Kolben 146 Newtonmeter – nicht so easy zu managen, mein Anfahren erinnert ein wenig an

die Wildgänse, die mit Mühe paddelnd aus dem Weiher zur Winterflucht in den Süden starten. Doch das ist schnell verinnerlicht, auch die fünf Gangwechsel bis in den letzten sind im Handumdrehen absolviert. Der aus dem absoluten Drehzahlkeller gepumpte Druck macht Schaltvorgänge zu einer seltenen Angelegenheit.

So cruist es sich mit den eingangs erwähnten 2900 Touren über die Bahn, 140 gehen auch noch, darüber wird's vibrationsmäßig nervig. Höchstens sind elektronisch abgeriegelte 180 km/h drin, was die R 18 völlig unbeeindruckt lässt. Nur in den Spiegeln ist nichts mehr zu erkennen und die malträtierte Bauchmuskulatur fordert die baldige Rückkehr zum Relax-Tempo: Wegen der komischen Haltung – unten mimt die BMW ein Retro-Bike, oben spannt sie einen cruiserartig über den langen Tank – kann man sich nicht über die Rasten abstützen. Erstaunlicherweise ist der knappe Abstand zwischen Rasten und Solositz selbst auf Dauer tolerierbar.

Originales American-Cruising-Feeling kommt so bei mir keins auf. Und weil die A 1 nicht der Highway No. 1 ist, suche ich

mein Glück abseits der breiten Asphaltbänder. Wohl wissend, dass die fröhlich bunten Herbstblätter in schattigen Kurven manch rutschige Überraschung parat halten können, nehme ich den Big Boxer erst einmal an den Zügel und lege die mittlere Dynamikstufe ein. Trotz der archaischen Aufmachung verfügt die R 18 nämlich über die komplette Assistenz-Armada, bestehend aus Traktionskontrolle, Motorschleppmomentregelung, Anti-Hopping-Kupplung und drei Motorkennfeldern, allesamt praktischerweise in drei Fahrmodi komponiert.

Für deren musikalische Benennung hat sich angeblich der BMW-Motorrad-Boss Dr. Markus Schramm starkgemacht, also versuche ich mich an einer entsprechenden Einordnung der jeweiligen Fahrdynamik: »Rain« vermittelt die Bräsigkeit eines John Denver bei »Country Roads«, zur mittleren Stufe »Roll« fällt mir ein leicht verzögertes »Take It Easy« von den Eagles ein, selbst »Rock« geht nicht gerade ab wie Angus Young von AC/DC. Eher wie die Kroeger-Brothers von Nickelback – ziemlich spontan, gut kalkulierbar und ohne Ecken oder

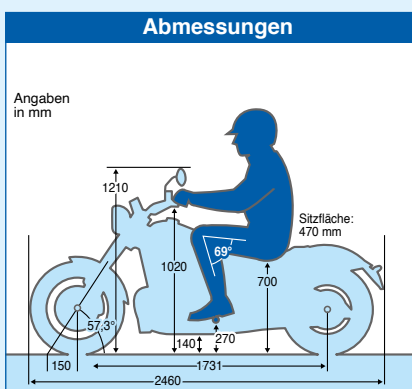
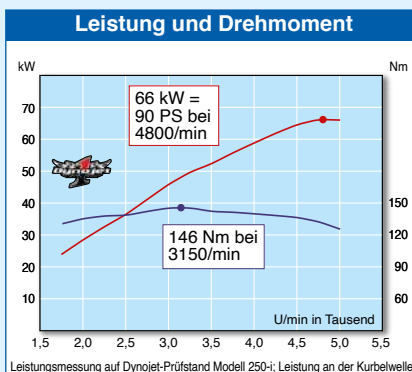
BMW R 18 Classic



Die US-Touringversion der R 18 bekommt neben dem Windschild zwei LED-Zusatzscheinwerfer, den Tempomaten und einen Soziussitz samt Beifahrerrasten aus dem Zubehör spendiert. Vorn rollt die »Classic« auf einem 16- statt 19-Zoll-Reifen; lange, gerade und runde Endschalldämpfer schaffen Platz für Satteltaschen mit je 15,5 Liter. Einstiegspreis: ab 24.467,23 Euro

Hänger reagiert der Big Boxer hier auf die Anweisungen vom Mischpult am rechten Lenker. Rein akustisch betrachtet, spielt die BMW hingegen fraglos in der ersten

TECHNISCHE DATEN



MOTOR:

Leistung 67 kW (91 PS) bei 4750/min, max. Drehmoment 158 Nm bei 3000/min (TF-Messung an der Kurbelwelle: 66 kW [90 PS] bei 4800/min, 146 Nm bei 3150/min), luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Boxer, 1802 cm³, Bohrung x Hub 107,1 x 100 mm, Verdichtung 9,6:1, zwei unten liegende Nockenwellen, über Zahnkette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder per Stoßelstangen und Gabelkipphebel betätigt, Zünd-/Einspritzelektronik, zwei elektronisch betätigte Doppeldrosselklappen, Ø 48 mm, Nassumpfschmierung, E-Starter, G-Kat, Lichtmaschine 600 Watt, Batterie 12 V / 26 Ah

KRAFTÜBERTRAGUNG:

hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Sekundärantrieb über Kardanwelle

FAHRWERK:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Stahlheck geschweißt, vorn Telegabel, Standrohr-Ø 49 mm, nicht einstellbar, hinten Stahl-Cantileverschwinge mit direkt angelenktem Federbein, Federbasis einstellbar, Federweg v. / h. 120 /

90 mm, Drahtspeichenräder, v. 3.50 x 19, h. 5.00 x 16, Bereifung Bridgestone Battlecruise H50, vorn 120/70 R19, hinten 180/65 B16, vorn Doppelscheibenbremse mit Radial-Vierkolben-Festsätteln, Ø 300 mm, hinten Einzelscheibe mit Vierkolben-Festsattel, Ø 300 mm

ASSISTENZSYSTEME:

drei Fahrmodi, Teilintegral-ABS, Traktionskontrolle und Motorschleppmomentregelung

MAßE UND GEWICHTE:

Gewicht Testmotorrad: 356 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 560 kg, maximale Zuladung: 204 kg, Tank: 16 l

MESSWERTE:

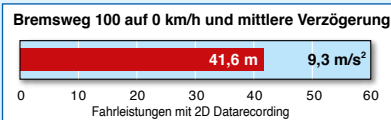
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h:	4,6 s
Durchzug 60–100 km/h:	5,3 s
Durchzug 100–140 km/h:	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h:	41,6 m
mittl. Bremsverzögerung:	9,3 m/s ²
Testverbrauch-Ø:	5,2 l / 100 km
theoretische Reichweite:	307 km

KOSTEN:

Basispreis: 22.225,21 Euro (zzgl. Nk.)
Preis Testfahrzeug: 22.868,57 Euro (zzgl. Nk.)

WARTUNGSINTERVALLE / GARANTIE:

Erstinspektion bei 1000 km, danach alle 10.000 km oder 1 x jährlich, Ventilspielkontrolle: alle 10.000 km, Garantie: 3 Jahre



Durch die
Mäander des
Bergischen
Landes pflügt
der Sieben-
Zentner-
Brocken willig
und folgsam

Liga: Den Vollton aus den beiden so individuell gestalteten Schalldämpfern begleitet bei jedem Gasaufziehen ein latent aggressiver Unterton, der so gar nichts vom Boxer-Brummen einer GS hat – und dennoch die Trommelfelle nicht massakriert.

Neben der durchzugsorientierten Motorcharakteristik erteilt auch das Long-and-low-Fahrwerk jeglicher Hektik eine nachdrückliche Absage: Der Radstand von 1,731 Metern und eine in flachen 57 Grad stehende Gabel sprechen eine deutliche Sprache – die vom tiefen Gesamtschwerpunkt allerdings in ein aktiveres Fahrverhalten übersetzt wird, als die reinen Zahlenwerte vermuten lassen. Über die mäandrierenden Wege des Bergischen Landes und des Sauerlandes pflügt der Sieben-Zentner-Brocken jedenfalls willig und folgsam, der notwendige Körpereinsatz für ein Abbiegen von der Geraden hält sich im überschaubaren Rahmen.

Der dicke BMW-Cruiser winkelt gut nachvollziehbar und präzise ins Eck, auch wenn ihn das große 19-Zoll-Vorderrad etwas un gelenk macht. In den ganz engen, langsamen Ecken, wo die Richtung mehr über den breiten Lenker als durch Gewichtsverlagerung vorgegeben wird, wünsche ich mir einen ausfahrbaren Teleskoparm für

das kurvenäußere Ende. Flüssig gefahren, ist ihm eine gewisse Dynamik nicht abzusprechen, vor allem beim Rausbeschleunigen aus der Kurve.

Für den umgekehrten Fall haben die BMW-Entwickler gleich mehrfach vorgesorgt, wohl wissend, dass die schiebenden Pfunde und die Geradeaus-Geometrie den Kurveneingang manchmal ziemlich schnell entgegenkommen lassen: Neben dem guten, wenngleich etwas stumpfen Teilintegral-ABS, bei dem der Handbremshebel lastabhängig den amerikanisch sehr effektiven hinteren Vierkolben-Festsattel (!) mit betätigt, verhindert eine Anti-Hopping-Kuppelung das Stempeln beim Runterschalten und die Motorschleppmomentregelung ein ausbrechendes Hinterrad bei abruptem Gaswegnehmen.

Damit fange ich die BMW zuverlässig wieder ein und stelle erfreut fest, dass sie dabei überhaupt nicht in Wallung kommt. Das ist so anders als bei den üblich weichgespülten Ami-Eisen, die bei dieser Gangart schnell die Contenance verlieren. Unberührt und klaglos verdaut sie heftigste Manöver infolge des langen Radstands und der erstaunlich straffen Fahrwerksabstimmung. So kommen im Rahmen der möglichen Schräglage sogar sportive Naturen auf ihre

*Farbenspiele im
Herbst: Dank des
Polsters in Erdnähe
kommt auch auf
ungeeignetem Geläuf
kein blümerantes
Gefühl auf.*





Kosten, wenngleich dieser Rahmen mit den bei 30 Grad aufsetzenden Rastennippeln sehr eng gesteckt ist.

Das größte Vergnügen bereitet die R 18 in den lang gezogenen Kurven, die nicht nur entlang der Stauseen zu finden sind. Das gilt zumindest, solange der Untergrund halbwegs passabel ist. Kreuzen nachlässig geflickte Winterschäden oder vergessene Schlaglöcher ihren Weg, ist es mit der bayerischen Souveränität bald vorbei. Spricht die Telegabel noch feinfühlig an und verdaut Ungenießbares, ohne aufzustoßen, hat das Federbein große Mühe, seine Arbeit über nur 90 Millimeter Federweg akkurat zu verteilen – die Dämpfung gelangt schnell in den progressiven Bereich und macht den Fahrkomfort zunichte. Auf schnell hintereinander folgenden Bodenwellen schlägt es daher schon mal aus.

Für dauerhaft forschende Attacken ist die BMW aber ohnehin das falsche Motorrad, trotz ihres fürs Genre erstaunlich fahrdynamischen Charakters. Dabei verzichtet die R 18 als nostalgisch puristischer Entwurf, abgesehen von den erwähnten Assistenzen, auf jeglichen Schnickschnack und unterscheidet sich damit wohltuend von den anderen Modellen der Marke. Ohne Dynamic ESA oder Connectivity kommt es hier tatsächlich einzig auf den Fahrgegnuss an. Beispielhaft ist im einsamen Retro-Rundinstrument nur die Geschwindigkeit gut

ablesbar, die kleine LCD-Wechselanzeige im unteren Viertel stört eigentlich nur.

Wohin man sieht, schmeicheln die tolle Verarbeitungsqualität und höchste Materialgüte den Augen und erklären ihrem Besitzer den Preis ab knapp 22.300 Euro. Auf diese edle Machart und die Herkunft aus dem Spandauer Werk sind sie bei BMW besonders stolz und posaunen es offensiv heraus – für meinen Geschmack ist der omnipräsente »Berlin built«-Schriftzug allerdings etwas zu dick aufgetragen.

Zu guter Letzt lenke ich mein großes Vorderrad wieder in Richtung Westen, der sich dem Horizont nähernden Sonne entgegen. Jetzt käme die optionale »Temporegelung« genau richtig, leider muss unser Tester ohne diese 336,31 Euro teure Sonderausstattung auskommen; »Cruise Control« wäre ohnehin die passendere Bezeichnung. So genieße ich die letzte Wärme im Gesicht und habe bei rund 100 km/h noch Zeit, mich am bunten Laub zu erfreuen: Westfälischer Herbst statt Indian Summer, bei entspannenden 2200 Umdrehungen ist das gar nicht mal so übel.

Thilo Kozik



Eindrucksvoll: So mächtig die 2,44 Meter lange R 18 durch die herbstliche Allee gleitet, so solide füllt der Transponderschlüssel die knappe Tasche in der Lederjacke. Beide geben selbst nass gemacht noch eine gute Figur ab.



Fotos: T. Kozik/RKM

Touren-Automat

Honda legt mit dem Forza 750 den größten Maxi-Scooter auf. Und gibt damit die Antwort auf die Frage, ob ein Doppelkupplungsgetriebe eine Automatik ist.

Geometrie und Grundkonstruktion stehen für unerschütterliche Souveränität

Jahrelang haben uns die Honda-Verantwortlichen eingetrichtert, dass ihre DCT-Modelle Integra und X-ADV keine Roller seien, da bei ihnen ein Doppelkupplungsgetriebe und keine Variomatik die Kraft ans Hinterrad leitet. Und jetzt das: Der neue Forza 750 stellt praktisch eine Melange der erwähnten DCT-Modelle mit noch mehr Elektronik dar. Und wohin hat Honda den Neuling im eigenen Modellprogramm gesteckt? In die Ecke der Großscooter.

Das erscheint ehrlicher und passt auch besser zum Charakter des optisch wie funktional eindeutig »Roller« sprechenden Gefährts. Entsprechend lässt der Japaner seinen Piloten in lässigen 790 Millimetern

auf dem eher soften Polster Platz nehmen, die Stiefel wahlweise aktiv auf dem Trittbrett abgestellt oder entspannt gegen den Bug gestreckt. Der Griff an den Lenker macht das Ambiente integrierender und die Verbindung zum Forza inniger, was etwas Motorradähnliches hat – bei rollerartig ausgezeichnetem Wind- und Wetterschutz hinter der hoch aufragenden Scheibe.

Mit dem Transponderschlüssel in der Tasche genügt ein Druck auf das zentrale Knöpfchen hinterm Lenkkopf, um die Arbeitsbereitschaft herzustellen – oder mit weiterem Tastendruck die Sitzbank oder das Tankfach aufzusperren. Angenehm volltönend nimmt der bekannte 270-Grad-Reihen-Twin die Arbeit auf und kredenzt

dem Piloten ein reichhaltiges Vortriebsmenü für die 58,6 PS aus 745 Kubik Hubraum: Das DCT-Getriebe bietet manuelles Schalten der sechs Gänge über zwei Knöpfe an der linken Armatur oder vier Automatikmodi, die Leistungsentfaltung, Motorbremse, Traktionskontrolle und die Schaltcharakteristik vorgeben.

Dabei hat das gewählte Schaltverhalten den stärksten Einfluss auf das Fahrerlebnis: In Stufe 4, verknüpft mit dem »Sport«-Modus, dreht der Twin am höchsten aus und schaltet früh runter für ein richtig dynamisches Gefühl. Für die Stadt ist das jedoch übertrieben. In Schaltstufe 1 der »Rain«-Option geht's dagegen allzu sanft zur Sache. Uns hat das Programm 3 am besten gemundet, allerdings nur im frei konfigurierbaren »User«-Programm bestellbar.

Hier sorgen die 69 Newtonmeter für kräftigen Druck aus der Mitte und erfrischende, kupplungslos nahtlose Beschleunigung, die viel Konzentration auf die Linienwahl übrig lassen. Das ist indes nicht wirklich vonnöten, denn der Forza fährt so, wie man es von einem Motorrad gewohnt ist. Das liegt an der besonderen Konstruktion mit mittiger Lage des Motors im Brückenrahmen und Endantrieb per O-Ring-Kette, die eine gute Gewichtsverteilung wie beim Motorrad ermöglicht.

Dazu führt eine sensibel ansprechende, progressiv dämpfende Showa-Big-Piston-USD-Gabel das 17-zöllige Vorderrad mit bestem Feedback, das hilft beim Einlenken und Umlegen. Hinten agiert das hebelangelente Zentralfederbein ähnlich tadellos. Sogar über Wellen-Asphalt und kleinere Schlaglöcher nötigt der Fahrkomfort verwöhnten Rollerfahrern Respekt ab, während die unerschütterliche Stabilität bei engagierter Schrägfahrt dafür sorgt, dass der Forza verblüfften Motorradfahrern nicht aus dem Rückspiegel weicht.

Geometrie und Grundkonstruktion stehen indes mehr für unerschütterliche Souveränität als leichtfüßige Handlichkeit. Das macht sich beim Verzögern bezahlt, wenn die radialen Vierkolben-Festsättel die nicht gerade leichten 235 Kilo des Forza mühelos einfangen. Als verlässliche Partner erweisen sich die Bridgestone T31-Pneus, die es sehr neutral und griffig mit allen möglichen Untergründen aufnehmen.



Neben der angenehmen Unterbringung und dem guten Reisekomfort steuern das Integralhelm-fähige Sitzbankfach und ein kleines Staufach im Bug weitere rollertypische Bequemlichkeiten bei. Das heillos überfrachtete, über einen Vierfach-Joystick am linken Lenkerende bediente Fünf-Zoll-Farb-TFT kennen wir von der Africa Twin. Also ist der Forza 750 eindeutig ein Roller, der dank des DCT-Antriebskonzepts aber fast wie ein Motorrad fährt – und mit 11.500 Euro auch ähnlich viel kostet.

Thilo Kozik

- 1** Guter Motorradstandard: TFT-Display des Forza 750.
- 2** Mett-Igel: Schalterwirrwarr für den linken Daumen.
- 3** Funktional ist der Forza ein Roller mit Motorradqualitäten.
- 4** Sportlich: USD-Gabel und radial montierte Vierkolbenstopper vorn.

Technische Daten* Honda Forza 750

Motor: Leistung 43,1 kW (58,6 PS) bei 6750/min, max. Drehmoment 69 Nm bei 4750/min, flüssigkeitsgekühlter 270-Grad-Zweizylinder-Reihenmotor, Hubraum 745 cm³, Bohrung x Hub 77 x 80 mm, Verdichtung 10,7:1, zwei Ausgleichswellen, eine oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder per Gabel-Rollenkippebel betätigt, Zünd-/Einspritzelektronik, Euro 5, Drosselklappen-Ø 36 mm, Lichtmaschinenleistung 480 Watt, Nasssumpfschmierung, elektrohydraulisch betätigte Doppel-Ölbadkupplung DCT, vier Automatikmodi und manuell schaltbar, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen, Stahlheck geschweißt, v. USD-Gabel, Gleitrohr-Ø 41 mm, nicht einstellbar, h. Stahl-Zweiarmschwinge mit angelenktem Zentralfederbein, Federbasis siebenfach einstellbar, Federweg v. / h. 120 / 120 mm, LM-Gussräder, v. 3.50 x 17, h. 4.50 x 15, Reifen Bridgestone Battlax T31 F/R, v. 120/70 R17, h. 160/60 R15, v. 310-mm-Doppelscheibenbremse mit radial montierten Vierkolben-Festsätteln, h. 240-mm-Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel und Feststellbremse

Assistenzsysteme: ABS, dreistufige Traktionskontrolle, dreistufige Motorbremse momentenregelung, drei Motorkefnfelder, vier Fahrmodi

Maße und Gewichte: Radstand 1580 mm, Lenkkopfwinkel 63°, Nachlauf 104 mm, Sitzhöhe 790 mm, Leergewicht 235 kg, zul. Gesamtgewicht 434 kg, max. Zuladung 199 kg, Tank 14,1 l

Farben: Schwarz, Silber, Blau, Rot

Preis: 11.500 Euro zzgl. Nk.

* Herstellerangaben

BESCHENKEN SIE SICH

MOTORRAD REISEN **TOURENFAHRER**

Der TOURENFAHRER kommt per Abo direkt in Ihren Briefkasten.

- ▶ **Verpassen Sie keine Ausgabe!**
- ▶ **Druckfrisch lesen, bevor das Heft im Handel erhältlich ist**
- ▶ **15% günstiger als im Einzelkauf**
- ▶ **Portofreie Lieferung**
- ▶ **Kostenloser Zugang zum digitalen TOURENFAHRER-Archiv im Internet***
- ▶ **Bis zu 20% Preisvorteil beim Kauf ausgewählter Produkte im TOURENFAHRER-Shop***

TOURENFAHRER-Jahresabo (12 Ausgaben)

nur 59,88 €

innerhalb Deutschlands bzw. nur 77,88 € bei Lieferung ins Ausland

Der schnelle Weg zum Abo:

Online: abo.tourenfahrer.de

Telefon: 06123 9238-236

E-Mail: tourenfahrer@vuservice.de

TOURENFAHRER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: Ulf Mommerzt, 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 TOURENFAHRER-verbundene Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Abo-Service TOURENFAHRER, 65341 Eltville, tourenfahrer@vuservice.de. Weitere Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>

* Gilt für Abonnenten der Syburger Verlag GmbH

** Versand des Begrüßungsgeschenks nur innerhalb der EU und nur, wenn TOURENFAHRER im gleichen Haushalt des neuen Abonnenten innerhalb der letzten 12 Monate nicht im Abo bezogen wurde. Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang.

Für Ihre Bestellung bedanken wir uns mit einem Begrüßungsgeschenk nach Wahl:**

TOURENFAHRER-T-Shirt (Rundhals)

Das TOURENFAHRER-T-Shirt mit Rundhals-Ausschnitt für Herren gibt es je mit dezentem TOURENFAHRER-Logo. Die T-Shirts sind eine unverwechselbare Freizeit- und Tourenbekleidung, die in Ihrem Schrank nicht fehlen sollte.

Farbe: Navy, Größen: XS - 5XL
Bestell-Nr. 219



ODER:

Jahreskalender 2021

Unser Jahreskalender 2021 weckt die Reiselust mit stimmungsvollen Motiven. Einzigartige Fotos der TOURENFAHRER-Reiseautoren begleiten durchs Jahr und sorgen für Fernweh. Mit Andreas Hülsmann geht es nach Russland und in die Mongolei, mit Lars Wenersheide auf einen Trip von Frankreich über Belgien bis zu den Niederlanden und mit Udo Staleker in die Schweiz. Weitere Impressionen kommen aus Deutschland, Kalifornien, Griechenland, England, Nepal. Die Geschichten zu den Bildern lassen sich im TOURENFAHRER-Archiv nachlesen.

Größe: 42 x 29,7 cm
Bestell-Nr. 420



MIT EINEM ABO!

Begrüßungs-
geschenk**
NACH WAHL

FINGERFERTIG: WINTERHANDSCHUHE

Dezember 2020

Reportagen • Test • Technik

MOTORRAD REISEN

TOUREN FAHRER

Spanien
Slowenien

www.tourenfahrer.de



Vergleichstest S. 28

Triumph Street Triple RS

KTM 890 Duke R

LEICHTSINN AUF TOUR

Schon
gefahren!
KTM 890
Adventure



S. 12



BMW R 1250 RT

JETZT MIT RADAR



S. 38

Du warst super, Ténéré!
Abschiedstest Yamaha XT 1200 ZE



S. 130

Winteretappe einer Weltreise
Von Kanada nach Alaska



S. 48

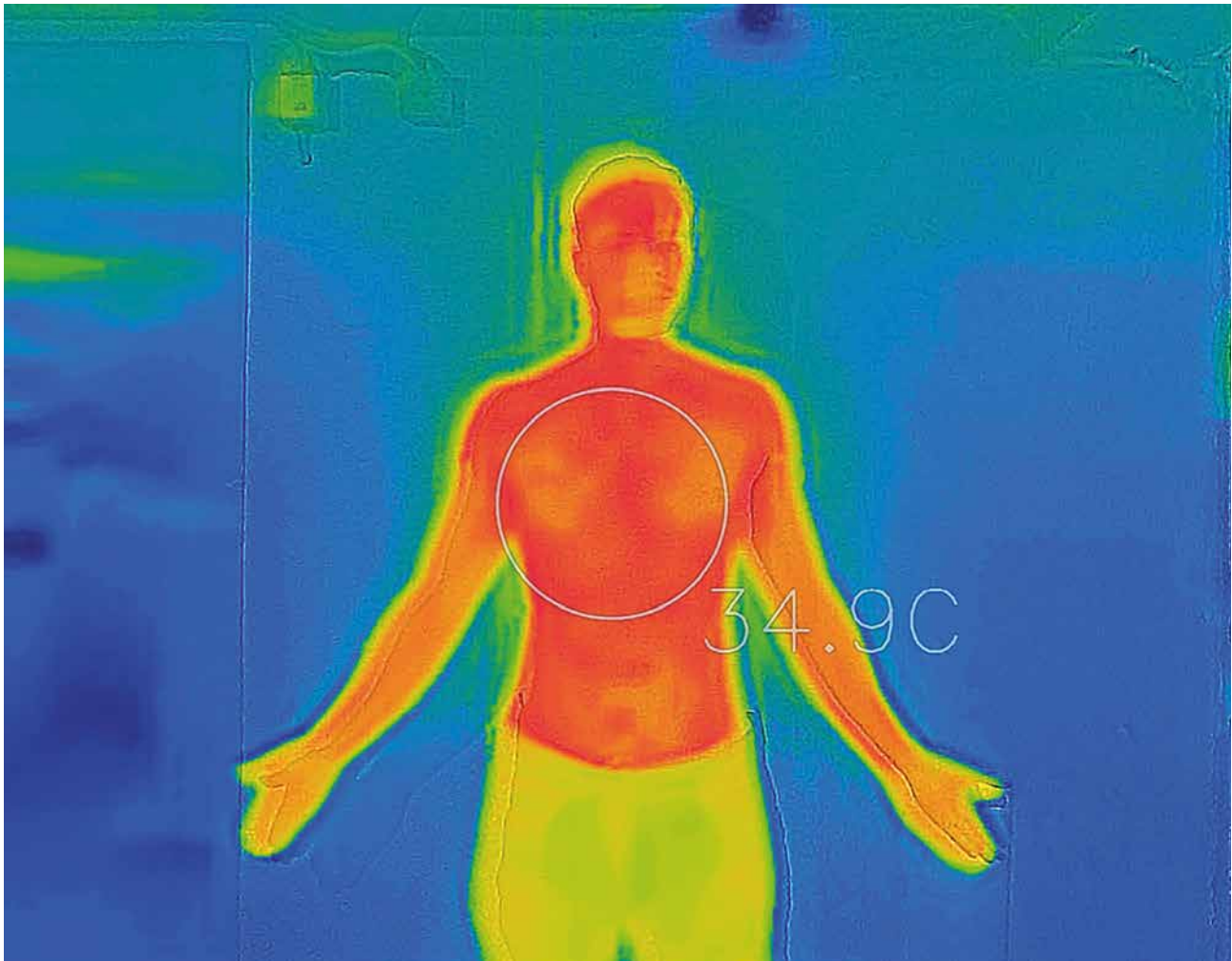
Ein Tag am Meer
Kunst, Kultur und Küste in Portugal

Motor, Fahrwerk, Elektronik:
Standardmodell stark verbessert

Reisen: Oberbayern, Balkan, Nordamerika

Warm, aber sexy

Navi-Halter, Zusatzinstrumente, Bedienelemente für Kommunikationssysteme, Nebelscheinwerfer, Heizgriffe oder automatische Kettenöler – einen Rohrlenker kann man ordentlich vollpacken. Aber das geht auch eleganter. Der TOURENFAHRER ließ sich von sieben Heizgriffen mit integrierter Steuerungseinheit anuscheln.



Die Aufgabe ist klar: Heizgriffe nachrüsten. Lohnen sich teure Werkteile oder geht der Griff ins Zubehörregal?

Wärme auf Knopfdruck: Die Griffheizung ist nicht nur ein Muss für Winterfahrer, sondern auch in Herbst und Frühjahr ein angenehmes und vor allem beliebtes Feature. Klar, dass der Zubehörmarkt voll von universell tauglichen Wärmespendern ist. Doch viele sehen aus, als hätte man sie frisch aus dem Baumarktregal gefischt. Die Bedienung funktioniert über einen klobigen Kasten, den man irgendwie am Lenker unterbringen muss, um dann noch die Kabel zu verstecken.

Das ist kein Vergleich zu den Lösungen aus den Katalogen der Motorradhersteller selbst. Viele bieten neben einer in den Griff oder gar ins Menü integrierten Steuerung auch für bestimmte Modelle vorkonfektionierte Kabelsätze an. Doch das hat seinen Preis: Satté 245 Euro ruft etwa Triumph für ein Set Heizgriffe auf. Bei Yamaha wird man immerhin rund 170 Euro los. Und wer bei einer jungen BMW nachträglich aufrüsten möchte, muss wegen des Schalters die rechte Lenkerarmatur tauschen. Kostenpunkt für Griffe und Kombischalter: je nach Modell etwa 600 Euro.

Zudem müssen sich die Zubehörlösungen nicht unbedingt hinter dem Werksmaterial anstellen. Yamaha konnte weder im Wärmebild-Versuch noch in der gelebten Praxis so richtig überzeugen. BMW dagegen punktet mit ordentlicher Leistung und intelligenter Steuerung. Im Mittelfeld siedeln sich die Sieder von Triumph mit gleichmäßiger Wärmeentfaltung, aber ohne Spitzenwerte an.

Deutlich kostensensibler zeigen sich 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 eines mit Drehschalter im Programm.

Bei der Montage schenken sich die Kandidaten wenig. Theoretisch kann man die Griffe direkt an die Batterie anschließen. In der Praxis sollte man lieber auf geschaltetes Plus zurückgreifen, damit sich die Griffe beim Ausschalten der Zündung automatisch in den Winterschlaf begeben. Wer nicht selbst schrauben kann oder will, sollte etwa eine Mechanikerstunde in der Werkstatt einkalkulieren.

Text & Fotos: Tilman Sanhüter

So haben wir getestet

Zur Messung der Heizleistung schoben wir die Griffe auf einen Aluminium-Lenker und verkabelten sie mit einem Netzteil. Das Gerät stellten wir auf 14,4 Volt ein, um einen laufenden Motor zu simulieren. Wir beobachteten die Heizgriffe auf höchstmöglicher Einstellung jeweils zehn Minuten lang durch eine Wärmebildkamera und drückten nach einer, zwei, drei, vier, fünf sowie zehn Minuten einmal auf den Auslöser, um zu beobachten, wie sich die Heizelemente verhielten, und die maximale Temperatur zu ermitteln.

Neben der Wärmeentwicklung beurteilten wir bei den Zubehörprodukten auch die Ausstattung. Eine LED-Anzeige brachte einen Extrapunkt, 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.

Die OEM-Lösungen liefen außer Konkurrenz, da man unter den Marken ohnehin keine Wahlmöglichkeit hat. Bei den vorgepackten Paketen ist zudem davon auszugehen, dass sie die Lichtmaschine nicht zu sehr belasten. Bei den Nachrüst-Griffen ermittelten wir zu besseren Orientierung zusätzlich die Stromaufnahme jeweils auf der niedrigsten und der höchsten Stufe. In Verbindung mit der Spannung ergibt sich die Belastung der Lichtmaschine in Watt. Mit beruhigendem Ergebnis, denn keiner der Griffe ging deutlich über 50 Watt hinaus. Damit sollten so gut wie alle Limas fertigwerden.



Koso HG 13

Preis: 126,44 Euro

Heizstufen: fünf

Lieferumfang: bebilderte Anbau- und Bedienungsanleitung auf Englisch, Klebstoff, Verschlusskappen für die Lenkerenden, Kabelsatz mit Steuergerät und Sicherung

Sonstiges: Batterieschutz schaltet die Griffe automatisch ab, wenn die Batteriespannung zu weit absinkt; abnehmbare Lenkerendkappen, erhältlich in 120 oder 130 Millimetern Länge

TF-Messwerte (lo / hi bei 14,4 V):

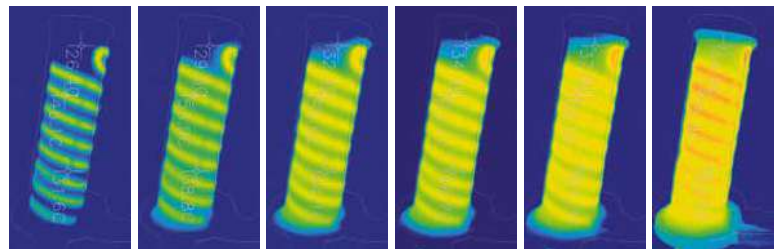
Leistungsaufnahme in Watt: 8,4 / 39,9

Stromaufnahme in Ampere: 0,6 / 2,8

Höchsttemperatur: 76 Grad



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



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

FAZIT: Koso punktet vor allem mit der Ausstattung. Fünf verschiedenfarbige LEDs informieren über die gewählte Heizstufe. Sehr 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 lila blinkenden LED. Im direkten Vergleich können die Griffe aber bei der Spitzenleistung nicht ganz Schritt halten. Für sich genommen geht die Wärmeentwicklung jedoch völlig in Ordnung, zumal sich die Spiralen schön gleichmäßig um den Griff schmiegen.

Bezug: www.kosoeurope.com



Fein: Der Taster ist sinnvoll positioniert und beleuchtet.

TF-Wertung:

Wärmeentwicklung: ● ● ● ● ○

Ausstattung: ● ● ● ● ●

Preis / Leistung: ● ● ● ○ ○

Summe: **11/15**

Daytona Heizgriffe 87407

Preis: 89,95 Euro

Heizstufen: drei

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

Sonstiges: erhältlich mit offenem oder geschlossenem Griffende mit 22 Millimetern Durchmesser, zöllig nur mit geschlossenem Lenkerende

TF-Messwerte (Io / hi bei 14,4 V):

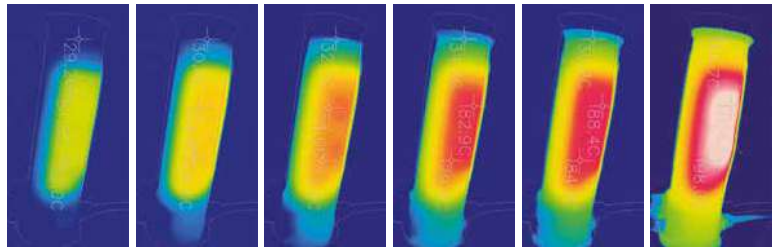
Leistungsaufnahme in Watt: 17,0 / 44,5

Stromaufnahme in Ampere: 1,2 / 3,1

Höchsttemperatur: 104 Grad



Abzwacken leicht gemacht: Daytona legt Leitungsverteiler bei.



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

FAZIT: Aufgedreht – der Daytona-Drehschalter lässt sich auch blind bedienen. Im Gegenzug kommt er aber mit großen Händen 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. Für Cruiser-Fahrer interessant: Es gibt das Set zum gleichen Preis auch für Lenker in Zoll-Dimension.

Bezug: www.daytona-europe.com



Etwas klobig: Bedienung mit Steampunk-Flair.

TF-Wertung:

Wärmeentwicklung: ●●●●○

Ausstattung: ●●●○

Preis / Leistung: ●●●○

Summe: 10/15

Daytona Heizgriffe 88640

Preis: 99,95 Euro

Heizstufen: vier

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

Sonstiges: Quick-Heating-Funktion

TF-Messwerte (Io / hi bei 14,4 V):

Leistungsaufnahme in Watt: 28,8 / 51,264

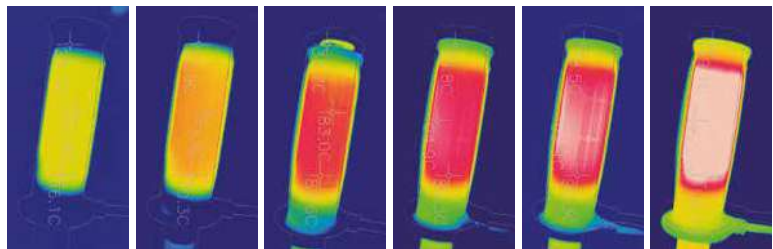
Stromaufnahme in Ampere: 2,0 / 3,56

Höchsttemperatur: 114,3 Grad

Mehr braucht man nicht: Daytona mit komplettem Einbaumaterial.



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



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

FAZIT: Der Platzhirsch – die Heizmatte verteilt die Temperatur nicht perfekt gleichmäßig, jedoch großflächig und punktet zudem mit schierer Power. Beim windstillen 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 unsere Empfehlung.

Bezug: www.daytona-europe.com



TF-Wertung:

Wärmeentwicklung: ●●●●●

Ausstattung: ●●●●●

Preis / Leistung: ●●●●○

Summe: 14/15

TOURENFAHRER EMPFEHLUNG

MTP-Racing Heizgriffe Universal

Preis: 34,90 Euro

Heizstufen: zwei

Lieferumfang: bebilderte Anbauanleitung auf Deutsch und Englisch, Kabelsatz, Verschlusskappen für die Lenkerenden, Distanzstücke, Inbusschlüssel für Madenschrauben

Sonstiges: Gasdrehgriff integriert, auch für Zoll-Lenker erhältlich

TF-Messwerte (lo / hi bei 14,4 V):

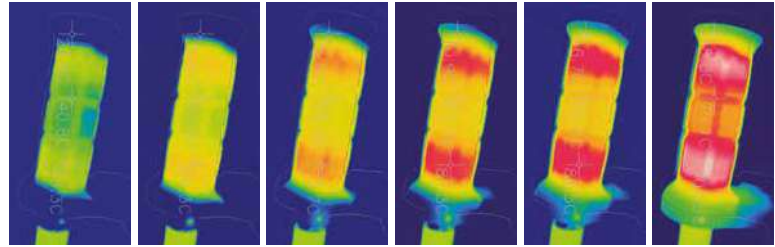
Leistungsaufnahme in Watt: 29,1 / 36,1

Stromaufnahme in Ampere: 2,0 / 2,5

Höchsttemperatur: 100 Grad



Für alle Fälle: umfangreiches Päckchen von MTP.



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

FAZIT: Gutes muss nicht immer teuer sein: Die Griffe von MTP-Racing räumen wahrscheinlich keine Design-Preise ab, bieten aber eine angemessene Funktionalität. Schon die erste der beiden Stufen macht ordentlich warm, obwohl die Heizelemente etwas ungleichmäßig verteilt sind. Abzug in der B-Note: Eine Sicherung wäre kein übertriebener Luxus. Die kann man sich zwar für kleines Geld selbst einbauen, allerdings bastelt halt nicht jeder gern. Dennoch sind die MTP-Racing-Griffe eine echte Empfehlung für Pragmatiker und Sparfüchse und damit unser Preistipp. **Bezug:** www.mtp-racing.de



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

TF-Wertung:

Wärmeentwicklung: ●●●○○

Ausstattung: ●●○○○

Preis / Leistung: ●●●●○

Summe: **9/15**

Zum Vergleich: Lösungen der Motorradhersteller

BMW Automatische Heizgriffe

Preis: rund 600 Euro

Heizstufen: zwei

Höchsttemperatur: 85 Grad

FAZIT: Teuer, aber gut – die BMW-Griffheizung wärmt kräftig an und verfügt zudem über eine intelligente Steuerung. Die Temperatur sinkt nach einiger Zeit wieder ab, um später aufs Neue anzusteigen. Das beugt Gewöhnungseffekten vor. Der Preis schreckt zwar ab, aber gebrauchte BMWs ohne Heizgriffe sind rar gesät.

Bezug:

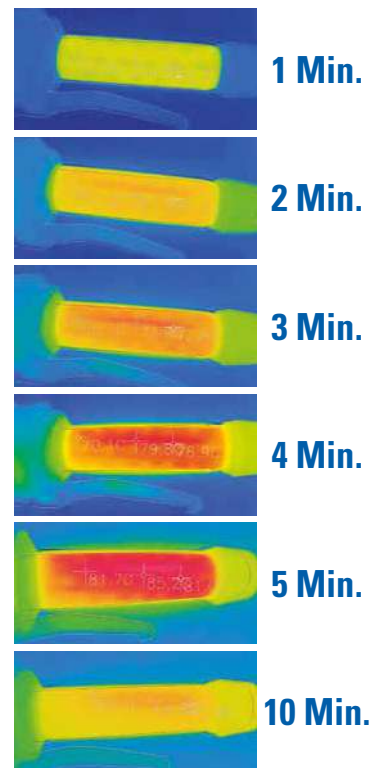
www.bmw-motorrad.de



Teures Tauschteil: Der BMW-Knopf ist Bestandteil der Lenkerarmatur.



Guter Gummi: Qualitativ sind die BMW-Griffe über jeden Zweifel erhaben.



1 Min.

2 Min.

3 Min.

4 Min.

5 Min.

10 Min.

Yamaha Heizgriffe 120

Preis: rund 170 Euro
Heizstufen: drei
Höchsttemperatur: 57 Grad

FAZIT: Da geht noch was – die Yamaha-Griffe können keine durchschlagenden Erfolge verzeichnen. Wer sein Motorrad nachträglich aufrüsten möchte, kann im Zubehör einen besseren Handel abschließen, sofern er gewillt ist, etwas mehr Bastelei in Kauf zu nehmen.

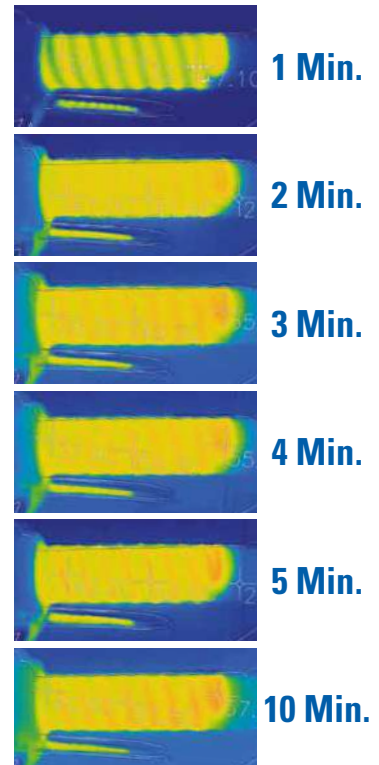
Bezug:
www.yamaha-motor.eu/de



Nach oben orientieren: Der Bedienknopf liegt auf der Oberseite des Griffs.



Grüne Ampel: Drei übereinander angeordnete LEDs zeigen die gewählte Heizstufe an.



Triumph Heizgriffe Kit

Preis: rund 245 Euro
Heizstufen: drei
Höchsttemperatur: 77 Grad

FAZIT: Mittig getroffen – die Griffheizung von Triumph ist weder preislich noch in Sachen Wärmeleistung ein Überflieger, braucht sich aber nicht zu verstecken. Die Vorteile: Man hat alles aus einer Hand, die Griffe selbst fühlen sich sehr hochwertig an, der Schalter fällt angenehm dezent aus und die Anzeige ist ins Display integriert. Das kann man sich ein paar Euro mehr kosten lassen.

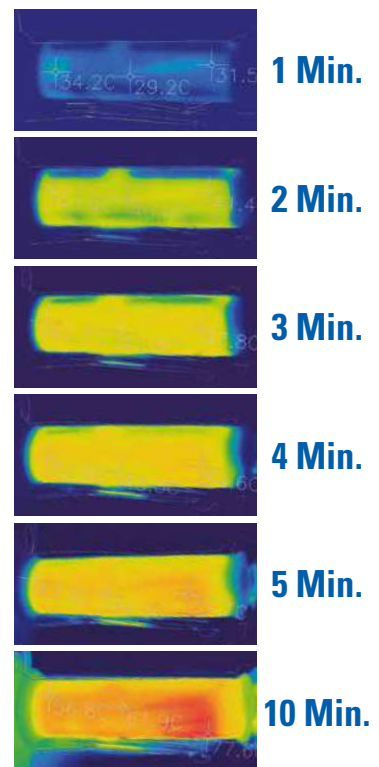
Bezug:
www.triumphmotorcycles.de



Ohne Kabelsalat: Die Triumph-Griffe fügen sich vorbildlich ins Motorrad ein.



Klein, aber fein: Der Triumph-Knopf ist optisch dezent und hat einen klaren Druckpunkt.



... 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: magazine.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
plus.google.com/+TourenfahrerWebTV
vimeo.com/Tourenfahrer

Schöne Bescherung!

Für alle, die auf dem letzten Drücker für Weihnachten unterwegs sind, ein paar Geschenktipp für Tourenfahrer.



Vorbild

1973 setzt sich die Französin Anne-France Dautheville auf ihre 125er-Kawasaki und umrundet als erste Frau allein die Welt auf einem Motorrad. Ihre Erlebnisse schrieb sie 1975 nieder in dem Buch »Der Wind war mein Begleiter«, bis heute ein Standardwerk der Motorradreise-

Literatur. Jetzt erzählen die Autorin Amy Novesky und die Illustratorin Julie Mostard die Geschichte von Anne-France in »Das Mädchen auf dem Motorrad« als Kinderbuch sehr liebevoll nach. Die Botschaft lautet: Alles ist zu schaffen, wenn man nur an sich und seine Träume glaubt. Ein schönes Buch für 5- bis 9-jährige Mädchen und Jungen zum Vor- oder Selberlesen.

Amy Novesky / Julie Mostard:
Das Mädchen auf dem Motorrad,
 54 Seiten, Einband, 24 x 29 cm, 24,90 Euro,
 Zuckersüß Verlag,
www.zuckersuessverlag.de

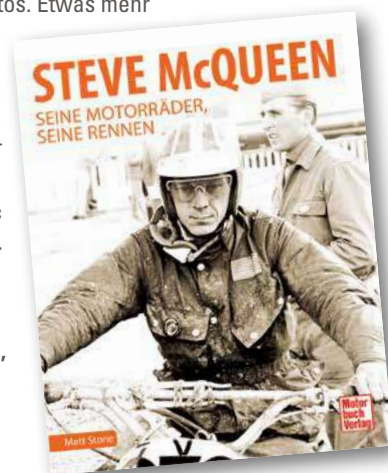


Traumrolle

Steve McQueen war nicht nur einer der besten Filmschauspieler in Hollywood, er war auch ein begeisterter Auto- und Motorradfahrer mit ernsthaften Rennambitionen. Seine Stunts in »Gesprengte Ketten«, seine Teilnahme an den Six Days 1964 mit dem US-Team, seine Dreharbeiten des Dokumentarfilms »On any Sunday« sind nur drei Facetten dieses Motorheads. Daneben sammelte McQueen historische Motorräder und begeisterte sich für Wüstenrennen. All das beschreibt der Autor Matt Stone ausführlich in »Steve McQueen – 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. Etwas mehr Motorradsachver-

stand des Autors (oder Übersetzers?) wäre allerdings angemessen gewesen.
Matt Stone: Steve McQueen – seine Motorräder, seine Rennen,
 Einband, 160 Seiten,
 22 x 29 cm, 24,90 Euro,
 Motorbuch Verlag,
www.motorbuch.de



Wer schreibt, der bleibt

Mal ein BMW-Buch der anderer Art, und zwar zum Selbstschreiben. In das Notizbuch »Write on Black« können Fahrer und Fans der BMW-GS Notizen, Werkstatttermine oder Erlebnisse mit ihrem Motorrad weiß auf schwarz und ganz klassisch mit der Hand geschrieben festhalten. Jede Seite trägt die dunkelgraue Abbildung einer BMW-GS im Stil eines Wasserzeichens. Zum Lieferumfang gehört ein weißer Gelstift. Auf der Webseite www.beemergs.com finden GS-Fans noch weitere Fanartikel wie Armbanduhren und T-Shirts.

GS – Write on Black, Notizbuch,
 180 Seiten, Einband, 21,5 x 30 cm, 34,90 Euro inkl. Versandkosten,
www.beemergs.com



Weiß-blaue G'schichten



Die Motorradjournalisten Michael Levivier und Zef Enault haben vor zwei Jahren die Geschichte von Triumph in einem sehens- und lesenswerten Buch minutiös nachgezeichnet. Nun schiebt das französische Autorenduo ein ähnlich opulentes Werk zu BMW nach. 240 Seiten und 300 Abbildungen präsentieren die Marke in beinahe allen Facetten, von den Anfängen über Sport-

erfolge bis hin zu Konzeptstudien. Der

Schwerpunkt liegt indes auf der Vorstellung der einzelnen Modelle mit knackig knapper Beschreibung und technischen Daten. Der Schmöcker wird nicht nur den Freunden der bayerischen Marke eine Menge Lesevergnügen bereiten.

Michael Levivier / Zef Enault: BMW Motorrad – Die Marke. Die Modelle. Die Technik., 240 Seiten, Einband, 25 x 31 cm, 49,90 Euro, Delius Klasing Verlag, www.delius-klasing.de

Europakrad

Andreas Hülsmann, Heinz E. Studd, Markus Golltetz, Jo Deleker – vier der namhaftesten Motorradreise-Autoren haben ihre schönsten Touren durch Westeuropa in einem Buch zusammengefasst, von Skandinavien im Norden bis nach Süditalien und Südspanien. Spannend geschrieben, großartig fotografiert, mit GPS-Daten zum Runterladen, Übersichtskarten und vielen Infos zu Ländern, Strecken und Sehenswürdigkeiten versehen, macht das Buch schon jetzt Lust darauf, im nächsten Sommer (hoffentlich) endlich wieder auf Tour gehen zu können.

V. A.: Die schönsten Motorradtouren in Westeuropa, 168 Seiten, Einband, 22,7 x 27,4 cm, 29,99 Euro, Bruckmann Verlag, www.bruckmann.de



Weltweit weg

Ein Jahr ohne einen Kalender von Erik Peters? Undenkbar! 13 der schönsten Motive seiner Reisen hat er in seinem Kalender

»Motorradreisen 2021« gesammelt, wie immer jedes Einzelne mit einem QR-Code versehen, über den man einen Audiokommentar abrufen kann.

Motorradreisen 2021, Spiralbindung, 13 Blätter, 42 x 29,7 cm, 19,95 Euro, www.motorradreisender.de



Bloß fort hier!

Noch ein Kalender, der das Fernweh weckt, ist »Reise & Abenteuer« von Time to Ride. Dahinter verbergen sich Bea Höhenreich und Helmut Koch, die seit elf Jahren regelmäßig zu Motorradreisen in

alle Winkel der Welt aufbrechen und darüber schon mehrfach im TOURENFAHRER berichtet haben. Die beiden haben aus einer Fülle von Fotos 14 ausgesucht und in einem wunderbaren Wandkalender für 2021 zusammengefasst.

Reise & Abenteuer, Spiralbindung, 14 Blätter, 42 x 29,7 cm, 14,99 Euro, www.timetoride.de



Zeitreise

Hier was für Nostalgiker: Der englische Avonside-Verlag bringt einen Datumsanzeiger mit den berühmtesten Superbikes der Siebzigerjahre. Z 900, CB 750, Le Mans 1, CBX – insgesamt zwölf legendäre Motorräder, die in den Siebzigern für schlaflose Nächte gesorgt haben, kann man sich fürs kommende Jahr an die Wand hängen.

70's Superbikes, Klebebindung, 13 Blätter, 30,5 x 30,5 cm, 10,39 Euro, www.europoster.de



Wünsch dir was!

Was wäre Weihnachten ohne Geschenke? Zum Glück ist es gar nicht so schwierig, originelle Weihnachtspräsente für Motorradfahrer zu finden. Auf den folgenden Seiten erhalten Sie Inspirationen, wie Sie Freude verschenken oder den eigenen Wunschzettel füllen können.

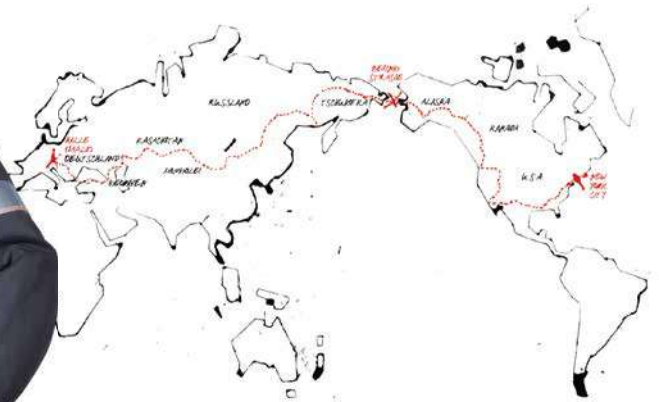


MOTORRAD NEWS **TOURENFAHRER** **Motorrad ABENTEUER**

Winterfest

Hier werden **Ganzjahresfahrer** **fündig**: A-4 functional design hat sich auf gut isolierende Motorradausrüstung spezialisiert. Die **Thermokombi „A-4 Nordkap“** ist ein wind- und wasserdichter Zweiteiler aus robustem 500D-Polyamid-Gewebe mit 240 g/m² Isolation. Sie hat ihren Praxistest in der winterlichen Mongolei ebenso bestanden wie auf der Reise des leavinghomefunktion-Teams von Halle nach New York. Jacke und Hose gibt es in **27 Größen**, so dass wohl jeder Winterfahrer glücklich wird. Die Preise beginnen bei **299 Euro (Jacke)** bzw. **209 Euro (Hose)**.

Die perfekte Ergänzung ist die **„Neopren DP“-Gesichtsmaske** von Scott. Ihr wasserdichter Kragen, der über der Jacke getragen wird, beinhaltet einen Atemluft-Kanal aus Neopren, der das Beschlagen des Visiers verhindert. Die Sturmhaube gibt es in drei Größen zum Preis von **34 Euro**.



Ein komfortables Heizvisier bietet A-4 functional design für HJC-Helme. Das HJ-17 ist ein elektrisch **heizbares Doppelscheibenvisier** für den C-90 und C-91, das jetzt in einer leichteren, rahmenlosen Version lieferbar ist.

Alle Infos unter www.art-for-function.com



Gut ausgestattet: Thermoanzug, Neopren-Sturmhaube und beheiztes Visier – der erste Schnee kann kommen.

Abenteuer entdecken



Die Africa Twin CRF1100L ist für jedes Abenteuer bereit! Angetrieben von einem Zweizylinder-Reihenmotor mit 1084 cm³ Hubraum, leistet sie 102 PS bei 105 Nm Drehmoment. Mit ihrem leichten und schlanken Chassis und den modernen Assistenzsystemen wie Kurven-ABS, Tempomat, HSTC-Traktionskontrolle, Doppel-LED-Scheinwerfer mit DRL, vier Fahrmodi und zwei benutzerdefinierten Einstellungen sowie optionalem DCT ist sie die perfekte Begleitung für jedes Ziel.

Wer sich für eine Africa Twin entscheidet, erhält ein **Honda Original Zubehörpaket mit Koffersatz, Gepäckbrücke und hoher Windscheibe zum Vorzugspreis von 486 €** (mit 16% MwSt.).

Egal ob offroad oder onroad, mit der Africa Twin macht das Fahren rundum Spaß.

www.honda.de



Midland BT Mini: Große Leistung, kleiner Preis

Kompaktes Intercom für Einsteiger in die Welt der Motorrad-Kommunikation: Das Midland BT Mini fällt dem Betrachter schon allein durch seine ergonomische Form ins Auge. Trotz der geringen Abmessungen ist das Erfühlen der drei

Funktionstasten bei dem robusten und spritzwassergeschütztem BT Mini sehr komfortabel möglich. Das Bluetooth-Intercom ist für die kabellose Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer oder für Gespräche von Motorrad zu Motorrad mit einer Reichweite von bis zu 200 Metern konzipiert. Zudem ist das Intercom für Alleinfahrer gedacht, die hauptsächlich über das Gerät Ansagen vom Navigationsgerät wünschen, telefonieren oder Musik auf Tour hören möchten. Der leistungsstarke Lithium-Akku ermöglicht acht Stunden Gesprächszeit. Dank Geräuschunterdrückung durch digitale Signalverarbeitung (DSP) wird eine hervorragende Audioqualität geboten. Das kleine Midland BT Mini wird mit dem „Slide-in“-Befestigungssystem für eine sichere Montage am Klapp- oder Integralhelm ausgeliefert. Passend dazu sind im Lieferumfang gleich zwei Mikrofone für die beiden Helmtypen mit dabei. Die Gegensprechanlage Midland BT Mini ist als Einzelgerät schon zu einem Preis von ca. 100,- Euro sowie im Set für Fahrer und Beifahrer zu ca. 170,- Euro erhältlich. Weitere Informationen und optionales Zubehör sind hier erhältlich: www.midland.de



Kommunikation der Königsklasse



Die beiden Systeme 50R und 50S von Sena setzen einen neuen Standard in der Motorrad-Kommunikation und überzeugen vor allem durch die Integration von Mesh 2.0, den neuen HD-Lautsprechern und dem neu verbauten Akku, der ein 30% schnelleres Laden in nur einer Stunde ermöglicht. Das WLAN-fähige Ladekabel sorgt hierbei nicht nur für ein fixes Aufladen, sondern spielt Firmware-Updates automatisch während des Ladevorgangs auf das Gerät. Kein lästiges Verbinden mehr mit einem Computer. Mehrsprachige Sprachbefehle und die Möglichkeit, Siri/Google während der Fahrt zu nutzen, garantieren eine freihändige Bedienung. Bluetooth 5.0, eine Sprechzeit bis zu 14 Stunden bei einer Reichweite von bis zu 8 km runden das Paket ab! Die 50er-Serie ist gemacht für alle, die ohne Kompromisse unterwegs sein wollen – Kommunikation auf dem Motorrad war noch nie so einfach!

www.sena.com
UVP 359 EUR

Gut geschmiert

Der „MOFESSOR“, ein automatisches Kettenschmiersystem von Berotec, vereint Funktion, eine kompakte Bauform und hochwertige Details. Durch die regelmäßige Schmierung schont der „MOFESSOR“ die Kette, reduziert die Reibung und erhöht somit die Lebensdauer des Antriebsstrangs. Die automatische Schmierung lässt sich in zehn Stufen einstellen, bei Regen- oder Geländefahrten kann die Ölmenge spontan per Knopfdruck erhöht werden. Über eine Temperaturregelung wird die Schmiermenge automatisch angepasst – sorgenfreies Fahren garantiert. Die Reichweite einer Tankfüllung beträgt 5000 km in der Standard-Variante oder 10.000 km in der Langstrecken-Version. www.berotec.de



NEU! Auch mit Doppeldüse erhältlich.

Der „MOFESSOR“ von Berotec kostet in der Standard-Variante 139,90 Euro.



Alle Neuen

Den perfekten Überblick über alle aktuellen Modelle bietet der neue Jahreskatalog. Im Katalog „MOTORRÄDER 2021“ ist das Angebot der aktuellen Saison zusammengezurrt. Neuheiten, Fakten und Testergebnisse nehmen einen Großteil der rund 210 Seiten in Beschlag. Aber auch Exoten und Elektro-Bikes widmen wir viele Seiten.



MOTORRÄDER 2021 ist im Handel für 7,50 Euro oder direkt beim Verlag auf shop.motorrad.net erhältlich.

Für alle Jahreszeiten



Unser Jahreskalender 2021 weckt die Reiselust mit stimmungsvollen Motiven. Einzigartige Fotos der TOURENFAHRER-Reiseautoren begleiten durchs Jahr und sorgen für Fernweh. Mit Andreas Hülsmann geht es nach Russland und in die Mongolei, mit Lars Wenersheide auf einen Trip von Frankreich über Belgien bis zu den Niederlanden und mit Udo Staleker in die Schweiz. Weitere Impressionen kommen aus Deutschland, Kalifornien, Griechenland, England, Nepal. Die Geschichten zu den Bildern lassen sich im TOURENFAHRER-Archiv nachlesen. Der Kalender ist für 19,95 Euro (Abonnenten 14,95 Euro) in der Größe 42 x 29,7 cm unter www.tourenfahrer-shop.de erhältlich.

Fahrspaß und Kontrolle

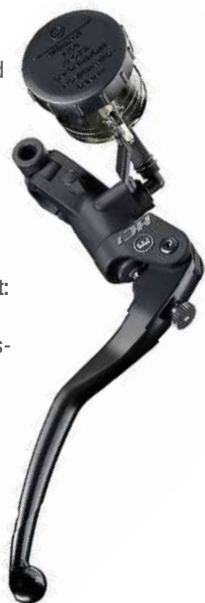
Mehr Sicherheit, mehr Kontrolle: Der MAGURA HC1 Radialbremszylinder ist ein zuverlässiger Begleiter – und zwar bei jeder Straßenlage. Dank der von MAGURA entwickelten und patentierten HC-Technologie (HCT) bietet die HC1 sehr feine Dosierbarkeit, einen durchweg konstanten Druckpunkt und volle ABS-Kompatibilität – inklusive ABE.

Die MAGURA HC1 kommt im Komplettpaket: Der Ausgleichsbehälter ist im Lieferumfang enthalten sowie das benötigte Befestigungsmaterial. Weitere Zubehörteile, wie z.B. Kurzhebel, sind optional erhältlich.

Der HC1 Radialbremszylinder ist in drei verschiedenen Kolbendurchmessern verfügbar: 12 mm, 15 mm und 18 mm.

ABE-Liste verfügbar unter: www.magura.com | Preis: 281 Euro

MAGURA HC1



Du willst mehr über MAGURAs HC-Technologie erfahren? Dann scanne den QR-Code und schau dir jetzt das HCT Video auf dem MAGURA-Youtube-Channel an!

MAGURA HYMEC mit Nehmerzylinder und den verfügbaren Gebereinheiten



Keine Arm- und Handschmerzen mehr auf langen Touren, dafür mehr Fahrspaß und Kontrolle: Die MAGURA HYMEC ist eine hydraulische Kupplungsbetätigung zum Nachrüsten und ersetzt den serienmäßig verbauten Seilzug. Neben der deutlich leichteren Kupplungsbetätigung sorgt sie zudem für einen durchgehend gleichbleibender Druckpunkt. Eine TÜV-Abnahme ist nicht erforderlich.

Die Montage der HYMEC erfolgt schnell und unkompliziert. Neben vorkonfektionierten Komplettkits für eine Vielzahl von Motorrädern (u.a. KTM 790 Adventure, Yamaha MT-07, etc.) ist auch ein individueller Aufbau der HYMEC möglich.

Die vollständige Kompatibilitätsliste ist auf der MAGURA Website einsehbar: www.magura.com | Preis: ab 306 Euro



Du willst mehr über die HYMEC erfahren? Dann scanne den QR-Code und schau dir jetzt das HYMEC Video auf dem MAGURA-Youtube-Channel an!

In Sachen Gestaltung zeigt der Online-Konfigurator alle Möglichkeiten



Sitzt wie angegossen

Winterzeit ist Umbauzeit – das gilt auch für Sitzbänke! Einen Umbau zur individuellen Sitzbank bietet SW-Motech an – gefertigt in Handarbeit mit hochwertigen Materialien und individueller Gestaltung. Der Umbau erfolgt ganz nach den eigenen Vorstellungen und Wünschen. Dabei ist es egal, ob es eine Standard-, Racing- oder Touring-Sitzbank, einteilig oder zweiteilig sein soll. SW-Motech polstert auf und ab und fertigt die Sitzbank aus erstklassigen, besonders motorradtauglichen Materialien.

Die Kosten richten sich nach dem Aufwand und liegen zwischen 250 und 450 Euro.

Konfigurator unter: www.sw-seats.de

Wärmespeicher

Stadler präsentiert die Thermojacke „Snug“ aus dem Bereich Multifunktionskleidung. Die „Snug“ kann als einzelne Freizeitjacke, -weste oder als Thermofutter

unter der Motorradbekleidung getragen werden. Eine sehr gute Wärme-Isolierung stellt das PrimaLoft-Silver-Futter mit 100 g/m² sicher, außerdem ist die Thermojacke wasser- und windabweisend sowie atmungsaktiv. Werden die Temperaturen milder, können die Ärmel der Jacke über Reißverschlüsse abgenommen werden und die Jacke wird zur Weste.

Sehr gut lässt sich die „Snug“ mit den Jacken „All-Along Pro“ und „Voyager II“ kombinieren, sie passt aber natürlich auch zu allen anderen Jacken im Stadler-Programm.

In Schwarz ist die „Snug“ in den Größen S bis 2XL ab 199 Euro erhältlich – www.stadler-bekleidung.de.



Deutschlands größtes Zweirad-Center

ABVERKAUF

Alle Stadler-Tiefstpreise nochmals

20% reduziert

Lederkombi Mistel 2-Teiler

- sportlich, sicher und bequem
- 100 % hochwertiges Rindsleder

400.⁹⁵ € gespart! ~~999.⁹⁵ €~~
768.- €
-20% = 599.- €

K3 SV Multi Attack Integralhelm

- Sonnenblende
- Belüftungssystem
- Aerodynamisch

132.⁷⁵ € gespart! ~~259.⁹⁵ €~~
159.- €
-20% = 127.²⁰ €

Protetor Pro Speed Back

- Rücken-schutz in seiner sichersten Form
- ergonomischer Aufbau

84.⁷⁵ € gespart! ~~199.⁹⁵ €~~
144.- €
-20% = 115.²⁰ €

Motorradjacke Edge Tex

- warmes Innenfutter
- wasserabweisend
- Protektoren an Schultern und Ellbogen

84.⁷⁵ € gespart! ~~199.⁹⁵ €~~
144.- €
-20% = 115.²⁰ €

Tiger Nierengurt

- perfekte Schutzfunktion
- Schützt vor Kälte und Zugluft

20% gespart! ~~34.⁹⁵ €~~
27.⁹⁶ €
-20% = 21.⁹⁶ €

Lederhandschuhe Druid D1 Long

- abriebfestes Rindsleder
- Carbon-schutz

111.¹⁵ € gespart! ~~199.⁹⁵ €~~
111.- €
-20% = 88.⁸⁰ €

REGENSBURG NÜRNBERG

STRAUBING HAMMERAU

Zweirad-Center Stadler GmbH,
Kirchmeierstraße 22, 93051 Regensburg
zweirad-stadler.de

Irreformer, Druckfehler, Preisänderungen und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Nur teilweise Originalabbildungen. Angebot nur solange Vorrat reicht. *Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers **Ehemalige unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers ***Unser bisheriger Verkaufspreis

Entspannungskurven

Vor zwei Jahren nahm Andreas Ritz an einer geführten Motorradtour durch Ladakh teil. Doch Schmerzen im Nacken zwangen ihn zum vorzeitigen Abbruch. Das hätte er mit einer gezielten Vorbereitung verhindern können.



Fotos: Christof Weisner

Ein altes indisches Sprichwort sagt: »Nach Ladakh kommen nur gute Freunde oder schlimme Feinde.« Andreas Ritz oder »Ritzel«, wie ihn seine Freunde nennen, hatte sich seinen Feind selbst mitgebracht. Der saß ziemlich genau in seinem Nacken und sorgte dafür, dass Andreas ab dem dritten Tag seine 500er-Enfield nicht mehr lenken konnte und die Tour im Begleitfahrzeug beenden musste. Nur die höher dosierte Einnahme von »Diclos« und »Ibus« hielten die Schmerzen einigermaßen in Schach.

Was mit scheinbar harmlosen Verspannungen und leichten Schmerzen im Schulter-Nackebereich begann, eskalierte im Fall des mittlerweile 60-jährigen Ludwigsburgers. Es kribbelte in beiden Armen,

gefolgt von Taubheitsgefühlen in Händen und Fingern. Schließlich kam das vorzeitige Aus, weil Ritzel nicht mehr dosiert Gas geben konnte, geschweige denn bremsen.

Zurück in der Heimat verhinderte ein gezieltes Physioprogramm Schlimmeres und Ritzel bekam den »Fast-Bandscheibenvorfall« wieder in den Griff. Im Nachhinein weiß er, dass er so gut wie alles falsch gemacht hat. Auch wenn er Motorrad fährt, seitdem er denken kann, »will man es einfach nicht wahrhaben, dass man keine 30 mehr ist und das ein oder andere Kilogramm zu viel mit sich herumschleppt.« Dazu verbringt der Chef eines Maschinenbauunternehmens im schwäbischen Markgröningen viele Stunden vor dem Computer – ebenfalls beste Voraussetzungen für



Nacken, Halswirbelsäule: **1** Hände in den Nacken und Kopf nach vorn ziehen, mehrere Sekunden halten. **2** Anschließend Kopf nach hinten überstrecken. **3** Mund weit in maximaler Position öffnen, dann langsam schließen. Mehrmals wiederholen. **4** Eine Hand aufs Motorrad und leicht stützen. **5** Seitschritt weg vom Motorrad, wobei die Hüfte gestreckt bleibt.

massive Verspannungen im Schulter-Nackensbereich. Zeit für ausreichend Sport? Fehlanzeige.

GEZIELT VORBEREITEN

»Wer nicht einen wirklich durchtrainierten Körper hat, sollte im Vorfeld einer längeren Tour unbedingt seine stabilisierende Rumpfmuskulatur trainieren«, erklärt Physiotherapeut Martin Großmüller, Leiter der Therapie bei Ortema. Das können auch Übungen sein, die man problemlos mit einer Matte zu Hause absolvieren kann.

»Hier stehen funktionelle Übungen im Vordergrund, die möglichst eine dynamische Stabilisation erfordern.« Das ist ein Kernpunkt beim Motorradfahren. Großmüller fährt selbst Motorrad und weiß, wovon er spricht: »Mit einer guten Vorbe-

reitung ist es oftmals nicht getan.« Gerade bei starken körperlichen Belastungen (langes Sitzen, Fliehkräfte, Konzentration), ist es wichtig, aktive Pausen einzubauen. Damit können die unterforderten Muskeln gezielt angesteuert und so aktiv die überlasteten Muskelgruppen unterstützt werden. Passive Pausen sind eher ineffektiv.

DIE RICHTIGE SITZPOSITION

Warum leiden Profifahrer kaum unter Verspannungen, sitzen sie doch relativ unbequem auf ihren Arbeitsgeräten? Die Abwechslung macht's: Sie verändern ständig die Sitzposition, bremsen und beschleunigen, be- und entlasten Hände und Arme, sind immer in Bewegung. Natürlich soll man bei längeren Touren nicht wie ein Hampelmann auf dem Motorrad herumzappeln.

Es muss kein Fitnessstudio sein. Viele Übungen kann man zu Hause auf einer Matte machen

Der Kampf mit dem Krampf

Schmerzhaft, überraschend, aber meist ohne schwerwiegende Ursache: der berühmte Muskelkrampf, bei dem sich einzelne Fasern oder ganze Muskelgruppen urplötzlich zusammenziehen, ohne dass wir darauf reagieren können.

Ursache sind Nervenzellen, die unkontrollierte elektrische Signale an die Muskeln senden. Bis zu 150-mal pro Sekunde jagen dann winzige Stromschläge durch sie hindurch. Dieses Dauerfeuer zieht sie extrem zusammen – viel stärker, als wir es willentlich auslösen können. Die Muskeln fühlen sich während eines Krampfes steinhart an, allerdings bleiben in der Regel keine Schäden zurück.

Akute Hilfe:

- aktive funktionelle Dehnung
- Regulation des Muskeltonus, etwa mit einer Faszienrolle
- Wärme, z. B. Salben oder Wärmepflaster
- viel trinken, aber keinen Alkohol
- Magnesium zuführen – aber nicht überdosieren! Viel hilft nicht immer viel und kann zu Durchfall führen.

Auslöser sind meist sportliche Überlastungen, die eine Reizüberflutung für das neuromuskuläre System darstellen, ein Mangel an Elektrolyten (besonders Magnesium) oder eben beides zusammen. Wer stundenlang in fast immer der gleichen Haltung auf dem Motorrad sitzt (schlechte Durchblutung!), viel zu wenig trinkt – und wenn dabei auch noch Temperaturen von 30 Grad herrschen –, hat schon alle Voraussetzungen erfüllt, dass der Muskel zumacht. Besonders hinterhältig: ein Krampf nachts im Bett, der einen schmerzhaft aus dem Schlaf reißt, von der Wade in den Oberschenkel wandert und wieder zurück.

Vorbeugend:

- regelmäßige Bewegung während der Fahrpausen
- ausreichend, möglichst natürliches Magnesium zuführen (Nüsse und Kerne sind reich daran)
- mindestens zwei, bei Hitze eher drei Liter Wasser oder Apfelschorle trinken (Trinkrucksack)
- bei Pausen aktiv dehnen und stretchen
- Zu enge Stiefel stören die Durchblutung.
- Gerade bei Hitze verhindern Kompressionsstrümpfe, dass sich zu viel Wasser in den unteren Extremitäten ansammelt.

Bei der Fahrt sollte man die Sitzposition überprüfen. Bewegung holt man sich in den Pausen



Vielmehr sollte man seine Sitzposition immer wieder überprüfen, auf einen symmetrischen Sitz achten, Hände möglichst locker am Lenker halten und die Schultern nicht nach vorn ziehen. Ausreichend Bewegung holt man sich in den Pausen. Neben praktischen Übungen (siehe Beispiele) sollte man unbedingt auch ein paar Schritte gehen, um die Blutzirkulation anzuregen (siehe Kasten oben).

TEUFELSKREIS SCHONHALTUNG

»Ganz fatal sind Schonhaltungen«, erklärt Großmüller, die letztlich nur die Verspannungen verstärken und so einen wahren Teufelskreis auslösen können. Genau das hat Andreas Ritz zwei Tage lang in Ladakh praktiziert. Zusammen mit der fehlenden Vorbereitung zeigte ihm letztlich der Körper die Rote Karte. Ritzel hat seine

*Brust- und Lendenwirbelsäule: **1** Ein Bein gestreckt auf die Fußraste legen und Helm in beiden Händen vom Körper weg strecken. **2** Rotation so weit wie möglich vom Motorrad weg. Nach fünf Wiederholungen Bein wechseln und über das Motorrad drehen. **3** Hände über der Brust kreuzen, dann maximal ins Hohlkreuz gehen, mehrere Sekunden halten. Drei Wiederholungen.*



Schulter, Arme, Hände: **1** Helm in die Hände hinter den Rücken nehmen und bei gestreckten Beinen den Oberkörper leicht nach vorn neigen. Fünf Wiederholungen. **2** Mit der Hand in den Helm und Arm strecken, wobei das Visier nach vorn zeigt. **3** Anschließend über außen den Arm in der Schulter so weit wie möglich nach hinten drehen. Drei bis fünf Wiederholungen, dann anderer Arm. **4** Handrücken zusammenlegen und Finger zusammendrücken. **5** Arme vom Bauchnabel nach oben zum Brustbein führen. Fünf Wiederholungen.

Lektion gelernt. Eine geplante Tour nach Namibia fiel dieses Jahr zwar dem Coronavirus zum Opfer. Eine Woche Tirol bei bestem Wetter entschädigte zumindest halbwegs. »Auch wenn wir mehrere Stunden unterwegs waren, hat mein Körper dank der entsprechenden Vorbereitung und der Übungen unterwegs zu 100 Prozent mitgemacht«, freut sich Ritzel und grinst. »Die Ibus blieben diesmal im Reisegepäck!«

Christof Welsner

Über den Autor

Christof Welsner ist 62 Jahre alt und fährt seit seinem 18. Lebensjahr Motorrad. Er arbeitet seit 2016 bei Ortema und leitet dort den Geschäftsbereich »Sport Protection«. Ortema aus dem schwäbischen Markgröningen wiederum stellt neben Orthesen und Prothesen auch Protektoren her.



MOTORRÄDER

DAS GROSSE TESTJAHRBUCH 2021

mit allen Modellen für die kommende Saison!

- Vorstellung der neuesten Modelle
- Ausführliche Darstellung mit Daten, Testergebnissen und NEWS-Messwerten
- PLUS: Gebrauchtpreise für alle gängigen Modelle

Jetzt portofrei bestellbar:

www.shop.motorrad.net

Bei Bestellung über die Webseite werden Ihre Daten gemäß DSGVO verarbeitet. Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>. Telefonische Bestellungen sind nicht möglich. Bei Bestellungen per Post: bitte Bankdaten angeben.

Ab
4. Dezember
im Zeitschriftenhandel!

Jetzt bestellen!





Standfest: Der Voyager Dryo hat sich im Alltag bewährt.



Für jedes Wetter: Der Scott-Anzug ist üppig ausgestattet.



Klimaanlage: Belüftungsöffnungen sorgen für Frischluft.

Multitalent

Mit dem »Voyager Dryo« hat Scott einen durchdachten, robusten und gut ausgestatteten Tourenanzug im Angebot.

Seit über 60 Jahren ist Scott als Hersteller von Ski und Fahrrädern bekannt. Motorradfahrer kennen das 1958 in den USA gegründete Unternehmen vor allem als Produzent von Ausrüstung für den Gelände-

sport. Mittlerweile in die Schweiz umgesiedelt, fertigt Scott seit einigen Jahren auch Motorradbekleidung, wobei der Schwerpunkt auf Enduro und Touring liegt.

Der Anzug Voyager Dryo musste sich in der Redaktion im Dauereinsatz beweisen. Und um es vorwegzusagen: Mission erfüllt. Jacke und Hose sind aus Polyamid mit einer Fadenstärke von 500D gefertigt, auf das die Dryosphere-Membran laminiert wird. Vorteil dieser Bauweise: Das Gewebe nimmt kaum Wasser auf, es entsteht also keine Verdunstungskälte. Bisher hat sich der Anzug als dicht erwiesen.

Ein großer Vorzug der Jacke liegt in ihrer üppigen Ausstattung. Zwei Innentaschen, zwei wasserdichte Bauchtaschen, zwei teilgefüllte Handwärmetaschen und eine Napoleontasche (diese sogar mit fest verbundenem Brillenputztuch) nehmen alles auf, was man unterwegs so braucht. Weitenverstellungen an Armbündchen und Oberarmen (mit Druckknöpfen) sowie an der Taille (mit Riemen) sorgen für einen weitgehend flatterfreien Sitz. Die Belüftungen an Unterarmen, Brust und Rücken lassen sich per Reißverschluss öffnen und schließen. Kleines Maniko: Während alle Schieber mit zusätzlichen Kordeln versehen sind, die sich auch mit Handschuhen problemlos bedienen lassen, fehlen solche Kordeln an den Brustöffnungen. Man kommt ums Ausziehen der Hand-

schuhe also nicht herum. Auf der Habenseite verbucht die Jacke einen Druckknopf im Brustbereich, an dem sich der Kragenverschluss flatterfrei befestigen lässt, wenn man im Sommer mit offenem Kragen fahren möchte. Ein weiterer Pluspunkt ist der hohe Tragekomfort, hervorgerufen durch Neopren an Armbündchen und Kragen, eine zusätzliche wärmende Stoffschicht an Bauch und Nieren und extrem flexible, atmungsaktive Protektoren vom englischen Hersteller D30. Das Sicherheitsniveau lässt sich durch Brust- und Rückenprotektor weiter steigern, entsprechende Taschen sind bereits vorhanden.

Protektoren aus der gleichen Quelle finden sich in der Voyager-Dryo-Hose an Hüfte und Knien. Und wie die Jacke, zu der ein umlaufender Reißverschluss eine stabile Verbindung herstellt, punktet die Hose mit guter Ausstattung und viel Tragekomfort. Kunstleder an den Knie-Innenseiten und ein Anti-Rutsch-Besatz am Gesäß sorgen für eine innige Verbindung zum Motorrad. Zwei mit Fleece gefütterte Einschubtaschen an der Hüfte mit Reißverschluss sowie eine wasserdichte Tasche am rechten Oberschenkel steigern den Stauraum. Serienmäßig gibt es wie in der Jacke ein herausnehmbares Thermofutter.

Am Schnitt der Beine erkennt man die Firmenwurzeln im Geländesport. Die Unterschenkel sind nämlich recht weit geschnitten, sodass sie gut über klobige Endurostiefel passen. Doch leider fehlt eine Weiteinstellung; mit normalen Stiefeln findet der Fahrtwind an den Schienbeinen eine große Angriffsfläche. Alles in allem erweist sich der Scott-Anzug als verlässlicher Partner für jeden Tag und praktisch jedes Wetter mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

JS

 **Tourenkombi für Herren, erhältlich in Schwarz, Beige / Schwarz und Blau / Grau in den Größen XS bis 4XL**

 **Jacke 499,95 €, Hose 369,95 €**

 **www.scott-sports.com/de**

DER MARKT

Die ideale Kombination -
und zusätzlich im Internet



www.tourenfahrer.de

gewinde, Tel.: 0171/2818664 oder
Email: heluxan@t-online.de



BMW F 800 R, 1. Hand, Topzustand! 49.000 km, 6/2013, 90 PS, Vollausstattung & extrem viel Zubehör; Scheckheft lückenlos, alles original BMW, Bereifung gut - ein perfektes Bike, hier zum WINTERPREIS von nur 5.700 Euro inkl. allem Zubehör (original Auspuff + LeoVince-Auspuff, Sportkoffersatz, ScottOiler, Rizoma-Hebel usw...), Kontakt: 0160/90214626 (gerne auch per WhatsApp)

Alles für Motorradfahrer unterwegs

TOURENFAHRER

www.tourenfahrer.de



Biete 2 gebrauchte, originale **BMW Motorrad Seitenkoffer** für S 1000 XR, Baujahre bis 2019, nicht passend für Modell 2020, Farbe schwarz, wenig gebraucht, daher Innenseite wie neu, Außenseite weist wenige, übliche Gebrauchsspuren auf, keine Beschädigungen, Schlösser können/müssen auf den Fahrzeugschlüssel angepasst werden. Ich hatte sie mit dem Fahrzeugschlüssel gleich geschaltet, daher sind keine Schlüssel vorhanden. Tierfreier Nichtraucherhaushalt. Privatverkauf, daher keine Gewähr und keine Rücknahme. 390 Euro. Tel.: 08141/1036336



BMW R 1200 RT LC - Vollausstattung, wie neu. 125 PS/125 Nm, • EZ 03/2014, 21600 km, Farbe Quartzblau-metallic, Neupreis 21.000 €, Durchschnittsverbrauch 4.7 l/100 km, Reifen erst 2500 km, alle Services durchgeführt, TÜV 09/2022. Serie: ABS, ASC, Fahrmodi Road und Rain, TFT Multifunktionsdisplay, Griffheizung, LED-Blinkleuchten, LED-Rücklicht, Koffer, Gepäckträger. Comfort-Paket: RDC, Abgasanlage verchromt, Zentralverriegelung, DWA mit Fernbedienung, 2 Steckdosen. Touring-Paket: Dynamic ESA, Tempomat, Vorbereitung Navi, Sitzheizung v+h. Dynamic-Paket: LED Tagfahrlicht, Hill Stop Control, Headlight Pro, Fahrmodi Dynamic, mit UKW, Bluetooth, USB für MP3, Aux und tollen Klang Die Maschine sieht aus und funktioniert wie neu und wurde nur für Touren benutzt, keine Kurzstrecke. Motorrad ist angemeldet, Besichtigung jederzeit, Probefahrt bitte nur bei gutem Wetter. Standort ist Hagnau am Bodensee. Bin Erstbesitzer und fahre RTs seit 33 Jahren. Preis: 11.990,- VB, Tel.: 07532/6284



BMW F 750 GS, Bj. 02/2019 unfallfrei - im März 2021 wird der TÜV noch gemacht - scheckheftgepflegt (BMW-Motorrad-NL München) - die Leistung kann auf 35 kW (48 PS) reduziert werden - die Tieferlegung kann rückgängig gemacht werden - bis März 2021 „eingelagert“ - kann besichtigt und probegefahren werden Ausstattung: DTC - Keyless Ride, Schaltassistent Pro, Fahrmodi Pro, Tieferlegung, ABS Pro, Heiz-

STAHLFLEX-BREMSLEITUNGEN
für alle Motorräder. Sofort lieferbar. Direkt vom Händler.

FH FISCHER STAHLFLEX

Geißhaldenstr. 49, Bau 63 • 78713 Schramberg
Tel.: 0 74 22/24 05 19 • Fax: 0 74 22/24 05 20

griffe, RDC, Licht-Paket, Connectivity, Gepäckablage mit Kofferhalter, Doppelsitzbank niedrig Optionales Zubehör (VB 999,-), Original BMW-Koffer li/re mit Innentaschen (nicht Original BMW, aber passgenau), Givi-Topcase (V47 Monokey Topcase in Carbon Optik, Platz für 2 Helme), SW-Motech Tankrucksack, Louis Abdeckhaube Wavy, Preis: 9.990,- VB, Tel.: 0176/22521907

Liebe Leser,
wenn Sie auf eine Kleinanzeige antworten, beziehen Sie sich bitte auf den **TOURENFAHRER**

Vielen Dank!

DUCATI

NEU! **Ducati Diavel Touring Cockpitverkleidung/Kit** Plexiglas für Diavel ab Bj. 2011 (Herst.-Nr. 969A 1021B), Preis: 185 Euro (incl. Versand), Tel.: 0152/13517419

Ducati GT 1000, Bj. 5/2008, 83 PS, 992 ccm, echte 7.220 km, TÜV 5/2021, unfallfrei, zusätzlich 2. Sitzbank, Windschutz + Gepäckträger, Preis: 7.700 Euro, Tel.: 0177/5227795 oder Email: m.jakobs55@gmx.de

GESPANNE

LOW COST Gespanne
Es geht auch günstig! www.ef-tech.de

www.schmidt-gespannbau.de
Tel./ Fax 0212 - 586 160
Heddingham Sidecars + Trisis

MOTORRAD GESPANNE 6 x jährlich

Die Zeitschrift für alle Gespannfahrer!
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: www.motorrad-gespanne.de/datenschutz

GILERA

Gilera Runner 180 für Rep., suche Werkzeug u. Seitenstütze und Tuningteile, auch gebraucht, Tel.: 06147/7458

HARLEY-DAVIDSON

Verkaufe **Harley Low Rider**, nur 2.100 km gelaufen, aus Krankheitsgründen, 2-farbige Sonderlackierung, ohne Umbauten, zur Zt. abgemeldet, FP: 14.000 Euro, Tel.: 04791/7179

Suche alte Harley-Davidson 1200-1340, gepflegt, TÜV, biete dafür sehr schönes Oldtimer-Fahrzeug mit einigen sportlichen Extras, fährt gut, Selbstkosten: 5.000 Euro, Angebote bitte an: 0163/4493954, Typ Honda 76er Dax zu verk. + Tausch

HONDA

Suche Kofferset für Honda CBF600, gebraucht, mit Halterung, Tel.: 0176/50971601



Honda Motorrad Sport Tourer CBF 1000, ABS, Baujahr 2006, 98 PS-72 kw, 66877 km, Scheckheft gepflegt, Sitzbank Höhen verstellbar, Lenkerposition verstellbar, Großer Kundendienst bei 65224 km im März 2020, Iridium Zündkerzen, Ventilspiel Kontrolle, Neue Batterie Zubehör: Tankrucksack (Neu), Hauptständer, Hinterradabdeckung in orig.Farbe, Kofferträger & Koffer, Spezialsitzbank von Baehr, Fahrerhandbuch, Scheckheft, Ersatzschlüssel. Preis: 3.150,- VB, Tel.: 01573/8426515

Honda CBX 750 F: 1 Vorderradgabel kompl. mit Rad u. Bremse, 380 Euro, 1 Tank, kompl. 120 Euro, 1 Vergaser-Batterie, kompl. 200 Euro, Tel.: 0174/9741176 oder Email: m.brabaender@t-online.de

Honda CX 500 C, EZ 3/81, HU 3/22, rot-metallic, Reifen, Batt. neu, Koffer, Tankrucksack, Motor überholt, Lima neu, Preis VHS, Tel.: 0173/2606438

Honda CB 1000 Custom zu verkaufen, Bj. 1983, US-Import, 2 x 5 Gänge, Reifen neuwertig, VB: 2.990 Euro, 45665 Recklinghausen, Tel.: 0152/27157986

Honda CBX 750 F: 1 Vorderradgabel komplett mit Rad u. Bremse, 380 Euro, 1 Tank ohne Dellen mit Deckel und Benzininhalt, 120 Euro, 1 Verga-

REMUS
PERFORMANCE SPORT EXHAUSTS

REMUS NXT für die BMW F 900 XR

- Mantelmaterial Edelstahl, silbern oder schwarz matt
- REMUS Logo gelasert
- Kraftvoller Klang
- Hydroformed

JETZT ENTDECKEN:
www.remus-motorrad.de

AC Schnitzer Motorrad Technik | Tel.: 0241 / 5688-222 | shop@ac-schnitzer.de

DER MARKT

ser-Batterie mit 2 Chromblenden, 200 Euro, Tel.: 0174/9741176 oder Email: m.brebaender@t-online.de



Africa Twin, Bj. 2017, VB 9100 Euro, 18760 km, Schaltgetriebe, schwarz, Scheckheftgepflegt, erste Hand, unfallfrei, sehr gepflegt, Reifen: Metzeler Tourance next, guter bis sehr guter Zustand, Hauptständer, Griffheizung, Steckdose, Sturzbügel von SW-Motech, MRA-Vario Touringscheibe, Gepäckträgertasche. Extra zu kaufen: NaviGarmin ZUMO390LM mit Halter und Tankrucksack von Givi mit Tankringbefestigung zusammen VB 250€, Standort PLZ 2779x. Tel. von 9:00 bis 20:00 Uhr 015153562393



Honda TLR 200, Neuaufbau, Bj. 1983, 5.750 Euro, Tel.: +32/472683578

XLV 650 Transalp, EZ 04/2003, TÜV 07/2021, ca. 44.350 km, 39 kW/53 PS, Hauptständer, Hepco & Becker Seiten-Topcaseträger, Schalthebel, klappbar, sehr gepflegt, VB: 3.100 Euro, Tel.: 0176/38816113 oder Email: Goodman1968@web.de

VFR 800 RC 46, Bj. 2000, rot, 69.000 km, TÜV neu, guter Allgemeinzustand, VB: 2.200 Euro, Tel.: 0175/7763694

CBX 1000 zum Restaurieren/Wiederherichten gesucht. Privatmann möchte sich seinen Jugendtraum erfüllen. Bitte alles anbieten. Email: Jonivaka@t-online.de oder Tel.: 06258/4294 oder 0176/43803217

Honda CX 500 Chopper, 52.000 km, guter Zustand, 1.400 Euro und Honda CM 400 T Chopper, 28.000 km, guter Zustand, 1.200 Euro, alles weitere am Handy, auch weitere Bilder, Tel.: 0178/2131453, Standort: 67714 Pfalz

Honda CX 500 C Chopper, 46.000 km, blau, Topzustand, 2. Hd., TÜV neu, Batt. neu, Insp. gem., FP: 2.600 Euro, Bj. 81, Rex Rexy 50 Roller, Topzust., Tausch gg. 125er Roller, Honda CB 900 Hornet, Bj. 03, 39.920 km, blau-met., wie neu, FP: 4.650 Euro, kein Notverkauf, Tel.: 0173/7320282

TOURENFAHRER im Internet:
www.tourenfahrer.de

KAWASAKI



W 650, 03/2000, HU 05/2022, 49.300 km, seit 2001 im Besitz, Technik gut, werkstattgepflegt, kleinere Optimierungen, altersgerechter Zustand mit Patina, zum Fahren oder für Customizing, VB: 3.450 Euro, Anfragen unter Email: vd59new03@gmx.de od. Tel.: 02102/7312211, Standort Nähe Düsseldorf



Frohe Weihnachten

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern eine fröhliche, friedliche und schöne Weihnachtszeit.

Herzliche Grüße

Ihr **TOURENFAHRER**-Team

KREIDLER

Dice SM 125 Pro, Bj. 2017, 2.150 Euro VB, scheckheftgepflegt, 2. Hd., 11 PS, 22.000 km, HU 05/22, Mobil: 0176/56753869

MOTO GUZZI



H + B Gepäckbrücke für Griso-Modelle Stahlrohr schwarz, kombinierbar mit Kofferträger, leichte Gebrauchsspuren, Preis: 80 Euro, Tel.: 0179/6445285

Moto Guzzi Nevada Anniversary, absolut neuwertig, EZ 02/2013, 48 PS, 750 ccm, erst 2.488 km gelaufen, Sturzbügel, Gepäckbrücke, Spiegelverlängerung, Garagenfahrzeug, Standort Wuppertal, 5.590 Euro, Kontakt: mg.nevada16@gmail.com oder Tel.: 0202/401052

MOTO MORINI



Moto Morini 3 1/2 T, zum Restaurieren, Bj. 1983, 29 PS, 16.500 km, TÜV neu, deutsch zugelassen, TÜV abgel., deut. und ital. Papiere, 2.500 Euro, Technik gut, Optik erfordert Arbeit, Tel.: 0177/2426959, abends

NSU



NSU-Quickly-Teile zu verk., Tel.: 06135/1885

Nachsende-Anträge bei der Post gelten NICHT für Zeitschriften!

Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit.

ABO-Service TOURENFAHRER

65341 Eltville

Tel. 06123 9238-236

Fax 06123 9238-244

E-Mail: tourenfahrer@vuservice.de

Vielen Dank!



NSU Quickly-Teile zu verk., Tel.: 06135/1885

Bikers Helpline e.V.

ehrenamtlich bundesweit aktiv

Notruf »rund um die Uhr«



www.bikershelpline.de

SIMSON

SR 50/1, Farbe rot, Bj. 1995, 4-Gangschaltung, 3,3 PS, Originalmotor, 900 Euro, 1. Hand, 18.700 km Tachostand, 20 J. Standzeit (Garage), ohne Tank, gerostet, Zubehör: Originales Kofferset, Hängerkupplung und Hänger, Stabbeleuchtung, Getränkehalter und Soundbar, Abholung und Besichtigung in Herne, Tel.: 02323/9883083 o. Email: e-ott@web.de

SONSTIGE ZWEIRÄDER



Moped-Sattel, anbaufertig zu verk., Tel.: 06135/1885



Hollisters Motorcycles Customs Classic, Bj. 2012, 45 kW, 3.300 km, EZ 2015, HU 06/21, Besitzer: 1., Preis ist VB, Neupreis: 42.500 Euro, Kontakt: fkoppelman@hotmail.com oder Tel.: 0176/99994706

Suche PSS-Rau etc., Spezial-Fahrwerk Spondon etc., luft-ölgekühlt, bietet im Tausch mit Aufpreis Oldtimer Honda Dax 76er Mokick, sehr schönes Fahrzeug mit einigen sportlichen Extras, fährt gut, Selbst-

kosten: 5.000 Euro, Angebote bitte an Tel.: 0163/4493954

Restteile, billig, billig von Aprilia Begast 650, Yamaha RD 250, Cagiva 125 Roadster, XV 535 Motor, Vespa PK 50, MZ ES 150, MZ Lastenbeiwagen, Adly 50er Quad, Zündapp 3-Gang Mofa, Hyosung XPR 125 Enduro, alles muss raus, Tel.: 0178/2131453

Gepflegter 50er Motorroller **Generic Sport**, 2 Taster, 16.000 km, versichert, Inspektion neu, mit Topase, fährt gut, FP: 900 Euro, 2008 Papiere - Schlüssel, E- u. Kickstarter, tausche gg. gepflegten Oldie Moped, Tel.: 0163/4493954

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

SUZUKI

Bandit 650, Bj. 2009, blau-metallic, 4.500 km, TÜV neu, originaler Neuzustand, ABS, VB: 2.900 Euro, Tel.: 0175/7763694

Burgman 650 Exek., EZ 3/10, erst 23.000 km, Topcase, scheckheftgepflegt, Insp. u. HU neu, aus Altersgründen für 4.100 Euro, Tel.: 0152/23841586 (DO)



Suche sehr gepflegte Suzuki GN 125 mit TÜV und möglichst wenig Kilometer. Zahle angemessen. Tel. oder SMS: 0178/5261199

TRIUMPH



Triumph Trophy 1250 SE, EZ 3/13, 135 PS, TÜV 5/22, 58 000 Km, silber, Vollausstattung, Scheckheft, Touratech Tankrucksack, Kaffeinrentaschen, Remus Sportauspuff, Preis: 7.600,-, Tel. 08667/7769

Original Endschalldämpfer für Triumph Trophy 1250, wie neu, Preis: 150,- VB, Tel. 08667/7769.

Suche Triumph, 2 Zyl. bis 1983, gepflegt, TÜV 1-2 Jahre, biete im Tausch sehr schönes Oldtimer-Fahrzeug mit einigen sportlichen Extras, fährt gut, Selbstkosten:

Kleinanzeigen mit Bild

Mit einem Klick Ihre Bilddatei hochladen:
www.tourenfahrer.de/markt

Syburger 59423 Unna
VERLAG GmbH Hertinger Straße 60

5.000 Euro zu verkaufen oder im Tausch gegen gepflegtes 76er Honda Dax, Tel.: 0163/4493954

YAMAHA



Verk. **Yamaha XJR 1300**, schwarz, Bj. 04/2014, HU 05/2022, 30.000 km, Heizgriffe, Crash Pads, Gepäckträger, USB-Steckdose, Scheckheft, VB: 6.300 Euro, bei Interesse (bitte nur telefonisch) ab 18.00 Uhr: 02327/321788

Givi Trägersystem PLR 2139 für Yamaha MT09/Tracer 2018, neuwertig, einmal montiert und gemerkt das es das falsche System ist, Versand möglich, Neupreis ca. 220 Euro, Privatverkauf, daher keine Garantie, Rücknahme oder Umtausch, Tel.: 0171/9705880

Federbein YSS, neu, für XJ 900 S 4 KM, wg. Fahrzeugwechsel zu verkaufen, NP: 399 Euro, VK: 300 Euro, kein Versand! Tel.: 02324/3879618

Biete hier ZWEI Stück **XJ 900 F**, 891 ccm, 68 kW, Baujahr 1993 und 1994, km-Stand: ca. 80.000 und

motorradnet-Shop.de

IHR ONLINE-SHOP FÜR MOTORRAD-MODELLE, DVDS UND BÜCHER

■ **Riesenauswahl**
■ **Neuheiten**
■ **Sonderangebote**



BMW R90/S Boxermotor Modellbausatz

199,- €

Maßstab ca. 1:2
Maße: 34 x 25,5 x 31 cm
Bestell-Nr.: MB0135

- Transparentes Funktionsmodell mit Batteriebetrieb
- mit schaltbaren 5-Gang-Getriebe
- Original Motorsound
- inklusive umfangreichen 120 Seiten Hand- und Begleitbuch
- 200 Teile Bausatz zum Stecken und Schrauben – ganz ohne Kleber



BMW R90/6 1974

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1499

16,95 €



Kawasaki Z900 1973

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1497

16,95 €

Velo Solex 1966

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1291

16,95 €



Yamaha XT500 1986

Hersteller: Minichamps
Maßstab 1:12
Bestell-Nr.: MM1498

189,95 €

BMW R69/S

Hersteller: Schuco
Maßstab 1:10
Bestell-Nr.: MM1493

79,95 €



Zündapp KS 50

Hersteller: Schuco
Maßstab 1:10
Bestell-Nr.: MM1494

79,95 €



■ **günstige Preise**
■ **schnelle Lieferung**



Info- und Bestelltelefon: 02302 390079

Online bestellen: www.motorradnet-shop.de

Lieferung nur so lange unser Vorrat reicht!

Ihre PRIVATE KLEINANZEIGE

in **MOTORRAD NEWS** und **MOTORRAD REISEN TOURENFAHRER** ...

**Auch
mit Foto
kostenlos!**



...erscheint **gratis** auch auf
www.motorrad.net!



**Kostenlos
weitere Fotos
für die Online-
Version
hochladen!**

Erhöhen Sie Ihre Erfolgchance!
Durch die zusätzliche Belegung **ALLER** bundesweiten regionalen **Motorrad Szene**-Magazine für einen Aufpreis von nur 18,- EUR erscheint Ihre Anzeige dann in bis zu 190.000 weiteren Heften!

So kommt Ihre private Kleinanzeige zu uns:

Online: Besuchen Sie unsere Internetseite www.motorrad.net. Unter dem Punkt „KLEINANZEIGEN“ können Sie Ihre private Kleinanzeige online aufgeben und das Bild gleich mit hochladen. Sie müssen sich nur einmalig für diese Funktion registrieren. Ein wertvolles Plus: Wenn Sie weitere Fotos hochladen, erscheinen auch diese in der Online-Version Ihrer Kleinanzeige. Diesen Zusatznutzen bieten wir ohne Aufpreis an.

Per Post: Nutzen Sie den Bestellzettel auf der ersten Seite des Markts und senden ihn an:
Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Gerne können Sie ein Foto beilegen (keine Dias, keine Negative). Falls Sie die Rücksendung Ihres Fotos wünschen, legen Sie bitte einen adressierten und frankierten Rückumschlag bei!

Per Fax: Senden Sie uns formlos unter Angabe Ihrer Adressdaten ein Fax an 02303 985523.

Per E Mail: Senden Sie Ihren Text an kleinanzeigen@syburger.de, maximal ein Anhang. Wichtig: eigene Anschrift angeben!

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE 2/2021: 2.12.2020

10.000. Wollte aus zwei Maschinen als Winterprojekt eine machen. Leider fehlt mir die Zeit. Beide Maschinen sind abgemeldet und müssen abgeholt werden. Die Motoren laufen, habe aber keine Batterie mehr zum Starten. VHB: 499 Euro, Tel.: 0231/9509474

Yamaha XS 1100 zu verkaufen, Bj. 1981, VHB: 2.490 Euro, 76.000 km, Koni-Federbeine, Micron MSB Lenker, DELO Tourenscheibe, Hepco-Becker Koffer, Tel.: 02361/9411235 oder 01522/7157986

www.BIKE-CORNER.de
0172 5443200
Motorräder gesucht / Abholung / Barzahlung

Suche von Yamaha XS 250 (360/400), Typ 1U5 Rahmen-Nr. u. Motorblock-Nr. mit Papieren, alles anbieten, auch Schrott, Totalschaden (kein Diebesgut), ruft ruhig an, wer weiterhelfen kann, Tel.: 0179/1366235 (Tel. ab 21.00 Uhr)

Hallo, ich will meine Sammlung (4 Stück) von **XS 250 Yamaha** verkaufen, alle blau und ohne TÜV, 17 PS, 3 Liter auf 100 km, Versicherung ca. 60 Euro, teilweise mit Brief, Schlüsseln und Reparaturbuch, an Bastler, Preis für 1 Stück 310 Euro, alle 4 für VB: 980 Euro, Standort alle: Lüneburger Heide, Handy ab 21.00 Uhr: 0179/1366235

AQ africanqueens.de
enduro special parts
Ab sofort erhältlich:
„Aluminium GP Performance“, Aluminium-Motorschutz für Yamaha Ténéré 700, Bj. 2020
Infos unter Tel. 08441-18442
e-mail: info@AfricanQueens.de
www.africanqueens.de

VERSCHIEDENES

Rucksack, 62 cm, m. Regenhaube f. 35 Euro, große Reisetasche m. Rollen, 10 Euro, Campingstuhl, faltbar, unben., 8 Euro, Tel.: 0175/6638919

Werkstattauflösung: Reinholen auch Ha. 03-14, Fingerfräser 02-40, auch mit MK Rohr, Zoll Gewindebohrer bis R1,5, Tel.: 07135/15080

www.gebrauchtteile-rasch.de
Tel.: 08505/92 00 83

Garmin Zumo 595 - Liebe Biker/-innen, wer von euch gibt mir gegen eine bayerische Brotzeit Anwen-der-tipps bei mir vor Ort? Tel. 08667/7769

Tourenfahrer, über 400 Hefte, von der Erstausgabe bis inkl. aktueller Ausgabe inkl. Sonderhefte, in sehr

gutem bis gutem Zustand, nur komplett abzugeben, Preis: 400,-, Tel.: 08667/7769



Diese **Reparaturanleitung** ist in gutem Zustand (siehe Scans). Der Sonderband 121 von H.-J. Mai und D. Korp ist das Standardwerk für die historischen 2-Ventiler Boxer der Jahrgänge von 1969 bis 1989 (exakte Typenliste siehe Rückseite des Bandes). Inhalt: Motor, Ölkreislauf & Ölkühler, Tank Demontage, Vergaser, Kupplung, Getriebe, Kardanwelle & Hinterachsgetriebe, Radaufhängung, Bremsen, Elektrik, Batterie, Lichtmaschine, Starter, Zündanlage, Lichtenanlage, Instrumente, Verkleidung, etc. Bei Versand fallen zuzüglich 7,50 Euro für das Porto an. Standort: Wuppertal, Tel.: 0170/6009179

Perfektion - Qualität - Design
Ihr Spezialist für Zubehör
Konstruktion - Herstellung - Vertrieb
Safety-Sturz pads
Professioneller Sturzschutz aus Kunststoff
CNC-Produkte
Gabelbrücken, Rastenanlagen, Motordeckel, Auspuffhalter, Spiegel, Kettenräder, usw.
GFK - Carbon
Sitzbänke, Verkleidungen, Kotflügel, Seitendeckel, Kühlerblenden, Hinterradabdeckungen.
Aus Edelstahl
Kühlergrill, Kettenschutz, Kennzeichenträger.
GSG MOTO
MOTOTECHNIK
32699 Extertal · Rickstraße 5
Tel. 05754/655 · Fax: 1740
www.gsg-mototechnik.de

Stars & Bikes, einmalige Sammlung! Das Buch und alle darin beschriebenen Medien: 1 LP, 3 Bücher, 46 Filme auf DVD (original) von 1950 bis 2000, nur komplett abzugeben, Preis: 600,-, Tel. 08667/7769

Verkaufe einen **Motorradreifen** von Metzeler, 170/60ZR17 72 W Roadtec Z8 Interact, neu, hat nie am Motorrad gelaufen, ist allerdings aus 2014, an Selbstabholer für 35 Euro, hatte mit meinem Motorrad einen Unfall und konnte den Reifen nicht mehr aufziehen. Tourenbeer, Rees, Tel.: 0151/52430501

Bosch Oldtimer Zündspule (Motorrad), ca. von 1930, Urzustand, nicht geprüft, Scheunenfund, selten, original FF1A5233, Festpreis: 500 Euro, 49835 Lohne/Wietmarschen, Tel.: 0177/4468379 oder Email: thomas.mess1960@gmail.com

Motorrad-Navi „TOMTOM-Rider 400“, 4,3" Display, Lifetime Maps, Traffic via Smartphone u. Speed Cam-Info, Bluetooth, Motorradhalterung und Ladetool, RAM-Halterungs-Set, neuwertig! Keine Kratzer

oder Gebrauchsspuren, Preis: 185 Euro, Tel.: 0152/13517419

Hefte Motorrad Classic von 1993 - 2019 zu verschenken, Tel.: 06147/7458

Batterieladegerät AccuMate, vollautomatisches Batterielade- und Wartungsgerät für herkömmliche Gel- und MF-Batterien, Batteriespannung 12 + 6 V, Ladestrom 1,2 A, 15 Euro plus Porto bei Versand, Raum Lübeck, Email: hon-dacbf2014@gmx.de

BEKLEIDUNG



Verkauft wird eine **HAVEBA Industries Damen-Motorradhose**, Größe XL (Größe 40) - neuwertig! Das Material ist extrem haltbar und dennoch leicht, trocknet sehr schnell, zudem wasserdicht, atmungsaktiv, winddicht (NP: 159 Euro), VP: 79 Euro einschl. Versand, Tel.: 08623/2339014



Textil Jacke u. Hose von Cycle Spirit. Verkaufte gut erhaltene Textiljacke (Größe 52) und Hose (Größe 26) von Cycle Spirit. Preis: 40,- VB, Tel.: 0173/7687076



Verkauft wird eine **BÜSE „AIR VENTILATION“ Damen-Motorradjacke**, Größe 40, im modischem Design, neuwertig! Jacke Innenfutter zum herausnehmen, mit verstellbarer Taille, zahlreiche Protektoren wie Arm/Ellbogen/Schulter - Air Ventilation, Lufteinlässe mit Reißverschlüssen (NP: 279 Euro), VK einschl. Versand 139 Euro, Tel.: 08623/2339014

Büse Motorradstiefel, Gr. 45, wie neu, 80 Euro, Norbert Ehrmann, Burg-Dauchsteinstr. 10, 74862 Binau, Tel.: 06263/429570



Sehr schöner **PROBIKER PR2 Integralhelm**, Größe S (55 cm), in den Farben schwarz/weiß/rot Dekor, sehr selten! Gebraucht, in gutem Zustand - siehe Bilder, Ausführung lt. Herstellerangaben: Integrierte Sonnenblende und klares Wechselvisier, Pinlock prepared - Gewicht 1680 Gramm, in Originalverpackung & Schutzhülle, VP: 60 Euro einschl. Versand, Tel.: 08623/2339014



Original **BARHonda - Formel 1 Racing Jacke OFFICIAL TEAM MERCHANDISE**, neuwertig! Sehr guter Zustand, siehe Bilder, Größe S, mit Kapuze, Reisverschluss und Druckknöpfe, VP: 140 Euro einschl. Versand, unter Tel.: 08623/2339014

Lederkombi Harro, Gr. 29, Protektoren Lederkombi, RST, sehr guter Zustand, Protektoren, Gr. 58, für kleine füllige Fahrer, Tel.: 07135/19080



Motorradtextilanzug von Büse mit herausnehmbaren Innenfutter, Größe XL, wie neu, 150 Euro, Ehrmann Norbert, Burg-Dauchsteinstr. 10, 74862 Binau, Tel.: 06263/429570



BMW Herren Goretex-Anzug, Topzust., blau/rot, Jacke Aspen, Gr. 54, Hose Madison, Gr. 27, kpl. mit Protektoren + Verbindungs-RV, 200 Euro, Tel.: 0171/5088881


Motorradlederjacke, schwarz, Gr. 54 für 50 Euro, normale schwarze Lederjacke, Gr. 56, fällt größer aus,



RST-MOTO.COM #WEARERST

IT'S NEU! IN THE DETAIL

JACKE
* 389,00€




HOSE
* 259,00€

RST
ADVENTURE-X
TEXTIL-KOMBI

KOMPLETT CE-GEPRÜFT
PROTEKTOREN-KIT MIT RÜCKENPROTEKTOR
WASSERDICHT, ATMUNGSAKTIV
GROSSE BELÜFTUNGSÖFFNUNGEN
360 GRAD-VERBINDUNGSREISSVERSCHLUSS
GRÖSSEN S-5XL

*UVP inkl. MwSt



Bihr
Powering your passion
www.bihr.eu

BIHR GMBH, ALFRED-NOBEL-STR. 8, 50259 PULHEIM //
VERKAUF@BIHR.EU ☎ 0 22 34-99 686-46

RST GIBT ES BEI BIHR-HÄNDLERN :
www.bihr.eu/de/de/dealers
Händleranfragen sind herzlich willkommen.

für 50 Euro, Kreis Schleswig-Flensburg, Tel.: 04633/8634



HJC Integralhelm RPHA10, Helmschale Advanced Fiberglas PIM, Größe M, Preis VB: 80 Euro, wenig gebraucht, Mobil: 0151/14945028



BMW Damen Goretex Anzug, neuwertig, rot/blau, Jacke Aspen, Gr. 25, Hose Madison, Gr. 46, mit wechselbaren Protektoren, mit Verbindungs-RV, 200 Euro, Tel.: 0171/5088881



Regenkombi, Zustand neu, 40 Euro, Größe XL, Norbert Ehrmann, 74862 Binau, Burg-Dauchsteinstr. 10, Tel.: 06263/429570



FLM Motorrad Kurzstiefel, Größe 43, wenig gebraucht, 30 Euro, Mobil: 0151/14945028



Zu verkaufen: **MTR Helm**, schwarz-metallic, Gr. XS, ca. 55 cm, wenig getragen, sehr guter Zustand, 35 Euro, Tel.: 04122/83205



HJC Integralhelm RPHA10, Design Ben Spies, Größe L, Helmschale Advanced Fiberglas PIM, wenig gebraucht, Preis VB: 100 Euro, Mobil: 0151/14945028

Damentextilmotorradhose von Stadler, Cordura 500, Gr. 21, Winterfutter herausnehmbar, 1 x getragen, für 250 Euro, Tel.: 02361/7989

DER MOTORRAD-GESPANNFAHRER-SHOP



Mit Spaß dabei

- Bücher, Expertenwissen
- Magazine, Zeitschriften
- T-Shirts, Fleece
- Aufkleber

... und jede Menge Spaß!

www.motorrad-gespanne-shop.de

MOTORRAD GESPANNE

REIFEN



infos unter: www.avonreifen.com
Cooper Tire & Rubber Company Deutschland GmbH

Der Reifen Fuchs



Montag - Freitag:
10 - 18.30 Uhr
Samstag: 10 - 14 Uhr

- Freie Werkstatt (aller Marken)
- Modernste Diagnosetechnik
- Originalteile aller Hersteller
- Reifen sofort Montage für Roller & Motorräder

Afferder Weg 130 • 59425 Unna
Tel.: 02303/83052 • Fax: 89029
Email: derreifenfuchs@gmx.de
www.derreifenfuchs.de

GEBRAUCHTKAUF-CHECKLISTE



	Prüfpunkt	Prüfart	ok	nicht ok
Sichtprüfung	Armaturen	Funktion prüfen: Bremslichtschalter, Blinker, Lichtschalter, Warnblinker, Fernlichtschalter, Hupe, KILLSCHALTER, Starter.		
	Auspuff	Korrosion? Unfallspuren? Innenleben fest (dagegen schlagen)?		
	Bowdenzüge	Leichtgängig? Verstellmöglichkeiten aufgebraucht?		
	Bremse	Belagstärke? Letzter Flüssigkeitswechsel / Farbe? Zustand Bremscheiben: Riefen? Unrunder Lauf?		
	Elektrik	Zustand Batterie optisch? Säureschäden? Zustand Kabelbaum und Stecker? Beleuchtung vorne / hinten prüfen.		
	Federbein	Dichtigkeit? Nachwippen? Rost an der Dämpferstange?		
	Flucht / Rahmen	Stehen beide Räder in einer Spur, wenn der Lenker gerade steht?		
	Gabel	Dichtigkeit? Korrosion? Ein- / Ausfedern normal?		
	Hydraulikleitungen	Überaltert? Spröde? Porös? Stahlflexleitungen?		
	Kardan	Dichtigkeit? Geräuscentwicklung beim Drehen von Hand?		
	Kette	Rostige Glieder? Verschleiß mit Abziehen der Kette vom Kettenrad überprüfen. Kettenlängung gleichmäßig? Noch Spannungsbereich übrig? Haifischzähne am Kettenrad?		
	Lenkanschlag	Unbeschädigt? Abstand Lenker-Tank rechts und links gleich?		
	Lenkkopflager	Vorderrad entlasten: Leichtgängigkeit beim Drehen des Lenkers überprüfen. Rastpunkte?		
	Motor	Dichtigkeit? (Alu-)Korrosion? Zustand Kühlschläuche / Ölleitungen? Steinschläge Kühler?		
	Optik	Allgemeinzustand? Lackschäden? Sturzschäden? Abnutzung?		
	Räder	Durch seitliches Wackeln am Rad Radlager auf Spiel prüfen. Korrosion und Spannung von Speichen bei Speichenrädern prüfen. Beschädigungen?		
	Reifen	StVO-Grenzwert: 1,6 mm! Alter (DOT)? Risse? Reifentyp und -größe zulässig / eingetragen?		
	Schlüssel	Alle vorhanden? Nicht verbogen? Alle Schlüssel schließen alle Schlösser? Lenkerschloss kontrollieren.		
	Seitenständer	Muss selbstständig einklappen oder Seitenständerschalter muss funktionieren.		
	Tank	Rostspuren innen und an der Unterseite?		
Verkleidung	Sturzschäden? Kratzer? Risse? Farbunterschiede?			
Fahrprüfung	Abgase	Farbe? Blau = verölt; Undichtigkeit im Motor / Weiß (wenn Motor warm) = Verbrennt Kühlflüssigkeit.		
	Bremse	Wirkung? Druckpunkt? ABS regelt?		
	Fahrwerk	Zieht das Motorrad in eine Richtung? Geradeauslauf?		
	Getriebe	Schaltbarkeit? Keine Geräusche beim Einlegen der Gänge?		
	Instrumente	Funktion Tacho, Drehzahlmesser, Kontrollleuchten, Beleuchtung, Kilometerzähler prüfen.		
	Kupplung	Sauberes Trennen? Leichtgängigkeit? Rutscht durch?		
	Motor	Startverhalten? Gasannahme? Sauberes Hochdrehen? Leistungslöcher? Geräusche?		
Papiere	Kfz-Brief	Zuasslungsbescheinigung II vorhanden? Abgleich Rahmennummer. Abgleich Halter-Verkäufer.		
	Kfz-Schein	Zulassungsbescheinigung I vorhanden? Abgleich Rahmennummer Abgleich Halter-Verkäufer. Eintragungen prüfen.		
	Serviceheft	Vorhanden? Vollständig ausgefüllt? Kilometerstände abgleichen.		
	Sonstiges	Letzter Service Öl & Bremsflüssigkeit? Rechnungen, Gutachten und ABEs prüfen.		
	TÜV	Rest-TÜV vorhanden? Letzter TÜV-Bericht? TÜV-Historie (Kilometerstände).		

GRATIS!
JETZT SCHALTEN!



Honda CB 1100 R SC08, 25.700 km, 2. Bes.
Insp., TÜV, VHB: 5.900 Euro, Tel.: 02303 985523
oder 02303 985523

**Ihre private
Kleinanzeige mit Foto**

- nach kurzer Prüfung **sofort online** auf kleinanzeigen.motorrad.net
- **kostenlos** in **MOTORRAD NEWS & TOURENFAHRER**

ANZEIGEN-ANNAHME:

- **Online:** Nutzen Sie das Formular auf www.kleinanzeigen.motorrad.net und laden Sie Ihre Bilddatei sofort hoch.
- **Post:** Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna
- **Fax:** 02303 985523 (keine Fotos)
- **Mail:** kleinanzeigen@syburger.de (nur ein Anhang möglich)
Wichtig: Immer eigene Adresse angeben!

MOTORRAD NEWS und TOURENFAHRER sind Magazine der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: Ulf Mommertz, Dr. Michael Werner, Martina Knehans
Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>

Emotion und Leidenschaft

Motorrad ABENTEUER

www.motorradabenteuer.de



Das Klassikmagazin von **MOTORRAD NEWS**

Alle Ausgaben erhältlich im Shop auf www.shop.motorrad.net

ZUBEHÖR/TEILE

POWER 4 SUSPENSION
Ihr Spezialist in Sachen Fahrwerkstechnik
www.power4suspension.de

wilbers.de



Instrumenten-Ensemble Tacho-Drehzahlmesser - Doppel-Instrument von einer Honda, Original-Modell nicht bekannt, war an einer 125-iger CA125 Rebel. Verkauf wegen Umbau. Preis inkl. Versand: 45,- VB, Tel.: 0160/95313944



REISEN

move
MOTORRADREISEN

Neuseeland
Australien
Südafrika
Kanada

Tel. +49 (0)7131-4057971
www.move-motorradreisen.de

Motorradreisen in Ostafrika

www.trayoowa.com

www.smiley-tours.de

Bequem und ohne Anfahrtsstress zu interessanten Zielen in Europa inkl. Motorradtransport, Flug und Hotel.

Telefon: 09545/4300

BMW MOTORRAD TOUREN + MIETE

SPANIEN MAROKKO PORTUGAL

www.HISPANIA-TOURS.DE

Motorrad und Urlaub
Dein Motorrad-Reisebüro

Komm mit nach Österreich!
Geführte Themen-Motorrad-Touren
Biker, Bier und hohe Berge
Weinland Österreich
Auf den Spuren der Habsburger
Tel.: +43 3136 82201
www.motorrad-und-urlaub.at

Ihr Motorrad Szene Magazin!

Jeden Monat **KOSTENLOS** bei Ihrem **Motorradhändler.**

BUNDESWEIT STARK REGIONAL AKTUELL

- Szene-Berichte • Tests • Reportagen
- Treffen und Touren • Neuheiten
- Messe-Specials • Reisetouristen
- Regionalsport • großer Kleinanzeigenteil
- u.v.m.

Die regionalen **MotorradSzene**-Magazine mit den Ausgaben Nürburger, Syburger, Kurve, Motorrad Kontakte, Motorrad Treff, Motorrad Spiegel, 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.motorrad.net



Endurotouren
mit Reiseenduros
Südfrankreich THÜRINGEN
Naturendurotouren.de

www.hotel-kaserer.de

Schnieder REISEN
IHR MOTORRADREISE-SPEZIALIST
für das Baltikum, Polen,
Russland, Skandinavien,
Irland und UK
www.schnieder-reisen.de
INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN

Suche Gleichgesinnte für einen XS Stammtisch. Wer hat Interesse? Kein Verein, keine Satzung aber mit regelmäßigen Treffen zum Austausch. Einzelheiten werden noch gemeinsam besprochen Würde mich freuen kurt.peil@econ-wa.de.

Suche Reisepartner/-in (SF) für Juli 2021 für große Motorradreise durch Nordskandinavien. m, 59 J, fahre eine R 100 GS, wohne in Idar-Oberstein, RLP. Geplante Route: Fähre Travemünde – Helsinki, Rovaniemi am Polarkreis (ggfs. mit Autoreisezug), Kiruna / Nordschweden, Lofoten, Tromsø, Nordkap, Varanger-Halbinsel und Vardø, Inari und finnisches Lappland, über die Via Karelia zurück nach Helsinki. Geplant sind auch 2 kürzere Tagpassagen mit Hurtigruten durch die Schären Nordnorwegens. Änderungen der Reiseplanung sind nach Absprache möglich. Freue mich auf Interessenten/-innen. Das wird eine tolle Motorradreise. E-Mail: reiche.w@gmx.de oder Tel.: 06781/6651015

LONGHORN RANCH
Willkommen auf unserer Ranch im Pfälzer Wald!
Die Umgebung bietet Motorradspaß vom Feinsten und anschließend kann man bei uns in familiärer Atmosphäre am Lagerfeuer oder auf den Sonnenliegen entspannen.
➤ B & B Hotel im ausgefallenen Country-Style – modern meets Western
➤ Deutsch-französisches Grenzgebiet
➤ Rent a Ranch (z. B. für Gruppen, 8 DZ)
➤ Der Chef, selbst leidenschaftlicher Motorradfahrer, ist bei der Tourenplanung gerne behilflich
➤ Kostenfreie Stornierung 3 Tage vorher
Longhorn Ranch · 66996 Schönau-Gebüg/ Pfalz · Blumensteinstr. 9 · Tel. + 49 6393 / 993737
Mobil + 49 151 / 52556660 · Email: info@longhornranchpfalz.de · www.longhornranchpfalz.de

Seit 1988 weltweit Touren mit
Motorradreisen von Fahrern für Fahrer/innen!
Geführte- sowie selbstgeführte Touren, Flüge Motorradmiete Vom Profi alles aus einer Hand
www.GS-Sportreisen.de
Arnulfstr. 300 • D-80639 München
Tel. 089-27818484 • Fax 089-27818481

MIETE/TRANSPORTE

Madeira
Motorrad-Vermietung
Magos bike
00351 291 934 818
www.magoscar.com

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

www.ladiestour.de
Individuell geplante Motorradrouten und -touren
by Rene Tours
Türkei mit dem Motorrad
www.taurus-motorrad.com

romania mot adventure
Termine 2021 online
www.RomaniaMotoAdventure.de

Motorrad und Urlaub
Dein Motorrad-Reisebüro
Komm mit uns in den Osten!
Geführte Motorrad-Touren nach Rumänien | Russland | Balkan | Kroatien Serbien | Albanien | Bosnien | Slowenien Bulgarien | Ukraine | Montenegro | Polen
Tel: +43 3136 82201
www.motorrad-und-urlaub.at

TRAINING

Motorradführerschein in einer Woche
www.bikers-school.de
Schnupperkurse – Intensivkurse

KÄRNTEN
Motorradland
Motorradfreundliche Hotels und Gasthöfe auf der Südseite der Alpen, im Drei-Ländereck Österreich, Italien, Slowenien. Gerne erstellen wir Ihnen ein individuelles Angebot!
Urlaubsinformation Kärnten +43 463 3000
info@kaernten.at, www.motorrad.kaernten.at
Neue Website mit Online Tourenportal

BEKANNTSCHAFTEN

Welche nette SF-in geht mit mir auf Tour? Bin junggebliebener 65ziger, 177, NR, NT, Tomm aus dem Raum 74, bei Sympathie gern mehr, Tel.: 0176/71087783

HOTELS/GASTHÄUSER

www.motorradstadl.it
Wir wünschen für 2021 allzeit gute Fahrt!
Familie Spath-Monteiro Dantas
Hotel Restaurant Nöth · Ferienwohnungen
Fon 09357-479
97762 Hammelburg - Morlesau
www.hotel-noeth.de

Die 5 Tourenfahrerhotels
klein, fein, familiär
www.die5.info

Fallerhof
...fein essen · trinken · schlafen
südlich Freiburg
79189 Bad Krozingen-Hausen
0 76 33 - 44 00 · www.fallerhof.de

Hotel Cardedu
Ogliastra-Cardedu
Motorradparadies Sardinien
20% Rabatt bei Buchung bis zum 31.01.2021!
info@hotelcardedu.com
www.hotelcardedu.it

*** HOTEL
Pütia
Bergherzlich Natur Genuss
Das Hotel Pütia befindet sich im Gebiet der Dolomitenpässe.
Pütia's Motorradpaket:
vom 13.05. – 04.07.2021
3 Tage HP/Person ab 199,-€
7 Tage HP/Person ab 441,-€
Neuer Wellnessbereich!
Tel. 0039/ 0474-520-114, Fax -100
www.putia.com - info@putia.com

Berggasthof-Pension St. Ull'r
Wir wünschen Frohe Weihnachten und ein erfolgreiches neues Jahr!
Tel. 08386/8401 • www.st-ullr.de

THT 2021: Come together



Gemeinsam mit anderen Lesern ein knackiges Motorrad-Wochenende verbringen und dabei das Angebot eines TF-Partnerhauses nutzen – das ist die Idee hinter den TOURENFAHRER-Hotel-Touren, kurz »THT«.



Foto: Eva-Marie/Lofer

Zu Gast bei Profis: Die Bikerwirte stellen die Besonderheiten ihrer Gegend vor, hier Stefan Vitzthum, der die 7. THT ausrichtet.

Für die Saison 2021 haben wir fünf attraktive Motorradhotels in interessanten Tourgebieten ausgewählt. Anreisetag ist jeweils ein Freitag. Samstags findet eine geführte Tour statt und am Sonntag nach dem Frühstück geht's wieder nach Hause. Dazwischen gibt's jede Menge Spaß mit alten und neuen Motorradfreunden. Bei allen Veranstaltungen bieten sich Verlängerungstage an oder man kombiniert das Ganze mit einem ausgedehnten Urlaub.

Im Preis sind zwei Übernachtungen mit Frühstück, zwei Abendessen, eine geführte Tour und ein TOURENFAHRER-T-Shirt enthalten. Des Weiteren bietet jedes Hotel noch das eine oder andere »Schmankerl« an – lasst euch überraschen! Bitte bucht direkt im Hotel unter dem Stichwort »THT« und gebt auch gleich eure T-Shirt-Größe an. Die kompletten Kontaktdaten findet ihr auf www.tourenfahrer-hotels.de sowie in unseren gedruckten Hotel-Specials.

6. THT – Hessisches Bergland 16.–18. April 2021

Zum Saisonstart durch die einladende Mittelgebirgsregion mitten in Deutschland (siehe Insider-Tour in TF 2/2020).
Besonderheiten: 1 x Biker's Grill- und Barbecue-Abend, 1 x Frühlings-Büfett mit Lamm- und Bärlauchspießbraten, VitalOase mit Schwimmbad und Sauna
Preise: 171 bis 188 Euro im Dreibett-Z., 183 bis 200 Euro im DZ, 203 bis 240 Euro im EZ; Verlängerungsnacht inkl. HP im Dreibett-Z. 71 bis 78 Euro, im DZ 77 bis 84 Euro, im EZ 87 bis 104 Euro; alle p. P.
Anmeldeschluss: 1. April 2021
Anmeldung: Hotel Sonnenblick
 36179 Bebra-Weiterode
www.motorradhotel.info

7. THT – Salzburger Land 30. April–2. Mai 2021

Hier stehen zwei verschiedene Touren zur Auswahl: Großglocknertour zur Straßenöffnung am 1. Mai oder zur KTM Motohall nach Mattighofen plus Rossfeld-Höhenringstraße u. v. m.
Besonderheiten: Garagenbier zur Begrüßung, Abendmenüs mit Spargel und Forelle aus der Region, Mautgebühren bzw. Eintritt inklusive
Preise: 178 Euro pro Person im DZ, im EZ 198 Euro, Verlängerungsnacht 67 bzw. 77 Euro, jeweils zzgl. Ortstaxe
Anmeldeschluss: 16. April 2021
Anmeldung: Ski- & Motorradhotel Eva-Marie, 5090 Lofer 132 / Österreich
www.eva-marie.at

8. THT – Westerwald 16.–18. Juli 2021

Wied-, Rhein- und Ahrtal und natürlich der Westerwald locken mit einem üppigen Angebot an kurvenreichen Strecken, weiten Fernblicken und historischen Highlights.
Besonderheiten: Begrüßungsgetränk und Kurtaxe inklusive, Dreigang-Abendmenü auch mit veget. Gerichten, Sauna und Dampfbad nach Voranmeldung
Preise: 179,90 Euro pro Person im DZ, 189,90 Euro im EZ, Verlängerungsnacht inkl. HP 72,50 Euro bzw. 77,50 Euro
Anmeldeschluss: 2. Juli 2021
Anmeldung: Hotel zur Post GmbH
 56588 Waldbreitbach
www.hotelzurpost.de

9. THT – Oberpfalz / Böhmen 6.–8. August 2021

Über Flossenbürg und Mähring in die Tschechische Republik Richtung Marienbad, Mittagessen und Burgführung im malerischen Loket, über Franzensbad und Cheb zurück in die Oberpfalz.
Besonderheiten: Begrüßungsgetränk, Nutzung Sauna- und Wohlfühlbereich, Eintrittsgeld, zertifizierte Tourguides
Preise: 199 bis 219 Euro pro Person im DZ, 239 bis 259 Euro im EZ, Verlängerungsnacht (Fr.) 71 bis 81 Euro bzw. 44 bis 59 Euro (Eco / Komfort)
Anmeldeschluss: 23. Juli 2021
Anmeldung: Klassik Hotel am Tor
 92637 Weiden
www.klassikhotel.de



Foto: hp-fotowerk

10. THT – Oberlausitz 10.–12. September 2021

Kurvenspaß im Dreiländereck D/CZ/PL: Sächsische und Böhmisches Schweiz, Zittauer Gebirge, Jeschken (Foto links), Bikerhöhle Pekelné Doly u. v. m.
Besonderheiten: 1 x frisch gezapftes Ankerbier bei Ankunft, 1 x regionales Dreigang-Menü, 1 x großes BBQ- und Smokerbüfett, Saunanutzung
Preise: 209 Euro pro Person im DZ, 239 Euro im EZ, Verlängerungsnacht inkl. HP und geführter Tour am Freitag 78 Euro bzw. 93 Euro
Anmeldeschluss: 27. August 2021
Anmeldung: Landidyll Hotel Erbgericht Tautewalde, 02681 Wilthen
www.tautewalde.de

In die nördliche Pfalz ...

... geht es diesmal für den Gewinner des Hotel-Gutscheins, einzulösen im »Waldhotel Eisenberg« im Donnersbergkreis.



Fotos: Anbieter

Hotel-Gutschein zu gewinnen

Herzlicher Empfang: Im Waldhotel Eisenberg ist man als Tourenfahrer gut aufgehoben und wird sowohl kulinarisch als auch motorradtouristisch bestens versorgt.

Die Aufnahme herzlich, der Service pffigig und kompetent, die Zimmer großzügig und komfortabel, die Küche bemerkenswert. Man weiß nun mal, was Biker brauchen, weil die Gastgeberfamilie selbst Motorrad fährt. »In alle Richtungen können wir aufbrechen«, sagt der Hotelchef, »uns entgeht von hier aus keine Kurve und kein Highlight im Bikerparadies Pfälzer Wald, Pfälzer Weinstraße und überhaupt zwischen Mosel, Saar, Rhein und Nordvogesen«. Recht hat er. Auf Anfrage sind auch geführte Touren möglich und wenn es die Zeit erlaubt, zeigt der Wirt seinen Gästen die schönsten Strecken gern selbst.

Ihr und die Leser unserer Schwesterzeitschrift MOTORRAD NEWS habt hier die Gelegenheit, einen Gutschein für zwei Über-

nachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer im Waldhotel Eisenberg zu gewinnen. Man muss lediglich folgende Frage beantworten: »Wie heißt der Chef des Hauses mit Vornamen?«

Die Antwort darauf und alle weiteren Details zum Waldhotel Eisenberg in Eisenberg in der Pfalz finden sich im Internet auf www.tourenfahrer-hotels.de und natürlich im TOURENFAHRER-Hotel-Special. Teilt uns die Lösung unter dem Stichwort »Partnerhaus« per E-Mail, Fax oder Postkarte an folgende Adresse mit:

**Syburger Verlag,
Hertinger Straße 60, 59423 Unna,
Fax 02303 985-59,
E-Mail: partnerhaus@syburger.de**

Bitte gebt eure vollständige Adresse und Telefonnummer an. Einsendeschluss ist der 8. Januar 2021. Der unter allen richtigen Einsendungen gezogene Name des Gewinners wird im TOURENFAHRER 3/2021 veröffentlicht. Rechtswege sind selbstredend ausgeschlossen.

Der Gewinner aus TF 11/2020:

Leser Tim Otto aus Friedrichshafen hat den Hotel-Gutschein für das »Hotel Forstmeister« in Schönheide im Erzgebirge gewonnen.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

habt ihr schon einmal in einem unserer Partnerhäuser übernachtet? Wie hat es euch gefallen? Wurden die Erwartungen erfüllt? Habt ihr etwas vermisst? Teilt uns doch bitte eure Erfahrungen mit, am besten per E-Mail an: partnerhaus@syburger.de.

Oder kennt ihr ein schönes Haus, das auch gut zu uns passen würde? Egal ob einfache Pension, bodenständiger Gasthof oder Fünf-Sterne-Hotel – Hauptsache, man fühlt sich als Motorradfahrer mehr als nur willkommen. Ab sofort nehmen wir auch Campingplätze auf, die Hütten, Mobilehomes oder Jurten vermieten.

»Villa La Cappella«, Montespertoli, Toskana:



Die Villa La Cappella ist ein mit Traumblicken verwöhnendes, liebevoll renoviertes Anwesen im schönsten Teil der Toskana. Panoramastraßen führen von der Hoteltür weg durch die Hügel des Chianti zu architektonischen Perlen wie Florenz, San Gimignano, Volterra, Siena oder Lucca. Nach einer Erholungspause im Garten oder am beheizten Swimmingpool wartet der Chef mit raffinierter italienischer Küche auf. Die Gastgeber (man spricht Deutsch) organisieren auch gern Besuche bei lokalen Erzeugern von Pecorino, Prosciutto, Olivenöl oder Wein, verbunden mit Einblicken, die »normalen« Touristen vorenthalten bleiben. www.villalacappella.net

INFOS ONLINE

Alle Kontaktdaten und Infos zu unseren Partnerhäusern finden Sie unter bit.ly/tf-hotels



Die besten Adressen

Seit 25 Jahren ist das TF-Hotel-Special ein zuverlässiger Guide zu den besten Motorradhotels in Deutschland und Europa. Zusätzlich zur gedruckten Version im handlichen A5-Format sind alle Informationen auch digital verfügbar.

TOURENFAHRER-Partnerhäuser sind von der Redaktion **ausgewählte Hotels, Gasthöfe und Pensionen**. Sie werden jedes Jahr im **TF-Hotel-Special** – einer kostenlosen Sonderbeilage des TOURENFAHRERS – vorgestellt und empfohlen. Dem April-Heft liegt jeweils die Ausgabe mit den deutschen Partnerhäusern bei, dem Mai-Heft der zweite Teil mit den europäischen Nachbarn.

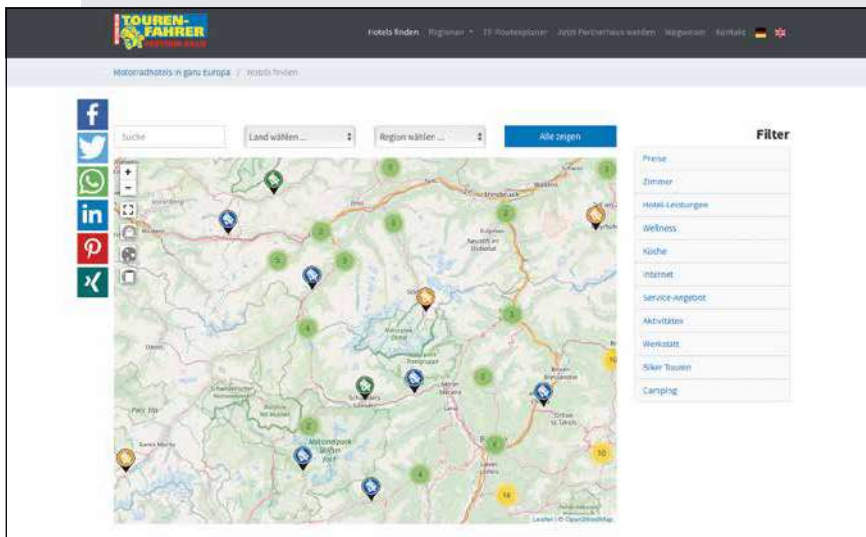
Wer die betreffenden Ausgaben des TOURENFAHRERS verpasst hat, kann das Hotel-Special zum Einzelpreis von 3,20 Euro bzw. im Doppelpack für 5 Euro (zzgl. Versandkosten) im TF-Shop unter magazine.tourenfahrer.de nachbestellen.



Top-Unterkünfte für Motorradfahrer!



Wochenend-Trip oder Jahresurlaub – in unseren beiden Hotel-Specials haben Motorradtouristen die Wahl zwischen urigen Gasthöfen, komfortablen Sterne-Hotels und schmackhaften Pensionen.

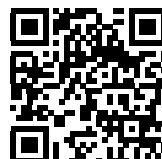


Direkter Zugriff von Computer, Tablet und Smartphone

Alle Informationen rund um die Partnerhäuser gibt es auch im Internet unter www.tourenfahrer-hotels.de. Geht auf Entdeckungsreise mit großzügigen Karten und werft in der Bildergalerie schon einmal einen Blick auf das Wunschhotel. Man kann direkt Kontakt zu den Partnerhäusern aufnehmen und Buchungsanfragen versenden sowie tagesaktuelle Informationen und Preise abrufen. Zu jedem Haus gibt es Touren-Tipps aus der TOURENFAHRER-Tour-Datenbank.

Ihr habt Fragen zu unseren Häusern oder möchtet Hotel-Partner werden?

Euer Ansprechpartner im Verlag:
Toni Sacher, E-Mail: sacher@syburger.de
Telefon: +49(0)2303 985-564



Alle Infos unter www.tourenfahrer-hotels.de

Aus Lust an der Freiheit!



Jetzt am Kiosk!
112 Seiten prall gefüllt mit
Abenteuer. Nur 5,30 Euro!

Auch als
E-Paper
erhältlich!
Nur 4,99 €



WWW.MOTORRADABENTEUER.DE

Damit Träume wahr werden. Das Reportage-Magazin mit spannenden Berichten aus nah und fern. Mit Praxis-Tipps und Stories aus der bunten Szene der Motorrad-Abenteurer.

Jetzt im Abo bestellen: Tel. 06123 9238-241,
motorradabenteuer@vuservice.de. Im Inland nur 27,30 € inkl. Versand
(Ausland 36,90 €) für sechs Ausgaben im Jahr

Einzelhefte bestellen: magazine.tourenfahrer.de



www.facebook.com/MotorradABENTEUER

MotorradABENTEUER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: 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. Weitere Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>

Alpentour de luxe

»Edelweiss Bike Travel« plant im Juni und September eine Zehntage-Tour durch die wunderschöne Südtiroler Bergwelt.



Die Auffahrt zum Stilfser Joch darf auf keiner Südtirol-Tour fehlen.

Bei dieser außergewöhnlichen Alpentour liegt der Fokus nicht nur auf einzigartigen Motorradstrecken, sondern auch auf kulinarischen Köstlichkeiten am Wegesrand. Geführt von den Guides von »Edelweiß Bike Travel«, lernen die Teilnehmer der »Alpen Deluxe«-Tour ganz spezielle Hotels und Gasthäuser kennen, ausgefallene Häuser an besonderen Plätzen.

Aber natürlich liegt der Schwerpunkt auf dem Genuss der einzigartigen Natur und Traumstraßen. In zehn Tagen kommen rund 1600 Kilometer auf den Tacho. Die Reise führt am tiefblauen Gardasee entlang, zu den Gipfel der Hochalpen, nach Verona und vor allem über Pässe. Wie Musik klingen ihre Namen in den Ohren jedes Motorradfahrers: Passo di Gavia, Passo della Mendola, Passo Cereda, Passo San Boldo, Monte Grappa und viele alpine Highlights mehr.

www.edelweissbike.com

Biker, Bier und Berge

Durch die schönsten Regionen Österreichs führt eine einwöchige Tour, organisiert von »Motorrad und Urlaub«.

Kurven bei Tag, Hopfen bei Nacht«, so beschreibt Patrick Unterhuber von »Motorrad und Urlaub« diese speziellen Österreich-Touren. Wer nach einer kurvenreichen Bergetappe abends erlesene Biere zu schätzen weiß, dürfte sich hier bestens aufgehoben fühlen. Es geht jedoch nicht darum, sich zu betrinken, sondern um den Genuss unterschiedlicher Brauerei-Erzeugnisse, während man sich im geselligen Kreis die Erlebnisse des Tages erzählt.

Start und Ziel dieser »Hopfen-Rundfahrt« ist Salzburg, wo schon die bekannten Motorradrouten wie

Dientner Sattel und Zillertaler Höhenstraße warten. Es geht hinauf auf den Gerlospass, vorbei an

den Krimmler Wasserfällen und zur Großglockner Hochalpenstraße. Auch hier wird wieder in »biernaher« Umgebung genächtigt. Nach rund 1400 Kilometern und zahlreichen Kurven und Serpentinien bleibt diese Bier-Reise sicher in guter Erinnerung.

www.motorrad-und-urlaub.at



Mautpflichtig, aber die 13 Euro wert:
Die Nockalmstraße ist ein Erlebnis.

Tiroler Schmankerl

Kurze Wochenend-Touren führen Motorradfahrer in zwei Tagen durch traumhafte Gegenden am Alpen-Nordrand.

Kleine Gruppen, großer Spaß«, verspricht Oskar Stübinger, Chef von »Rookie-Tours«, seinen Kunden. Erfahrene Tourguides zeigen ihnen reizvolle Strecken in den Alpen – und wie man sie sicher und stressfrei bewältigen kann.

Je nach Witterung sind diese und viele weitere klassische Strecken und Höhepunkte dabei: Plansee, Hahntennjoch, Alp- und Zugspitzblick, Kaunertaler Gletscherstraße. Die Touren gibt es übrigens auch speziell für Fahrer mit Choppern, Cruisern oder Custombikes. An zwei Tagen führen die

Sommerlicher Ausritt durchs romantische Tiroler Lüsenstal.

Tourguides die Teilnehmer über perfekte und wie für Cruiser geschaffene Routen: lässig entspannt



Fotos: Anbieter

durch grandiose Alpentäler strömen, herrliche Aussichten genießen und souverän durch die Kurven surfen. Natürlich sind auch Stopp an coolen Motorrad-Treffpunkten eingeplant. Entspannte Tage, die die Teilnehmer fahrtechnisch fördern, ohne zu überfordern.

www.rookie-tours.de

Grandes Alpes

Durch die französischen Alpen führt im August eine Motorradreise mit »LuisTravel Motorradreisen«.

Sie gilt als die Königsdisziplin unter den Motorradtouren: die berühmte »Route des

Grandes Alpes«, der Weg durch die französischen Alpen bis hinunter zur Côte d'Azur. Eine der

größten Canyon Europas, die Verdonschlucht mit ihrem atemberaubenden Felsmassiv, liegt ebenso auf der Route wie ein Besuch der Festungsstadt Briançon.

18 Alpenpässe werden auf den rund 700 Kilometern bezwungen, gefühlte 10.000 Kurven und Kehren gestemmt. Ein Motorradabenteurer der Extraklasse, auf das sich allerdings nur erfahrene Motorradfahrer einlassen sollten.

www.luistravel.de



Reisen mit Corona

Auf dem Motorrad ist man vor Ansteckung ziemlich sicher. Es kommt auf das »Drumherum« an. Bis heute besteht für viele europäische Motorrad-Traumziele noch eine Reise-warnung. Hier stellen wir diesmal vier Ziele in der Nähe vor: in den Alpen – zum Planen und zur Vorfreude!

Appetitanreger: Die abenteuerliche Bergwelt am Col du Galibier.



*Hoffentlich nimmt die teure
Kameraausrüstung kein kaltes
Bad! Auf dem Weg ins Bergdorf
Lares wollen unzählige tiefe
Bachfurten durchquert werden.*

»Hindernisse und Schwierigkeiten sind Stufen,
auf denen wir in die Höhe steigen«, behauptete
einst der deutsche Philosoph Friedrich Nietzsche.
Jürgen Greif (Text) und Guido Bergmann (Fotos)
haben es ausprobiert – auf einer Spritztour mit
Kollegen durch die peruanischen Anden.

Spritz TOUR



*Wahrzeichen und
Wolkenstadt: Machu
Picchu. Von den Inkas
im 15. Jahrhundert
erbaut, wurde es von den
spanischen Eroberern
glatt übersehen.*

Fernweh hat man – oder man hat es eben nicht. Auch in Corona-Zeiten. Viele Länder in Übersee öffnen sachte ihre Grenzen. Reisen auf andere Kontinente werden irgendwann theoretisch wieder möglich. Zum Beispiel wurde der internationale Flugverkehr nach Peru für Ziele innerhalb eines Achtstunden-Radius Flugzeit wieder aufgenommen, was aber Europa derzeit immer noch ausschließt – Stand November 2020. Von Fernreisen wird im internationalen Reiseverkehr weiterhin abgeraten. Aber das kann ja nicht ewig so weitergehen. Warum? Weil das Unterwegssein seit der Steinzeit zum

Menschen gehört. Die Erinnerungen an die Motorradabenteuer der Vor-Corona-Zeit kommen ob der Nachrichten nun mit noch mehr Vehemenz, Sehnsucht und Schwerkraft zurück.

So auch die folgende, eine Motorradpräsentation von KTM auf den Spuren der Rallye Dakar in Peru. Der Zeitplan: straff. Ankunft in Lima, Bustransfer nach Pisco. Dann am Abend die Pressekonferenz, essen, schlafen, um sieben Uhr wecken. Einen vollen Tag fahren und am nächsten Morgen bereits wieder der Rückflug. Nur ein Tag in Peru? Was liegt da näher, als den Resturlaub einzureichen? Und da wir Journalisten uns



*Ein Traum: Liebliche Landschaft und erbauliche
Pistenfahrt bei Paca Waunaqolqa / Cusco (o. r.).
Geht auch zu Fuß: Über die Schienen von
Santa Theresa nach Aguas Calientes (M. r.).
Ehrfurcht: Blick auf Machu Picchu mit seinen
noch erhaltenen Terrassen (r.). Empfehlenswert ist
ein Rundgang mit einem der vielen Guides (o.).*



Tierisch was los: Die Inseln von Ballestas werden auch Kleingalapagos genannt (o.). Argerecht: KTM-Test in der Wüste von Paracas (r.).



Kollege mit Brett vor dem Kopf? Nein, im Hotel in Santa Teresa ist es gleich eine ganze Mauer aus Leichtbetonsteinen.

DIE LANDSCHAFT IST KAHL WIE DER MOND. GEWALTIGE SANDDÜNEN ERHEBEN SICH WIE IN DER SAHARA

häufiger auf Präsentationen treffen, macht mein Vorhaben die Runde. Und so kommt es, dass sich meine einsame »Operation Höhenrausch« in eine gemeinsame Spritztour rund um Cusco in Peru verwandelt: Fünf Redakteure wollen über den Wolken fahren.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Lima – die Erwartungen sind groß. Peru ist nicht nur reich gesegnet mit kulturellen und landschaftlichen Schätzen, sondern auch ein ideales Enduroland. Doch das Pisten-Abenteuer »Inkaland« lässt noch auf sich warten. Hochhäuser, Glasfassaden, Megastaus ... Limas Stadtgebiet zieht sich über 60 Kilometer. Der erste Eindruck? Ernüchternd. Tentakelartig fressen sich die Slums der peruanischen Hauptstadt die Hügel hinauf. Täglich kommen vollgestopfte Busse mit Hunderten verarmten Indios an, die das Hochland Perus für immer verlassen. Sie tauchen unter in der Riesenstadt und siedeln in trostlosen Elendsvierteln, ohne Wasser und Strom, den sogenannten »Pueblos Jóvenes«.

Würzige Pazifikluft mischt sich mit Abgasen und einem Duftschwall eines müllverseuchten Kanals, einer schwappenden Kloake, die uns beim Bustransfer quer durch die zweitgrößte Wüstenstadt der Welt gleich an der Stadtgrenze empfängt. Lima nähert sich langsam der Zehn-Millionen-Einwohner-Marke. Ergo: Das Leben tobt hier zu jeder Tages- und Nachtzeit. Es brodeln in allen Facetten, von Party bis Raubüberfall. Doch dieses Bild allein wird der Stadt nicht gerecht. Nicht ohne Grund wurde das historische Zentrum von Lima von der UNESCO zum Weltkulturerbe geadelt und damit unter besonderen Schutz gestellt. Lima ist im Zentrum zwar eine moderne, glitzernde Megastadt am Südpazifik, ihre Schönheit offenbart sich jedoch erst auf den zweiten Blick. Die Metropole hat viele historische Gebäude aus der Kolonialzeit zu bieten. Und Teile davon sind auch Partymeile: Miraflores ist neben Barranco der Stadtteil zum Ausgehen mit Diskotheken und Bars wie Sand am Meer.

Nach einer Nacht in Perus Hauptstadt geht es im Reisebus für die Journalistenschar aus aller Herren Länder in einem vierstündigen Bustransfer nach Paracas. Auf einer der berühmtesten Straßen der



Welt, der Panamericana. Mit im Bus sind die Kollegen der Operation Spritztour – Guido, Thilo, Till und Tobias. Das Fernweh packt nicht nur mich. Die Panamericana führt von Alaska bis an die Südspitze von Südamerika. Sie ist wohl eine der längsten Straßen der Welt und unfassbare 25.750 Kilometer lang.

Uns wird sie nur ins 250 Kilometer entfernte Paracas führen. Dort hält KTM die Weltpräsentation der 1290 Super Adventure R ab. Das Revier ist wahrhaft exquisit, die Landschaft kahl wie der Mond. Und doch ein Traumziel, denn gewaltige Sanddünen erheben sich wie in der Sahara. Hier werden wir die KTM Super Adventure R einen Tag lang artgerecht durch schwieriges Terrain bewegen können.

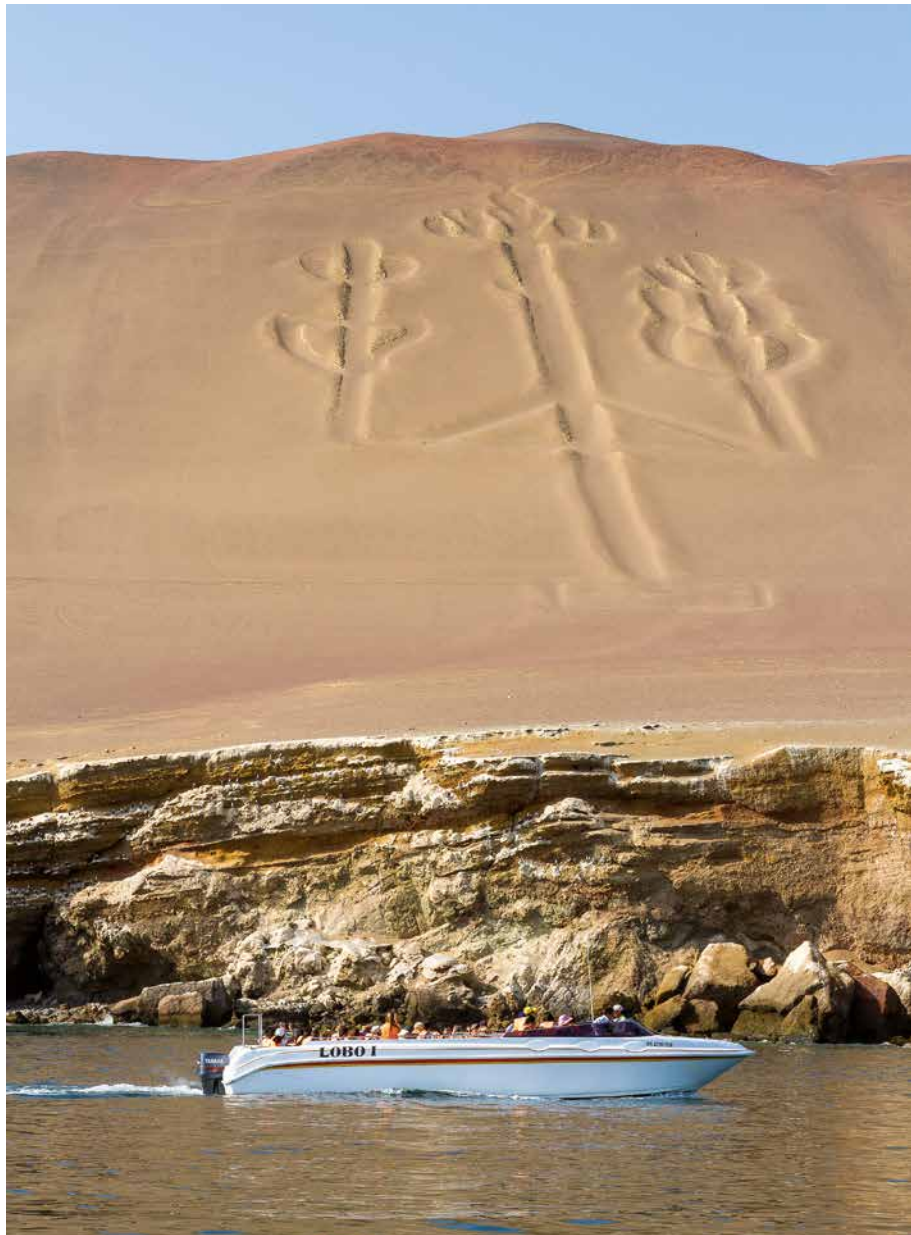
Die Teststrecke geht über anspruchsvolle Wüstenetappen der Rallye Dakar. So mancher Journalistenkollege steckt bald bis über die Achsen im Sand fest. Dann bietet sich für mich die Gelegenheit, für einen kurzen Moment innezuhalten, die mystischen rötlichen Farben der Wüste und die herrliche Aussicht von den Klippen auf den wogenden Pazifik zu genießen. Und nach getaner Testarbeit warten über 4000 Meter hohe Pässe auf uns, denn morgen wollen



wir gemeinsam nach Cusco fliegen. Die alte Inkastadt im Hochland der peruianischen Anden wird also zum Ausgangs- und Endpunkt unserer geplanten privaten Endurotour.

Zwei Tage später ist es so weit: Frühstück in Cusco. Die Operation Spritztour beginnt für mich mit rasenden Kopfschmerzen. Ganz schön dünne Luft hier. Unsere Herberge in der Andenstadt liegt auf über 3400 Metern. Gestern haben wir zu Fuß das UNESCO-Weltkulturerbe besucht und uns von der Stimmung dieses unglaublichen Ortes fesseln lassen. Denn der Spaziergang durch die Straßen versetzt einen ebenso in die Inka- wie in die Kolonialzeit. Das große Inkareich ist hier nie ganz untergegangen: Es lebt in jeder Mauer

*Sinn und Zweck unbekannt: Der Kandelaber von Paracas an der Pazifikküste gibt der Forschung noch heute Rätsel auf (o. r.).
Zwischen Kontinuität und Zerstörung: Die Kathedrale von Cusco wurde ab dem 16. Jahrhundert auf dem Inkatempel des Gottes Wiraqucha errichtet (r.).*





und in jedem Steinpalast in Koexistenz mit der beeindruckenden spanischen Kolonialarchitektur weiter. Weltberühmt dafür ist Cuscos Plaza de Armas. Schon zu Inkazeiten war der Platz von Tempeln und Palästen umgeben. Die Kirche Santo Domingo – und das ist nur ein Beispiel – wurde auf den Grundmauern des Sonnentempels der Inka, der »Coricancha«, erbaut.

Der Schädel brummt weiter. Die Höhenkrankheit, in Peru »Soroche« genannt, hat mich also vor dem Höhenrausch der bald bevorstehenden Andenpässe erwischt. Sie kann selbst die Einheimischen treffen. Ein Aspirin soll's richten. Doch die Soroche wird mich fünf Tage lang plagen, also während der gesamten Peru-Spritztour. Aber davon ahne ich noch nichts.

Nach dem Frühstück holen wir unsere Maschinen bei unserem Motorradvermieter ab. Nachdem wir die Motorräder ausgelöst haben, heißt es packen. Meine Mietmaschine, eine ehrwürdige Suzuki DR 650, die in Peru noch immer als Neufahrzeug zu erwerben ist, gibt sich pistentauglich und reisefreundlich zugleich. Zum Beispiel durch ihre simple Luftkühlung. Das spart Gewicht – und was nicht dran ist, kann nicht kaputtgehen. Ich begeistere mich besonders für den dicken Vergaser, der wie anno dunnemals den Brennraum füttert. Doch wie war das mit dem Leistungsverlust in großen Höhen? Zweifel machen sich breit. Es warten drei Andenpässe auf uns. Auf 4500 Metern Höhe hat so ein Einspritzer definitiv seine Vorteile.

Endlich lassen wir Cusco hinter uns. Das erste Etappenziel ist das Urubambatal. Mit seinen fruchtbaren Böden war es bereits zur Inkazeit ein landwirtschaftliches Zentrum Perus und es wird wegen der zahlreichen Hinterlassenschaften der alten

Wachmacherland: Quillabamba, Hauptstadt der Provinz La Convención. Die Umgebung ist nicht nur ein Enduroparadies, sondern auch ein bekanntes Kaffeeanbaugebiet (o. l.). Dem Himmel entgegen und wieder hinab: Der Abra Malaga lädt ein zu einer 130 km langen Kurvenorgie (M. l.). Oder doch besser mit dem Zug? Eisenbahn auf der Strecke Santa Theresa – Aguas Calientes.



DIE GRAVELROAD IST MIT LÖCHRIGEN ABSCHNITTEN UND WASSERRINNEN AN DEN STEILANSTIEGEN DURCHSETZT

peruanischen Hochkultur auch als das »Heilige Tal« der Inkas bezeichnet. Aber wie es sich für Endurowanderer gehört, nehmen wir nicht die asphaltierte Straße über Chinchero nach Pisac, sondern eine Piste nach Pachar. Wir überqueren einen namenlosen Pass. Die Gravelroad ist teilweise mit üblen löchrigen Abschnitten und Wasserrinnen an den Steilanstiegen durchsetzt. Hier zeigt sich, dass die alte DR noch immer eine gute Figur macht: Mega-bequem ist sie, und das bei einfachster Fahrbarkeit. Da fragt man sich als Motorradjournalist schon, wo dieser aktuelle Wahnsinn mit teils bretharten Sportfahrwerken auf der einen und die Hubraum- und PS-Fettleibigkeit auf der anderen Seite hingeführt haben? 20-Meter-Sprünge kommen

auf Reisen ja selten vor und auch 160 PS braucht hier kein Mensch. Eine topmoderne, leichte und reisetaugliche 450er-Enduro, die diesen Namen auch verdient, das wäre hier ein Traum.

Hinter dem Pass empfängt uns eine Hochebene, die mit kleinen Kakteen übersät ist. Lamas und Alpakas mit dickem Fell weiden im Grasland. Die Indiodörfer bestehen aus Lehmziegel-Häusern mit Wellblech- oder Strohdächern. Alles ist ein bisschen windschief. Von Weitem zeigt sich schon das Urubamba-Tal – majestätisch überragt vom verschneiten Gipfel des Chicón. Bei Pisac erreichen wir schließlich den Asphalt der Nationalstraße PE-28B durch das heilige Tal. Der Boden ist fruchtbar hier und dank des milden Klimas war das Terrain schon ein hoch entwickeltes Anbaugelände für Mais, Getreide und Kartoffeln, bevor die Spanier auftauchten. Apropos: Garküchen und einfache Restaurants säumen die Fernstraße.

In Ollantaytambo legen wir also endlich unseren ersten Essensstopp ein und beäugen dabei noch die legendäre Festung. Einmal mehr staunen wir über die Präzision, mit

Schotterpiste 107: Bei Licht betrachtet nicht der ideale Ort für ein vergnügtes Stechen unter Kollegen.



Fahrplanauskunft via Gehör: Wann geht wohl der nächste Zug?



Naturparadies Peru: einer von vielen handzahmen Papageien. Motorradbegeistert: Straßenjunge in Ollantaytambo. Cuy – kulinarisches Erlebnis: Garniertes Meerschweinchen, für Fleischliebhaber in Peru eine Delikatesse. Tankstopp: Das Schönste am Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung sind die Hilfsbereitschaft und die Herzlichkeit. Talfahrt vom Abra Malaga: Die karge Hochgebirgsvegetation weicht auf nur 75 km tropischer Vielfalt (v. l. o. n. r. u.).

der die Inka die riesigen Steine zugeschlif- fen haben, um damit fugenlose Mauern zu errichten. Gegrilltes Meerschwein am Spieß gefällig? Uff, zum Glück gibt es auch andere peruanische Gerichte: von Quinoa, leckeren Salaten, über gebackene Bananen, Süßkartoffeln und Guacamole (Avocadosauce) – je nach Region.

Am Ortsausgang von Ollantaytambo klettert das Asphaltband in zahlreichen Haarnadelkurven, von denen jede einen noch spektakuläreren Blick auf das heilige Tal bietet, in die Wolken. Es beginnt zu regnen. Das und die Temperaturen im ein- stelligen Bereich tun unserer guten Laune jedoch keinen Abbruch. Doch bereits unter den Wolken hat die DR wegen Atemnot sichtlich Mühe, aus den Kehren heraus in die Gänge zu kommen. Die Gebirgsstraße ist übrigens hervorragend asphaltiert. Aber Obacht! Sie findet trotzdem Erwähnung im Reigen der gefährlichsten Straßen der Welt, wie die Website von »Dangerous Roads« verrät.

Ein paar Kehren weiter lassen wir eine Schlucht unter uns – und der Himmel tut sich erstmals wieder weit auf. Das Display des GPS meldet 3999 Meter Seehöhe. Am Ende des 40 Kilometer langen Anstiegs

wartet mit 4316 Metern der erste Hoch- gebirgspass der Anden auf uns, der Abra Malaga. Und hier oben, über den Wolken, wo die Lungen doppelt so viel arbeiten müssen, um den nötigen Sauerstoff zum Überleben aus der Luft zu saugen, werde ich mir meiner eigenen körperlichen Schwäche bei einem kleinen Offroad- Abstecker bewusst. Nicht nur die DR zieht also keine Wurst mehr vom Teller. Aber sie hat keine Kopfschmerzen.

Wir tauchen wieder ab in die Wolken. Auf der östlichen Seite windet sich die Straße hinab in eine »Zona de neblina«, ein surreal zerklüftetes Gebiet, das von Gräsern und Mooren geprägt ist. Im endlosen Kurvenschwung und in einem Feuerwerk für die Sinne geht es mit Sicht auf verglet- scherte Andengipfel weiter – hinab nach Santa Maria auf läppische 1167 Meter. Dort befindet sich der Abzweig in die Urubamba-Schlucht nach Santa Teresa. Und bis dahin weicht auf lediglich 75 Kilometern Talfahrt die karge Hochgebirgs- vegetation tropischer Vielfalt. Wir nähern uns dem Amazonasbecken. Riesige Blätter von Bananen und Ananaspflanzen ragen plötzlich in die Straße. Früchtepflücken im Vorbeifahren inklusive.

Es regnet mal wieder. Ab hier ist für 25 Kilometer die Schotterpiste 107 angesagt. Beziehungsweise ein nasser, glitschiger und leuchtend roter Laterit-Belag mit einem Grip-Level von Schmierseife. Die Dämmerung hat eingesetzt. Wir müssen die Piste nach Santa Teresa schaffen, bevor es dunkel ist. Was anfänglich nach einem Zwang zum Tempo aussieht, wandelt sich zusehends in Freude pur. Fünf Motorradredakteure im siebten Himmel. Plötzlich wird jede Kurve im Drift genommen. Scharf anbremsen, runterschalten, nach links abkippen. Die DR keilt sanft in einen kontrollierten Brems-Slide aus. Der Scheitelpunkt ist durch. Beherzt den Hahn wieder aufmachen. Der Driftwinkel stellt sich über die Differenz der Hinterrad-Drehzahl zur gefahrenen Geschwindigkeit ein. Ein leichtes Schwänzeln in der Hinterhand, über den Druck an der kurvenäußeren Fußraste und einer feinmotorigen Gashand moderiere ich den Schlupf am Hinterrad. Mein Blick durchheilt weit voraus die Idealinie – auf der Suche nach faustgroßen

Steinen, Schlammlöchern und Bachbetten, die nun plötzlich die Piste queren. Schlamm und Steine fliegen nur so durch die Luft. Das fetzt! Doch Achtung: Die Schlucht ist tief. Jeder Fahrfehler ist hier mit Sicherheit auch der letzte.

Morgen haben die Motorräder erst mal Pause. Wir machen uns von Santa Teresa zu Fuß auf den Weg in die antike Inkastadt Machu Picchu. Die einstige Heimat der Inka auf knapp 2400 Metern gilt als Perus Attraktion Nummer eins. Etwa 250.000 Touristen besichtigen jährlich die Ruinenstadt, die den spanischen Eroberern verborgen blieb, als sie im 16. Jahrhundert auf ihrer Jagd nach Gold den Niedergang der Inka-Hochkultur einleiteten.

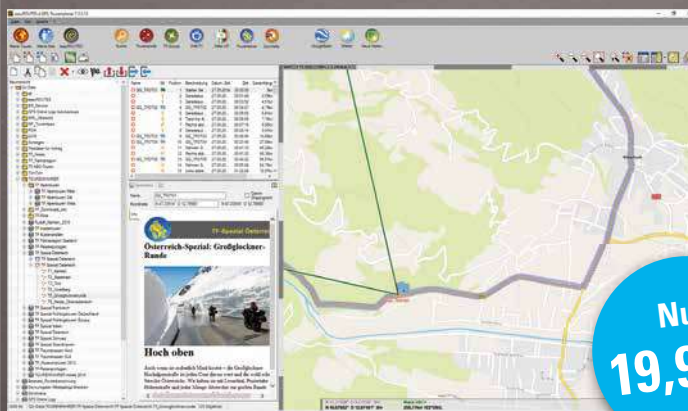
PE-28B, Provinz La Convención, zwei Tage später, 32 Grad. Durch tropische Vegetation surfen wir auf den Enduros weiter Richtung Maranura. Dort sind wir des Asphalt schon wieder überdrüssig und nehmen die Piste rechts des Urubamba bis Quillabamba. Das heutige Etappenziel heißt Lares, ein Bergdorf mit Thermalquellen



Reisen nach alter Väter Sitte: Wenn es irgendwo zischt, raucht oder knallt, wird selbst repariert.

@asyROUTES® 4

Der GPS-Tourenplaner



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

Nur
19,90 €

Alle Touren mit den passenden GPS-Daten und vielen Zusatzinformationen finden Sie in der TOURENFAHRER-Tour-Datenbank unter www.tourenfahrer.de

Unter www.easyroutes.de können Sie die aktuelle Version von easyROUTES®4 herunterladen und installieren. Zur Nutzung benötigen Sie einen Freischaltcode, den Sie im TOURENFAHRER-Shop unter shop.tourenfahrer.de erhalten.

Powered by
TOURENFAHRER

www.easyroutes.de

Erhältlich ist die Software exklusiv als Download-Version unter: www.easyroutes.de





Hauttiere der Inka:
Lamas und auch Alpakas sind im Andenstaat allgegenwärtig. Übrigens spucken sie eher auf ihre Artgenossen als auf Menschen.

DER ANSTIEG NACH LARES UND WEITER ZUM PASS ERSCHEINT WIE EINE REISE DURCH DEN KONTINENT IM ZEITRAFFER

Am Kiosk Konkurrenten, im Hochgefühl vereint: Fünf Motorradredakteure über den Wolken auf dem Abra-Lares-Pass – und das Herz pumpt auf Hochtouren.

auf 3185 Metern Höhe. Doch meistens kommt es anders als man denkt: Schwere Gewitter mit sintflutartigen Regenfällen lassen uns lieber auf Nummer sicher gehen. Wir nehmen in Quebrada Honda Quartier. Ein guter Entscheid. Denn erstens sind wir die einzigen Touristen in dem kleinen Bauernstädtchen und zweitens soll sich die Etappe bis Lares als eine echte fahrerische Herausforderung entpuppen.

Wir sind gezwungen, unzählige tiefe Bachfurten zu durchqueren. Manche sind reißend und reichen der DR bis zur Tankunterkante. Höchste Konzentration ist gefordert. Nicht auszudenken, hier mit der teuren Kameraausrüstung im Tankrucksack ein kaltes Bad zu nehmen. Der über 100 Kilometer lange Anstieg nach Lares und weiter zum Abra-Lares-Pass erscheint wie eine Reise im Zeitraffer durch den ganzen Kontinent: Unsere Route führt an Bauernhöfen und Indiodörfern vorbei. Mit zunehmender Höhe weicht das tropische Flair dichtem Grasland, dann Tannenwäldern wie im Schwarzwald, schließlich kargen Berghängen, Gletschern und majestätischen Andengipfeln.

Abra Lares – 4461 Meter hoch, drei Grad. Der letzte Tag, der letzte Pass der Spritztour. Die Operation Höhenrausch kommt zu ihrem Ende. Zufrieden machen

wir uns nach dem obligatorischen Passfoto auf den Weg hinunter nach Cusco. Heute Abend geben wir die Motorräder ab. Morgen geht es mit dem Flieger nach Lima und dann dem alten Europa entgegen. Fort von den Legenden, den Schönheiten der Anden – und den tollen Erlebnissen mit meinen Kollegen.

Das war vor drei Jahren. Und tatsächlich zehre ich heute noch von diesem genialen Spontaneinfall – der Spritztour mit Kollegen durch die Anden. Keine Sorge, wir werden auch vor einem Impfstoff oder Medikament wieder reisen dürfen. Es wird Länder geben, die deutlich früher offen für uns sein werden. Andere werden auf einer schwarzen Liste landen, sei es wegen Einreiseverboten oder weil Corona außer Kontrolle ist.

Klar ist: Motorradabenteurer werden früher wieder in die Ferne aufbrechen als die meisten anderen Reisenden. Ganz so wie einst während meiner ersten Sahara-Durchquerung, als es noch keine Abenteuertrips inklusive Reiserücktrittsversicherung gab. Nur die Spontaneität dieser Tour mit Kollegen wird noch auf unabsehbare Zeit unmöglich bleiben. Eigentlich doch gute Aussichten und ein Grund, sich konkreter mit den Motorradabenteuern fürs nächste Jahr zu beschäftigen.



Allgemeines

Mit einer Fläche von 1.285.000 km² ist Peru 3,6-mal größer als Deutschland. Im Jahr 2018 betrug die Einwohnerzahl ca. 32 Millionen Menschen. Ein Viertel der Bevölkerung lebt in der Hauptstadt Lima. Peru ist gesegnet mit unvorstellbar vielen Naturwundern. Allein die peruanischen Anden stellen 56 Sechstausender und umfassen damit einen der großartigsten Abschnitte des 8000 km langen Andenkammes. Das Land steckt kulturell voller Gegensätze – mit den Ruinen der alten Inka und anderer Kulturen einerseits und den modernen Städten andererseits, in denen noch vieles an die Zeit der spanischen Eroberer erinnert.

Reisezeit

In Peru gibt es keine beste Reisezeit für das gesamte Land. In der Trockenzeit von April bis Oktober lässt es sich in den Andenregionen gut reisen. Blauer Himmel, viel Sonne und wenig Niederschläge sind dann fast garantiert. Man sollte sich aber gerade in großen Höhen auf starke Temperaturschwankungen im Tagesverlauf (bis zum Gefrierpunkt in der Nacht) einstellen.

Einreise & Währung

Für Deutsche besteht keine Visumpflicht. Ein Reisepass mit mindestens sechs Monaten Gültigkeit genügt, außerdem sollten Touristen ein Weiter- oder Rückreiseticket vorweisen. In Peru wird mit dem Nuevo Sol (PEN) gezahlt. 1 Euro entspricht ca. 4,32 Nuevo Sol. Euro oder Franken lassen sich in Lima, und Cusco umtauschen. An anderen Orten kann dies schwierig sein.

Unterkünfte

Nur in den größeren Städten bzw. stark frequentierten Touristenorten Perus finden sich Hotels gehobenen Standards. Recht preiswerte Pensionen gibt es in allen größeren Ortschaften. In den ländlichen Gebieten ist der Unterkunftsstandard recht unterschiedlich.

Motorradfahren & -miete

In Peru gilt, wie in ganz Südamerika, quasi das Recht der Stärkeren. Also sollten Motorradfahrer immer ausweichbereit sein. Der peruanische Motorradreise-Veranstalter und Motorradvermieter »PeruMotors« in Arequipa (www.perumotors.de) hat

mehrere geführte Touren im Programm. Es gibt auch die Möglichkeit zu ungeführten Motorradreisen: entweder als Komplettpaket mit Mietmotorrad und allen Hotel- und Exkursionsbuchungen oder auf eigene Faust. Weitere Angebote auch unter bit.ly/org_reisen

Mit dem eigenen Motorrad

Luftfracht-Transporte von verschiedenen deutschen Städten und Seefracht ab Hamburg bietet »In Time Forwarding & Courier« in Hamburg (www.intime-ham.com). Fly-and-Ride-Angebote findet man bei »GS-Sportreisen« in München (www.gs-sportreisen.de).

Kulinarik

Die peruanische Küche ist weltweit für die Vielfalt der Rezepte und ihre besondere Würze bekannt – von Pfeffer und Knoblauch wird eifrig Gebrauch gemacht. Verbreitet sind verschiedene Fisch- und Meeresfrüchtegerichte, Rind- oder Hühnerfleisch. Meerschweinchen (Cuy) sind eine Spezialität und schmecken ähnlich wie Huhn.

Karten

Marco-Polo Karte Südamerika Süd, M.: 1:4.000.000, MairDuMont, 3. Auflage (2012), ISBN: 978-3-8297-3911-5, 11,99 Euro (englischsprachig).

Landkarte Peru, M.: 1:1.500.000, Reise Know-How Verlag, 11. Auflage (2020), ISBN: 978-3-8317-7280-3, 9,95 Euro.

COVID-19

Alle nach Peru Einreisenden müssen aktuell ein negatives COVID-19-PCR-Testergebnis vorweisen, das maximal 72 Stunden vor Abflug ausgestellt wurde, oder ein Antigen-Testergebnis oder ein epidemiologisches ärztliches Attest. Reisende müssen an Bord sowohl eine Maske als auch einen Gesichtsschutz tragen. Sie müssen außerdem innerhalb von 72 Stunden vor der Abreise eine eidesstattliche Erklärung über den Gesundheitszustand ausfüllen. Reisende, die in Peru ankommen, müssen sich



nicht 14 Tage lang in Quarantäne begeben, es sei denn, sie weisen Symptome von COVID-19 auf. Reisende sollten dabei bedenken, dass sich sowohl die Pandemie als auch die jeweiligen Einreisebestimmungen kurzfristig ändern können. Motorrad-Fernreisende sollten sich also engmaschig über ihr Reiseziel und die erforderlichen Unterlagen für die Einreise, wie den Corona-Test-Nachweis, informieren. Die Reise- und Sicherheitshinweise des Auswärtigen Amtes können bei der Recherche helfen. Die Reisemöglichkeiten und Einreisebestimmungen bedürfen der ständigen Beobachtung. Auch eine sorgsame Suche nach passenden Flügen ist geboten. Stand dieser Informationen ist November 2020.

Sonstige Infos

www.peru-discover.de
www.peru.travel/de
www.auswaertiges-amt.de
www.iatatravelcentre.com/international-travel-document-news/1580226297.htm
www.united.com/ual/de/de/fly/travel/notices.html
www.dangerousroads.org



Aus der Art: Für Jürgen Ullrich ist sein Cafe Racer ein »schwarzer Diamant in der Harley-Geschichte«.

Fehlversuch

Als Harley-Davidson am Abgrund stand, ließ man keine Chance aus, um den Abwärtstrend zu stoppen. So brach man auch mit allen Kernkompetenzen, führte die Marke auf ein neues Spielfeld und versuchte, mit einem Cafe Racer zu punkten.

Gegen Ende der Siebzigerjahre war Harley-Davidson noch immer ein Sanierungsfall. Die Übernahme durch den Mischkonzern AMF im Jahr 1969 hatte die Marke nicht wirklich weitergebracht, schon mehrere AMF-Manager waren an der Revitalisierung des Kults gescheitert. Die Perspektiven waren mies, die Budgets für Neuentwicklungen lächerlich klein – es gibt bessere Rahmenbedingungen, um ein Mo-

torradmodell auf die Räder zu stellen, das einen Dino wiederbeleben soll.

Willie G. Davidson, als Chief Styling Officer für den Look aller Harleys verantwortlich, wagte es dennoch. Er war schon in den Jahren zuvor mit einigen Modellen positiv aufgefallen, etwa mit der im Windschatten des Films »Easy Rider« von ihm gestylten FX Super Glide, Harleys erstem »Factory Custom-Bike«. Doch während er mit der FX auf den Custom-Train aufge-



sprungen war, hatte er nun einen ganz anderen Style im Auge, der auch in den USA längst angekommen war: Cafe Racer.

Rund um die reduzierten Bikes war in England ein regelrechter Kult entstanden, der sich rasch über den Globus verbreitete. Auch viele US-Biker konnten sich für den minimalistisch-sportlichen Look erwärmen. Und weil sich Brit-Bikes in den Staaten längst etabliert hatten, hingen auch vor amerikanischen Diners Cliques von Jugendlichen auf ihren gestrippten Maschinen herum und warteten darauf, dass sie jemand zu einem kurzen Sprint herausforderte.

Harleys Angebot für die Sportler-Kaste war zu der Zeit die bereits in die Jahre gekommene XL Sportster, mit der man allerdings keinen Fuß mehr auf den Boden bekam. Die Import-Feuerzeuge aus Japan und Europa hatten neue Maßstäbe gesetzt,

neben einer Honda CB 750 Four, Moto Guzzi Le Mans oder Ducati 900 SS wirkte die Sportster wie ein nicht gar so behäbiger Cruiser, aber nicht wie ein Sportmotorrad.

Die Not war also groß, als Willie G. sich kopfüber in das Abenteuer Cafe Racer stürzte. Er tat dies jedoch nicht allein, zum XLCR-Projektteam gehörten außerdem Harley-Ingenieur Bob Modero sowie der ehemalige Harley-Mitarbeiter Jim Haubert, der für die Motor Company bereits diverse Prototypen gebaut hatte.

Haubert schrieb auch dem Fiberglas-Pionier Dean Wixom großen Einfluss auf das Design des Cafe Racer zu. So hatte Wixom bereits die legendäre Batwing-Verkleidung, die Vollverkleidungen der Werksrenner und den Tank des Flat-Track-Racers XR 750 erschaffen. Genau dieser Tank wurde nun zum Ausgangspunkt für das Design des Cafe Racers. Doch der Flat-Tracker lieferte nicht nur diese Blaupause, auch sein Rahmen wurde leicht modifiziert für die XLCR übernommen. Als Triebwerk wählte man den 68 PS starken 1000-Kubik-V2 aus der XL 1000 und holte auch sonst viele Teile aus den Regalen der Sportster-Baureihe, etwa die gesamte Antriebseinheit oder die Federelemente von Showa.

Die Alu-Gussräder steuerte Rennsport-ausrüster Morris bei, die drei Scheiben-

1 Verschmolzen: Die Krümmer geben sich einen Abschiedskuss, bevor sie ihrer Wege gehen. **2** Cooles Cockpit: Auch die Anzeigen sind aufs Wesentliche reduziert.

3 Reminiszenz: Druckknöpfe und Bürzel erinnern an den Flat-Tracker XR 750.

4 Ungeliebtes Logo: Die XLCR entstand in Harleys AMF-Ära, die von 1969 bis 1981 andauerte. **5** Funktional: Schalter ohne Schnickschnack.

Für die XLCR holte man viele Teile aus den Regalen der Sportster-Baureihe

YOUNGTIMER IM TF

Rund 70 Youngtimer findet ihr inzwischen bei uns im Online-Archiv. Einfach im Internet auf www.tourenfahrer.de/archiv gehen und dann nach »Youngtimer« suchen. Man kann die Artikel als PDF einzeln ab 99 Cent downloaden oder gleich das ganze Heft nachbestellen. Abonnenten des TOURENFAHRERS bei der Syburger Verlag GmbH können die Artikel kostenlos downloaden.



1 Puzzle: XR-Rahmen, XL-1000-Motor, viele Teile von der Sportster und ein stylisches Bodywork – fertig war der Cafe Racer.

2 Klare Ansage: Das CR im Modellkürzel steht für Cafe Racer.

3 Mager: Der dicke V2 leistete in Deutschland nur 57 PS.



Der komplett schwarze Designer-Chic der XLCR kam nicht so gut an

bremsen kamen von Kelsey-Hayes und machten die XLCR zur ersten Harley mit Dreifach-Scheibenbremse. Weil der Cafe Racer auch die erste Harley mit einer zurückverlegten Fußrastenanlage war, konnte schon das Erdgeschoss mit neuen Features glänzen. Für wirkliches Aufsehen jedoch sorgte die Etage darüber: der modifizierte XR-Tank, der auf der XLCR länger und breiter daherkam und nun aus Stahlblech gefertigt war, die schlanke, an den Flanken geknöpfte Einzelsitzbank und der flache Fiberglas-Höcker am Ende – all das war so an einer Harley noch nie gesichtet worden.

Die Kirsche auf der Torte war dann die knappe Lampenverkleidung vorn, die seinerzeit weit mehr Aufsehen erregte, als das heute noch für möglich gehalten wird. Zumal der knackige XLCR-Windschutz einen für Harley-Verhältnisse lächerlich schmalen

Lenker umschloss, sodass die Stammkundschaft zweimal hinsehen musste, um die Stammeszugehörigkeit der XLCR zu akzeptieren, wenn auch nur murrend.

Denn als Harleys erster »Factory Cafe Racer« 1977 in Daytona erstmals präsentiert wurde, war die Resonanz mäßig. Schon 1974 hatte man Gerüchte von einem neuen Harley-Sportler gestreut, doch war es nicht wirklich gelungen, das Interesse über drei lange Jahre wachzuhalten. Es hatte einfach zu lang gedauert, das zu großen Teilen aus dem Regal konfektionierte Bike verkaufsfertig zu machen. Und als es dann endlich kam, kam es zu spät.

Außerdem passte der Look nicht so recht zum Zeitgeist. Die Siebziger waren ein knallbuntes Jahrzehnt, am Motorradmarkt standen neben allen Farben des Regenbogens im Sportsegment vor allem die Teamfarben der Werksrenner hoch im Kurs, sodass der komplett schwarze Designer-Chic der XLCR nicht gut ankam.

Doch es gab noch zwei weitere durchaus gravierende Handicaps für den Cafe Racer. Erstens: Typische Harley-Fahrer mochten keine Cafe Racer. Zweitens: Typische Fahrer von Cafe Racern mochten keine Harleys. Da wurde es dann verdammt schwer, Käufer zu finden.

Zumal die XLCR auch technisch keine guten Argumente mitbrachte. Letztlich war sie nichts anderes als eine weitere Sportster-Variante mit ungewöhnlichem Bodywork. Der lange Radstand und der Lenkkopfwinkel machten die XLCR außerdem nicht unbedingt zur agilen Kurvenfräse, da schoben auch die fahrfertig 234 Kilo einen Riegel vor. Zudem nervte sie ab etwa 4000 Touren mit heftigen Vibrationen, ihre Bremsen waren unterdurchschnittlich und die Kupplung extrem schwergängig. So wurde ihr trotz des sportlichen Looks in der Fahrpraxis ein eher landwirtschaftlicher Charakter attestiert.

Auch die Power des Triebwerks konnte es nicht rausreißen. Zwar hatte der V2 gegenüber seiner Konfiguration in der 77er-XLH eine um einen Zahn kürzere Endübersetzung, doch so vehement sich der anfängliche Druck im Vortrieb auch niederschlug, so zäh wurde es dann nach hinten raus. Zwar wurde der Cafe Racer als »schnellste Harley aller Zeiten« ausgelobt, doch an die Fahrleistungen der Konkurrenz reichte der V2 nicht heran. Bei den nach Deutschland importierten Exemplaren blieben nach der Anpassung an die hiesige Gesetzeslage durch veränderte Schalldämpfer noch ganze 57 PS übrig – Harleys Cafe Racer war ein Schaf im Wolfspelz.

Für Jürgen Ullrich ist die XLCR die wohl ungewöhnlichste Harley der Marken-

Historie. Der höchst umtriebige Harley-Fahrer und -Sammler hatte schon in den Neunzigern ein Auge auf die schlanke Schönheit geworfen, doch war das Modell in Deutschland kaum zu haben. Schließlich wurden von der XLCR von 1977 bis 1979 nur ganze 3124 Exemplare unters Volk gebracht, wobei die Produktion bereits 1978 wieder eingestellt wurde. So war der Cafe Racer bald ein Sammlerstück.

Seine XLCR ersteigerte Jürgen vor knapp 15 Jahren in Las Vegas. »Für mich ist der Cafe Racer ein schwarzer Diamant in der Harley-Geschichte – selten, einzigartig und wunderschön, wenn man ihn mit offenen Augen betrachtet. Und das kann ich stundenlang.«

Für Harley-Davidson blieb die XLCR ein einmaliges Experiment, ein gescheitertes zudem. Nur ein Jahr nach ihrem Ableben wurde die erste Wide Glide in die Schaufenster gestellt, Harleys erster »Factory Chopper«; kurze Zeit später startete die Softail-Baureihe. Mit beiden konnte die Stammklientel sich wieder anfreunden, denn beide entsprachen so ganz und gar dem typischen Harley-Style: Feet forward, die Achselhaare im Wind und den Horizont im Herzen.

Es sollte sehr lange dauern, bis das Sportsegment für Harley-Davidson wieder zu einem Thema wurde.

Uli Böckmann

Harleys
Cafe Racer
war ein
Schaf im
Wolfspelz



HARLEY-DAVIDSON XLCR 1000

MOTOR

Luftgek. Zweizylinder-45°-V-Viertaktmotor, OHV, zwei Ventile pro Zylinder, Hubraum 997 cm³, 57 PS bei 6200/min (deutsche Version), max. Drehmoment 72 Nm bei 5000/min, ein Bendix-Vergaser, Ø 38 mm, Vierganggetriebe, E-Starter, Hinterradantrieb Kette

FAHRWERK

Doppelschleifenrohr-rahmen, hydr. gedämpfte Telegabel, Zweiarmlastschwinge mit zwei Federbeinen, Federweg v./h. 160/60 mm, v. Doppelscheibenbremse, Ø 254 mm, h. Scheibenbremse, Ø 254 mm, Reifen v./h. 3.75-19/4.25-18

MESSWERTE

V/max: 185 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h: 4,3 s, Gewicht fahrfertig: 234 kg, Tank: 15 l

BAUZEIT

1977–1978

PREIS

11.855 D-Mark (1977)



DIE FLOTTE KATI

Sehnig wie Bergfex Luis Trenker in seinen besten Jahren, mit kernigem 95-PS-V2, gefühlt viel leichter, als die Waage verrät – und so etwas nannte sich 2015 »Einsteigermodell«. Die KTM 1050 Adventure im Gebrauchtkauf-Check.

Fotos: Archiv, Anbieter, Werk



ZUBEHÖR



Tankrucksack

Für große Adventure-Bikes wie die 1050er-Kati hat Touratech in der »Waterproof«-Gepäckreihe nun den Tankrucksack »Extreme Edition« aufgelegt. Der wasserdichte Reisebegleiter baut trotz üppigem Platzangebot (14 bis 22 l) recht schmal und wird mit Clips und Klett befestigt, was schnelle Tankvorgänge erlaubt. Im Hauptfach gibt's eine variable Trennwand, Fächer für Kleinigkeiten sowie eine am Deckel eingeklettete größere Tasche für Dokumente, Schlüsselbund und mehr. Die wasserdichte Kartentasche obenauf bietet eine Kabeldurchführung für Smartphone und Co. Preis: 214,36 Euro www.touratech.de



1



2



3



4

1 Schlanke Kraftpaket: Der Motor ist bis auf die etwas kleinere Bohrung und 6 mm weniger Hub fast identisch mit dem V2 der 1190 Adventure von 2013.

2 Das Federbein ist in Vorspannung und Zugstufe einstellbar, an der Gabel gibt es keine Verstellmöglichkeiten.

3 Das übersichtlich in drei Anzeige-Elemente aufgeteilte Cockpit ist ein Erbstück aus der 1190er.

4 Über vier Tasten am linken Lenkergriff werden die Cockpit-Menüs angesteuert.

Und plötzlich war da ein großes Loch. Nicht vor dem Vorderrad, aber anno 2013 im Modellprogramm, als KTM den drahtigen Fernreise-Fex 990 Adventure in Rente schickte und durch ein Highend-Bike mit 1190 Kubik und strammen 150 PS Leistung ersetzte. Wer es seinerzeit eine Nummer kleiner wollte, blieb beim Rustikal-Eintopf 690 Enduro R hängen – eine Riesenlücke also, die man 2015 mit der 1050 Adventure schließen wollte. Einem neuen »Einstiegsmodell« für Traveller, so die offizielle Definition.

Tiefgestapelt und eigentlich nur daran festgemacht, dass sich die sehnige Kati mit

ihren 95 PS Ausgangsleistung A2-konform auf 48 PS drosseln lässt. Tatsächlich ist die 1050er ein in Leistung, Hubraum und Ausstattung reduzierter Klon besagter 1190 Adventure und damit ein vollwertiges Tool für kleine wie große Abenteuer. Ihr V2, mit mehr Schwungmasse und angepassten Steuerzeiten versehen, geht geschmeidig ans Gas und feuert bis 6000/min auf dem gleichen Niveau wie die 55 PS stärkere Organspenderin. Ebenso wie bei der großen Schwester sind Ride-by-Wire, Anti-Hopping-Kupplung, Traktionskontrolle und abschaltbares ABS an Bord. Über Menü-tasten am Lenker werden die Motor-Mappings »Street«, »Sport« und »Rain«

Tourenscheibe

Die „Vario-Touring«-Scheibe von MRA hat gegenüber der an sich schon guten Windschutz bietenden Serienscheibe einen klar erkennbaren Vorteil: den aufgesetzten, in sieben Positionen verstellbaren Spoiler. Damit lässt sich der auftreffende Fahrtwind sozusagen lenken und eine nach Parametern wie Tempo, Körpergröße, Fahrt mit / ohne Tankrucksack individuell passende Anströmung finden. Preis inkl. ABE: 124,68 Euro www.mrashop.de



Koffersystem

Mit dem »Cutor«-Gepäcksystem hat Hepco & Becker der 1050er ein eng ans schlanke Heck geschmiegtes Kofferpärchen mit viel Stauraum verpasst. Das Set trägt seinen Namen wegen der schalldämpferseitigen Aussparung am rechten Koffer, was bei identischer Kofferbreite einen symmetrischen Heckabschluss ermöglicht. Das System aus festverschraubtem Edelstahlträger und zwei »Xplorer«-Boxen (Kunststoff / Alu, 40 bzw. 37 l) kostet 1168,28 Euro. www.hepco-becker.de





Gern schräg: Beim Landstraßen-Räubern zieht die große Reiseenduro einen flotten Strich.

angesteuert, einen Offroad-Modus gab KTM gegen Aufpreis frei.

Mit gewohnt feinen KTM-Features – stabiles Fahrwerk, knackige Brembo-Bremsen, massive Schwinge, alles aus der 1190 übernommen – hätte die 1050 Adventure einen langen Lauf haben können. Dazu kam es jedoch nicht. Offenbar war Mattighofen mit den Verkaufszahlen nicht zufrieden – ein Grund dürfte die Preisdifferenz von nur 1300 Euro (2015) zur 1190 gewesen sein – und ersetzte die 1050er schon 2017 durch die ähnlich konzipierte, 125 PS starke 1090 Adventure. Was der 1050er gegenüber der 1190 fehlte, waren Hauptständer (nachrüstbar), Lenkungsdämpfer und LED-Blinker. Außerdem ist die USD-Gabel (5 mm weni-

ger Federweg) nicht einstellbar und anstelle von Drahtspeichenrädern rollt sie auf Alugussfelgen. Auch mit denen geht, taugliche Reifen vorausgesetzt, off-road viel mehr als nur Feldweg. Und auf der Straße, geradeaus wie schräg, hat man dank stabilem Chassis und sportlich-agilem Handling sowieso leichtes Spiel. Punkten kann der Alpenfeger auch mit hoher Zuladung, großer Reichweite und gutem Platzangebot. Apropos: Für den Fahrer ist der Sitz vorn komfortabel breit geformt, was für Kurzbeinige trotz akzeptabler 850 Millimeter Sitzhöhe zur hohen Hürde werden kann.

Das Gebrauchtangebot ist überschaubar, kommt fifty-fifty aus privater bzw. Händlerdecke und umfasst momentan fast nur Offerten mit EZ 2015 / 2016. Käuflich ist die drahtige Kati ab etwa 6500 Euro (Tachostände von 28.000 bis 53.000 km), Obergrenze bei ca. 9800 Euro mit Laufleistung unter 8000 Kilometern. Nur jede zehnte 1050er hat schon um 40.000 Kilometer oder mehr abgespult, etwa jede fünfte noch keine 10.000. Das Gros der Angebote liegt in einem breiten Feld zwischen 15.000 und 25.000 Kilometern. Rund ein Drittel wird mit Koffern insensiert, oft die KTM-Topplader. Häufig zählt weiteres Zubehör wie Heizgriffe oder Sturzbügel zum Angebot.

Dieter Höner



Sturzbügel

Kostspielige Blessuren an Tank, Verkleidung und weiteren Bauteilen vermeiden – das ist bei artgerecht gehaltenen Abenteuer-Bikes ein klar formulierter Auftrag für ein wichtiges Zubehörteil: den Sturzbügel. Das abgebildete Rohrgeflecht für die 1050 Adventure kommt von SW-Motech und besteht aus 27 Millimeter starken, pulverbeschichteten Stahlrohren, die sich an vorhandenen Rahmenbefestigungspunkten abstützen. Preis: 185,21 Euro www.sw-motech.com

Motorschutz

Da geht doch mehr, muss man mit Blick auf die zierliche untere Motorabschirmung der Kati sagen. Etwa mit dem massiven Motorschutz aus eloxiertem Aluminium, den Givi für die 1050er zurechtgebogen hat. Der Offroad-Protector wird mithilfe von Distanzstücken und Halterungen vorn, unten und seitlich mit der Maschine verschraubt und kostet inkl. gut bebildeter Montageanleitung 217 Euro. www.givi.de



TYPENKUNDE



2015: Debüt 1050 Adventure mit 95 PS, Leergewicht 233 kg, Zuladung 207 kg. Auf 48 PS drosselbar. Vier Motor-Mappings, ABS abschaltbar.



Damals gern mitgeordert: die praktischen Toplader-Koffer (Kunststoff und Alu) von KTM. Volumen 42 bzw. 31 l, im Set ca. 14 Kilo schwer.

GEBRAUCHTPREISE

Baujahr	PS	Preis	bei km
KTM 1050 Adventure			
2015	95	6175 €	49.300 km
2016	95	6850 €	40.900 km

(Quelle: schwacke Zweirad IV / 2020; www.schwacke.de)

Schwacke
Part of Autovista Group

TECHNISCHE DATEN

Motor: 2-Zyl. / V, 1050 cm³, 4 / DOHC, Einspritzung, G-Kat, 95 PS bei 6200/min, 107 Nm bei 5750/min, 6 Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Gitterrohr / Stahl; **Federung vorn:** 43er-USD / 185 mm; **Federung hinten:** Zentralfederbein / 190 mm; **Reifengrößen v. / h.:** 110/80 R19 / 150/70 R17; **Leergewicht:** 233 kg; **Zuladung:** 207 kg; **Sitzhöhe:** 850 mm; **Bremse v. / h.:** 320-mm-Doppelscheibe / 267-mm-Scheibe, ABS (abschaltbar); **Tank:** 23 l; **Höchstgeschwindigkeit:** 200 km/h; **Beschleunigung (0–100 km/h):** 3,7 s; **Durchzug 50–120 km/h (im größten Gang):** 7,8 s; **Verbrauch:** 5,8 l; **Reichweite:** 396 km; **E10-verträglich:** ja; **Inspektionen:** alle 15.000 km (Öl), Ventile alle 30.000 km; **Arbeitszeit:** ab 1,75 bis 2,35 h

KONTAKT ZUR SZENE

Im Netz sind die Freunde der Abenteuer-Kati u. a. auf folgenden Websites unterwegs: www.ktmforum.eu, www.lc8-forum.de, www.ktmforums.com (englisch)

NEUZULASSUNGEN

Die Nachfrage nach der »Einsteigermaschine« war denn doch größer als angesichts der nur zweijährigen Produktionszeit gedacht. 2015 startete die 1050er noch verhalten, im zweiten Jahr übertraf sie mit 828 Einheiten dann deutlich die 55 PS stärkere und nicht markant teurere 1190 Adventure, die es 2016 »nur« auf 763 Zulassungen brachte. Unterm Strich wurde die 95-PS-Kati bis 2019 (Restexemplare) 1316-mal verkauft.

2015	436
2016	828
2017	35
2018	6
2019	11

CHECKLISTE / BESICHTIGUNG

Die 1050er zählt, wie aktuelle Offerten und Foreneinträge zeigen, zu denjenigen Motorrädern, die noch fleißig bewegt werden. Höhere Laufleistungen müssen nicht abschrecken, wenn die Kati vernünftig behandelt, immer sorgsam warm gefahren und turnusmäßig gewartet worden ist. Servicenachweise sollten auch bei einem Exemplar mit gegenteiliger Vita – extrem wenig gefahren, lange Standzeiten – vorgelegt werden können (Ölwechsel etc.). Steht der Ventilspielcheck an (um 30.000 km), müssen entsprechende Wartungskosten einkalkuliert werden – zu den Grund-Arbeitswerten kommt noch Zeit fürs Einstellen hinzu. Gussfelgen auf Schäden (offroad) prüfen, ebenso Kunststoff- und Lackteile sowie den Schalldämpfer. Fahrwerkslager kontrollieren; Kühler, Krümmer und Auspuffsammler auf (Steinschlag-)Macken checken, die Menüanzeigen im Cockpit sowie Lenkerschalter auf deren einwandfreie Funktion. Sauberes Einrücken der Kupplung prüfen, Verschleißbild der Bremscheiben und die USD-Gabel auf mögliche Undichtigkeiten kontrollieren.

KURZ-CHECK

Motor: ausgereift, kultiviert, Ventilspielkontrolle nur alle 30.000 km
Generell checken: Gussfelgen auf Schäden, Gabel auf eventuelle Undichtigkeiten, ebenso das Motorgehäuse samt Kühlsystem. Sauberes Einrücken der Kupplung prüfen, Verkleidung und sonstige Anbauteile auf (Offroad-)Schäden, Cockpitanzeigen und Lenkerschalter auf Funktionen

PRO	KONTRA
➕ druckstarker Motor	➖ ohne Hauptständer
➕ flottes Handling	➖ respektable Sitzhöhe
➕ hohe Fahrstabilität	➖ wenig Feinjustierung am Fahrwerk möglich
➕ sehr gute Bremsen	➖ hart gepolsterte Sitzbank
➕ hohe Reichweite	

Aufgegabelt

Ein besseres Ansprechverhalten und mehr Federungskomfort verspricht Wilbers Products mit dem Cartridge-Kit für die neuen BMW F 850 GS. Dabei ersetzt eine progressiv gewickelte Wilbers-Gabelfeder »Zero friction« die Serienfeder im linken Gabelholm. Im rechten Gabelholm kommt eine sogenannte Open Cartridge zum Einsatz, die die Verstellung von Zugstufendämpfung und die Federvorspannung ermöglicht. Das Set kostet inklusive SAE5-Gabelöl 799 Euro. www.wilbers.de



Forschungsmittel

Carbonschale, Doppel-D-Ring-Verschluss, integrierte Sonnenblende, zehn Ein- und Auslässe zur Belüftung, Atemabweiser, Pinlock-Visier, hypoallergenes Futter – die **Ausstattungsliste des neuen Endurohelms »MX701 Explorer« (Forscher) von LS2 ist lang.** Mit diesem Hybridhelm will der chinesische Produzent in die Oberklasse des Segments vorstoßen. Der MX701 kommt in drei Schalengrößen und wiegt selbst mit Schild nur 1380 Gramm. Ganz in Schwarz kostet er 399, mit Dekor 429 Euro. Den gleichen Helm fabriziert LS2 außerdem mit einer Fiberglasschale. Abgesehen vom Preis (279 Euro in uni, 299 Euro mit Dekor), einem Ratschen- statt des Doppel-D-Verschlusses und 80 Gramm mehr Gewicht sind die beiden praktisch identisch. www.ls2-helmets.com



Passt scho

Viel Bewegungsfreiheit, optimale Passform und hohe Abriebfestigkeit – dafür sorgt in der »Borgo« von Büse ein Materialmix aus Kevlar, Cordura und Elasthan. Daneben glänzt die neue Tourenjacke mit einer praxisgerechten Ausstattung. Zu der gehören zwei Innen- und fünf Außentaschen, die an Rücken und Taille extragroß ausfallen, Weitenverstellung an Taille, Bündchen, Ober- und Unterarmen, Belüftungseinlässe an Brust und Rücken sowie ein Neoprenkragen mit Klettverschluss. Die austrennbare Humax-Klimamembran bekämpft Fahrtwind und Regen, den Schutz vor Sturzfolgen übernehmen höhenverstellbare Protektoren an Schulter und Ellbogen. Eine Tasche zur Nachrüstung eines Rückenprotektors ist ebenfalls an



Bord. Borgo deckt das übliche Größenspektrum ab und kostet für Damen und Herren 369,95 Euro, Sondergrößen für Männer 20 Euro mehr. www.buese.com

Nässegelände

»Next 2« heißt die mittlerweile vierte Generation des Metzeler Tourance, dem überwiegend straßenorientierten Gummi für mittlere und große Reiseenduros. Im Profil ähnelt der Next 2 seinem Vorgänger »Tourance Next«, allerdings verfügt der Neuling hinten über Längsrillen, die von Profilblöcken unterbrochen sind. Der Nutzen laut Hersteller: höhere Stabilität der Lauffläche, dadurch gleichmäßigere Abnutzung und mehr Laufleistung. Von der neuen Silica-Mischung im Vorderreifen erwartet der deutsch-italienische Reifenbäcker mehr Haftung auf nassen Straßen und verspricht einen im Vergleich zum Vorgängergummi zehn Prozent kürzeren Bremsweg. Metzeler bringt den Tourance Next 2 in den typischen Enduro-Formaten auf den Markt, jeweils vier für vorn und hinten.

Den Supersportpneu »Sportec M9 RR« verkauft Metzeler im kommenden Jahr auch im Enduro-Format 120/70 R19 und 170/60 R17.

www.metzeler.de



Abgeschlossen

Topcase mit dem Schlüssel auf- und zusperren? Das war einmal, zumindest aus Sicht von Givi. Die Profis für Motorrad-Gepäcksysteme bringen mit dem »Keyless 2.0« ein Schloss auf den Markt, das per Smartphone bedient wird. Es läuft über App und Bluetooth oder man schüttelt sein Telefon ganz einfach, wenn man neben dem Motorrad steht. Keyless 2.0 gibt es als Extra für die Topcases V40, V47, V56, B37, B47 sowie B360 und ist für 104 Euro zu haben. Was aber, wenn das

Telefon mal nicht zur Hand oder der Akku leer ist? Keine Sorge, das Schloss funktioniert auch traditionell mit Schlüssel. www.givi.de

KEYLESS2.0
NO MORE KEY FOR YOUR TOP CASE



Regengott

Bridgestone präsentiert mit dem »T32« eine Weiterentwicklung des »T31«. Der neue Tourensportgummi wurde vor allem mit Fokus auf ein sichereres Fahrverhalten bei Nässe entwickelt. Dafür sollen mehr und anders als beim T31 angeordnete Profilirillen sorgen. Diese Rillen besitzen zudem keine geraden, sondern wellenförmigen Kanten. Bridgestone stellt für den neuen einen bis zu sieben Prozent kürzeren Bremsweg in Aussicht. Parallel zum T32 kommt eine GT-Ausführung für schwere Motorräder à la K 1600. Dessen Negativprofilanteil fällt etwas geringer aus als beim normalen T32, auf das versprochene Nässeverhalten soll das keinen Einfluss haben. Die Laufleistung liegt laut Bridgestone zehn Prozent über der des T31. Der T32 ist je nach Dimension im Januar und Februar im Reifenhandel erhältlich, und das in acht Größen für vorn und neun für hinten. Die GT-Ausführung erscheint in zwei Front- und drei Heckdimensionen.

www.bridgestone.de



Kettenreaktion

Die Uwe Keszler GmbH importiert aus England ein Komplettsystem zur Kettenpflege namens »Tru-Tension«. Es besteht aus dem »Chain Monkey« zur Bestimmung der Kettenspannung (31,19 Euro), dem »Laser Monkey«, einem Werkzeug zur korrekten Ausrichtung der Kettenflucht (38,01 Euro), der Reinigungsbürste »Muck Monkey« (9,73 Euro) und der Raddrehhilfe »Wheel Monkey« (29,24 Euro). Weiterhin

verkauft Tru-Tension diverse chemische Mittel wie Spray, Wachs und Reiniger für die Kette oder Reiniger für Bremsen, Vergaser und das ganze Motorrad. Kettenspray, -reiniger und Bürste gibt es außerdem im Paket für 29,24 Euro, inklusive Chain Monkey kostet es 58,49 Euro.

www.motorrad-ersatzteile24.de



Hilfe zur Selbsthilfe

Was für ein Auto gut ist, kann einem Motorrad nicht schaden. Die Mittel von Quixx beispielsweise haben sich unter Autobastlern einen guten Ruf erworben, weshalb Louis seit dem Herbst einige Produkte aus deren Sortiment verkauft. Dazu zählt ein Metall-Restauration-Set (14,61 Euro), das verschmutzte oder oxidierte Metalle wieder ansehnlich macht. Kratzer und Macken in Acryl und Plexiglas eliminiert das Acryl-Kratzer-Entferner-Set (12,66 Euro). Schäden im Lack kann man je nach Größe mit dem Reparaturstift (12,66 Euro) oder dem Lack-Kratzer-Entferner-Set (14,61 Euro) zu Leibe rücken. Das Scheinwerfer-Restauration-Set (16,56 Euro) will trüben oder ermatteten Kunststoff-Streuscheiben den Durchblick zurückgeben.

www.louis.de



MOTORRAD REISEN

TOURENFAHRER

Schenken Sie für ein Jahr reines Lesevergnügen!



Mit dem **TOURENFAHRER** verschenken Sie Monat für Monat die schönsten Seiten des genussvollen Motorradfahrens. Ein Geschenk mit Langzeitwirkung!

JAHRESABO Inland 59,88 €

(Ausland: 77,88 €) inkl. Versand.

Beim Geschenkaboo endet der Bezug nach einem Jahr, ohne dass es einer Kündigung bedarf.

Auf Wunsch senden wir Ihnen gern einen Geschenkgutschein, den Sie dem Beschenkten überreichen können.



JETZT BESTELLEN:

- >> **Tel.:** 06123 9238-236
- >> **Fax:** 06123 9238-244
- >> **E-Mail:** tourenfahrer@vuservice.de
- >> **per Post:** Abo-Service TOURENFAHRER, 65341 Eltville
- >> **Online:** abo.tourenfahrer.de

TOURENFAHRER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: 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 TOURENFAHRER-verbundene Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Abo-Service TOURENFAHRER, 65341 Eltville, tourenfahrer@vuservice.de. Weitere Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>



Fotos: Franz Schroll, Sophie Leistner, Kathi-Bräu

Fränkische Institution

Das Örtchen Aufseß wurde durch seinen Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde berühmt: Vier Brauereien auf 1300 Dorfeinwohner – das gibt's sonst nirgendwo. Aber auch das Motorrad-Aufkommen ist an manchen Wochenenden rekordverdächtig.



Gemütlichkeit vorm Gemäuer: Gesellige Fachsimpelei hat seit Anfang der Siebzigerjahre Tradition in Aufseß.

Zwischen Fränkischer Schweiz, Fichtelgebirge und Frankenwald gelegen, ist Aufseß mit einer traumhaften Lage gesegnet. Die Gastfreundlichkeit der Traditionsbrauerei »Kathi-Bräu« ist das Sahnehäubchen auf dem Motorrad-Törtchen. So wurde aus dem verschlafenen Örtchen schon Anfang der Siebziger das fränkische Biker-Mekka schlechthin.

Damals legten eine Handvoll Kradler Rast in Heckenhof ein. Sehr zur Freude von Brauerei-Chefin Kathi, die selbst Fahrerin eines Motor-Fahrrads war. Das war ungewöhnlich, denn die wilden langhaarigen »Rocker« zählten damals in der Fränkischen Schweiz nicht zu den gern gesehenen Gästen. Dass man in der urigen Gastwirtschaft gut einkehren kann, sprach sich unter Motorradfahrern schnell herum. Bald kamen sie zu Hunderten, Kathi-Bräu mauserte sich zum klassisch-kommunikativen Sammelpunkt, wo geklönt wird und die neuesten Szene-Infos die Runde machen.

Anfang der Neunziger erhielt die Brauerei eine eigene Umgehungszufahrt und einen weiteren Parkplatz, weil es auf dem ursprünglichen Zuweg durchs 120-Einwohner-Dorf zu eng wurde. »An manchen Tagen geht es hier zwar drunter und drüber, aber Probleme gibt's keine«, brummelte Braumeister Josef Schmitt 2006 mit sympathischer Weihnachtsmann-Stimme im Interview. 43 Jahre lang leitete er den Betrieb und war mit seiner bescheidenen und sozialen Art bei Mitarbeitern und Gästen sehr beliebt. Als Josef im Dezember 2018 mit 80 Jahren starb, war die Trauer groß, genauso wie die Sorge um den Fortbestand der legendären Gasthausbrauerei. Umso größer die Erleichterung, als Schmitts ältester Sohn Alois in die Fußstapfen seines Vaters trat und die Leitung der Brauerei übernahm.

Wir treffen den 60-jährigen Diplom-Braumeister im Schankraum auf ein dunkles Lagerbier. »Alles soll so bleiben, wie es war«, stellt er klar. Sehr zur Freude der Stammgäste. Denn bei Kathi-Bräu schlägt das Herz



der ursprünglichen fränkischen Wirtshaus- und Biergartenkultur besonders stark. Jeder Winkel atmet die Geschichte, die bis ins 15. Jahrhundert zurückreicht. Ab 1496 war das ehemalige Schloss Heckenhof über 300 Jahre lang im Besitz der Familie von Aufseß, die eine Brauerei gründete. Ab 1900 führte die Familie Dorsch das »Schloss Wirtshaus« weiter. Nach dem Tod von Vater und Bruder übernahm Dorsch-Tochter Katharina Meyer, die spätere »Kathi«, die Führung.

Familie Schmitt kam ins Spiel, als der Senior Josef 1975 als Braumeister anheuerte und den Betrieb samt Gastwirtschaft 1993 nach dem Tod der Chefin übernahm. Es waren wilde Jahre mit großen Festen und trinkfreudiger Kundschaft. »Stammgäste erzählen gern, wie Kathi damals das Bier in Gießkannen aus dem Keller geholt hat«, berichtet Alois und hebt prostend seinen Krug.

Seinen Söhnen legte Josef die Begabung fürs Brauen in die Wiege. Kenner prophezeiten schon damals: »Die Buben vom Bräusepp werden mal gute Brauer für den Heckenhof!« Das Lebenswerk seines Vaters nun fortzusetzen, ist Alois eine Herzensangelegenheit. Die Motorradfahrer gehören fest dazu, viele Gäste kennt er, seit er denken kann. »Manche waren schon immer da. Die meisten Stammgäste sind jenseits der 50, die kommen das ganze Jahr über, sobald die Straßen trocken sind.«

Im Schatten alter Bäume futtern sie deftige kalte Küche: Brotkanten, Schinkenplatten und regionale Käse- und Wurstspezialitäten wie Obazda oder Pressack, quasi den »Ur-tyt« der fränkischen Wurst. Bei Motorradfahrern beliebt ist das alkoholfreie »Reifbräu«. Wer länger rastet, probiert den haus-eigenen Gerstensaft nach überliefertem Re-



zept, den Schmitt in drei Variationen braut: das dunkle Lagerbier, das dunkle Bockbier oder das Sommerbier »Kathi leicht«.

Schade, dass sich keine Jury für das Motorradfahrer-Aufkommen pro Einwohner interessiert. Hin und wieder würde Heckenhof in dieser Wertung nämlich alle Rekorde sprengen. »An guten Sommertagen kehren bei uns pro Tag bestimmt 4000 bis 5000 Motorradfahrer ein.« Alle Achtung!

Sophie Leistner



*Offene Arme:
Kathi-Bräu wurde zum
Mekka der fränkischen
Biker-Szene (g. l.).*

*Brau-Künstlerin:
Noch immer wird in
Heckenhof nach Kathis
überlieferter Rezeptur
gebraut (l.).*

DER TREFFPUNKT

Kathi-Bräu in Heckenhof, Heckenhof 1, 91347 Aufseß, 09198/277, www.kathibraeu.de. Brauerei im ehemaligen Schloss Heckenhof im Naturpark Fränkische Schweiz zwischen Bamberg und Bayreuth. Mit Gasthaus, Biergarten, Gastwirtschaft und großem Fest- und Parkplatz. Täglich von 9 bis 21 Uhr geöffnet, am Wochenende bis

19 Uhr. Jahrein, jahraus, werktags und am Wochenende: Wenn das Wetter mitspielt, trifft man immer Motorradfahrer auf dem Platz oder im Biergarten. Als Geheimtipp gelten die späten Nachmittagsstunden, in denen die Massen die Kurven glattbügeln und nur die Genießer den Biergarten bevölkern. Ein Tipp für Freunde alter Eisen: Im Sommer kann man Kathis altes Mofa bewundern, das Schmitts im Sommer 2014 vom Dachboden der Gastwirtschaft geborgen haben.



DIE TOURZIELE

Ringsherum: Aufseß ist umgeben von einer traumhaften Motorrad-Landschaft mit kurvigen Sträßchen in hügeligem und dicht bewaldetem Terrain. Vor der Haustür liegen die Fränkische Schweiz, das Fichtelgebirge und der Frankenwald. Nicht nur Bierfreunde sollten sich für die Fränkische Schweiz mehr Zeit nehmen und lieber ein paar Tage samt Übernachtungen einplanen. Denn mit ihren kurvigen Strecken durch Wälder, Täler, Fachwerkdörfer und Luftkurorte, vorbei an weißen Kalkfelsen, Mühlen und Burgen, ist die Region für eine kurze Stippvisite viel zu schade. Besonders beliebt ist die Tour durch das Trubach-, Wiesent- und Püttlachtal im Herzen der Fränkischen Schweiz.

Ideales Terrain für Enduros: Durch die Olivenplantagen rund um Zahara ziehen sich endlose Schotterkilometer.





Im Reich der Sonne

Warum vor dem Winter fliehen, wenn man dem Sommer hinterherjagen kann? Drei Wochen lang bereiste Maximilian Heller (Text & Fotos) Andalusien, kam den mächtigen Kampfstieren und majestätischen Geiern auf die Schliche. Seine Route führte ihn durch wilde Ecken, vorbei an schneebedeckten Gipfeln, grünen Tälern – und ganz nah ran an die sonnigen Menschenseelen Süds spaniens.






*Highlight in Küven:
Eng schmiegen sich auf
dem Velefique-Pass die
Asphaltschleifen an den
steilen Berghang.*

Rechts, links, rechts,
rechts, links ... immer
dünner wird die Luft, die
der Boxermotor in seine
Brennkammern presst





Spektakulär wie menschenleer. Die Passstraße zum Cerro de Coros ist anspruchsvoll – mit ihren vielen Spitzkehren und ungesicherten Kurven.

Dicke Wolkenbänder ziehen über den Bergkamm und fließen in dichten Nebelbahnen die Hänge hinunter



Gehörnte Masse: Die 500 kg schweren Kampfstiere leben wild auf den Weiden rundum Sevilla.



Astrophysiker Javier Sánchez kennt sich im Calar-Alto-Observatorium aus wie kein Zweiter.

Die Gänsegeier drehen sich in die Lüfte, um sich anschließend mit angewinkelten Flügeln pfeilschnell herabzustürzen

Nach einem weiten Bogen über dem Mittelmeer setzt die Boeing mit einem dumpfen Schlag auf der Landebahn im südspanischen Málaga auf. Es ist früh am Abend. Die tief stehende Sonne blendet durch die Bullaugen in den gut gefüllten Passagierraum hinein. Ein letztes Mal mustert mich die Flugbegleiterin kritisch. Ich fühle mich wie ein Fremdkörper. Neben meiner Kameraausrüstung, dem Zelt, dem Schlafsack, Wechselsachen und dem Helm gab es im Koffer einfach keinen Platz mehr für die Motorradkombi. Und so harre ich mit der kompletten Motorradmontur am Leib aus, eingepfercht in der engen Economy-Sitzschale im Linienflieger. Trotz eingestrotetem Rücken und verdrehten Knien versuche ich, einen entspannten Gesichtsausdruck zu bewahren. Es gelingt mir so mittel, denke ich, und erhebe mich mit einem erlösenden Stöhnen aus dem Flugzeugsitz.

Der Rest läuft dafür wie geschmiert. Binnen weniger Minuten ist mein Gepäck abgeholt, ein Taxi bestellt und die Vermietstation erreicht. Mit einem herzlichen »Gracias« wirft mich der Taxifahrer vor der Glastür der Werkstatt ab, im hellen Scheinwerferlicht des Verkaufsraums sehe ich schon die himmelblaue Farbe meines Motorrads blitzen. Mit einer BMW GS 1200 Rallye darf ich nun drei Wochen lang durch die wilden Ecken und die raue Natur Andalusiens wandern.

In Windeseile werfe ich die Gepäckrolle über den Sozius, verzurre den Tankrucksack, stopfe die Koffer und werfe mein Bein über die Sitzbank. Mit einem sonoren Brummen startet der Boxer und schiebt mit den ersten Kolbenshüben den Winterblues aus meinen Knochen. Entschleunigung macht sich breit. Die Strapazen der Anreise scheinen mit jedem Zug am Gasgriff weiter und weiter in der Ferne zu verschwinden.

Ich checke in einem nahen Hotel ein, schlafe kurz, lasse das Frühstück sausen und begeben mich direkt auf die Schnellstraße in den Westen. Die kleinen Vorstädte von Málaga habe ich bald hinter mir gelassen, nur wenige Kilometer abseits des Küste schlängelt sich die Straße allmählich die sanften Hügel der Sierra de las Nieves hinauf. Das Thermometer zeigt 23 Grad und

nicht eine Wolke verstellt den Blick auf die andalusische Sonne. Ich streife etwas umher, verlasse mal hier die Schnellstraße und fahre mal dort einen Abstecher über einen Schotterpfad. Die ersten Tage nutze ich, um die Landschaft auf mich wirken zu lassen, um einzutauchen, um anzukommen.

In den warmen Tälern liegt ein feiner bläulicher Nebelschleier. Die Bauern in den Dörfern bereiten ihre Plantagen schon auf den Sommer vor und verbrennen ihren frischen Grünschnitt direkt auf den Feldern. Es riecht abwechselnd nach Rauch, frischen Oliven, saftigen Orangen und Zitronen. Erst am frühen Nachmittag werde ich von der kühlen Bergluft aus meinem Tagtraum gerissen. Kaum merklich ist die Höhenanzeige des GPS-Geräts auf 700 Meter gesprungen. Ich finde mich im Stadtkern von Ronda wieder, das sich am Rand der Sierra de las Nieves auf einem markanten Felsvorsprung erhebt. Mehr als 100 Meter geht es mitten im Stadtzentrum an senkrechten Klippen hinunter.

Ronda ist nicht nur für seine besondere Lage bekannt, es gilt auch als Wiege der »Corrida«, des spanischen Stierkampfs. In der klassischen Ausführung gibt es eine fest vorgegebene Dramaturgie, mit dem »Toro«, dem wilden Stier, in einer Hauptrolle. In den allermeisten Fällen geht der martialische Kampf blutig aus. Mit einem gezielten Degenstoß zwischen die Schulterblätter tötet der »Matador« (Stierkämpfer) das Tier. Um die 10.000 Stiere ergeht es jedes Jahr so, schon längst gilt die Corrida nicht mehr als unumstrittene Kunstform in der spanischen Tradition. In der Arena (Plaza de Toros) im Stadtzentrum lässt sich in die 300-jährige Geschichte des Stierkampfs eintauchen – mit alten Roben, Degen und Gemälden.

Hin- und hergerissen verlasse ich am nächsten Morgen die Stadt. Natürlich stößt es mich ab, dass diese Tiere zur Unterhaltung vor aller Augen getötet werden. Kunst und Athletik hin oder her. Zum anderen aber weckt diese schiere Größe, Wildheit und Kraft der Stiere eine gewisse Begeisterung in mir. Ich beschließe, es zunächst dabei zu belassen und den Lenker wieder in Richtung Westen einzuschlagen.

Direkt hinter den Toren Rondas beginnt einer der kargsten Gebirgszüge in Andalu-

sien. Ich folge der Schnellstraße nach Zahara, um kurz darauf direkt in die Bergwelt von Grazalema einzutauchen. Die Straße steigt in engen Spitzkehren auf schwindelerregende Höhen. Rechts und links der Fahrbahn geht es mal steil hinunter, mal fällt der Blick in die dichten grünen Wälder. Gämsen queren schreckhaft die Straße, oberhalb der Baumgrenze wird es mächtig zugig. Dicke Wolkenbänder ziehen über den Bergkamm und fließen in dichten Nebelbahnen die Hänge hinunter, das Thermometer fällt auf wenige Grad.

Nahezu allein treibe ich mich heute hier oben herum. Die Einheimischen nutzen die neue Umgehungsstraße im Tal, ich kann ungestört meine Bahnen durch die schroffen Felsen ziehen. Mein Ziel: die Passhöhe des Cerro de Coros. Dort oben, am höchsten Punkt der Straße, führt ein felsiger Wanderpfad durch eine Schafsweide hindurch und geradewegs zum Gipfel auf 1300 Metern. Auf dem Pass angekommen, schultere ich meine Kameraausrüstung und gebe mich auf den Weg nach oben.

Kurz unterhalb des Gipfels verlasse ich den schmalen Pfad und stehe direkt an der 400 Meter hohen, senkrechten Felskante des Coros. Nun heißt es warten. Warten auf eines der beeindruckendsten Tiere unseres Kontinents. Nach nur kurzer Zeit klart es auf und ich sehe die ersten Vögel aus

ihren Höhlen unterhalb des Gipfels starten. Gänsegeier – in kleinen Gruppen ziehen sie ihre Bahnen, drehen sich ohne einen Flügelschlag wie von selbst in die Lüfte, um sich anschließend mit angewinkelten Flügeln pfeilschnell herabzustürzen. Bis in die Abendstunden verharre ich in der Felswand, fülle eine Speicherkarte nach der anderen.

Weit komme ich heute ganz eindeutig nicht mehr, stelle ich fest, als ich die Kamera im Tankrucksack verstaue. Ich fahre der untergehenden Sonne hinterher, die Südrampe hinunter in Richtung Grazalema und folge im Tal den Wegweisern nach El Bosque. In dem verschlafenen Bergdorf komme ich im »El Tabanco« unter, einem kleinen traditionellen Hotel und Pub im Dorfzentrum. In der breiten hölzernen Eingangstür empfängt mich Antonio. Er führt das El Tabanco bereits in dritter Generation, spricht fließend Deutsch und lädt mich sogleich zu ein paar Tapas ein.

Wir kommen schnell ins Gespräch. Als ich ihm von der Stierkampfarena in Ronda erzähle, blitzen seine Augen. »Du musst unbedingt zu Borja und Ruan fahren, meinen lieben Freunden aus Sevilla, da siehst du die Stiere und noch viel mehr!«, redet Antonio auf mich ein. Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht weiß: Borja und Ruan Lora sind begnadete Stierkämpfer und haben



Überdimensional: Die Spannweite der mächtigen Gänsegeier beträgt bis zu 2,5 m.



Schweinefleisch für Genießer: Der deftige Ibérico-Schinken darf in keiner Tapas-Bar fehlen.



Ruan Lora ist Herrscher über 500 Kampfstiere. Er führt eine der größten Zuchtfarmen bereits in der dritten Generation.

Selbst die kleinen Wirtschaftswege der Bauern direkt neben der Straße können in Andalusien zum Abenteuer werden.



Getarnt: Nur noch sehr wenige der seltenen europäischen Chamäleons gibt es in Andalusien.

eine der größten Zuchtfarmen für Kampfstiere in ganz Spanien.

Gesagt, getan. Und so bin ich schon tags darauf auf dem Weg in Richtung Sevilla. Am Rande des Vororts Aznalcóllar deutet ein winziger Wegweiser auf einen staubigen Wirtschaftsweg. Darauf steht: »Dehesa La Calera« (Farm am Steinbruch). Das muss es sein, denke ich und stoppe die Maschine am Schild. Ich schalte die Bordelektronik in den Enduro-Modus und biege auf die Schotterpiste ab. Mit einem beherzten Zug am Gasgriff treibe ich die GS über die südspanische Prärie. Das Weideland der Farm ist dermaßen weitläufig, dass ich mich mehrmals in Folge verfare. Immer wieder muss ich mich per GPS vergewissern, noch in die richtige Richtung zu fahren. Erst nach gut einer Stunde sehe ich die ersten Häuser des Landguts.

Schon von Weitem muss Juan meine Staubfahnen gesehen haben, denn er steht freudestrahlend am Eingangstor und winkt mich herüber. Juan Lora ist etwa 60 Jahre alt, hat ein wettergegerbtes Gesicht und tiefe Lachfalten. Er spricht kein Wort Englisch, aber irgendwie kommen wir klar. Etwa 500 Stiere gibt es auf seiner Farm. Sie alle

leben quasi wild draußen auf den Weiden. Diese sind eingezäunt und getrennt nach dem Alter der Tiere. Es gibt Weiden für zwei-, drei- und vierjährige Stiere. »Und die fünfjährigen?«, frage ich Ruan. »Unsere Stiere erleben ihren fünften Geburtstag nicht. Mit vier Jahren gehen die Stiere zur Corrida und werden dort zu Legenden.«

Wir fahren mit dem Geländewagen durch die Weiden. Ab und an springt Ruan aus dem Auto, befüllt die Futterraufen und zieht sich dann schleunigst in den Land Cruiser zurück. »Respekt haben die nur vor Pferden. Einen Menschen würden sie über die ganze Farm jagen«, lacht Ruan und deutet auf die Pferdestallungen. Einmal im Jahr werden die Stiere von den »Vaqueros«, den spanischen Cowboys, zusammengetrieben, allen voran von Juans Sohn Joaquin. Auch er ist schon ein waschechter Matador. Unzählige Poster und Plakate mit den Gesichtern der Loras hängen auf der Farm verteilt – meist neben einem erlegten Stier oder mit hoch erhobenem Degen in der Hand.

Als ich mich von den Loras verabschiede und die Dehesa verlasse, kehrt die Zerrissenheit zurück. Dürfen Tiere aus Tradition

»Was du brauchst, um glücklich zu sein? Ein antikes Haus, ein klassisches Motorrad und eine junge Frau«



Hingabe: Eric Kempf hat in allen Ecken und Schuppen seines Hotels in Barbat jede Menge »Alteisen« geparkt.

oder zur Unterhaltung getötet werden? In diesem Gedanken versunken, finde ich mich auf der Schnellstraße in den Süden wieder. Ich halte Kurs auf die Costa de la Luz, die Küste des Lichts. Hier stehen malerische Leuchttürme neben grauen Hotels, wechseln sich weiße Dörfer mit Industriegebieten ab. So richtig idyllisch geht es nicht zu und so streife ich ein wenig im einsameren Hinterland umher.

Spät am Abend erreiche ich die Herberge »La Palomar de la Breña«. Das Hotel ist ein Treff für Künstler, Intellektuelle und Aussteiger und seines Zeichens nicht nur ein wunderschönes Gut aus dem 18. Jahrhundert. Die dicken Sandsteinmauern beherbergen den größten Taubenschlag der Welt: Über 5000 Nester finden sich in kleinen Löchern im Mauerwerk, den ganzen Tag fliegen Taubenschwärme lautstark ein und aus. Das Palomar gehört Eric Kempf. Er ist ein französischer Armeeveteran, immer gut gelaunt, sonnengebräunt und meist mit einer överschmierten alten Schrauberkutte auf dem Hof unterwegs. Überall in den Nischen und Schuppen des Anwesens stehen seine Motorräder herum. Eric sammelt und kümmert sich um sie. Neben einer

BMW GS von 1990, einer XT 500 von 1980 schraubt er gerade an einer Harley von 1976. »So eine hatte schon Elvis Presley in genau der Farbe«, schwärmt Eric und erzählt mir von seinen Reisen mit klassischen Motorrädern durch den Iran, die Türkei oder Afrika. »Was du brauchst, um glücklich zu sein? Ein antikes Haus, ein klassisches Motorrad und eine junge Frau«, ruft er mir lachend hinterher, als ich am nächsten Morgen vom Hof rolle.

Meine letzte Etappe führt mich über den Bergkamm der Sierra Nevada hinein in das Wüstengebiet von Tabernas. Die staubtrockene Landschaft und das goldene Licht sorgen seit den Fünfzigerjahren dafür, dass hier zahlreiche Western- und Monumentalfilme gedreht werden. Dazu gehören »Lawrence von Arabien«, »Indiana Jones« und »Der Schuh des Manitu«. Tatsächlich wähne ich mich eher im Territorium der Navajo als inmitten der Europäischen Union.

Von den sandigen Hochebenen der Wüste fällt mein Blick immer wieder hinauf in die angrenzenden Berge. Den breiten Wüstenstreifen begrenzen die Gipfel der Sierra de los Filabres. Die wenigsten von ihnen sind unter 2000 Meter hoch und auf einem der



Die einzigen frei lebenden Affen Europas gibt auf dem »Rock«, dem weißen Berg von Gibraltar.



Waschechter Vaquero: Joaquin Lora. Die Kampfstiere lassen sich nur von Pferden beeindrucken.



Mit vier Jahren ziehen die Kampfstiere auf eine kleinere Koppel am Hof. Danach geht es in die Arena.

Maurische Hochkultur: Die Alhambra in Granada ist ein Besuchermagnet.



»Früher dachten die Einheimischen, wir würden von hier oben kleine Flugzeuge in den Himmel starten und mit Chemikalien die Wolken vertreiben«

markantesten Gipfel thronen fünf riesige Metallkuppeln. Sie gehören zur größten Sternwarte unseres Festlands-Kontinents, dem Calar-Alto-Observatorium.

Die Anfahrt hinauf ist bereits spektakulär. In unzähligen, bestens asphaltierten Spitzkehren geht es den Pass zum Puerto de Velefique hinauf. Rechts, links, rechts, rechts, links – immer tiefer taucht der breite Boxermotor in die Kurvenradien ein. Immer dünner wird die Luft, die er in seine Brennkammern presst.

Im Bergdorf Bacaes bin ich mit Javier Sánchez verabredet. Er fährt auf einer giftgrünen Kawasaki ZXR vorweg, in enger Lederkluft und mit mächtig heißem Reifen. Javier arbeitet am Calar-Alto-Observatorium. Er war jahrelang Wissenschaftler, hat die großen Spiegelteleskope gesteuert und an schwarzen Löchern geforscht. Heute zeigt er Touristen, Wissenschaftlern und Schülern die Anlagen am Observatorium. »Das Beste ist der Weg zur Arbeit«, sagt Javier. »Ich komme zweimal die Woche aus Granada hinüber. Es regnet fast nie und die Straße geht niemals geradeaus.«

Javier zeigt mir das Observatorium, die riesigen Kuppeln und das spärliche Museum. Tagsüber herrscht hier Stille, erst am Abend öffnen sich die Kuppeln. Dann

sitzen die Astronomen und Physiker in der Schaltzentrale und richten die Teleskope in den glasklaren Nachthimmel.

»Hier oben am Calar Alto gibt es kaum Lichtverschmutzung, die Atmosphäre ist extrem klar und Wolken haben wir hier kaum. Früher dachten die Einheimischen im Tal, wir würden von hier oben kleine Flugzeuge in den Himmel starten und mit Chemikalien die Wolken vertreiben. Die staunten nicht schlecht, als ich sie dann durch die Kuppeln führte«, lacht Javier und zeigt mir mein Zimmer. Als besonderes Privileg darf ich in der Forschungsstation übernachten und ungestört in den wohl klarsten Nachthimmel Europas blicken.

Am nächsten Morgen folge ich Javier hinunter ins Tal, versuche, am Velefique-Pass an ihm dranzubleiben, und fahre über Granada an die Südküste zurück. Ich bringe ein paar Tage auf den Schotterpisten der Sierra Nevada, den spektakulären Küstenstraßen im Naturpark Cabo de Gata und an den Traumstränden der Mittelmeerküste. Und dann wird es schon Zeit, sich von meinem Mietmotorrad zu trennen und zum Flughafen von Málaga zurückzukehren. Aus dem Flieger blicke ich über die schneebedeckten Berge um Granada. Andalusien, der nächste Winter kommt bestimmt!



In den tiefen grünen Wäldern der Sierra de Grazalema wird es bald mächtig zugig.

Allgemeines

Andalusien ist eine der 17 autonomen Gemeinschaften in Spanien. Hauptstadt ist Sevilla. Am südlichsten Punkt, in Tarifa, befindet man sich nur 14 km vom afrikanischen Festland entfernt. Der östliche Teil Andalusiens liegt am Mittelmeer (Costa del Sol), der westliche am Atlantik (Costa de la Luz). Das Hinterland wird dominiert von den kargen Gebirgszügen der Sierra Nevada und Sierra de las Nieves. Der Nordwesten verläuft eher flach. Kulturell ist die Region durch die maurischen Herrschaft im Mittelalter geprägt. Herausragende historische Bauten wie die Alhambra in Granada, die Mezquita in Córdoba und der Alcázar von Sevilla sind berühmte Zeugen jener Zeit.

Wer nach Gibraltar (Britisches Überseegebiet) reisen möchte, sollte auch die aktuelle Situation rund um den Brexit beachten (www.auswaertiges-amt.de).

Motorradfahren

Andalusien eignet sich vor allem in der Nebensaison von Ende Februar bis Ende April zum Motorradfahren. Die Temperaturen sind dann angenehm mild (15–25 Grad) und es ist größtenteils trocken. Zudem sind die Straßen leer und die meisten Restaurants haben geöffnet. Die Straßenbedingungen sind in der Regel sehr gut, vereinzelt gibt es schlechtere Abschnitte mit Schlaglöchern und abgesenkten Fahrbahnkanten. Wer es staubiger mag, wird links und rechts der Hauptverkehrsachsen fündig. Vom perfekt ausgebauten Schotter-Highway bis zur anspruchsvollen Geländepiste mit reichlich Geröll und Wasserdurchfahrten lässt der Süden Spaniens jedes Offroad-Herz höherschlagen.

Für diejenigen, die ein Motorrad vor Ort mieten möchte, empfiehlt der Autor die Vermietstation der »Driving Area Wesendorf« (mit deutschem Ansprechpartner) in Málaga (www.da-andalusien.com). Unweit des Flughafens lassen sich hier nahezu alle aktuellen BMW- und KTM-Motorräder ausleihen zu Tagespreisen ab etwa 109 Euro. Weitere Anbieter finden sich unter bit.ly/org_reisen

Klima & Reisezeit

Die beste Reisezeit zum Motorradfahren ist sicher Frühjahr von Ende Februar bis Anfang Mai und der späte Herbst von Oktober bis November. Die Temperaturen



sind dann angenehm mild und es ist größtenteils trocken (ca. 4–5 Regentage im Monat in Málaga). Die Wintermonate sind die Nebensaison in Andalusien, auch spontan lassen sich noch gute Unterkünfte finden. In den Bergen ab 1500 m ist allerdings mit Schnee und kühlen Temperaturen zu rechnen.

Haltepunkte / Highlights

Setenil de las Bodegas: Städtchen inmitten einer Felsenschlucht; die Häuser sind teils gänzlich in den Fels gehauen.

Ronda: alte Stierkampfarena und imposante Steinbrücke Puente Nuevo

Garganta Verde: immergrüne Schlucht bei Zahara, Aussichtspunkte zur Beobachtung von Gänsegeiern

Nationalpark Coto de Doñana: eines der größten Feuchtgebiete Europas, zahlreiche Wasservögel, Offroad-Touren

Dehesa La Calera: Zuchtfarm für Kampfstiere der Familie Lora, Anmeldung erforderlich (www.dehesalacalera.com)

Calar-Alto-Observatorium: größte Sternwarte auf dem europäischen Festland mit 5 Spiegelteleskopen (www.azimuthspain.com/en)

Leuchtturm (Faro) an der Südspitze des **Naturparks Cabo da Gata:** weiter Blick über das Mittelmeer, Museum

Unterkünfte

Der Autor empfiehlt folgende Unterkünfte: »Hotel Sevilla« in Ronda (<https://hotelsevillaronada.com-hotel.com>), »Hotel El Tabanco« in El Bosque (www.hotelmesoneltabanco.com), »El Palomar de la Breña« in Barbat (www.palomardelabrena.com/de), »Hotel Molinos« in Granada (<https://hotelmolinos.es>), »Hospederia Rural Los Palmitos« in

Pozo de los Frailes (www.booking.com/share-gUn2kg) und »Casas Cueva del Tío Tobas« in Alcudia de Guadix (www.cuevastiotobas.com).

Kulinarik

Typisch für die südspanische Küche sind Tapas: kleine Appetithäppchen, die meist zu Wein oder Bier gereicht werden. Es gibt Tapas aus Meeresfrüchten wie Muscheln oder Oktopus, mit der pikanten Chorizo-Wurst oder auch vegetarische Tapas mit Kartoffeln oder Oliven. Speziell in Andalusien hängt in fast jeder Bar direkt über dem Tresen der helle und fettarme Serrano-Schinken. Er hat ein angenehm-mildes Aroma. Meist wird er in dünnen Scheiben geschnitten und frisch zu etwas Ciabatta und Olivenöl serviert. Apropos: Olive: Über 250 Sorten werden kultiviert, sie unterscheiden sich in Farbe, Größe, Form, Geschmack und Geruch. Ein Teil der spanischen Olivensorten wird ausschließlich für die Ölproduktion verwendet, andere wiederum nur als Tischoliven zum Essen serviert.

Literatur / Karte

Petra Neukirchen / Wolfgang Volger: Andalusien, Reise Know-How Verlag, 10. Auflage (2020), ISBN: 978-3-8317-3374-3, 24,90 Euro.

Hans-Jürgen Fründt: Costa de la Luz (mit Sevilla), Reise Know-How Verlag, 9. Auflage (2019), ISBN: 978-3-8317-3260-9, 16,90 Euro.

Andreas Drouve: Spanien, MairDuMont (Baedeker), 17. Auflage (2019), ISBN: 978-3-8297-4707-3, 27,00 Euro.

Landkarte Andalusien, M.:1:350.000, Reise Know-How Verlag, 3. Auflage (2016), ISBN: 978-3-8317-7368-8, 9,95 Euro.

TF-SCOUTS

Tourenfahrer teilen Routen

- GPS-Daten
- Tourbeschreibungen
- alles kostenlos

www.tourenfahrer-scouts.de



Ausweichziel Toskana

Nachdem es lange so aussah, als ob im Sommer des Corona-Jahres 2020 Urlaub in Balkonien angesagt wäre, fanden TF-Scout »Cheesburger« und seine Reisegefährten einen Time Slot für eine Tour in die Toskana.



Teuflich schön: Ponte del Diavolo bei Borgo a Mozzano.



Freie Fahrt ins Grüne: Parco Naturale Regionale della Lessinia.

Fotos: TF-Scout »Cheesburger«

Der Balkan sollte es sein. Schließlich hatten Cheesburger und Co. noch eine Rechnung offen mit der Region im Südosten Europas. Hatte doch ein Kupplungsdefekt an der Maschine eines Mitreisenden beim letzten Mal zum vorzeitigen Ende der Tour geführt. Cheesburger und seine Mitstreiter sahen schon die Jadranska Magistrala in Kroatien und die Berge Montenegros vor dem inneren Auge und freuten sich auf die Gastfreundschaft im Kosovo.

Doch es kam anders. Corona setzte allen Reiseplänen zunächst einmal ein jähes Ende. Zum Glück entwickelte sich die Situation nach Ende des Lockdowns so, dass zumindest Ziele in der EU wieder infrage kamen. »Da wir noch nie den Apennin mit Motorrädern bereist hatten, entschieden wir uns für Italien. Wir beschlossen, es dieses Mal ruhig angehen zu lassen und uns ohne große Routenplanung treiben zu lassen«, beschreibt Cheesburger das Tourkonzept.

Eine Woche Toskana steht also auf dem Programm. Von Niederbayern startet die Gruppe mit ihren Maschinen und legt einen

ersten Übernachtungsstopp am Idrosee ein. Weiter geht's zum Lago di Gramolazzo und zu einer Stippvisite nach Elba, womit der südlichste Punkt der Reise erreicht ist. Nach einem kurzen Sightseeing in Volterra ist es zunächst die typische toskanische Hügellandschaft, die die flotte Truppe begleitet, bevor es mit nordöstlichem Kurs höher hinauf in den Apennin geht. Weitere Stationen sind der Parco Naturale Regionale della Lessinia östlich des Gardasees und das Südtiroler Passeiertal.

Norditalien statt Balkan – wie es aussieht, werden uns die Entwicklungen auch in näherer Zukunft Flexibilität bei der Reiseplanung abverlangen. Aber wenn so ein schönes Ersatzziel herauspringt wie bei dieser Tour, ist das ja nur halb so schlimm. Die ausführliche Schilderung der Tour und die GPS-Daten gibt es in unserem Portal TF-Scouts unter www.tourenfahrer-scouts.de/archives/9817.



JETZT TF-SCOUT
WERDEN

online unter
tourenfahrer-scouts.de





Tourer des Jahres: 40 Prozent für R 100 GS

Mit einem Triumph für BMW endete die diesjährige Wahl des besten Tourenmotorrads. Fast 40 Prozent aller Stimmen konnte die R 100 GS für sich verbuchen. Auf dem zweiten Platz rangierte die der Yamaha FJ 1200 erstmals ein japanisches Motorrad, während sich an dritter Stelle die Moto Guzzi-Mille GT platzieren konnte.

Keine Frage, mit der neuen 1000er Enduro hat BMW richtig auf das nachlassende Interesse an der R 80 GS reagiert. Dies manifestiert sich nicht nur in dem laienfachsicheren Wahlverhalten, sondern auch in den aktuellen Verkaufszahlen. Die BMW R 100 GS im Jahre 1988 das meistverkaufte Motorrad werden. Aufgrund der großen Nachfrage wurde präferenziell die Produktion für den deutschen Markt von ursprünglich vorgesehenen 1.400 auf 2.600 Stück hochgefahren.

Die Faszination, die von dem großvolumigen Reise-Enduro ausgeht, wird noch dadurch bestätigt, daß sich mit der R 80 GS, der Honda Transalp und der Yamaha XT 600 Tenere weitere drei Maschinen dieser Sparte unter den ersten zehn platzieren haben.

Hubraum wird offensichtlich auch bei den klassischen Straßen-Tourern groß geschrieben. Jedenfalls findet

sich kein einziges Mittelklasse-Motorrad unter den Top-Ten. Zwischen 900 und 1200 Kubik weisen alle genannten Maschinen auf. Lediglich die neue Honda NTV 650 konnte als letzte nennenswerte Stimmen verbuchen, immerhin schon fast doppelt soviel wie Japaner. Interessant ist ein Blick auf die Ausstattung der favorisierten Maschinen. Sieben von zehn verfügen über eine Verkleidung.

TOURING NEWS Die glücklichen Gewinner

Den 1. Preis, eine Suzuki GSX 1100 F, gewann: Michael Nator aus Kreuztal. Der 23-jährige Honda VT 500-Fahrer wählte die Suzuki VS 1400 zum Tourer des Jahres.

Den 2. Preis, eine hochwertige Gore-Tex-Ausrüstung von DfE, bestehend aus Kombi, Handschuhen, Steifeln und Fiberglas-Heim, gewann: Günter Braunegger aus Hürtz.

Der 3. Preis, ein Paar Motorradkoffer vom Gepäckträger von Hapa & Becker, geht an Michael Braun in Holzkirchen.

Den 4. bis 10. Preis, je eine TF-Gepäckrolle im Wert von

55,- DM, haben gewonnen: Andreas Tomaszewski, Hattbergen; Frank Linden, Bärnbühl; Thilo Schäfer, Freiburg; Wolfgang Weßling, Münster; Andreas Vogelshaupt, Hamburg; Marianna Messner, Erlangen; Thomas Schäfer, Grossroseln.

Die folgenden 10 Leser haben je ein Tourenfahrer-T-Shirt gewonnen: Christoph Ura, Gescher; Volker Iserberg, A-Natters; Bernd Hartke, Reutlingen; Brigitte Meyer, Emmethal; Günther Wornat, Bielefeld; Burkhard Frank, Bismarck; Dieter Eisenmann, Kehl; Martin Jacobsen, Kiel; Wolfgang Stock, Fröschen.

Die 10 Top-Tourer

1. BMW R 100 GS	39,3%
2. Yamaha FJ 1200	5,2%
3. Moto Guzzi Mille GT	4,8%
4. BMW R 100 RT	4,5%
5. Yamaha XJ 900 F	4,5%
6. Yamaha R 80 GS	3,9%
7. Honda Transalp	3,7%
8. Yamaha XT 600 Tenere	2,7%
9. Yamaha K 100 RS	2,1%
Ausgewertete Stimmen	9821



4/1988 Tourenfahrer 9

Wir blättern weit zurück im TOURENFAHRER-Archiv, ins Jahr 1988. Helmut Kohl und Michail Gorbatschow erklären die »Zeit des Eises« für beendet, George H. W. Bush löst Ronald Reagan als Präsident der USA ab, Milli Vanilli und die Pet Shop Boys dudeln im Radio rauf und runter – und die TOURENFAHRER-Leser wählen die BMW R 100 GS zu ihrem Reiseliebling. »Mit einem Triumph für BMW endete die diesjährige Wahl des besten Tourenmotorrads«, heißt es damals in der Top-Ten-Geschichte. Im weiteren Ranking tauchen ganze fünf BMWs auf – und schon am Anfang des Jahres zeichnet sich ab, dass die R 100 GS 1988 das meistverkaufte Motorrad werden würde. Es ist der Auftakt zu einer neuen Ära: Wenig später gelingt BMW mit der ersten Viertventil-GS die große Trendwende, durch die es steil bergauf geht für die bis dahin schleppend laufende Motorradsparte. »Dass statt der R 1000 R ausgerechnet die Stückzahlen der GS durch die Decke gehen würden, hätte keiner erwartet. Weder die skeptischen Journalisten noch wir selbst«, erinnert sich Diplom-Ingenieur Jürgen Stoffregen an seine wilden Jahre in der Entwicklungsabteilung.

Das Erfolgskonzept hat auch 33 Jahre später nichts an Aktualität verloren: In der Bestenliste der TOURENFAHRER-Redaktion ab Seite 32 fällt auf, dass BMW mit drei Modellen immer noch besonders stark vertreten ist. Darunter auch die Enkelin der Ur-GS von damals. Eines jedoch hat sich geändert: »Hubraum wird offensichtlich auch bei den klassischen Straßen-Tourern groß geschrieben«, hieß es 1988. Transalp und Ténéré waren die einzigen »kleinen« Motorräder, alle anderen lagen über 900 Kubik. Der Trend heute geht wieder zu überschaubaren Hubräumen. In unserem aktuellen Ranking küren wir fünf Motorräder diesseits der 900 Kubik zu den Jahrgangsbesten.

REISEREPORTAGEN			
Reisegebiet	Titel	Ausgabe	Seite
Afrika			
Kenia	Das Dach Afrikas	02	132
Amerika			
Kanada / Alska	Long way north	12	130
Kuba	Revolution Ride	08	130
USA	Das große bisschen Freiheit	07	128
Asien			
Mongolei	Cold Contact	01	70
China bis Indien	Himalaya Calling«, Teil 2 Über alle Berge bis nach Indien	09	126
Asien / Europa			
Deutschland bis Kirgistan	»Himalaya Calling«, Teil 1 Auf dem Landweg zu den höchsten Pässen der Welt	05	140
Georgien	Georgia on my mind!	04	144
Australien			
Neuseeland	Hart, aber herzlich	06	142
Outback	High & low Down Under	03	128
Europa			
Andorra			
Pyrenäen	Der Zwerg mit den hohen Gipfeln	01	130
Balkan			
Balkan	Runde Sache	12	106
Belgien			
Nordseeküste	Tag am Meer	12	48
Deutschland			
Alleenstraße	Für die Ewigkeit	04	16
Hessisches Bergland	Da kommt Freude auf	02	10
Hohenlohe-Franken	Kopfkino	06	24
Mainfranken	Einmal im Dreieck	05	18
Mitte	Auf dem Weg in die Ewigkeit	01	20
Mitte	Pilgern in Schräglage	08	12
Neckar	Am schwäbischen Strom	09	10
Oberbayern	Urlaub dahoam	12	18
Oberschwäbische			
Barockstraße	»Zwischen Himmel und Hölle«	07	12
Rheinland	Kohle, die keiner mehr will	07	26

REISEREPORTAGEN			
Reisegebiet	Titel	Ausgabe	Seite
Oder / Neiße	Tief im Osten	11	16
Rhein-Main	Zwischen Frankfurt und Flaschenhals	10	12
Schwarzwald	Im Takt der Zeit	03	12
Frankreich			
Alpen bis Pyrenäen	Entlang der Grenzen	11	128
Côte d'Azur	Marseille und Mehr	09	56
Drôme	Li-La-Land	07	56
Hauts-de-France	Grande Nation Nord	12	48
Südwesten	Schluchten / Grandes Gorges	02	52
Tarn	Tout est dans le Tarn	05	66
Griechenland			
Griechenland	Auf den Spuren der Götter	02	70
Kreta	Beste Insellage	05	80
Italien / Österreich / Schweiz			
Alpen	Zehn Mal Silber	03	72
Montenegro			
Montenegro	Rein ins ERLEBEN	08	58
Norwegen			
Nasjonale turistveger	Boah-Way	06	66
Nasjonale turistveger	Boah-Way 2: Urganalten	08	42
Polen			
Małopolska / Klempolen	Piękna Polska	04	86
Polen / Russland / Baltikum			
Ostsee	Ostsee-Gold	07	72
Russland			
Republik Karelien	Russisch-Karelien	10	128
Schweden			
Gotland	Der schwedische Weg	11	66
Schweiz			
Aare	Aare gut, alles gut	10	46
Spanien			
Kastilien	Kastilische Eroberungen	06	80
Katalonien	»Tour de Tapas«	03	56
Mallorca	Frohes Neues	01	52
Tschechien			
Tschechien	Innere Werte	11	54
Vereinigtes Königreich / Irland			
England	Moor and more	04	70
Irland / Nordirland	Must-see	09	44

FB = Fahrbericht, GK = Gebrauchtkauf, IT = Intensivtest, ST = Spezialtest, T = Test, TT = Touren-Test, V = Vorstellung, VT = Vergleichstest, YT = Youngtimer

MOTORRÄDER		
Motorrad	Testart	Ausgabe
Aprilia RS 600	V	01
Aprilia Tuono 660	V	01
Benelli Leoncino 800/Trail	V	01
BMW R 60/5	YT	07
BMW F 750 GS	T	02
BMW F 750 GS	IT	11
BMW F 900 XR	TT	05
BMW F 900 XR / F 900 R	FB	03
BMW S 1000 XR	FB	04
BMW S 1000 XR	VT	10
BMW R nineT	V	12
BMW R 1200 S	GK	01
BMW R 1250 GS	VT	01

Motorrad	Testart	Ausgabe	Motorrad	Testart	Ausgabe
BMW R 1250 GS/Adventure	V	11	Brixton Crossfire 500/X	V	01
BMW R 1250 GS Adventure	VT	09	Brixton Crossfire 500	FB	10
BMW R 1250 RS	TT	04	CFMoto 700 CL-X	V	01
BMW R 1250 RS	VT	09	Ducati Scrambler Icon	GK	10
BMW R 1250 RT	VT	09	Ducati Scrambler 1100 Sport pro	VT	08
BMW R 1250 RT	V	12	Ducati Scrambler 1100 /		
BMW R 18	V	06	Granturismo V4	V	12
BMW R 18 /2	V	01	Ducati Diavel 1260 S	VT	11
BMW R 18 C	V	12	Ducati Desert X	V	01
BMW R 18 »First Edition«	FB	11	Ducati Motard	V	01
Scheck-BMW R 80 G/S	YT	10	Fantic Caballero 500 SCR Deluxe	FB	10

Liebe Leserinnen und Leser, als Abonnent des TOURENFAHRERS bei der Syburger Verlag GmbH könnt ihr alle Artikel in unserem Online-Archiv auf www.tourenfahrer.de kostenlos herunterladen.

Motorrad	Testart	Ausgabe	Motorrad	Testart	Ausgabe	Thema	Ausgabe
Harley-Davidson-Sportster-883-Baureihe	GK	08	Triumph Street Triple RS	VT	12	Zubehör Harley-Davidson-Sportster-883-Baureihe	08
Harley-Davidson Bronx	V	01	Triumph Thruxton RS	FB	03	Zubehör Honda NC 750 X	11
Harley-Davidson Electra Glide 1965	YT	01	Triumph Tiger 900	V	01	Zubehör KTM 1190 Adventure/R	02
Harley-Davidson Pan America	V	01	Triumph Tiger 900	V	02	Zubehör Suzuki V-Strom 1000	07
Harley-Davidson Super Glide	YT	05	Triumph Tiger 900 Rally Pro/GT Pro V	04		Zubehör Triumph Rocket III	03
Harley-Davidson LiveWire	TT	06	Triumph Tiger 900 Rally Pro	TT	07	Zubehör Yamaha FZ1 Fazer	09
Honda XL 350 R	YT	08	Yamaha TMAX 560 / Tech Max	FB	24	Zubehör Yamaha BT 1100 Bulldog	04
Honda CB 4 X	V	01	Yamaha MT-03	FB	02	Zubehör Yamaha MT-09 Tracer / Tracer 900	12
Honda CB 500 T	YT	03	Yamaha Ténéré 700	VT	01	Motorrad-Menschen	
Honda CB 650 R	V	12	Yamaha Ténéré 700	VT	10	Hardy Krüger jr.	02
Honda CB 750 Four	YT	09	Yamaha Tracer 700	V	01	Lea Rieck	06
Honda CB 1000 Big One	YT	12	Yamaha Tracer 700	FB	03	Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann	10
Honda CBR 650 R	V	12	Yamaha Tracer 700	TT	08	Report	
Honda CBR 1000 RR-R Fireblade/SP	V	01	Yamaha FZ1 Fazer	GB	09	Corona und die Motorradbranche	06
Honda CMX 500 Rebel/S	V	01	Yamaha BT 1100 Bulldog	GB	04	Firmenporträt Wunderlich	04
Honda CRF 1000 L Africa Twin	VT	02	Yamaha Super Ténéré 1200 ZE	T	12	Gesund auf Tour I: Protektoren	11
Honda CRF 1100 L Africa Twin	VT	02	Yamaha FJR 1300 AS	TT	04	Gesund auf Tour II: Orthesen & Co.	12
Honda CRF 1100 L Africa Twin	VT	10	Yamaha MT-09 SP	VT	07	Motorradlärm	09
Forza 750	V	12	Yamaha MT-09 Tracer / Tracer 900	GK	12	Undichte Bremsstäbel bei BMW	04
Honda NC 750 X	GK	11	Zero SR/S	VT	06	Werkstatt-Nachwuchs	08
Honda Pan European	YT	06	RUBRIKEN			30 Jahre Triumph	11
Husqvarna 701 Enduro LR	T	09	Thema			Service	
Indian FTR 1200 Rally	V	01	Aktuell			Autozüge in Europa	03
Kawasaki Z 650	V	01	Angemerkt: Connectivity		02	Fahren in Europa	05
Kawasaki Z 900	V	01	Angemerkt: Gut jetzt, Greta!		06	Versicherungen	01
Kawasaki Z 900	FB	02	Angemerkt: Mit Vor- und Rücksicht		05	Spezial	
Kawasaki Z 900	VT	07	Angemerkt: Zwischen den Welten		08	Elektro-Spezial	06
Kawasaki Ninja 1000 SX	V	01	Marktanalyse		05	Motorradhersteller in China	02
Kawasaki Ninja 1000 SX	FB	04	Ausrüstung			Italo-Spezial	03
Kawasaki Ninja 1000 SX	TT	05	Airbag-Westen		11	Szene	
Kawasaki Versys 1000/SE	V	12	Airflow-Handschuhe		09	Fahrtraining Rennstrecke?	10
KTM 390 Adventure	V	01	Alles für die Yamaha Ténéré 700		08	Haselrodeo	12
KTM 390 Adventure	FB	05	Ausprobiert: Harrow Rennweste Pro		09	Minicross	02
KTM 390 Adventure	ST	11	Ausprobiert: Leichtkoffersystem für KTM 390 Adventure		12	Nachruf Fritz Röth	04
KTM 890 Adventure	FB	12	Ausprobiert: Modeka Tourenkombi		12	Treffen	05
KTM 890 Duke R	V	01	Ausprobiert: R-EX von Rukka		06	Technik	
KTM 890 Duke R	VT	12	Ausprobiert: USB-Ladeadapter		08	BMW Boxermotor R 18	02
KTM 1190 Adventure/R	GB	02	Batterieladegeräte		12	LED-Scheinwerfer und Kurvenlicht	02
KTM 1290 Super Adventure S	T	03	Best of Outdoor		07	Sekundärtrieb	10
KTM 1290 Super Duke GT	VT	10	Daypack-Tankrucksäcke		08	Wunderlich Ventildeckelprotektor	03
Mash X-Ride 650 Classic	FB	12	Freizeitkleidung		03	TF-Scouts	
Moto Guzzi V 85 TT	VT	01	Garmin Zumo XT		08	Den Fliege-r machen	03
Moto Guzzi V 85 TT Travel	V	01	Halswärmer		11	Eine eingeschworene Community	05
Moto Guzzi V 85 TT Travel	FB	09	Kevlar-Jeans		07	Auf historischen Spuren	11
Moto Morini X-Cape	V	01	Klapphelme im Alltagstest		06	Irischer Cocktail	09
Moto Morini Super Scrambler	V	01	Konzeptvergleich Witterungsschutz		04	Der Motorrad-Globetrotter	12
MV Agusta Superveloce 800	V	01	Leichthelme		10	Norwegen vom Feinsten	02
Royal Enfield Himalayan Sleet	VT	01	Montageständer		04	Rumänien-Runde	06
Suzuki V-Strom 1000	GK	07	Navigationssoftware QuoVadis X		04	Schottland für Kenner	04
Suzuki V-Strom 1050 XT	TT	06	Outdoor-Kompaktkameras		01	Slowenien für Insider	01
Suzuki VS 1400 Intruder	YT	02	Ratgeber: Der eigene Reisefilm		09	Über den Wolken	07
Triumph Trident	V	10	Reparatur Motorradbekleidung		06	Spessart – der Süden	08
Triumph Trident 660	V	12	Smartphone-Fotografie		05	TOURENFAHRER-Partner-Region	
Triumph Rocket III	GB	03	Soft-Endurostiefel		05	Trentino	03
Triumph Rocket 3 GT	VT	10	Visierreiniger		03	Treffpunkt	
Triumph Rocket 3 GT/R	FB	01	Weihnachts-Special		01	Kyffhäuser	10
Triumph Street Scrambler	VT	08	Winterhandschuhe		12	Haus Scheppen	11
			Zubehör BMW R 1200 S		01	AVUS-Treff Spinner-Brücke	12
			Zubehör Ducati Scrambler Icon		10		

Die schönsten Geschenke für die schönsten Touren

Jahreskalender

Unser Jahreskalender 2021 weckt die Reiselust mit stimmungsvollen Motiven. Einzigartige Fotos der TOURENFAHRER-Reiseautoren begleiten durchs Jahr und sorgen für Fernweh. Die Geschichten zu den Bildern lassen sich im TOURENFAHRER-Archiv nachlesen. Größe 42 x 29,7 cm
Preis: 19,95 Euro (Abonnenten 14,95 Euro)



TOURENFAHRER-Gepäckrolle

Die Rack-Pack-Tasche von Ortlieb mit Original-TOURENFAHRER-Logo, einem Volumen von 49 Litern, hundertprozentiger Wasser- undurchlässigkeit, großzügigen Reflexstreifen zur Unterstützung der Verkehrssicherheit und vielen weiteren Vorteilen.

Farbe: Original-TOURENFAHRER-Blau,
Maße: H 34,0 x B 61,0 x T 32,0 cm,
Preis: 64,00 Euro,
Tasche mit Rok-Straps: 74,00 Euro



easyROUTES® 4

Weil gute Karten das Wichtigste bei der Tourplanung sind, kommt easyROUTES® 4 mit eigenem Offline-Kartensatz – kein Tourenplaner bietet mehr. Weitere Infos finden Sie unter www.easyroutes.de.

Preis: 19,90 Euro

TOURENFAHRER-Faszination

je DVD 12,80 Euro
Für Abonnenten 9,90 Euro

Für Sie recherchiert, reist, filmt und dokumentiert der TOURENFAHRER persönlich!

Begleiten Sie uns bei unseren Fahrten auf den schönsten Strecken Europas.

DVD-5er-Pack

Stellen Sie sich jetzt Ihre TOURENFAHRER-DVD-Sammlung selbst zusammen. Wählen Sie fünf Filme aus dem original TOURENFAHRER-DVD-Sortiment und profitieren Sie von einem Preisvorteil von 15,00 Euro im Vergleich zum Einzelkauf.

Preis: 49,00 Euro



»Elsass-Highlights«, 55 Minuten

»Unvergessliches Trentino«, 40 Minuten

»Sagenhafter Odenwald«, 40 Minuten

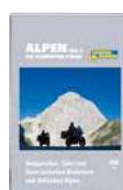
»Reise Enduro Training«, 36 Minuten

»POTT-POURRI«, 53 Minuten

»Best of Marokko«, 32 Minuten

»Grüne Hölle«, 43 Minuten

»Alpen Teil 1«, 50 Minuten



»Alpen Teil 2«, 50 Minuten



»Alpen Teil 3«, 33 Minuten



»Dolomiten-Karussell«, 58 Minuten



»Faszination Schwarzwald«, 40 Minuten



»Magisches Island«, 40 Minuten



»Italienische Alpen«, 44 Minuten

TomTom Rider 550

Der TomTom Rider 550 bietet das weltweite Kartenmaterial von TomTom für 152 Länder. Der integrierte Quad-Core-Prozessor ermöglicht eine flüssige Navigation und schnelle Routenplanung. Außerdem können Sie per Sprachsteuerung mit Siri und Google Now auf die Funktionen ihres Smartphones zugreifen.

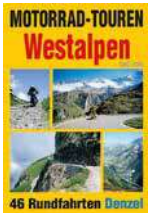
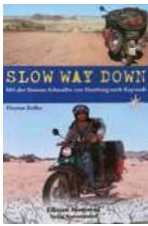
Vorinstalliert sind bereits viele POIs aus der Tour-Datenbank des Tourenfahrers. Der Zugriff auf über 100 der besten Touren vom TOURENFAHRER via TomTom MyDrive ist ebenfalls inklusive. Der Rider lässt sich einfach via Wi-Fi aktualisieren, damit Sie stets von aktuellen Karten und Verkehrs-Infos von TomTom profitieren.

ab 399,00 Euro für Abonnenten



EINFACH BESTELLEN UNTER:
shop.tourenfahrer.de

Reiseführer und Motorradliteratur



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

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

100.000 Meilen Einsamkeit, Maarten Munnik, 434 Seiten, 19,95 €

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

Ritt auf dem Nashorn – 500 Tage zwischen Kap Horn und Mexiko, Oliver Dross, 330 Seiten, 19,95 €

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

Motorradtouren Westalpen, Denzel, 3. Ausgabe, 304 Seiten, 29,90 €

Motorradraum Afrika, Josef Pichler, 144 Seiten, 35,90 €

Transalp mit dem Motorrad, R. Kuhl / S. Degenhardt, 168 Seiten, 14,99 €

Großer Alpenstraßenführer, Denzel, 624 Seiten, 49,90 €

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



TOURENFAHRER-Sonderhefte

Erhältlich unter magazine.tourenfahrer.de

Wählen Sie zwischen dem gedruckten Heft und einem E-Paper.



Weitere Produkte und Infos finden Sie unter shop.tourenfahrer.de

Übrigens: Abonnenten* zahlen bei vielen Produkten weniger!

* Gilt für TOURENFAHRER-Abonnenten der Syburger Verlag GmbH.
Alle Produkte zuzüglich Versandkosten, sofern nicht anders angegeben.

Der nächste TOURENFAHRER erscheint am **Freitag**, dem 8. Januar.



Begegnung der Generationen: R1250GS trifft auf R100GS »Bumblebee«. Wir feiern vier Jahrzehnte GS mit einem Tête-à-Tête der Vorreiter-GS mit dem aktuellen Highend-Abenteurer.



Sonnenverwöhnt: Im abwechslungsreichen Norden Kroatiens entdeckten Sandra Weißhuhn und Guido Bergmann Landschaften zum Durchatmen.

TOURENFAHRER im guten
Zeitschriftenhandel oder bei
Ihnen im Briefkasten

Themen können sich aus aktuellem Anlass ändern.

146 **TOURENFAHRER** 1/2021

■ **Motorradbau im Land der
Kontraste: Was steckt hinter
»made in India«?**

■ **Gewusst wie: Routenplanung
und wasserdichte Tourenstiefel**

Fotos: BMW, Guido Bergmann

TOURENFAHRER

erscheint 12-mal jährlich in der
Syburger Verlag GmbH
Hertinger Straße 60, 59423 Unna
Telefon 02303 / 98550
Telefax 02303 / 98559
Amtsgericht Hamm. HRB 3216
www.tourenfahrer.de

Gründer
Reiner H. Nitschke

Chefredakteur
Guido Bergmann

Redaktion
Till Ferges, Till Kohlmey,
Thilo Kozik, Sophie Leistner,
Toni Sacher, Tilman Sanhüter,
Jürgen Schons, Sabina Schult

TF-Partnerhäuser
Toni Sacher

Ständige Autoren
Uli Böckmann, Hans Michael Engelke,
Dieter Höner, Andreas Hülsmann,
Alan Klee, Thomas Mendle, Uwe Krauß,
Rudolf Kuhl, Michaela Staleker,
Udo Staleker, Lars Wenersheide

Studio- und Actionfotografie
Volker Rost, Guido Bergmann,
Christina Guldnering

Layout, Repro und Bildbearbeitung
Resiane Beine, Marc Vollmer

Illustrationen
Harald Woblick

Titelfotos
Maximilian Heller,
Uwe Krauß, Werk

Anzeigenverkauf
Carsten Schübeler
Telefon 02303 / 985565
Es gilt die Preisliste 2020.

Abonnenten-Service
tourenfahrer@vuservice.de
Tel. 06123 / 9238-236
Fax 06123 / 9238-244
Postanschrift: Abo-Service Tourenfahrer,
65341 Eltville

Einzelbezugspreis: 5,90 Euro
Jahres-Abo inkl. Porto:
Inland 59,88 Euro, Ausland 77,88 Euro,
Schweiz 108,60 sfr

E-Paper für Print-Abonnenten:
0,60 Euro/Ausgabe

Einzelbezugspreis E-Paper: 3,99 Euro
Jahres-Abo E-Paper: 39,99 Euro

Vertrieb
MZV GmbH, 85716 Unterschleißheim

Druck
Walstead Central Europe



Der Nachdruck einzelner Artikel oder
Auszüge aus denselben und die
Vervielfältigung oder Verbreitung mittels
elektronischer Medien sind nur mit schrift-
licher Genehmigung des Verlags gestattet.
Für unverlangt eingesandte Bilder oder
Manuskripte kann keine
Haftung übernommen werden.
ISSN 0933-4440

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

Auch einer unserer Arbeitsplätze.



Wir beschäftigen uns in jeder Ausgabe intensiv mit Autos – und Motorrädern! Aber nicht nur deshalb haben wir die stärkste Redaktion unter Deutschlands Oldtimer-Magazinen. Sondern auch, um unseren Lesern jeden Monat die Qualität bieten zu können, die sie von Europas größter Oldtimer-Zeitschrift erwarten können. Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

RS 660

EINE NEUE ÄRA BEGINNT



DIE NEUE APRILIA RS 660

Optisch und technisch ein Supersportler vom Feinsten zeigt sich die neue RS 660 auch in puncto Fahrkomfort von ihrer besten Seite. Dazu genießt Du beste Hightech Elektronik aus dem Rennsport. Agil und präzise ist sie ein echtes Leichtgewicht mit Power. Die neue Aprilia RS 660 wird Dich Tag für Tag und bei jeder Gelegenheit in ihren Bann ziehen – sie wird dich rundum begeistern!

Mehr Informationen unter aprilia.de

aprilia®