

HINTER DEN KOFFERKULISSEN: BOX-GIGANT SHAD

Juni 2026

Reportagen • Test • Technik

Deutschland 6,90 €

Österreich 7,70 € • B/L 8,20 € •

NL 8,40 € • Italien 9,50 € •

Spanien 9,50 € • Schweiz 13,10 sfr •

Slowenien 9,50 € • Finnland 10,50 €



www.tourenfahrer.de

MOTORRAD REISEN

TOURENFAHRER



NAVI-ALTERNATIVE

ZUSATZDISPLAYS IM TEST

KERNIGE RETROS

BMW R 12 G/S vs.

TRIUMPH Scrambler 1200 XE

TOURENTTEST

KAWASAKI KLE 500 SE



50 JAHRE

BMW R 100 RS



10.999 EURO, 112 PS

FAHRBERICHT

CFMOTO 1000 MT-X

SOMMERFRISCHE

VON PARIS ANS MEER

BERCHTESGADEN

TADSCHIKISTAN

BALKAN-RUNDFAHRT

Gebrauchtberatung: KTM 1290 Super Adventure S/R +++ **Alpenpässe:** Col des Aravis +++ **Treff:** Alpenroder Hütte

JETZT NEU IM HANDEL



TOP TOUREN FÜR DEN MOTORRADURLAUB

Die Highlights aus
TOURENFAHRER und
MOTORRAD NEWS

Ideal zum Entdecken
und Selbstfahren

148 Seiten · 9,90 Euro*

NEU

im gut sortierten
Zeitschriften-
handel

Unsere Zeitschriften sind alle als **E-Paper** erhältlich.
Lesen Sie die MOTORRAD-TRAUMZIELE DEUTSCHLAND 4
auch ganz komfortabel auf Ihrem Tablet, Smartphone oder PC.

Hier portofrei** Printausgabe oder E-Paper bestellen:

magazine.tourenfahrer.de

* Verkaufspreis Deutschland, Auslandspreise abweichend

** portofrei innerhalb Deutschlands

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



MAGAZINE.TOURENFAHRER.DE

Ideologische Nagelprobe



Guido Bergmann
(Chefredakteur)

Knack!« – soeben hatte ich noch gemeint, einen Nagelknipser für den Rest meines Lebens in den Fingern zu haben, plötzlich liegen scharfkantige Metallscherben in meiner Hand. Dekoriert mit dem Markenemblem einer Messerschmiede aus der Nachbarstadt, die für Qualität und Langlebigkeit bürgt.

Keine Sorge, ich will mich hier nicht über Nagelpflege auslassen. Aber oft sind es die kleinen Dinge, die uns ins Grübeln bringen. Diesen Knipser hatte ich nicht nur in einem Anflug von Heimatverbundenheit und aus Freude an guter Qualität gekauft, sondern auch, weil es mir gefällt, ein Basis-Instrumentarium dabeizuhaben, das sich auf vielen Reisen bewährt hat. Wenn drum herum alles fremd ist, fühlt es sich einfach gut an, erprobte Utensilien an Ort und Stelle zu wissen. Dinge, die dann mit jeder bedeutenden Reise (also fast allen) an individuellem Wert zulegen.

Enttäuschung schlägt oft in Trotz um. Ich hätte eine Reklamation schreiben können, vielleicht hätte mir dann eine beschämte Firma ein nagelneues Exemplar geschickt. Stattdessen kaufte ich das billigste Teil im Internet. Dass ich noch zehn Meter Reepschnur dazuordern musste, um den Mindestbestellwert zu erreichen, kümmerte mich nicht. Auch so war das Paket aus China immer noch billiger als edler Stahl made in Germany.

Drei Tage später lag ein eingeschweißter Schaumstoffballen im Hausflur. Als Einkaufserlebnis gefiel mir das deutlich weniger, als vom freundlichen Fachhändler ein Stück deutscher Fertigungskunst aus der Vitrine holen zu lassen. Doch für einen lächerlichen Betrag hatte ich einen präzise gefertigten Handschmeichler erworben. Abgerundete Kanten, satinierte Oberflächen, spielfreie Mechanik, sogar den Luxus einer bunt eloxierten Unterlegscheibe hatte man dem Ding gegönnt. Kein Vergleich zum Vorgänger.

Klar, ethisch ist das diskussionswürdig. Obwohl ich den Verdacht hege, dass in der wohlfeilen Kritik an China häufig eine unangenehm große Portion westlicher Selbstgerechtigkeit mitschwingt. Abseits jeder Ideologie drängt sich nur ein Fazit auf: China hängt alle ab.

Bei der Nagelpflege könnte ich damit leben. Dummerweise drängt diese Erkenntnis auch auf den Motorradmarkt. Niemanden hat es vor Jahren gewundert, dass das Riesenreich Messehallen mit Motorrädern vollstopfen konnte, die ulkige Fantasienamen trugen. Doch bei jedem Modell brauchte es nur Sekunden, um zu sehen, wo das Preisschild den Haken hatte.

Das klappt nicht mehr. Weniger, weil Marken wie CFMoto oder Voge vergnügt in den Technikkasten ihrer Partner KTM und BMW greifen, sondern weil sie den Windschatten bereits verlassen, um zum Überholen anzusetzen.

Nachdem ich die neue Voge DS 800 X Rally gefahren habe (mehr im nächsten TF), musste ich tatsächlich um Fassung ringen. Eine prächtige Reiseenduro mit edlen Komponenten, opulenter Ausstattung und blitzsauberer Verarbeitung zum Gegenwert einer preisreduzierten Suzuki DR-Z4S, so was bringt nicht nur mein Wertesystem ins Wanken.

Da fand ich es fast tröstlich, dass sich beim Preisbrecher CFMoto 1000 MT-X auf der ersten Testfahrt (S. 28) noch letzter Optimierungsbedarf in Sachen Elektronik aufspüren ließ. In einem Land, das rund 90 Prozent des Weltbedarfs an PCs produziert, ist aber wohl auch das bald mit einem Fingerschnipp erledigt.

Herzliche Grüße

redaktion@tourenfahrer.de

62 Mediamultis: Externe Displays können Navigation und Bordenter-tainment in ungeahnte Höhen treiben.



124 Wasserwege durch den Balkan: Uwe Krauß erlebt heiße Sommerwochen zwischen Slowenien und Griechenland und findet immer ein erfrischendes Gewässer.



72 Einer für alle: Die spanische Firma Shad baut Gepäck-systeme für fast alle großen Motorradhersteller. Wir schauen beim Box-Giganten hinter die Kulissen.



32 Zu schade, um sie schmutzig zu machen? Thilo und Tilman holen sich kalte Füße beim Vergleich zwischen BMW R 12 G/S und Triumph Scrambler 1200 XE.

14 Große Ferien, Teil 1: Lars Weners-heide lässt die Puppen tanzen und folgt der legendären französischen Urlaubs-straße von Paris in Richtung Mittelmeer.





28 Opulenz zum Schnäppchenkurs: Wir greifen uns eine der ersten serienmäßigen CFMoto 1000 MT-X und suchen das chinesische Kurvenglück auf einer Tour durch den Odenwald.



42 Noch so ein Preisknüller: Mit der radikal neu gestalteten KLE 500 reist Kawasaki weit in der Zeit zurück. Wir erleben mit dem tourentauglich bestückten SE-Modell auch ungewollte Bodenständigkeit.



118 Makellos durch die Jahrzehnte geschlüpft: Vor 50 Jahren revolutionierte BMW mit der verkleideten R 100 RS den Motorradbau. Uli Böckmann gratuliert zum Geburtstag.

MOTORRÄDER

Fahrbericht: CFMoto 1000 MT-X	28
Vergleichstest: BMW R 12 G/S / Triumph Scrambler 1200 XE	32
Tourentest: Kawasaki KLE 500 SE	42
Gebrauchtkauf:	
KTM 1290 Super Adventure S/R	112
Youngtimer: BMW R 100 RS	118

REISEN

Frankreich: Der Sonne entgegen	14
Berchtesgaden: Milchstraße	48
Alpenpässe: Col des Aravis	98
Tadschikistan:	
Schottern auf Tadschikisch	100
Balkan: Wasserwege	124

AUSRÜSTUNG / PRAXIS / TECHNIK

Ausrüstung: Externe Displays	62
Ausrüstung: Shad-Werksbesichtigung	72
Buntes	70


SERVICE / REPORT / SZENE

Medien	78
TF-Partnerhäuser	92
Organisierte Reisen	96
Ausprobiert	116
Treffpunkt: Alpenroder Hütte	136

RUBRIKEN

Intern	3
Start	6
Aktuell	8
Leserbriefe	12
TF-Shop	60
Abo-Seiten	68
Der Markt	79
Fundstück: Rohr frei!	137
Vorschau/Impressum	138





WÜSTENPOESIE: DIE QUERUNG DES
ERG D'ADMER IN DER ALGERISCHEN
SAHARA ZÄHLT ZU DEN MOTORRAD-
MOMENTEN, DIE FÜR IMMER
BLEIBEN. VOM GLÜCK EINER REISE
IN DIE EIGENE VERGANGENHEIT
ERZÄHLT TF-CHEFWÜSTLING
GUIDO BERGMANN IN DER
AKTUELLEN AUSGABE 4/2026
UNSERER SCHWESTERZEITSCHRIFT
MOTORRADABENTEUER.

Foto: Guido Bergmann

TOURATECH TRAVEL EVENT 2026

Reiserummel

Vom 5. bis 7. Juni steigt in Nidereschach wieder das Touratech Travel Event. In lauschiger Festival-Atmosphäre bei Streetfood und Drinks dürfen sich die Besucher auf spannende Reisevorträge, Livemusik, Workshops, On- und Offroad-Probefahrten sowie eine prall gefüllte Händlermeile freuen. Auch der TOURENFAHRER und MotorradABENTEUER werden live vor Ort sein.

www.touratech.de



UPDATE FÜR HYBRID-KAWAS

Plus für den Alltag

Kawasaki spendiert seinen Hybridmodellen Z7 und Ninja 7 ein umfangreiches Update der Software. Künftig kann bei bis zu 60 km/h vom Elektro- zum Verbrennerantrieb gewechselt werden und nicht wie bisher bei höchstens 25 km/h. Damit entspricht die Umschaltgrenze der maximalen Geschwindigkeit des elektrischen Fahrbetriebs. Umgekehrt lässt sich beim Verzögern bereits ab diesem Tempo wieder in den EV-Modus wechseln. Der Elektromotor darf daher häufiger mitspielen.

Eine weitere Neuerung betrifft den Sport-Hybrid-Modus. Während dieser bislang ausschließlich in Verbindung mit manuellem Schalten nutzbar war, steht nun zusätzlich ein Automatikmodus für den Sportbetrieb zur Verfügung.

www.kawasaki.de

ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450 APEX

Wusel-Himalayan

Leichter, tiefer, handlicher: Mit der »Apex« serviert Royal Enfield eine noch kurvenlustigere Variante der Guerrilla 450. Tiefer positionierter Alulenker, 17-Zoll-Gussräder, griffige Vredestein-Reifen und aktualisierte Fahrprogramme sollen die kleine Nackte noch umgänglicher machen. Mit an Bord des einheitlich 5690 Euro teuren Kompaktpakets ist das neueste »Tripper Dash Display«, ein Rundinstrument mit vollwertiger Kartennavigation

www.royalenfield.com



FRISCHE SPITZE BEI BMW

Neuentwickler

BMW Motorrad baut die Entwicklungsabteilung um. Zum 1. Juni übernimmt dort Josef Honeder die Leitung. Seit über 20 Jahren ist der Maschinenbau-Ingenieur in Schlüsselpositionen innerhalb der BMW Group aktiv und hat unter anderem die Bereiche Entwicklung Gesamtfahrzeug und Antrieb sowie Antriebsstrang und Kraftstoffversorgungssysteme geleitet. Josef Honeder wird die gesamte technische Konzeption, Konstruktion, Erprobung und Weiterentwicklung von Technologien für alle neuen Motorradmodelle der Marke verantworten. Er tritt die Nachfolge von Christof Lischka an, der die BMW Group auf eigenen Wunsch verlassen hat.



www.bmw-motorrad.de



YAMAHA MT-09 / MT-07

Frühlingsrabatte

Einen Preisnachlass von 900 Euro können Käufer einer MT-09 noch bis Ende Mai einstreichen – als Gutschrift, Zubehörbonus, Führerscheinzuschuss oder Finanzierungsvorteil. Immerhin 700 Euro Rabatt gibt es bis Ende Juni beim Kauf einer MT-07, wahlweise als Zubehörbonus oder Führerscheinzuschuss.

www.yamaha-motor.eu

SHOEI®



YOUR ADVENTURE GOES ON

- Reinrassiger Adventure-Helm mit dem Tragekomfort eines Premium-Integralhelms
- Hochfeste Außenschale aus AIM+ mit 4 Schalengrößen (XS-S, M, L, XL-XXL), leicht und perfekt ausbalanciert
- Optionales FI-Tec Visier*, selbsttönend** und ready-for-PINLOCK® (erhältlich ab 07/26)
- Helmschirm und Visier werkzeugfrei demontierbar
- Interieur herausnehm- und waschbar, optional in unterschiedlichen Stärken erhältlich*

HORNET ADV06



*Kostenpflichtiges Zubehör **nicht konform mit ECE-R 22.06



FI-Tec
Photochromic Visor

P.F.S.
Personal Fitting System

SHOEI
Competence
Center
Händler auf shoei.de



TESCH TRAVEL TREFFEN

Ewiges Feuer

Gleicher Ort, gleicher Stil, gleicher Nachtfrost: Beim Tesch Travel Treffen im belgischen Malmedy war Ende April fast alles wie immer. Nur, dass der Vater des Fernreisetreffens zum ersten Mal nicht dabei war. Zumindest nicht leibhaftig, denn der letztes Jahr verstorbene Bernd Tesch war nicht nur bei einigen warmen Worten auf der Bühne, sondern während der gesamten Veranstaltung allgegenwärtig. Die neuen Organisatoren Carola Möller, Jürgen Schmitz und ihre Freunde stellten gemeinsam mit Patricia Govers-Tesch ein Wochenende auf die Beine, wie es die knapp 300 Teilnehmer lieben: Flussdurchfahrt, Riesenfeuer, Zusammenrücken im Diasaal und lange Gespräche inmitten weit gereister Motorräder. Sogar das Eifelwetter zeigte sich von seiner sonnigsten Seite. Ein Wochenende, das Lust auf weitere Ausgaben gemacht hat. Das nächste Tesch Travel Treffen findet vom 23. bis 25. April 2027 statt.

www.teschtreffen.de

JUBILÄUMSRABATTE

Geburtstagsgaben



Zum 50. Jubiläum von Suzuki in Deutschland macht der Motorradhersteller Geldgeschenke: Bis zum 30. Juni sind 200 Euro Preisnachlass auf die GSX-8R und 400 Euro auf die GSX-S 1000 im Pott. Für V-Strom 800 und 800 DE gibt es Zubehör-gutscheine im Wert von 400 Euro. Diese Angebote gelten gleichfalls für die Editionsmodelle Power, Daidai-Iro und Travel.

motorrad.suzuki.de

JUBILÄUMSSCHNÄPPCHEN

Zum 125. Geburtstag rabattiert Indian die Modelle mit PowerPlus-Motor aus dem Baujahr 2025 sowie Scout und Chief um einen Euro pro Kubikzentimeter.

www.indianmotorcycle.de

REIFENPOKER

20, 30 oder 40 Euro, je nach Modell, zahlt Dunlop im Rahmen einer Cash-Back-Aktion zurück. Die Aktion dauert bis zum 15. Juni, Anmeldung auf www.dunlop-motorewards.eu. Eine ähnliche Aktion mit 30 Euro Rückzahlung hat Avon gestartet, sie dauert bis zum 15. Juli, Anmeldung auf www.avonmotorewards.eu.

MEHR EXPLO-TOURS

46 Jahre nach Unternehmensgründung bekommt Reiseveranstalter »Explo-Tours« eine neue Leitung. Zur Saison übernimmt der erfahrene Enduro-Reisende Olaf Neeb die Geschäftsführung. Unter dem neuen Label »Explo On Tour« bietet er ab der Saison 2026/27 abenteuerliche Motorrad-touren durch Südamerika – weiter im Stil von Explo-Tours. www.explo-on-tour.de

Die neue MOTORRAD NEWS

Seit dem 7. Mai ist MOTORRAD NEWS 6/26 erhältlich, wie gewohnt randvoll mit spannenden Themen. Zum Beispiel **Fahrberichte** von brandaktuellen Neuheiten wie Ducati Hypermotard, Yamaha R7 und Honda Transalp 750 und Hornet 750 mit E-Clutch. Dazu spannende **Vergleichstests** Japan gegen China in Form von Kawasaki Z 650 S gegen Voge R 625 und Honda CBR 650 R gegen CFMoto 675 SR-S sowie BMW F 450 GS gegen Honda NX 500 und Kawasaki KLE 500 SE. Die **Reisen** führen in die Auvergne und nach Norditalien, die **Gebrauchtberatung** beleuchtet die Suzuki V-Strom 800, der **Meilenstein** feiert 25 Jahre Harley V-Rod, die **Ausrüstungsthemen** behandeln Hecktaschen und Rückenprotektoren und wie immer dabei **Porträt, Treff, Gestern, Roter Bereich, Drumherum** u. v. a. m.

magazine.tourenfahrer.de



KOOPERATION

BMW Motorrad und der ADAC haben ihre Kooperation für Fahrsicherheitstrainings um drei Jahre verlängert. Dafür stellt der Hersteller 82 Maschinen verschiedener Baureihen sowie entsprechende Fahrerausstattung zur Verfügung, die an zehn ADAC-Trainingsstandorten genutzt werden können. www.adac.de

FEIERABEND

AC Schnitzer aus Aachen, Hersteller von feinem Zubehör für BMW-Motorräder und diverse Automarken, stellt ein Jahr vor seinem 40. Firmenjubiläum den Betrieb ein. Grund sind nach Angaben der Eigentümer Wettbewerbsnachteile in Deutschland durch »stetig steigende Kosten in der Entwicklung und Herstellung von Teilen« sowie die extrem aufwendige Zulassung von Teilen am deutschen Markt. www.ac-schnitzer.de

KNOWHOW-TRANSFER

KTM besetzt zwei Führungspositionen mit ehemaligen Spitzenkräften von BMW Motorrad: Klaus Allisat, der zu Münchener Zeiten unter anderem CEO bei Husqvarna war, wird Vice President Sales Europe, der frischgebackene Vertriebs- und After-Sales-Manager Johann von Balluseck verantwortet den Verkauf der orangenen Flotte im Rest der Welt. KTM-CEO Gottfried Neumeister sieht die Personalien als »starkes Vertrauenssignal für unseren Neustart, unser Team und den gesamten Markt.« www.ktm.com



TRAININGSFINDER

Fahrverbesserer

Orientierung am riesigen Markt der Fahrsicherheitstrainings gibt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) gemeinsam mit ADAC und DVR. Im

Web pflegt das ifz eine ständig aktualisierte Übersicht mit Terminen. Zahlreiche Suchfilter helfen, das Training nach Maß zu finden. www.ifz.de

WUNDERLICH-SAISONAUFTAKT

»Anfahrt« mit Cracks

Die Saisoneroöffnung von Zubehörriese Wunderlich lockt am 30. Mai mit der Gelegenheit zu Offroad-Fahrtrainings unter Anleitung echter Cracks: Mit dem zweifachen Supermoto-Weltmeister Bernd Hiemer, den Deutschen Enduro-Champs Dirk und Robin Thelen sowie »Mike on the Bike« sind echte Koryphäen am Start. Die dreistündigen Trainings sind für 59 Euro buchbar. www.wunderlich.de



IM LAND DES DRACHEN

ERLEBE CHINA AUF 2 RÄDERN | 22 OKT - 06 NOV 2026



SCAN ME

www.edelweissbike.com

Plus de France

(Motorradhotels in Europa, TF 5/2026)

Leider vermisste ich mehr Informationen über Hotels oder andere Unterkünfte in Frankreich. Die Dolomiten und Österreich sind doch recht ausgelutscht. Beispiel für französische Ziele: »Hôtel le Marronnier« in Rencurel oder Uta Baiers »Domaine de Fombeton« in Vaumeilh. Wäre schön, wenn davon mehr in den TOURENFAHRER käme.

Lutz Kowalewski

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns immer über Hinweise zu Motorradunterkünften, die unsere Leser herausragend finden. In diesem Fall besonders, da sowohl »Marronnier« als auch »Fombeton« zu unseren alteingesessenen Partnerhäusern gehören.

Vorgefahren und nachgekocht

(Reise »Kurven & Knödel« TF 5/2026)

Ich bin nun schon über 20 Jahre Euer Leser und doch schafft ihr es mich zu überraschen. Eine kulinarische Tour und dann noch mit den Rezepten am Schluss! Hat mir sehr gut gefallen (bin schon am Nachkochen).

Petter Wettengel

Antwort der Redaktion: Toni und Lars freuen sich, dass sie Appetit machen konnten, und kommen sicher gerne zum Abschmecken vorbei.

Demnächst Nordkorea?

(Reisebericht Afghanistan und »Intern«, TF 5/2026)

Ich bin wirklich fassungslos. Selbstverständlich möchte man, wenn man eine Motorradzeitschrift kauft, etwas über Motorradfahren und -reisen lesen und nichts über Politik. Aber es gibt Grenzen. Grenzen von Moral, Ethik und Anstand. Einen Reisebericht über das heutige Afghanistan abzudrucken und sich dabei noch in Aussagen zu verirren wie »erstaunlich nett« doch ein Taliban-Führer war, normalisiert und relativiert ein Regime, dessen Menschenrechtsverletzungen aufzulisten hier den Rahmen sprengen würde. Was kommt als Nächstes? Ein Reisebericht

durch Nordkorea mit einem Besuch der schönsten Internierungslager?

Claudius Enaux

Ich fahre seit 40 Jahren Motorrad, lese genauso lange den TOURENFAHRER und war in vielen Ländern unterwegs. Reisen in ferne Länder erweitert den persönlichen Horizont und schafft Verständnis für andere Menschen und Kulturen. ABER: Nach dem Lesen des Afghanistan-Reiseberichts hatte ich dasselbe schlechte Gefühl im Bauch wie schon beim Iran vor einigen Monaten.

Müsst Ihr die Leserschaft unbedingt animieren, in diese Länder zu fahren? Ein jeweils totales Unrechtsregime und wirklich nicht ganz ungefährlich. Wenn schon im Artikel in der Zusammenfassung der erste Satz heißt: »Es gibt eine eindeutige Reisewarnung seitens des Auswärtigen Amtes«, dann erwarte ich eigentlich von Eurer Redaktion, dass Ihr nicht dazu animiert, in solche Länder zu fahren. Was kommt als Nächstes? Haiti, Jemen, Südsudan? Natürlich weiß ich, dass jeder erwachsene Biker diese Entscheidung selbstbestimmt treffen kann, ob er in solch ein Land reist, aber ich appelliere an Euch, eventuell mal eine »Länder-non-grata«-Liste zu entwickeln, über die dann eben nicht berichtet wird.

Frank Bordtfeld

Freundliche Grüße von Jupiter! Danke für dieses »Intern« und die Erinnerung an (hoffentlich) unser aller Leitbild. Wer es bis hierhin noch nicht selbst durch Erfahrungen herausgefunden hat, dem empfehle ich die Bücher von Ted Simon.

Mike Schlüter

Antwort der Redaktion: Danke für die ebenso differenzierte Auseinandersetzung! Die Frage, ob man Länder bereisen sollte, in denen unsere Wertmaßstäbe nichts gelten, ist noch älter als der TOURENFAHRER selbst. In diesem Fall hat Martin Leonhardt aus unserer Sicht eindrücklich beschrieben, wie es sich anfühlt, auf heiklem afghanischem Boden unterwegs zu sein. Dass er dabei auch auf freundliche Menschen

stieß, sagt nichts über das Regime, unterstreicht aber, dass sich Kategorien wie »gut« und »böse« schwerlich an Ländergrenzen festmachen lassen. Die Welt bleibt kompliziert – und auch wir liegen nicht immer richtig.

Lithium-Starthelfer?

(Kaufberatung LiFePO4-Akkus, TF 4/2026)

Jetzt ist mir klar, warum meine 1300er GS in drei Wochen Standzeit die Batterie leer saugt. Es ist der hohe Ruhestrom. Ich habe bereits die zweite Batterie, die erste wurde auf Kulanz getauscht, nachdem sie tot war – trotz Ladegerät mit Batterieüberwachung. Könntet Ihr bitte mal einen Artikel über Powerbanks / Starthilfe für LiFePO4-Batterien bringen? Alle verfügbaren Geräte weisen darauf hin, nicht für LiFePO4 geeignet zu sein. Geht dies technisch nicht?

Kay Kröger

Antwort der Redaktion: Offensichtlich befürchten die Hersteller, ihre Jumpstarter könnten für LiFePO4-Akkus zu hohe Spannungsspitzen einspeisen. Das zu vermeiden, würde eine höherwertige Regeltechnik benötigen, die sich kaum in »Günstig-Modellen« finden wird. Eine Liste von Geräten, die für LiFePO4-Akkus tatsächlich geeignet sind, übersteigt angesichts des schnelllebigen und mit Geräten aus China gefluteten Marktes unsere Möglichkeiten. Alternativ empfehlen wir die konventionelle Starthilfe per Bleiakku. Eine ausrangierte 78-Ah-Batterie vom Diesel-Pkw startet immer noch jedes Motorrad. Zudem nehmen LiFePO4-Akkus am Ladegerät sehr schnell Strom an. Nach 20 bis 30 Minuten sollte es zum Starten reichen.

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 habt Verständnis dafür, dass nur Briefe beantwortet werden können, denen Rückporto beiliegt, und dass die Beantwortung einige Wochen dauern kann.



CLICK BAGs für alle aktuellen BMW Modelle,
Ducati Multistrada V2 | V4 oder DesertX und
Harley-Davidson Pan America



CLICK BAG. DER MIT DEM „KLICK“.



CLICK BAG 3



CLICK BAG 6



CLICK BAG 11



CLICK BAG 16



PRAKTISCHES ZUBEHÖR

Tablet-/Kartentaschen | Smartphone-
Taschen & -Aufnahmen uvm.

BEI IHREM WUNDERLICH
HÄNDLER ODER ONLINE



[WWW.WUNDERLICH.DE](http://www.wunderlich.de)



*Meilenstein: In Le
Coteau rollen wir an
der »station-service
OZO« vorbei.*

7
PARIS.
385

DER SONNE ENTGEGEN

Die blaue Route, wie die Route Nationale 7 (RN 7) im französischen Volksmund genannt wird, brachte von den Fünfzigerjahren bis in die Achtziger die Menschen weit vor den Autobahnen von Paris bis ans Mittelmeer nach Menton.


Lars Wennersheide (Text und Fotos) hat sich mit Andreas Muth (Fotos) auf die historischen Pfade der ehemaligen Ferienstraße begeben.





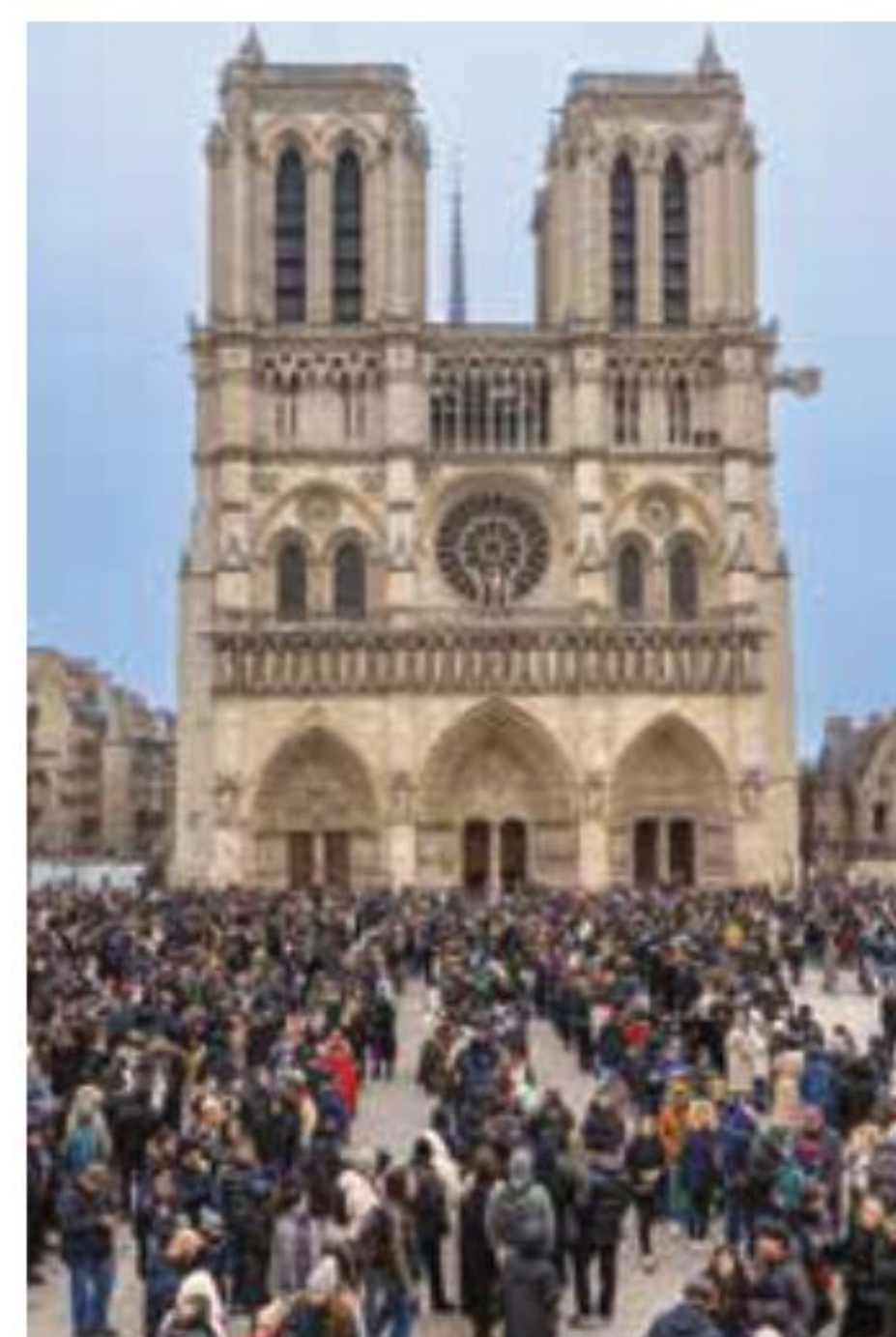
N7

LYON 68
MENTON
615



EIN BUNTER HAUCH VON
NOSTALGIE – HIER WIRKT
UNSERE R 1300 GS FAST
SCHON FUTURISTISCH
DIGITAL

*Eintrittskarte: Die
Wandmalerei in Saint-
Symphorien-de-Lay
gewährt uns Zufahrt.*



IST PARIS BEI TAG BEREITS
EINE SCHÖNHEIT, WIRD ES
MIT SONNENUNTERGANG
IM SCHEINWERFERLICHT
ATEMBERAUBEND



Bonjour Paris. Mon amour! Viel haben wir in Kauf genommen, um mit dir immer mal wieder Zweisamkeit erleben zu dürfen. Du Metropole, die die motorisierten Zweiräder nicht mehr wirklich lieb hast, die im Kern in eine fahrrad-, bus- und metroaffine Metropole mit zahlreichen Streckensperrungen verwandelt wurdest und wirst. Vielleicht ist heute eine der letzten Chancen, das Extravagante einer Motorradfahrt durch diese Stadt zu erleben.

Aufwärmphase: 45 Minuten für fünf Kilometer mit dem Mopped sind gewiss ungewöhnlich. Ich beneide vor allem die vielen kleinen, wuseligen Rollerfahrer, die durch jede Lücke preschen, jeden noch so kleinen Raum zum Vorwärtskommen behände ausnutzen. Locker »automatisch« unterwegs, reicht die freie Hand hier und da zur Smartphone-Bedienung. Mit den beiden großen Reise-BMWs schrauben wir die Konzentration derweil auf hundert Prozent. Signifikante Vorboten von Muskelkater äußern sich währenddessen an meiner durchaus nicht untrainierten Kupplungshand.

Wo ist nur das Prickelnde, leicht Anarchische vergangener Tage geblieben?

Paris, es ist nicht einfach mit dir. Streng definierte Parkplätze für Motorräder, das Ordnungsamt schwirrt aus, auch um die französische Umweltplakette Crit'Air auf Zweirädern zu kontrollieren. Umstände, die von einer leicht gestörten Liebesbeziehung reden lassen könnten, aber deshalb gleich die Scheidung einreichen?

Paris, wer sich heute darauf einlässt, spürt deinen Esprit nicht nur auf dem berühmtesten der sieben Hügel, auf denen du erbaut wurdest. Bohème-Charme umklammert uns. Wir schlängeln uns mit dem Boxer durch das historische Künstlerviertel im Quartier Montmartre hinauf zur Basilika Sacré-Cœur. Oben ein Panorama, das sich über ein Häusermeer bis zum Horizont ausrollt und uns eine erste Orientierung zu den Leuchttürmen der Stadt gibt.

Unten, am Fuße des Hügels, legen die Flügel des Moulin Rouge bei Dunkelheit anrühiges rotes Licht über den Place Blanche, den »Weißen Platz«. Wir drehen uns mehr als einmal durch den Kreisverkehr vor dem Variété. Junge Menschen feiern in dessen Mitte auf einer abgesperrten Fläche sich und den Moment. Schritt für Schritt quetschen wir uns Richtung Champs-Élysées, flanieren mit unseren BMWs über den Prachtboulevard, kreisen um den Arc de Triomphe, nehmen den Eiffelturm in unsere Mitte, queren die Seine über die pompöse Pont Alexandre III, passieren vis-à-vis die Glaskuppe des Louvre. Unvergessene Motorradmomente, auch weil ich das Reisen auf dem Motorrad ebenso liebe wie diese Stadt. Ist Paris bei Tageslicht bereits eine Schönheit, wird es mit Sonnenuntergang im Scheinwerferlicht atemberaubend. Wir sind ein letztes Mal gebannt vom abendlichen Blick vom Tour Montparnasse, der perfekten Aussichtsplattform, die nun wegen einer mehrjährigen Renovierung bis auf Weiteres geschlossen sein wird.

All das wird nur als Vorspiel für die Kathedrale Notre-Dame de Paris, genauer diesen einen Punkt auf dem Vorplatz der



***Herzenssache:** Der Autor liebt die Stadt auch oben auf dem Tour Montparnasse (o.).*

***Haarsträubend:** perfekter Moment am Seinufer zur Begegnung mit dem Eiffelturm (l.).*

***Aussicht-Los:** ein letzter Blick vom Tour Montparnasse vor der Renovierung schenkt uns einen freien Blick auf die »Leuchttürme« der französischen Hauptstadt (u. g. l.).*

***Platt getreten:** Der »Point Zéro« der RN 7 versteckt sich irgendwo zwischen den Menschenmassen vor der Kathedrale Notre-Dame de Paris (u. M. l.).*

***Verleiht Flügel:** Das Variété »Moulin Rouge« verwandelt die umliegenden Straßen in ein Rotlichtviertel (u. l.).*



Royale Räume: Im Schloss Fontainebleau treffen wir auf den Zweitwohnsitz der gekrönten Häupter aus Paris (o. r.).
Zeitreise: In der gleichnamigen Stadt blendet uns Jean-Yves mit der Replika seines Auburn Speedster (M. r.).
Plüschig: Im »Maison Mantin« versteckt sich manch geheimnisvolle Frauengeschichte in den Gemächern der alten Villa des offiziellen Jungesellen (M. r.).
Edel-Wischmopp: Extravaganzen gehören in Fontainebleau zum Stadtbild (u. r.).
Klare Sprache: Im historischen Kern von La Charité-sur-Loire gönnen wir uns eine Nacht Pause (u. g. r.).

Kirche. Der »Point Zéro«, eingelassen ins frisch renovierte Pflaster vor dem Portal, heute von vielen Besuchern getreten, die das Gotteshaus nach der Brandschadensanierung begutachten wollen. Von hier, von der Île-de-France, starten die bedeutendsten französischen Routes Nationales in alle Himmelsrichtungen Frankreichs.

Wir reden über das Paris, aus dem alle weg- statt hinwollen. Das Paris, das Frankreich im August – in Stein gemeißelter Ferienmonat unserer Nachbarn. Dann standen und stehen die Bänder im industriell geprägten Norden still, die Büros leer und die *vacances* an. Die traditionellen Staus gen Süden, die Karawanen ans Meer begannen und beginnen. Und es war eben jene *Nationale Sept*, »die Sieben« – auf ihr reiste die Nachkriegsgeneration von Nord-, West- und Mitteleuropäern in den Fünfziger- bis Achtzigerjahren hinein in die schönste Zeit des Jahres: zum geografischen Ort, an dem der Traum von einem *Savoir-vivre* im Freien plötzlich lebbar wurde.

Dreas und ich versuchen, einen Blick auf unseren eher unscheinbaren Startpunkt zu erhaschen, erwecken die beiden Zweizylinder ein letztes Mal auf Pariser Boden zum Leben. Der Weg aus der Metropole heraus ist der Kunst eines Entfesselungskünstlers nicht unähnlich. Vom magischen Asphaltband ist lange nichts zu spüren. Villejuif – Banlieue, Vorort von Paris. Ehemaliges Arbeiterviertel. Offensichtlich haben wir eine Grenze übertreten. Fensterläden sind zugeklappt, Menschen mit reichlich Tagesfreizeit. Ein Hauch Nordafrika weht durch die engen Gassen, über die spröde RN 7. Vom alten Avenue-Hotel sind kaum mehr Lebenszeichen zu erkennen. Dieser Ort wurde wohl zum Endpunkt jener, die auf der RN 7 aus dem Süden Richtung Metropole strebten – Menschen, denen kurz vor dem Ziel die Puste ausging oder der Mut wich.

Richtung Orly gewinnt die RN 7 noch einmal an Größe, aber weniger an Format. Zweispurig trolten wir uns Richtung Flughafen, der sich hinter Villejuif und vor Évry mit seinem Dunstkreis wie ein wuchtiger Ballon in die Umgebung setzt. Die RN 7 taucht in einen Tunnel, über uns Terminal und Flugzeuge. Kurze Zeit später erzählt zur Linken der Torso einer



Concorde von den glorreichen Zeiten französischer Überschall-Luftfahrt.

Möglichst zügig streben auch wir nach Süden. In Évry verliert sich die alte Trasse der RN 7, wurde von der parallel verlaufenden Autobahn 6 ihrer Aufgabe entbunden. So mogeln wir uns durch die Universitäts- und Forschungsstadt, die mit der vielfältigen Völkergemeinschaft einer ehemaligen Kolonialmacht auf der Suche nach eigener Identität scheint. Beinah versteckt streckt sich das quadratisch gestaltete Minarett der Großen Moschee, der Grand Mosquée d'Évry-Courcouronnes, im andalusisch-maghrebinischen Stil gen Himmel.

Dauerhaft sticht die Sonne von vorn durchs Visier in den Helm. Die Sonnenbrille gibt alles und scheitert doch. Zusätzlich klicke ich die getönte Blende meines Helms nach unten, um die Überbelichtung vor mir abzdunkeln und in harte Kontraste zu verwandeln. Fortan werden wir weiter Hitze und Licht von vorn kriegen. Immer deutlicher malt die Visierluke beim



DAS CHÂTEAU IST
WIE EIN LETZTES
FERNES ECHO DES
KÖNIGLICHEN UND
IMPERIALEN PARIS
ENTLANG DER RN 7



HIER WIRD DER MYTHOS
 »NATIONALE SEPT«
 GREIF- UND SICHTBAR –
 HIER TROTZT SIE DEM
 TEMPO DER ZEIT





Blick in den Rückspiegel ihre Form als Farbe in mein Wir-fahren-in-den-Süden-Gesicht.

Mehr und mehr zeigt sich Natur am Straßenrand, bis unsere Landstraße im Forêt de Fontainebleau, dem Wald rund um das gleichnamige Schloss, badet. Nach Tagen intensiver Stadtluft endlich eine grüne Lunge. Die Temperatur dimmt herunter. Menschaufläufe mehren sich in der Stadt Fontainebleau, die mit ihrer typisch französischen Lebenskunst zwischen Terrassenrestaurants und dem Zweitwohnsitz ehemaliger französischer Herrscher brilliert. Château de Fontainebleau – ein letztes fernes Echo des royalen und imperialen Paris entlang der RN 7. Bourgeoise Momente ziehen an uns vorbei, aus denen Jean-Yves mit der Replika eines Auburn Speedster heraussticht. Gelassen wartet er in seinem verkleideten »Ford Mustang aus den Achtzigerjahren, mit dem ich Gäste zu besonderen Anlässen chauffiere« auf das nächste Hochzeitspaar. Mit

ihm erhält die alte RN 7 endlich auch einen Hauch Nostalgie.

Wir machen Meter, nehmen die Avenue des Cascades durch den Schlossgarten, sind erstaunt, kein Verbotsschild zu sehen. Spontan entscheiden wir uns für eine Auszeit von der großen Nationalstraße, ziehen über schmalste und kleinste Wege durch den Forst von Fontainebleau. Schilder warnen vor Rehen und Wildschweinen. Erste Kehren, viele, viele kleine Kurven. Unter dem grünen Dach der Bäume glänzt die Fahrbahn auf einmal regennass und wir wissen nicht, warum. Der Ausflug durch den Wald wird dabei nicht zu einer atemlosen, immerhin aber einer ampellosen Zeit. Sehr gut.

Südlich von Nemours zurück auf der RN 7. Das Navi hat für unseren Ausflug eine nach Westen offene Ellipse auf dem Bildschirm hinterlegt. Mit der Straße begleitet uns nun der Fluss Loing ein Stück des Weges. Das Restaurant »Le Poisson Doré« am Dorfrand von Gandelles hat schon lange keinen »goldenen Fisch« mehr gesehen, vegetiert an Steuerbord zwischen Straße und Wasser, begraben von Bäumen und Büschen. Ein Lost Place, den sich die Natur zurückholt. Gegenwart auf der RN 7, zu der der Verfall genauso gehört wie die Schönheit eines leeren Landes.

Die einzige Konstante dieser Reise ist der ständige Wechsel der Landschaft. Pappeln, Linden und Platanen säumen den müden Horizont, der zunehmend hügeliger und kompakter daherkommt. Längst orientiert sich die RN 7 am Verlauf der Loire, ohne den längsten Strom Frankreichs nach Westen zu queren. Gestriegelte Rebentfelder füllen fernab jeder Stadt- oder Industrieansiedlung unser Blickfeld nördlich von Pouilly-sur-Loire.

So richtig greif- und sichtbar wird der Mythos *Nationale Sept* erstmals in Charenton am »Relais Les 200 Bornes«. In den 1920er-Jahren bereits eine Shell-Tankstelle, 1952 zu einer Raststätte umgewandelt. Ein echtes Relais Routier, eine Fernfahrerkeipe der alten Schule mit günstigen Speisen, der Patina von kaltem Zigarettenrauch und viel Geschichte und Geschichten. Hier, bei Kilometer 200, macht die Nationalstraße 7 als lebendiger Meilenstein für Reisende Halt, trotz dem Tempo der Zeit. Ein alter Citroën DS, ein



Weg-Weiser: Reminiszenz an die historische Nationalstraße am Relais »Les 200 Bornes« in Charenton (o.).

Spritschlucker: Der Citroën SM von 1971 war wegen der aufkommenden Energiekrise schwer verkäuflich (g. l.).

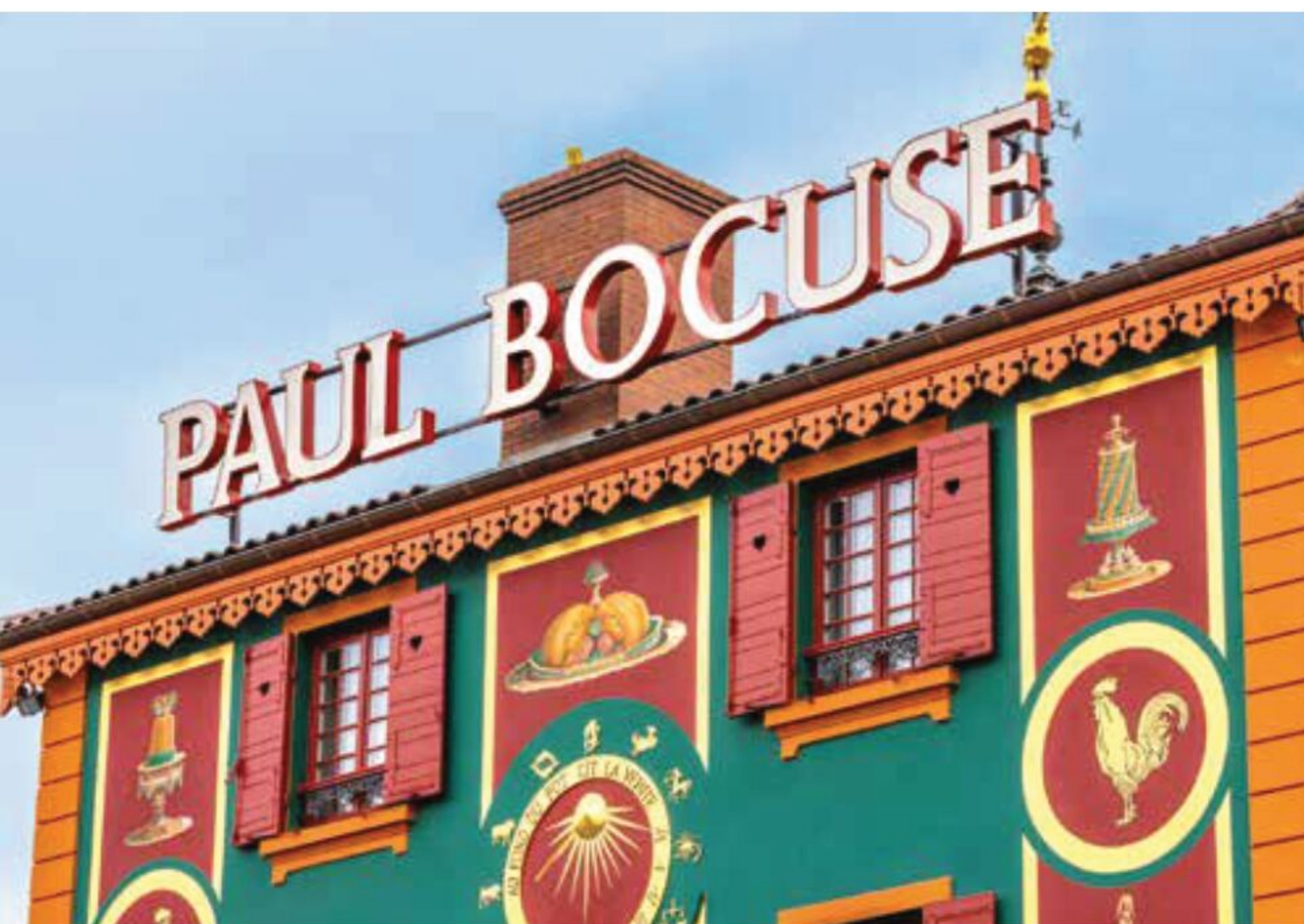
Muskelkraft: Bei Fabrice blicken wir in Lapalisse im »Museum Borne 334« auch auf die Benzinversorgung vergangener Tage (u. g. l.).
Schrotthaube: Diesen seltenen Ariès von 1926 will Fabrice zu einem Schmuckstück restaurieren (l.).

Stau-Kult: Bei der »Embouteillage de Lapalisse« dreht sich für ein Wochenende alles um die Auferstehung der historischen RN 7 (u. l.).



ERSTE GROSSE RAST – AUCH
DAMALS. UND NATÜRLICH
WOLLTE DIE HAUTEVOLLÉE
IN DER STADT VON PAUL
BOCUSE VORNEHM SPEISEN





Peugeot 203 oder ein Renault Dauphine gäben vor den geschwungenen Formen der roten Retrozapfsäulen von Total mit mechanischen Zählwerken ein stimmigeres Bild ab als unsere fast schon futuristisch digital wirkende R 1300 GS.

In La Charité-sur-Loire brauchen Dreas und ich für eine Nacht Pause. Wir holpern

durch die malerischen Gassen des mittelalterlichen Pilger- und Klosterstädtchens an der Loirebrücke, das als *Ville du Livre* mehr Bücher als Einwohner beheimatet und sich selbst als *Cité du Mot* versteht, als Stadt des Wortes.

Traurige Sonnenblumenfelder sind die einzigen, die anderntags bei Wetterausbrüchen wenigstens ein bisschen Lächeln. Der sagenumworbene Circuit de Nevers Magny-Cours, die Rennstrecke im Niemandsland Frankreichs, säuft mit uns ab. So mancher Ort an der RN 7 erinnert mich auf eine seltsame Art an osteuropäische Hauptstraßendörfer mit zurückgesetzten Hauseinfahrten, Schotter- oder Grünflächen statt Bürgersteigen. Das Leben ist schlicht.

Bis wir in der zentralfranzösischen Kleinstadt Moulins tropfnass vor Marc im »Maison Mantin« auflaufen. »Wir sollten das Herrenhaus als eine klassische Stadtvilla von jemandem mit Vermögen verstehen. Es gewährt uns heute einen authentischen Einblick in das exzentrische Leben des Multimillionärs Louis Mantin zu Beginn des 20. Jahrhunderts.« Seit Wiederbelebung 2010 führt Marc Gäste durch verschiedene Etagen mit Räumen, deren Format nach der Größe von Wandteppichen gebaut werden mussten. »Der Eigentümer verfügte, dass die Villa nach seinem Tod hundert Jahre lang verschlossen bleiben solle, um dann als Museum wiedereröffnet zu werden.« Wir schlendern durch ein Dornröschenhaus, das uns vorkommt wie eine Zeitkapsel. »Mantins Domizil vereinte alle technischen Errungenschaften seiner Epoche. Dass er seine Räume elektrisch beleuchten, das WC mit fließendem Wasser spülen konnte und Duschwasser aus einer besonderen Mischbatterie kam, war ein Privileg.«

Erste Wolkenlücken tun sich Richtung Süden auf, bis Lapalisse unter einem Sonnenschirm erstrahlt. Eine wellige Allee führt in eine alte Stadt mit Château, stilecht cruist vor uns ein amerikanischer Ford Mustang aus den Sechzigern. Die automobilistische Folklore an Frankreichs Ferienstraße erfährt ihren ersten Sweetspot in der Stadt, die ihr Erscheinungsbild aus dem frühen bis mittleren 20. Jahrhundert bis heute bewahrt hat.

Le bouchon kennt vielleicht der ein oder andere aus französischen Verkehrsmeldungen: der Stau. Schon in den Fünfzigern

Schlemmerschlacht:
Sternenküche des
»Grand Réfectoire«
genießen wir im alten
Speisesaal der Nonnen
im Grand Hôtel-Dieu
von Lyon – Dreas' Vor-
speise: Pistazienwurst,
Hummus-Mais-Salat,
vegetarische Gewürze;
Lars' Vorspeise: Burrata,
Tomaten, Kurkuma-
Balsamico-Dressing, Fo-
caccia (Fotos 1–3 o. l.).
Chefkoch: Der Be-
gründer der berühmten
französischen Küche
thront noch immer
am Ufer der Saône bei
Lyon (4. Foto o. l.).
Herrschafts-Zeiten: Bei
Paul bleibt für uns die
Küche kalt, doch allein
die Außenfassade ist
einen Besuch seines Re-
staurants wert (M. g. l.).
Altbau: Auch das Grand
Hôtel-Dieu bietet eine
Fassade der Extra-
klasse – wenn auch
ganz anders (M. l.).
Innen geht es lecker
weiter – Foodporn für
Lars: Schweinekamm
vom Red Label Farm-
house mit Sumach,
Christophine, Fenchel
und Granatapfelmelasse;
Geschmacksexplosion
für Dreas: gebratener
Lachs mit Mohn, Auber-
ginen, grünen Bohnen
mit Minze, Kokos-Curry-
Note; Dessert für beide:
Erdbeer-Mille-feuille mit
Basilikumduft (u. v. l.).



»DIE PUMPE FASSTE
80 L KRAFTSTOFF,
RESERVE LAGERTE IM
HINTERHOF VOM
SUPERMARKT MEINER
GROSSMUTTER«

Nachtsichtgerät: Mit der GS genießen wir an der Saône die Aussicht auf Altstadt und Fourvière-Viertel von Lyon (g. o.).
Traditionstanken: In Lapalisse genießen wir den nostalgischen Service von Martine (o.).

und Sechzigern war Lapalisse für seine Schleichfahrt ebenso berühmt wie berüchtigt. Da sich der gesamte Verkehr der RN 7 über eine schmale Brücke an der Besbre pressen musste, brachten Begegnungen den Verkehr – besonders in der Urlaubszeit – regelmäßig zum Erliegen. Alle zwei Jahre feiern Nostalgiker in den Straßen des Dreitausend-Seelen-Städtchens am Rande des Zentralmassivs den Zustand unter dem Motto »Rein in den Stau« beim *Embouteillage de Lapalisse*. Die alte Ortsdurchfahrt wird gesperrt, man huldigt dem Urlaubsgefühl der Nachkriegszeiten. Wie ein Hals einer Flasche (*la bouteille*), durch den sich alles hindurchzwängt, obwohl es immer enger wird, funktioniert die *Embouteillage*. Im Deutschen als Nadelöhr bekannt.

Die Autos, die sich früher durch den Ort mühten, über französische Straßen tuckerten, stehen heute im Museum »Borne 334«. Eine Halle voller Schmuckstücke, die in das alte Frankreich entführen. An jedem Oldtimer stoppt Fabrice und erzählt. »Die Autos sind nicht wegen ihrer Werte hier, sondern

wegen ihrer ganz eigenen Lebensgeschichte(n).« So soll laut Fabrice, hauptberuflich Oldtimermechaniker, »unser Museum ein Denkmal für die Nationalstraße 7 sein. Wir zeigen Oldtimer und alles, was auf dieser Straße passiert ist.«

Dazu gehört auch die erste Tankstelle, die es in Lapalisse gab. Diese Tempel der Automobilität fanden sich an der RN 7 früher alle paar Kilometer. Geringere Reichweite der Fahrzeuge, kleinere Tanks, Nachschub musste fließen. Überlebt haben nicht viele. *Lapalisse Essence* präsentiert sich auch nach über fünfzig Jahren noch im vertrauten Gewand. Ebenso traditionsbewusst der Service: Autofahrer müssen hier nicht selbst tanken, denn Fabrices Frau Martine übernimmt dies wenige Meter vom Museum entfernt höchstpersönlich. Sie führt die Tankstelle in familiärer Tradition fort, die vor mehr als hundert Jahren mit einer *GEX Dual Gang 5 bijaugeur* begann. »Die manuelle Pumpe fasste achtzig Liter Kraftstoff, Reserve lagerte im Hinterhof vom Supermarkt meiner Großmutter.«

Eine Reise in den Süden über *le Sept* war, gemessen am Komfort der Gegenwart, für Mensch und Maschine strapaziös. Ampeln waren selten oder gab es gar nicht, Radar-kontrollen unbekannt, Geschwindigkeitsbegrenzungen überwiegend nutzlos. »Heutige Oldtimer waren auch damals schon sensibel, konnten voll beladen oftmals sowieso nicht schneller als achtzig km/h fahren.«

Erste Eidechsen sonnen sich am Fahrbahnrand, wir gönnen uns eine Extrarunde vorbei am verträumten Bergdörfchen Le Crozet, sind mit dem Nachbarn Ambierle in Rebenfeldern versunken, stoppen kurz an der historischen, aber versperrten »station-service OZO«, einer alten Tankstelle in Le Coteau. Freiwillige haben die Wegmarke an der RN 7 saniert und somit vor dem sicheren Untergang bewahrt. Mit dem Col du Pin-Bouchain quert die Sieben erstmals einen Pass. Irgendwann hinter dem Col de la Luère sind wir mal wieder vom Weg abgekommen, haben wir zum ersten Mal bei der Abfahrt hinunter nach Pollionnay das Leuchten der Stadt vor Augen. Angekommen in Lyon. Die erste große Rast – auch damals. Und natürlich wollte die Hautevolee in der Stadt von Paul Bocuse vornehm speisen. Nutzen wir die Gelegenheit. ■

Mythos Route RN 7

Zum Aufkommen der automobilen Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg konnte in Frankreich anders als in Deutschland nicht auf ein bereits existierendes Autobahnnetz zurückgegriffen werden. Individuelle Fernreisen führten über Landstraßen, über die damals teils ausgebauten Routes Nationales. Sternenförmig verlassen die wichtigsten RNs, nummeriert von 1 bis 14, von einem Nullpunkt an der Kathedrale Notre-Dame de Paris die Stadt in alle Richtungen. Die längste Fernstraßenverbindung RN 7 (auch als N 7 bezeichnet), also die Route Nationale Sept, gehörte bereits zum Fernstraßennetz, mit dem Napoleon I. Kleinstädte und wirtschaftliche Zentren an die Hauptstadt anbinden wollte. Diese Verbindung zwischen Zentral- und Südfrankreich entwickelte sich in den Fünfziger- bis Achtzigerjahren zur Traumroute in den Süden, was ihr den Beinamen »Route Bleue« (blaue Straße) einbrachte – blau wie das Meer und der Himmel an der Côte d’Azur, wo sie in Menton endet. Mit Fertigstellung der mautpflichtigen Autobahnen und Schnellstraßen verblasste ihr Ruhm, wurde die Straße zu einer historischen Erinnerung, die sich heute in Gänze nur auf alten Straßenkarten findet.

Für den ersten und hier dargestellten Teil der Tour waren wir eine knappe Woche unterwegs.

Haltepunkte

»**HelpTourists**« in Paris: Die Gründerin Denise stammt aus Deutschland, bietet die besten Führungen in deutscher Sprache und einen reichhaltigen Fundus an Empfehlungen für die Stadt (<https://help-tourists-in-paris.com>).

Tour Montparnasse in Paris: aktuell wegen Renovierung geschlossen, ansonsten die vielleicht atemberaubendste Aussichtsplattform von Paris (www.tourmontparnasse56.com)

Schloss Fontainebleau: pompöser Zweitwohnsitz der Kaiser und Könige des Landes (www.chateaudefontainebleau.fr/en)

»**Relais Les 200 Bornes**« in Pouilly-sur-Loire (Charenton): echte Fernfahrerromantik mit Nostalgie (www.relais200bornes.com)

»**Maison Martin**« in Moulins: Zeitkapsel eines Dornröschenhauses mit

Einblicken ins bourgeoise Leben vor mehr als 100 Jahren (<https://musees.allier.fr/1533-mantin.htm>)

»**Borne 334**« in Lapalisse: Auto- und RN7-Museum, Fabrice Degard ist ein Kenner und englischsprachig, Besuch vorab absprechen (+33 684 975056, borne334@gmail.com)

»**Station OZO**« in Le Coteau: top restaurierte Tankstelle direkt an der RN 7

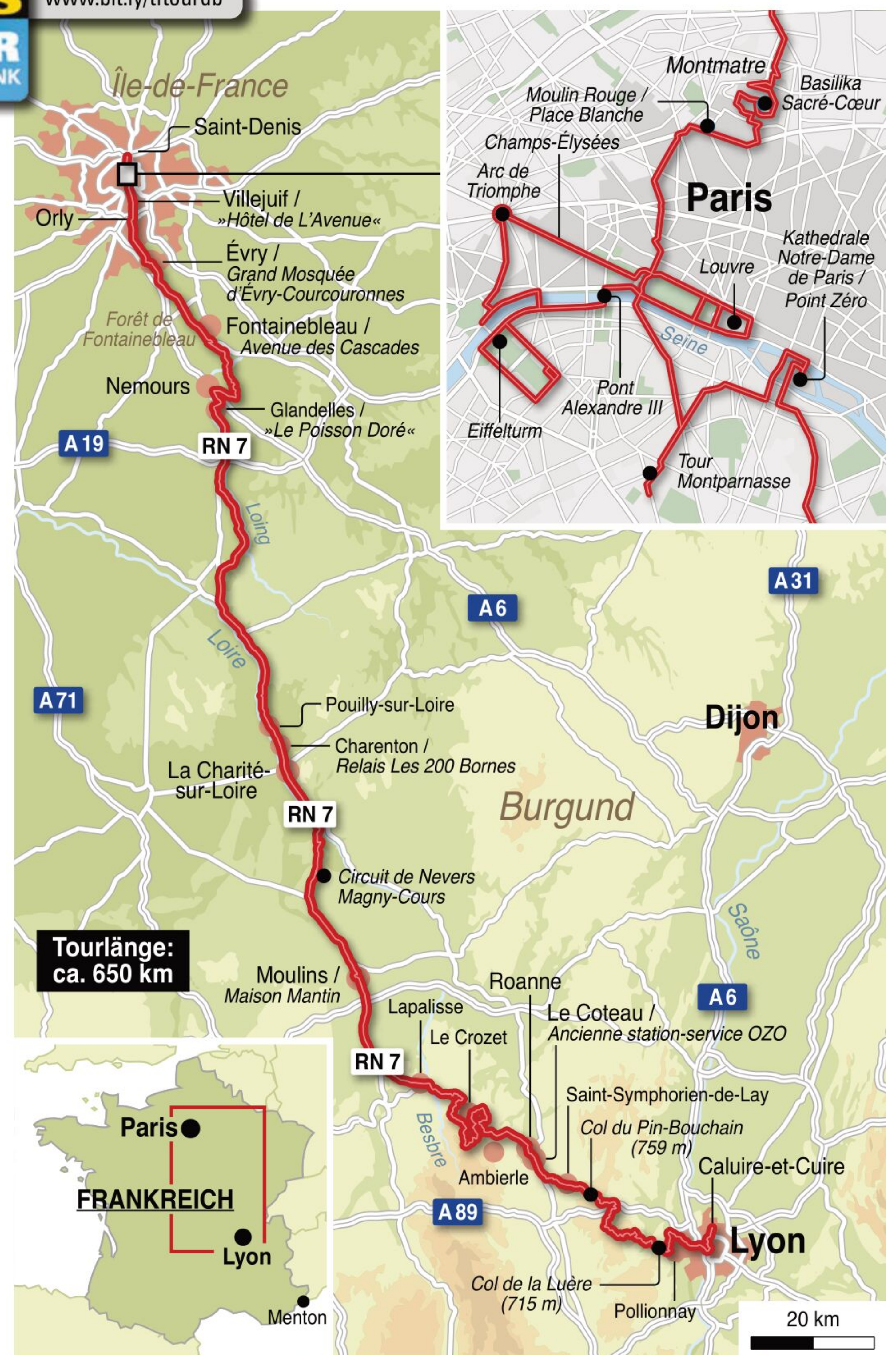
»**Le Grand Réfectoire**« in Lyon: Restaurant mit einem Michelin-Stern, untergebracht im Herzen des Grand Hôtel-Dieu, des ehemaligen Krankenhauses, genauer im einstigen Speisesaal der Nonnen, die sich einst um Kranke und Arme kümmerten (<https://legrandrefectoire.com>)

»**Le Patio de Xénia**« in Lyon: auch bekannt als »Restaurant Paul Bocuse« (<https://bocuse.fr/en>)

»**Bouchon Daniel & Denise**« in Lyon: Ein Bouchon ist ein traditionelles, gemütliches Restaurant in Lyon, das für seine herzhaften, lokale Küche und gesellige Atmosphäre bekannt ist, oft erkennbar an rot-weiß karierten Tischdecken. Die Bouchons sind ein wesentlicher Bestandteil der kulinarischen Kultur Lyons (<https://danieletdenise.fr/>).

Unterkünfte

Unsere Empfehlungen für Unterkünfte mit sicheren Parkmöglichkeiten für Motorräder: »**H4 Wyndham Paris Pleyel**« in Saint-Denis (www.h-hotels.com/en/h4/hotels/h4-hotel-wyndham-paris-pleyel) – Tiefgaragenplatz unbedingt vorab mitbuchen, Anbindung an Metrosystem der Stadt, »**Le Patio de Xénia**« in La Charité-sur-Loire (www.lepatiodexenia.com), »**Au Puy des**



Vérités« in Lapalisse (www.aupuydesverites.com), wo Claude et Stéphanie auch die berühmten Süßigkeiten für die Embouteillage de Lapalisse herstellen und das Oldtimerfestival unterstützen, »**Brit Hotel Confort**« in Roanne (<https://roanne.brithotel.com/access>) und »**Lyon Country House**« in Caluire-et-Cuire bei Lyon (www.lyoncountryhouse.com).

Literatur, Karten, Internet

M. O. R. Kröher / W. Groeger-Meier: In die Sonne, in die Ferne, Verlagshaus Römerweg, 2. Aufl. (2015), 26,90 Euro. Die meisten Publikationen sind auf Französisch wie **N7, la route mythique des vacances**, CF – Centre France, 2023, 14,90 Euro oder die Titel von **Thierry Dubois** (Chroniques de la Nationale 7 T1 und En Route – sur la Nationale 7).

Gute Dienste leisten die **Michelin Regionalkarten** 514, 518, 519 und 522, M.: 1:200.000 für je 11,95 Euro.

Mehr Infos im Netz bieten <https://nationale7.me> und www.france.fr.

GROSSES GEWÄCHS

Ein Cuvée aus erlesenen Komponenten mengt der aufstrebende Hersteller CFMoto mit dem frisch gekelterten Spitzenmodell 1000 MT-X zusammen. Trifft der Tropfen auch den mitteleuropäischen Geschmack? Der TOURENFAHRER nippt am Liter-Bike.

Text: Tilman Sanhüter

Fotos: Guido Bergmann

Viel Motorrad fürs Geld bietet die 1000 MT-X auf jeden Fall: Schon im Stand beeindruckt ihre stattliche Erscheinung, eine erste Sitzprobe offenbart kommode Platzverhältnisse. Ein hoher, breiter Lenker, ein großer Tank und ein heimkinotaugliches Display lassen keinen Mangel vermuten. Dazu kommt eine Auflistung der großen Namen in der Branche von Bosch und Brembo über KYB bis zu Pirelli. Nicht einmal an den Serienreifen kann sich die oft so eiserne Faust der Buchhaltung gegen den Qualitätsanspruch der CF-Produktentwickler durchboxen.

Trotz aller Grandezza auf dem Papier, lässt der Kauf den Konto-stand nur um moderate 10.999 Euro schmelzen; wer vor dem 1. Juni unterschreibt, kann sogar den um 1000 Euro geringeren Einstandspreis klarmachen. Falls der Vorrat so lange reicht. Doch selbst ohne diesen Bonus macht die 1000 MT-X ein spannendes Angebot.

Der Antrieb basiert auf dem 990er LC8c, in der Reiseenduro fällt die Abstimmung jedoch zugunsten von Druck in der Mitte aus. 105 Newtonmeter schon bei mittleren Drehzahlen von 6500 können sich sehen, aber noch besser spüren lassen. Also Zündung: Vom ersten Moment an läuft der Twin sauber, die Mechanik tönt unspektakulär. Im Langsamfahrbetrieb nervt eine stuckerige Gasannahme, auch auf losem Untergrund stellt sich mitunter unangenehmes Eigenleben ein. Flüssig auf der Landstraße getourt, funktioniert aber alles. Ein »over the air« eingespieltes Software-Update soll das Teillastproblem lösen.

Vier Fahrmodi stehen zur Wahl: Im Regen bleiben vernünftigerweise alle Assistenzsysteme an, in Standard und Offroad darf der Fahrer den Grad der Traktionskontrolle selbst bestimmen. Der nur per langem







Ein herzlicher Dank
fürs kurzfristige
Ausborgen der Test-
maschine geht an
Rainer Kreis, Inhaber
von Zweirad Kreis in
74731 Walldürn,
www.zweirad-kreis.de.

Tastendruck zugängliche All-Terrain-Mode verzichtet auf sämtliche Helfer und ist die einzige Konfiguration, die der Bordrechner aus Sicherheitsgründen beim Neustart wieder deaktiviert. Ansonsten startet das Programm stets im zuletzt gewählten Setting.

In Fahrt gefällt die CFMoto mit satter Straßenlage und dennoch agilem Handling. Der lange Radstand schafft stabilen Lauf, doch der Schwerpunkt liegt tief und weit vorn, was die Handlichkeit fördert. Mitunter ein Verdienst des in den Laderäumen rechts und links des Kurbelgehäuses gebunkerten Treibstoffs. Die Lastverteilung hilft übrigens auch beim Aufheben der laut Hersteller ohne Zubehör immerhin 222 Kilogramm, sollte das Motorrad einmal havariert sein. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, ordert für 1999 Euro das Paket aus Alukoffern, Sturzbügel und dicker Aluverschalung für die Tankhälften.

Dass die CF durchaus fürs Größere gemacht ist, sieht man ihr schon im Stand an:

Der Fußball der Nachbarskinder rollt problemlos unter dem serienmäßigen, etwas dünneren Unterfahrschutzblech durch, vorn wie hinten stehen satte und beiderseits voll einstellbare 23 Zentimeter Federweg zur Verfügung. Stattliche 875 Millimeter Sitzhöhe selektieren den Fahrerkreis zunächst, doch Piloten unter 1,75 Metern können auf eine zwei Zentimeter niedrigere Sitzbank zurückgreifen. Räder in 21 und 18 Zoll, also klassischen Reiseenduro-Dimensionen, bieten eine breite Auswahl an Reifen von straßenbetont bis 50/50. Damit dürfte jeder konzeptgerechte Einsatz gut bedient sein. Ab Werk gibt es allroundige Pirelli Scorpion Rally STR.

Ob der hochgelegte Frontkotflügel eine sinnvolle Wahl ist, hängt von der Nutzung ab. Nur wenige werden ein Motorrad dieser Größenordnung vermutlich derart durch tiefen Schlamm bugsieren, dass er seine Vorteile ausspielen kann. Da schiene ein aerodynamischeres Schutzblech in Reifennähe an dieser über 200 Stundenkilometer schnellen Maschine stimmiger, zumal der Kühler dann etwas weniger gefährlich lebte. Nicht recht zur Offroad-attitüde passen wollen die zarten Handschälchen. Da sollte ein Satz Hebel ins Bordwerkzeug oder robustes Zubehör an den Lenker.

Das ist aber so ziemlich die einzige Stelle, an der eine Nachinvestition direkt sinn-



Fazit

Kann man da etwas falsch machen? Auf den ersten Blick nicht. Etwaige Bedenken, wie die Langzeitperspektive von Marken aussieht, die sich derzeit auf dem europäischen Markt etablieren, kann nur die Zeit entkräften. Aktuell ist in erster Linie sicher: Die 1000 MT-X bietet beeindruckend viel Motorrad für recht wenig Geld.

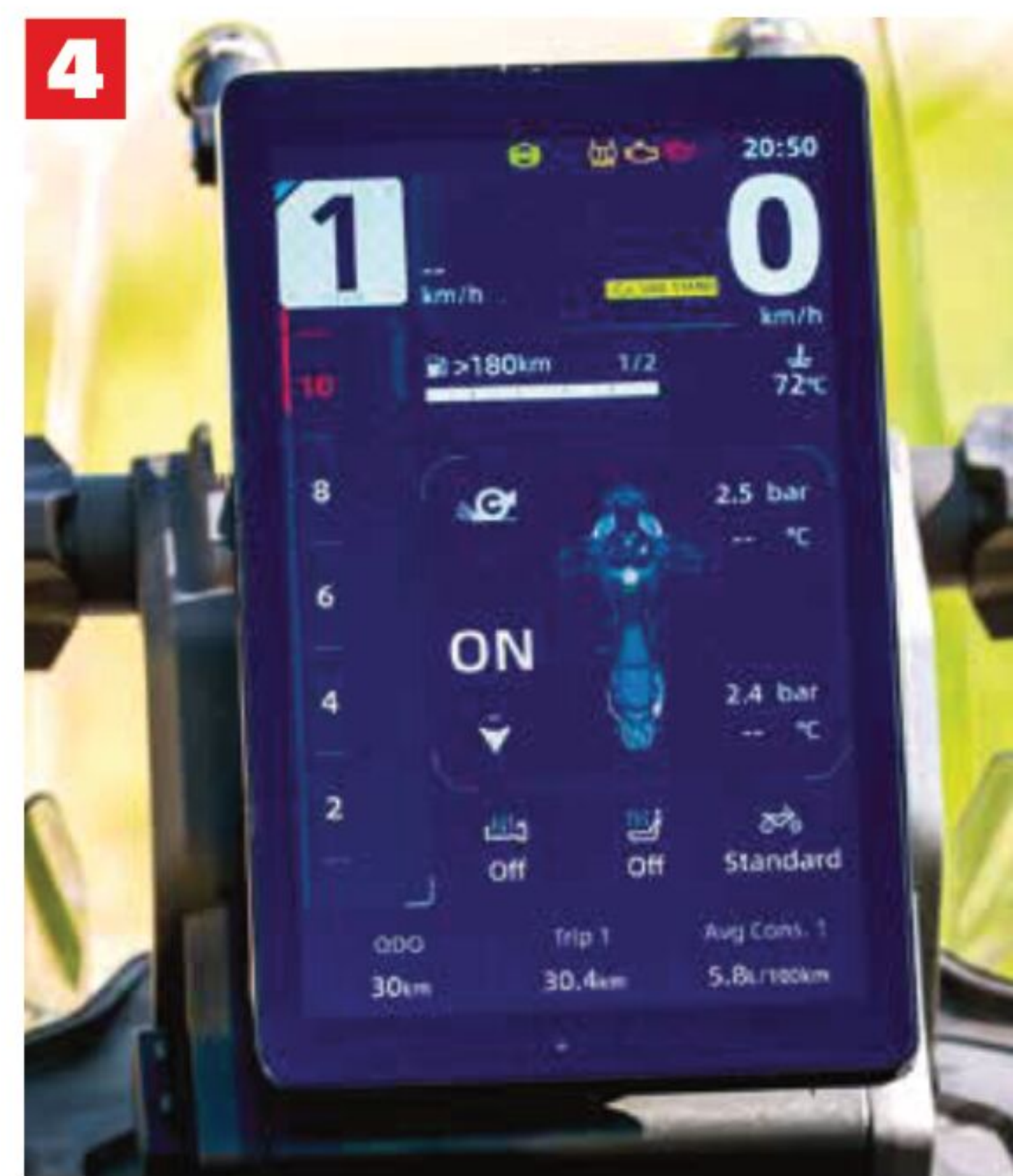


voll erscheint. Ansonsten ist alles an Bord, von Quickshifter über den Tempomaten bis zum pompösen berührungssensitiven Acht-Zoll-TFT-Display mit CarPlay-Lösung für die Navigation und noch so allerlei.

Spätestens seit dem Test der KTM-Verwandten CFMoto 800 MT-X (TF 1/26), die in der Blindverkostung erstaunlich nach Orange schmeckte, kultivieren wir eine hohe Erwartungshaltung an CFMoto-Modelle. In Sachen Fahrbarkeit, Ausstattung und Qualitätsanmutung bieten die Chinesen mittlerweile sehr Manierliches an. Dabei ist die Marke selbst weit weg von unbekannt und etwa in der Quad-Szene seit Jahren führend. An preissensibleren Märkten Europas sind chinesische Fabrikate bereits deutlich fester etabliert als im traditionsbewussten Deutschland. Auch üppige 15.000 Kilometer Wartungsintervall und vier Jahre Garantie zeugen von Selbstbewusstsein. Insofern scheint eine optimistische Prognose nicht allzu verwegen.

Dennoch bleibt die Gretchenfrage: Wird sich CFMoto auf lange Sicht am deutschen Motorradmarkt festsetzen und ein Händlernetz aufbauen, das Service und Teileversorgung gewährleistet? Die Zeichen stehen zumindest gut.

1 Alles da: konifizierter Alulenker und Lenkungsdämpfer. **2** Wipp Express: Klare Druckpunkte erleichtern den Ausflug durch die Menüs, der Tempomat ist Serie. **3** Prunkstopper: Vierkolben-Festsättel aus Bergamo. **4** So was hatten wir früher als Fernseher: gewaltiges TFT-Display.



Technische Daten* CFMoto 1000 MT-X

Motor: flüssiggekühlter Reihenzweizylinder, Hubraum 946 cm³, Leistung 83 kW (112 PS) bei 8500/min, max. Drehmoment 105 Nm bei 6500/min, Bohrung x Hub 92,5 x 70,4 mm, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Zünd-/Einspritzelektronik, Sechsganggetriebe, Kette; **Fahrwerk:** Stahlrohrrahmen, Stahlheck angeschraubt, v. USD-Gabel, h. Zweiarmschwinge, je voll einstellbar, Federweg v. / h. 230 / 230 mm, v. 320-mm-Doppel-Scheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, h. 260-mm-Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, Speichenräder, Bereifung Pirelli Scorpion Rally STR, v. 90/90-21, h. 150/70-18; **Assistenzsysteme:** Kurven-ABS und -TC, vier Fahrmodi; **Maße und Gewichte:** Sitzhöhe 875 mm, Gewicht vollgetankt 222 kg, Tankinhalt 22,5 l; **Farben:** Weiß, Grün; **Garantie:** 4 Jahre; **Preis:** 10.999 Euro zzgl. Nk.

* Herstellerangaben

Paaschburg & Wunderlich



Dein Shop für Motorradzubehör, Rider Gear und Verschleißteile.
Große Auswahl, starke Marken, schnelle Lieferung.
www.pwonline.de



26 ADVENTURE KOLLEKTION
JETZT ERHÄLTLICH

HIGHsider

RST

FLY RACING

RFX

TECNIUM

VECTOR
BEYOND THE RIDE

Sonntags-

Authentischer Retrocharme, modern interpretiert – es gibt wohl kaum Motorräder, denen dies besser gelingt als BMW R 12 G/S und Triumph Scrambler 1200 XE. Sind die Hingucker gar zu gut gelungen, um sie angemessen auszuführen? Nö, meinen Tilman und Thilo und trotzen echtem Wind und Wetter.

Text: Thilo Kozik
Fotos: Volker Rost



Zu schlechtes Wetter fürs Motorradfahren? Wir sind schon keine Weicheier, doch BMW und Triumph schreckt die Witterung erst recht nicht.

Motorräder



BMW R 12 G/S



Manch einer könnte beim Anblick der beiden Grazien versucht sein, sie lieber ins Wohnzimmer zu stellen als den Unbilden der Natur auszusetzen. Von womöglich schrammenbildenden Einsatznachweisen ganz zu schweigen. Vor allem die edle Britin mit ihren samtig-polierten Oberflächen, der grazilen Linie und den zahllosen hübschen Details wirkt wie ein Monument der Zweiradgeschichte, das es zu bewahren gilt – einfach zeitlos. Aber auch die Bayerische in Sandrover-Matt kann sich sehen lassen, deren Vorderradkotflügel kaum weniger wagemutig als derjenige der Scrambler in die Lüfte ragt.

Verglichen mit der Triumph, macht die BMW den bodenständigeren, fast hemdsärmeligeren Eindruck. Das mag am Puderbeutel-Sprittfass angesichts der klassischen Tropfenform bei der Scrambler liegen, doch selbst die mannigfachen feinen Frästeile in Schwarz und Silber aus dem hauseigenen Option-719-Schönheitssalon verhelfen der G/S nicht zu deren Finesse.

Doch so betörend die Schönheit im Auge des verzückten Betrachters auch



1 Bewährt und gut: Doppelkolben-Schwimmsattelzangen verschaffen sich zusammen mit 310er Bremsscheiben ordentlich Respekt. **2** Aufgesattelt: Für den Navigator wird eine Extrahalterung im Rallye-Stil benötigt. Der schmale LCD-Anzeigriegel ist ebenfalls optional und ersetzt das eigentlich stimmigere Rundinstrument. **3** Handarbeit: Beim direkt angelenkten Federbein lässt sich die Vorspannung hydraulisch einstellen, auch die Zug- und Druckstufendämpfung lassen sich individuell justieren. **4** Volles Programm: Dank des aufpreispflichtigen Komfortpakets erfreut die G/S mit Heizgriffen und einer Temporegelung. Eine Wipptaste bedient das Menü, die daneben liegende Taste deaktiviert die Traktionskontrolle auch während der Fahrt. **5** Edelstücke: Die verstellbaren Fußrasten, der Fußbremshebel und der Schalthebel auf der anderen Seite sind aus dem Vollen gefräst und Teil der Sonderausstattung Option 719 Frästeile-Paket Shadow II. **6** Schlappohr-Modell mit Aufpreis: Bei der G/S kostet die Farbe Sandrover extra, die hängenden Handprotektoren gehören zur Option 719-Ausstattung und die hohe Cockpitverkleidung Rallye gibt's auch nicht umsonst.



ist, die Funktion muss ebenso stimmen. Unabhängig davon bieten sich weder BMW noch Triumph der breiten Masse an, ganz selbstbewusst legen beide die Ein- beziehungsweise Aufstiegshürden im wahrsten Sinne des Wortes verdammt hoch. Zumindest für Tilman und mich, die wir größentechnisch eher in die Kategorie der vertikal Herausgeforderten gehören.

Das schreckt uns aber nicht. Im Gegenteil, wir stellen uns solchen Zumutungen und entern frohgemut die sehr unterschiedlichen Sitzgelegenheiten: Auf dem flachen Triumph-Möbel kann sich das Hinterteil die Position frei aussuchen. Trotz nennenswerter Höhe von 880 Millimetern besorgt die schmale Bank ein Schrittbogenmaß, bei dem die Fußspitzen gleichzeitig den Balanceakt auf dem Asphalt aufführen.

Etwas einseitiger respektive einbeiniger präsentiert sich die G/S, wiederum im Wortsinn zu verstehen, denn hier sind unsere Versuche des beidseitigen Bodenkontakts leider vergebens – trotz der ermittelten identischen Erhebung. Den etwas geringeren Freiheitsgrad durch das nach hinten leicht ansteigende Sitzmöbel

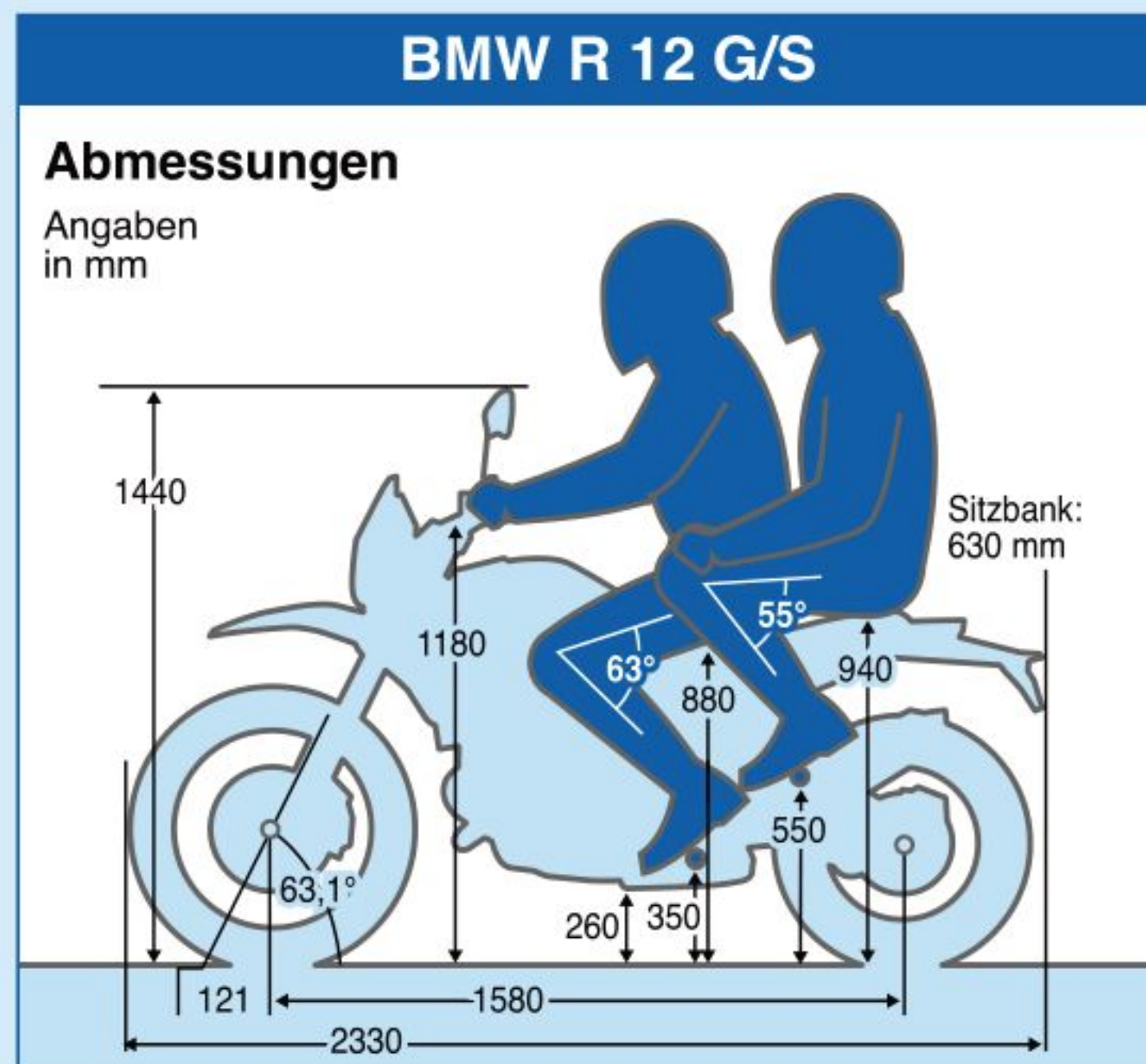
1 Modern angezeigt: Im verschachtelten TFT-Farbdisplay verbergen sich alle benötigten Informationen. Die Anzeigedichte der beiden möglichen Layouts ist variierbar. **2** Radi(k)ale Lösung: Mit den Stylema-Vierkolben-Festsattelzangen von Brembo wird auch so mancher waschechte Supersportler glücklich. Vergleichsweise milde Bremsbeläge mildern die Überschlagsneigung ab.

3 Geteilte Funktion: Auf dem rechten Holm der 45er USD-Gabel von Marzocchi sitzt die schnörkellose Einstellung für die Druckstufendämpfung, auf dem linken die Schraube der Zugstufendämpfung. Die Federvorspannung wird auf beiden Holmen angepasst. **4** Überschaubares Arrangement: Zur Änderung der Fahrmodi steht eine separate Drucktaste parat, das TFT-Menü wird etwas umständlich über den Vierwege-Knopf unterm Blinkerschalter bedient. **5** Zackiger Dreh: Durch Verdrehen des Bremspedalauslegers ändert sich die Höhe um einen Zentimeter als Anpassung an stehende Fahren mit derben Stiefeln. **6** Model-figur: Rank und schlank gibt die Triumph den klassischen Scrambler mit rechts aus der Silhouette herauslugendem Doppelschalldämpfer.

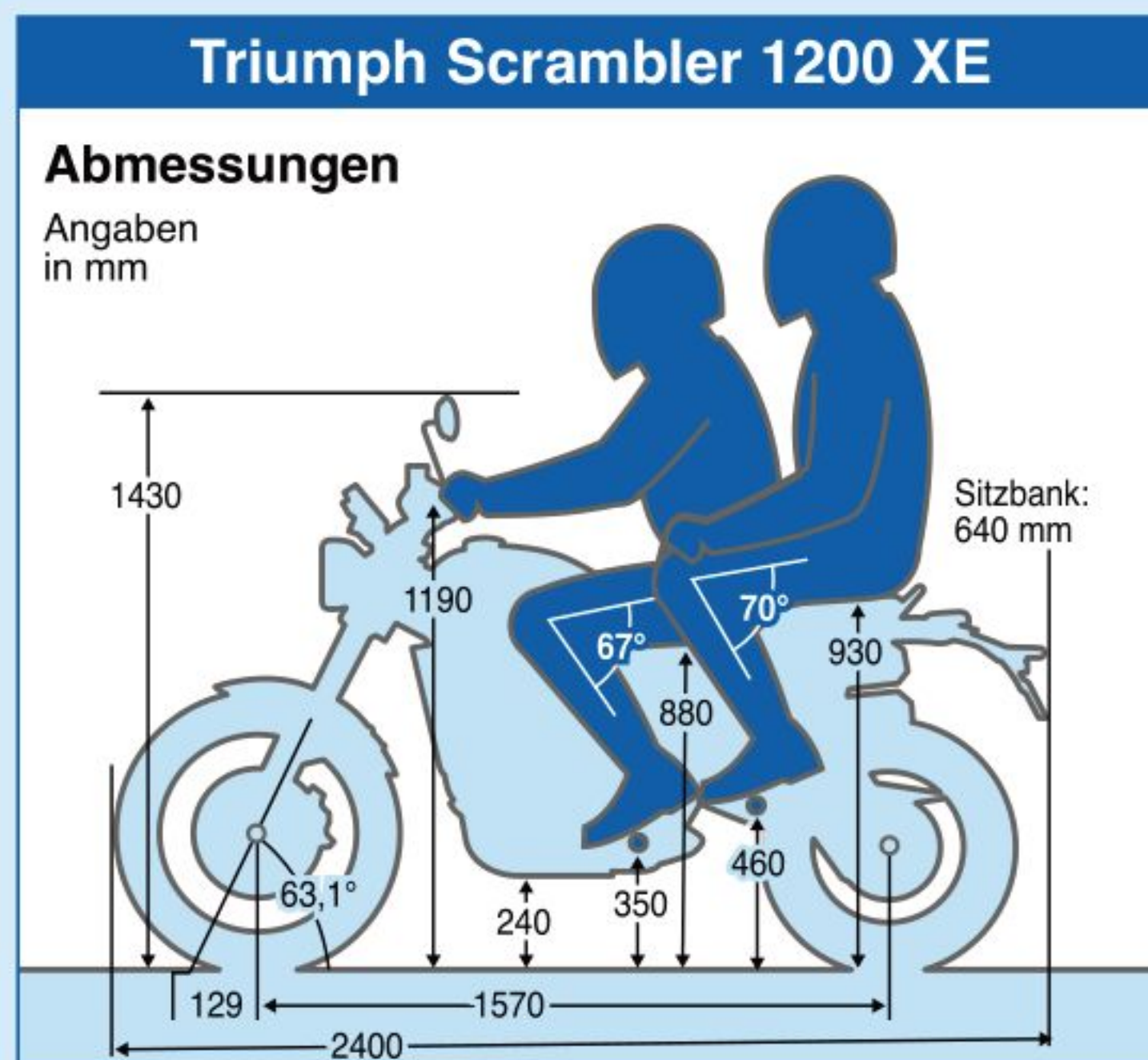
Triumph Scrambler 1200 XE



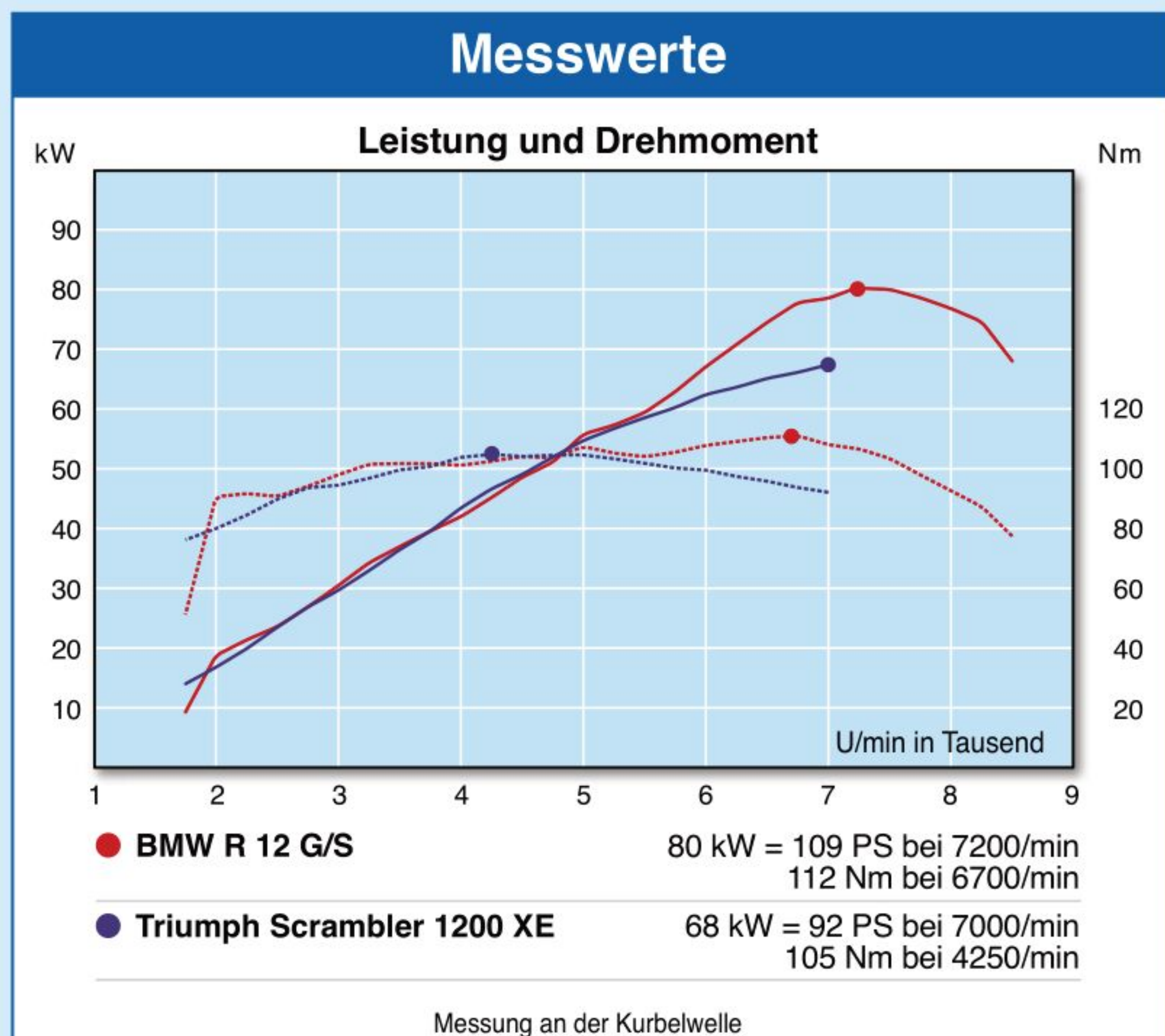
Abmessungen* im Vergleich



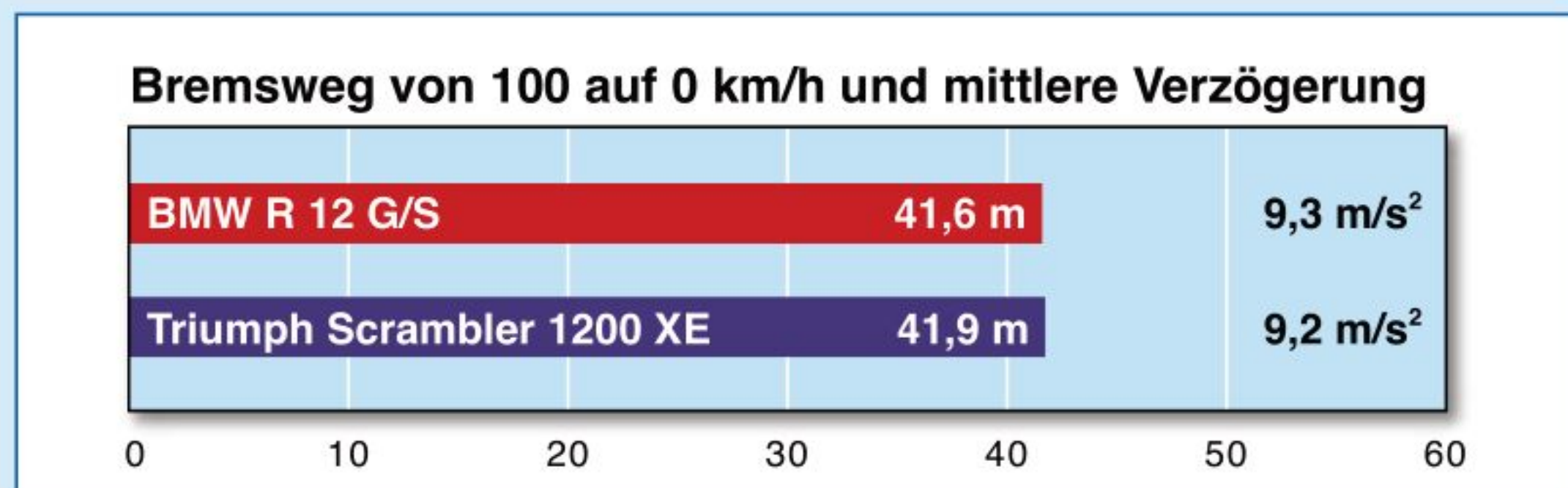
Auf dem gerippten G/S-Möbel ergibt sich ein sportives Arrangement mit viel Gefühl fürs Motorrad. Darunter leidet zwangsläufig der Langstreckenkomfort, recht spitze Kniewinkel und die Vorlage an den Lenker fallen auf Dauer unangenehm auf. Von Anfang an unbequem ist der billige Platz hinterm Fahrer, dort setzt die BMW viel Leidenschaft voraus.



Die Platzverhältnisse auf der Triumph repräsentieren beste Scrambler-Tradition mit recht offenen Kniewinkeln, aufrechtem Oberkörper und großzügigem Platzangebot für Beifahrer. Dafür hängt die Besatzung weitgehend ungeschützt im Fahrtwind, fürs engagierte Kurvenschnupfen könnte der Kontakt zum Motorrad inniger sein.



Auf dem Prüfstand wie der Landstraße liegt der Triumph-Twin im praxisrelevanten Drehzahlbereich gleichauf mit dem BMW-Boxer. Erst im höheren Drehzahlbereich zieht dieser davon, was im echten Leben nicht allzu oft vorkommen dürfte. Ein großes Lob verdienen sich die beiderseits ausgezeichneten Verzögerungswerte.



* TF-Messwerte

kompensiert der stabilere Halt auf dem Riffelpolster, was sich bei Vollgasfahrten bezahlt macht.

Auf welcher wir für länger lieber sitzen, ist nicht so eindeutig zu klären: Die optionale Rallye-Lampenmaske mit aufgeschnalltem Navi der G/S kann dem Winddruck tatsächlich etwas entgegen setzen, wo der kleine Triumph-Schirm eher



kosmetische Wirkung entfaltet. Dahinter kommt man sich vor wie das berühmte Fähnchen im Wind. Andererseits müssen Langbeinige ihre Gräten auf der BMW trotz weiter hinten liegender Rasten deutlich stärker zusammenfallen als auf der gentlemenliken Triumph. Geht es ums Mitnehmen, gibt sich die Münchenerin praktikabler mit stilechten Seitentaschen aus dem Zubehörprogramm und insgesamt 26 Litern Volumen. Die Scrambler unterliegt der freiwilligen Selbstbeschränkung durch den hohen doppeläufigen Schalldämpfer, der die Montage einer Satteltasche nur auf der anderen Seite erlaubt.

Die wacklige Besteigung ist eine direkte Folge der ernsthaften Ambitionen, mit denen beide Modelle ins Rennen gehen: Die Triumph imponiert mit jeweils 250 Millimetern Federweg vorn und hinten. Das ist deutlich mehr, als herkömmliche Reiseenduros der Oberklasse anzubieten haben, und erklärt die luftige Fahrerbettung. Bei der BMW verfügen die Federelemente nicht ganz über dieses Niveau, doch Arbeitswege von 210 Millimetern vorn



und 200 hinten weisen drauf hin, dass die groben Pellen nicht nur zur Schau aufgezo- gen sind. Letzte Überzeugungskraft hinsichtlich der Geländeeignung liefert ein Blick auf die Dimensionierung eben jener Rundlinge, die vorn im schmalen 21-Zoll- Format abrollen und hinten unisono in 150/70-17 aufgezogen sind.

Thilo (mit allen Wassern ...)

An den zweirädrigen Juwelen kann ich mich gar nicht sattsehen, es gibt immer wieder neue leckere, durchdachte und edel anmutende Details zu entdecken. Einmal in den Gelände- sättern überzeugen auch Funktion und Fahr- dynamik der Scrambler als Gentlemenbike und der energiegeladenen G/S. Aber die schwindelerregenden Höhen von Polster und Preis verlegen beide für mich leider außer Reichweite.



Als weitere Gemeinsamkeit zeigen die Geländegiraffen trotz der nostalgischen Aufmachung schon vorm Losfahren ihre moderne Seite in Form schlüsselloser Startprozeduren. Ab dann gehen Scram- bler und G/S aber getrennte Wege: Wo der Triumph-Twin auf Anhieb den kräftigen, sonoren 270-Grad-Sound aufführt, bettelt der BMW-Boxer nach dem Anlassen mit überhöhter Leerlaufdrehzahl lautmale- risch um Aufmerksamkeit. Als hätte die G/S das nötig!

Ihr luft-/ölgekühlter Zweizylinder in Boxerbauweise ist für sich genommen schon fast ein Klassiker, schließlich basiert das Triebwerk auf dem ersten Doppelnocken-Boxer aus dem Jahre 2010. In seiner aktuellsten Version hat das gute Stück aber nichts von seiner Lebendigkeit eingebüßt. Im Gegenteil: Mit 109 PS und satten 112 Newtonmetern Drehmoment aus 1170 Kubik schiebt der Antrieb vom Fleck weg mit Macht an. In allen Fahrmodi gibt sich die Kraftentfaltung gut kontrollierbar. Wie gewohnt imponiert die G/S mit fleischigem Druck im unteren

Tilman auf der BMW hat gut lachen: Die Lampen- verkleidung hält das Größte von ihm fern.

Die Gelände- giraffen zeigen schon vorm Losfahren ihre moderne Seite



PART OF
YOUR RIDE

Gepäcktransport am Heck -
so einfach wie nie zuvor.

Das neue V-LOC System
mit Magnetführung.

JETZT VERFÜGBAR



www.sw-motech.com



Die Motoren im Vergleich*

	BMW R 12 G/S	Triumph Scrambler 1200 XE
Motorbauart	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, E-Starter	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, E-Starter
Kühlung	luft-/ölgeköhlt	flüssigkeitsgeköhlt
Nockenwelle / Ventile	zwei (DOHC) / je vier	eine (OHC) / je vier
Ausgleichswelle	eine	zwei
Hubraum	1170 cm³	1200 cm³
Bohrung / Hub	101 x 73 mm	97,6 x 80,0 mm
Verdichtung	12:1	11:1
max. Leistung	80 kW (109 PS) bei 7000 min	66 kW (90 PS) bei 7000/min
max. Drehmoment	115 Nm bei 6500/min	110 Nm bei 4250/min
Schmierung	Nasssumpf	Nasssumpf
Gemischaufbereitung	Einspritzung, ø 2 x 50 mm	Einspritzung, ø 2 x 44 mm
Abgasreinigung	G-Kat / Euro 5+	G-Kat / Euro 5+
Lichtmaschinenleistung	660 W	400 Watt
Batterie	12 V / 12 Ah	12 V / 8,6 Ah
Standgeräusch	88 dB(A)	91 dB(A)
Kupplung, Betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad, mechanisch
Getriebe	Sechsgang	Sechsgang
Hinterradantrieb	Kardanwelle	X-Ring-Kette

* Herstellerangaben

Die Fahrwerke im Vergleich*

	BMW R 12 G/S	Triumph Scrambler 1200 XE
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen, Stahlrohr-Heck geschraubt	Stahl-Zentralrohrrahmen, Stahlrohr-Heck geschraubt
Federung vorn	USD-Telegabel, ø 45 mm	USD-Telegabel, ø 45 mm
Federweg	210 mm	250 mm
Einstellmöglichkeiten	Vorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung	Vorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung
Federung hinten	Paralever-Einarmschwinge, direkt angelenktes WAD-Zentralfederbein	LM-Zweiarmschwinge, zwei direkt agelenkte Federbeine
Einstellmöglichkeiten	Vorspannung per Handrad, Zug- und Druckstufendämpfung	Vorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung
Federweg hinten	200 mm	250 mm
Bremse vorn	310-mm-Doppelscheibe, Doppelkolben-Schwimmsättel	320-mm-Doppelscheibe, radiale Vierkolben-Festsättel
Bremse hinten	265-mm-Einzelscheibe, Doppelkolben-Schwimmsattel	255-mm-Einzelscheibe, Einkolben-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	drei Fahrmodi, drei Motor-kennfelder, schräglagen-fähiges Teilintegral-ABS Pro, hinten abschaltbar, abschaltbare schräglagenfähige Traktionskontrolle, Motor-schleppmomentregelung	fünf Fahrmodi, vier Motor-kennfelder, Kurven-ABS, hinten und ganz abschaltbar, abschaltbare schräglagen-fähige vierstufige Traktionskontrolle, Tempomat
Felgengrößen v. / h.	Kreuzspeichenräder, 2.15 x 21 / 4.00 x 17	Kreuzspeichenräder, 2.15 x 21 / 4.25 x 17
Reifendimension v. / h.	90/90-21 / 150/70 R17	90/90-21 / 150/70 R17
Reifentyp v. / h.	Metzeler Karoo Street	Metzeler Tourance

* Herstellerangaben

Die Messwerte im Vergleich

	BMW R 12 G/S	Triumph Scrambler 1200 XE
Gewicht, vollgetankt	234 kg	233 kg
max. Zuladung	196 kg	207 kg
Durchzug im 6. Gang 60–100 km/h	4,1 s	4,0 s
	4,6 s	4,7 s
Beschleunigung 0–100 km/h	4,0 s	4,0 s
0–140 km/h	6,8 s	7,1 s
Drehzahl 130 km/h (letzter Gang)	4800/min	4500/min
Höchstgeschwindigkeit*	210 km/h	189 km/h
Tachoabweichung b. 100 km/h	+ 5 Prozent	+ 5 Prozent
Testverbrauch	5,1 l	4,6 l
Tankinhalt*	15,5 l	15,0 l
theoretische Reichweite	303 km	326 km

* Herstellerangaben



und mittleren Drehzahlregal, gibt sich dazu nach oben hin drehfreudiger als der Triumph-Twin. Das Gefühl von ausreichend Druck in jeder Lebenslage vermittelt eine außergewöhnliche Souveränität, man ist nie versucht, den Boxer für maximalen Schub auszuquetschen. Zumal der bis auf das untere Drehzahldrittel unter Zug tadellos funktionierende Blipper mühelose Schaltfreuden trotz der gewohnt knorrigen Sechsgangbox bereitstellt.

Einen solchen gibt es für den großen Triumph-Twin, der seine Flüssigkeitskühlung geschickt zwischen den Unterzügen verbirgt, nicht gegen Geld und gute Worte. Vor allem die großen Einzelhubräume des exakt 1,2 Liter messenden Motors, verbunden mit der großen Schwungmasse, stellen nicht überwindbare Schwierigkeiten bei der Abstimmung dar. Tatsächlich verlangen die mechanische Kupplung und das exakt rastende Getriebe eine ruhige Hand beim Gangwechsel, soll die ganze Fuhre beim schnellen Schalten nicht einen ungehör-



lichen Hüpfen nach vorn vollziehen. Davon abgesehen geriert sich der aufrechte Twin als echter Gentleman mit exquisiter Laufruhe, zurückhaltenden Trinksitten und der Abwesenheit einer mechanischen Geräuschkulisse.

Das kann man von der BMW nicht behaupten. Hier schlägt offenbar die frühe Konstruktion durch, die nicht nur akustisch an der Verbrennungsarbeit lebhaft teilnehmen lässt: Leichtes Kribbeln in Lenkerenden und Fußrasten gehört ebenso dazu wie das bekannte »Klong« beim Einlegen des nächsten Gangs. Dazu kommt ein für sich genommen noch akzeptabler Verbrauch von 5,1 Litern, doch die Britin schluckt einen halben Liter weniger.

Ungeachtet der jeweiligen Eigenheiten tun sich die beiden Kontrahenten auf der Messstrecke mit einer Ausnahme nichts – bei Durchzug wie Beschleunigung liegen Triumph und BMW nahezu gleichauf. Nur bei der Endgeschwindigkeit gilt bei den Briten »Safety first« mit elektronischer

Abriegelung, was man bei 210 Sachen auf der BMW und der leichten Vorderhand infolge des hohen Kotflügels zumindest ansatzweise nachvollziehen kann.

Solche Tempobolzereien sind möglich, stellen im breit gefächerten Einsatzgebiet der beiden aber die am wenigsten erbau-liche Spielart dar. Ihre wahre Bestimmung finden die Gazellen auf gewundenen Asphaltbändern und dort, wo keine Teerverbindungen den direkten Kontakt zu Mutter Erde verwässern. Dafür sind die Fahrwerke gemacht, siehe die Eingangsbetrachtungen zu Federwegen und Bereifung.

Waterboys: Erst wenn's spritzt, macht's richtig Spaß. Mit leichten Handlingvorteilen auf nassem Geläuf für die G/S.

Tilman (waterproof)

Ja, bitte: Urige Motoren, Retro-Styling und schotteriger Auftritt prägen die bessere GS ebenso wie Triumphs Schönste. Doch wo Honig ist, muss auch Salz sein. Für Kurze fällt selbst die Basis-G/S mit 17-Zoll-Hinterrad grenzwertig hoch aus. Da wirkt die schlanke Triumph etwas zugänglicher als die rummsige Bayerin. Doch schränkt der hochgelegte Auspuff beim Reisegepäck arg ein. Mein Punkt ginge nach München.



Die Kosten im Vergleich

	BMW R 12 G/S	Triumph Scrambler 1200 XE
Preis Basismodell	ab 16.990 € zzgl. Nk.	ab 15.995 € zzgl. Nk.
Ausstattungsvariante/Farbe	Option 719 Soziuspaket, verchromter Krümmer, Frästeile-Paket Shadow II Sandrover uni matt 1900 €*	600 €* (Matt Khaki Green / Matt Crystal White)
Komfortpaket	Schaltassistent Pro, Heizgriffe, Tempomat, Berganfahrhilfe 1020 €*	Heizgriffe 279 €, Tempomat Serie; Schaltassistent und Berganfahrhilfe n. a.
Enduro-Paket Pro	18-Zoll-Hinterrad, Gelände- bereifung, Lenkererhöhung, großer Motorschutz, Enduro-Fußrasten, längerer Seitenständer, große Hand- protektoren, 750 €	n. a.
LED-Zusatzscheinwerfer	904 €	379 €
Digital-Display	130 €*	TFT Serie
Unterfahrschutz	75 €*	Serie
Motorschutzbügel	727 €	298 €
Zylinderkopfhaubenschutz	259 €*	n. a.
Navigationslösungen	Navigator 710 €*, Halterung 303 €*	279 € Connectivity-Modul
Reifendruckkontrolle	260 €*	308 €
Gepäckträger / Haltegriff	n. a.	325 €
Headlight Pro (Kurvenlicht)	210 €*	n. a.
Lampenschirm / Flyscreen	n. a.	205 €*
Flyscreen hoch	Cockpitverkleidung Rallye 238 €*	369 €
Seitentasche(n)	10 und 16 l, mit Halter 572 €*	Rugged-Tasche mit Halter 497 €
Sitzbankoptionen	hohe Rallyesitzbank (+20 mm) 230 €	niedrige Sitzbank (-25 mm) 315 €
Preis Testmaschine	22.667 € zzgl. Nk.	16.800 € zzgl. Nk.
Garantie / Gewährleistung	3 Jahre ohne km-Begrenzung	4 Jahre ohne km-Begrenzung
Wartung:		
Erstinspektion	bei 1000 km	bei 1000 km
Inspektionsintervalle	alle 10.000 km/jährlich	alle 16.000 km/jährlich
Ventilspielkontrolle	alle 10.000 km	alle 32.000 km
Kardanwechselintervall	alle 40.000 km	entfällt

* am Testmotorrad verbaut



Abgesehen davon zeigen sich gravierende Unterschiede, vor allem am Heck. Hier hält Triumph die Traditionsfahne hoch mit zwei Federbeinen in klassischer Stereomanier, wo BMW den Einarm-Paralever über ein direkt angelenktes Zentralbein gegen den Rahmen abstützt. Dabei erweist sich die vermeintlich altertümliche Bauweise der Scrambler als Volltreffer bei Komfort und Fahrstabilität, wo die G/S

FAZIT



BMW R 12 G/S

Als Reinkarnation der legendären R 80 GS macht die Stricher-GS von heute keine schlechte Figur, weil sie klassische Stilelemente des Vorbilds stimmig integriert. Beim Konzept tun sich jedoch deutliche Unterschiede auf, denn die Enkelin hat die Allroundkompetenz der Urahnin gegen ein spitzeres Einsatzprofil mit höherem Offroad- und Sportfaktor

eingetauscht: auf der Landstraße erfrischend dynamisch und im Gelände dank des tiefen und durchzugsorientierten 1170er Boxermotors erstaunlich fähig. So gut das funktioniert, es setzt bei unserer G/S angesichts des Komplettpreises von rund 22.000 Euro ein entsprechend gut gefülltes Portemonnaie voraus, von der nötigen Länge der Beine gar nicht zu sprechen.



Triumph Scrambler 1200 XE

Mit der wunderschönen Scrambler haben die Briten weit mehr als ein hübsch anzusehendes Schaustück auf die Speichenräder gestellt. Die 1200er gefällt mit ihrem ausgewogenen Antrieb, dem zwar etwas das Feuer abgeht, der dies aber mit einem souveränen Auftritt über Land und vorzüglichen Manieren mehr als wettmacht.

Mit der Fahrwerkskomposition aus edlen Marzocchi-Komponenten und den brachialen Brembo-Bremsen geht fahrdynamisch on-, vor allem aber offroad viel mehr, als man der Triumph guten Gewissens zumuten mag. Bei knapp 17.000 Euro, die für die Schöne hinzulegen sind, überlegt man es sich jedoch dreimal, ob der Offroadeinsatz womögliche Schrammen wert ist.



zumindest bei ersterem die britische Güte nicht erreicht.

Trotz der Langbeinigkeit saust die Triumph unbeirrt durchs kurvige Gelände und befriedigt mit ihrer Präzision sogar sportive Ansprüche. Als Beweis für die gelungene Abstimmung halten die Bremswerte her: 41,9 Meter bei der Vollbremsung aus 100 km/h sind für eine solche Gazelle genauso bemerkenswert wie die Stylema-Radialzangen, die man ebenso wenig erwarten würde. Noch einen Tick besser gelingt das Stoppen mit der G/S trotz weniger martialischer Hardware. Bei der Kurvenhatz macht die aktivere Mitarbeit beim Umlegen und Einlenken infolge der kompakteren Unterbringung die Bayerische williger und nachvollziehbarer.

Den Ausflug ins Gelände haben wir trotz der nachgewiesenen Qualitäten mit Blick aufs Preisschild gescheut, wie vermutlich viele Besitzer auch. Dabei sind in den 22.667 Euro der G/S-Navigator und Seitentaschen sowie das Kurvenlicht und andere Innovationen enthalten, die es bei Triumph gar nicht gibt. Doch auch bei den für die Scrambler fälligen 16.800 Euro geht schon ein harmloser Umfaller ins Geld. Da nehmen Tilman und ich doch lieber die Putzlappen in die Hand und schrubben die beiden Edelmetalle nach der eher feuchten als fröhlichen Ausfahrt blitzblank. ■

MIT HYBRID-UPGRADE NUR:

8.995 €*



Z7 Hybrid

Ninja 7 Hybrid

2026 ENTSCHEIDEND AUFGEWERTET: NOCH MEHR FAHRSPASS + KOMFORT

Das gibt es nur bei Kawasaki: Zwei Antriebe, doppelte Begeisterung – mit E-Boost kraftvolle Beschleunigung auf 1.000er-Niveau und gleichzeitig Verbrauchswerte wie bei einer 250er. Möglich macht das die intelligente Kombination aus Elektro- und Verbrennerantrieb.

Dazu kommt maximale Flexibilität: rein elektrisch durch die City, mit voller Power auf Tour – und das ganz entspannt ohne Ladestopp, weil der Verbrenner den Akku lädt. Und das Upgrade hebt das Fahrerlebnis in eine neue Dimension auf zwei Rädern.
Steig auf und spür den Unterschied!

**Buche jetzt deine Probefahrt beim
Kawasaki-Vertragspartner oder bei der
Kawasaki-Roadshow unter kawasaki-roadshow.de**

ALLE HIGHLIGHTS ZU DEN MODELLEN:



*Aktionspreis inkl. 19 % MwSt. für junge Vorführmotorräder oder für Fahrzeuge mit Herstellerzulassung ohne Kilometer. Nur bei teilnehmenden Kawasaki Vertragspartnern und nur, solange der Vorrat reicht. Endpreis inkl. aller Nebenkosten bitte beim Vertragspartner erfragen. Keine Kumulierung von Aktionen möglich.

kawasaki.de



Kawasaki
Let the Good Times Roll

KLEINER FREUND

Kawasaki lässt die KLE 500 wieder aufleben, die Anfang der Neunzigerjahre den Leerraum zwischen den Motorradschulbladen füllte. Heute kommt die Kawa als günstige Einstiegsenduro klarer definiert daher – mit welchem Einsatzprofil geht die Grüne an den Verkaufsstart?

Text: Thilo Kozik, Fotos: Guido Bergmann

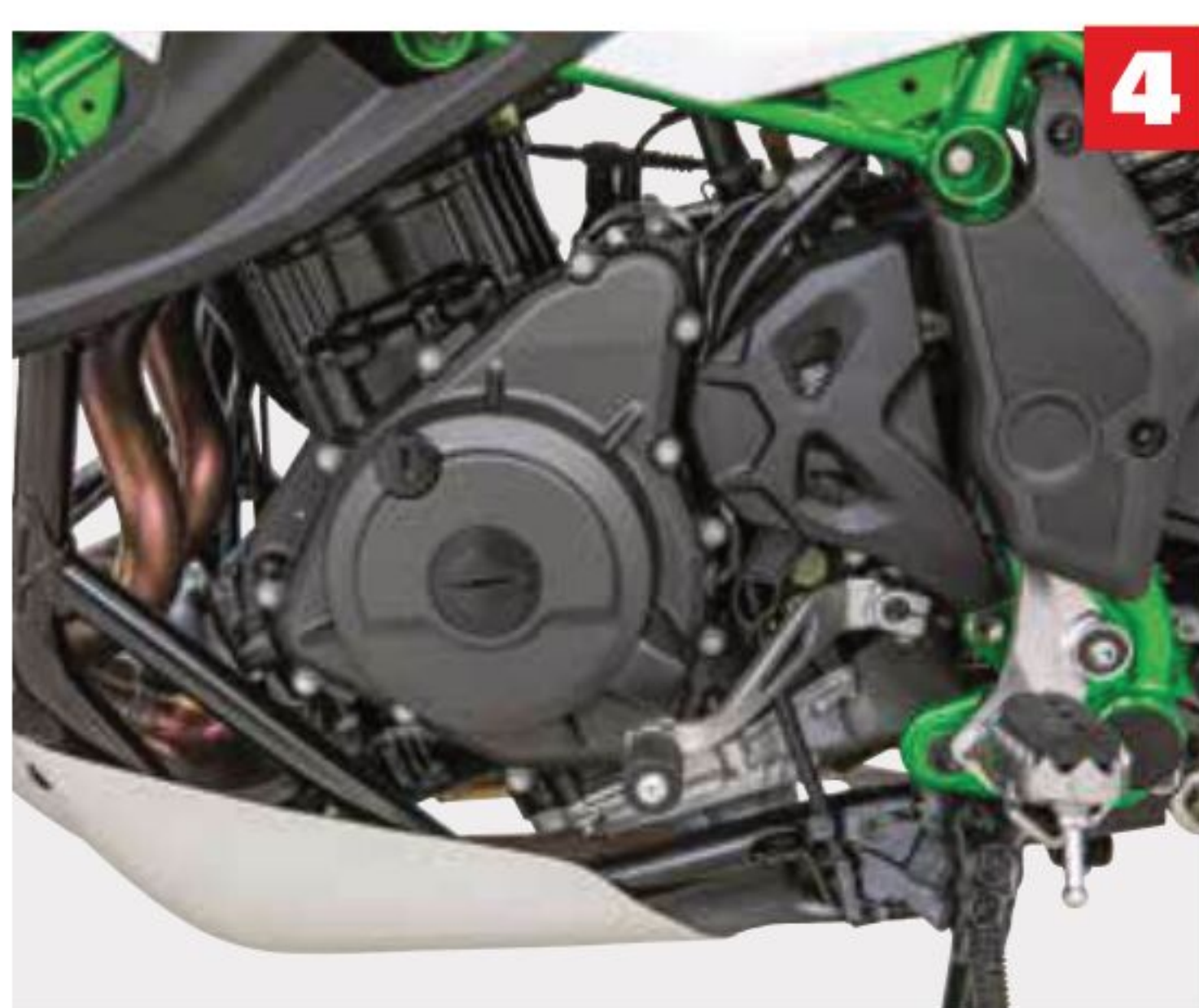
An die gute alte KLE 500 habe ich überwiegend positive Erinnerungen. Damals, Anfang der Neunziger, war die Kawa den meisten Redaktionsmitgliedern nicht stark oder nicht sportlich genug, als erste Wahl bei der täglichen Motorradvergabe bevorzugten die etablierten Kollegen andere Motorräder. Mir als Volontär war das recht, die Leistung von auch seinerzeit 48 PS reichte mir völlig aus. Die aufrechte Haltung taugte mir sowieso und dass sie weder Fisch noch Fleisch, sondern »Funbike« war, störte mich nicht. Genauso wenig, wie ich mit der Dauertest-KLE zum Kilometerschleichen nicht gerade artgerecht motorisiert zum Fahrtraining auf die Nürburgring-GP-Strecke geschickt wurde. Denn: Ihr unprätentiöser Charakter und das Urvertrauen in die damals aufgezogenen Michelin-Pneus ebneten mir den Weg durch die Grüne Hölle und sorgten für die ersten absichtlich angeschraddelten Knieschleifer meiner Karriere – das vergesse ich der Kleinen nie!

Das ein oder andere Jährchen später holen andere Kollegen als zu jener Zeit die aktuelle KLE aus dem Transporter und neugierig umrunde ich den Wiedergänger: Die KLE von heute ist viel schlanker, aufgeschossener und wirkt viel athletischer mit klarem Fokus aufs Gelände. Vor allem in der weiß-grünen SE-Version, zu der LED-Blinker, ein TFT-Farbdisplay sowie ein hoher Windschild, robuste Handprotektoren und ein großer Unterfahrschutz gehören, was den Basispreis von 6895 Euro um 800 auf 7695 Euro steigen lässt. Zusätzlich hat Kawasaki Deutschland für den TOURENFAHRER die Adventure Tourer Edition rausgerückt, die für weitere 750 Euro Motorschutzbügel und das Kunststoffkoffersystem anbietet. Verglichen mit der Konkurrenz, klingen 8445 Euro indes immer noch wettbewerbsfähig.

Gefühlt war die »alte« KLE deutlich niedriger und plüschiger, doch auch heute komme ich ohne Probleme in den 86 Zentimeter hohen Fahrersitz und mit beiden Beinen auf den Boden. Angenehm niedrige Fußrasten verströmen zusammen mit dem hohen und breiten Lenker echte Enduroattitüde bei aufrechtem Oberkörper. Zündschlüssel gedreht, Starter gedrückt und schon bin ich im Time-Tunnel: Der



Kawasaki KLE 500 SE



1 Aufgeräumt: Im gut aufgebauten TFT-Instrument sind alle wichtigen Informationen auf einen Blick ablesbar. Leider signalisiert das Display trotz Bluetooth-Kopplung lediglich eingehende Anrufe, eine Pfeilnavigation ist nicht möglich. **2** Aufgemerkt: Im Stand betätigt, setzt ein Druck auf den roten Knopf am linken Lenkerende den Blockierverhinderer am Hinter- und Vorderrad außer Betrieb. **3** Aufgebockt: Vergleichsweise niedrige Lenkerböcke nehmen die breite Lenkstange auf. An der 43er USD-Gabel gibt es keine Mechanismen zum Einstellen von Dämpfung oder Federung. **4** Aufgefrischt: Die Basis des Reihenmotors geht auf die Achtzigerjahre zurück. Heute knurrt der 180-Grad-Twin genau so wie damals, verlangt Drehzahlen und belohnt mit sparsamem Verbrauch.

Reihen-Twin knurrt gefühlt wie damals als Erbstück der seligen GPZ 500 S, die ganzen Modernisierungsmaßnahmen haben scheinbar nichts an seinem Charakter geändert. Statt elektronischer Fahrmodi übernimmt das rechte Handgelenk die Steuerung von Leistungsentfaltung und Drehmomentabgabe, was bei ermittelten 48 PS und 43 Newtonmetern keine Schwierigkeit darstellt.

Der Twin ist zwar keine tourengierige Luftpumpe, verlangt aber ordentlich Drehzahlen für eine flotte Fahrweise – angesichts einer Nenndrehzahl von 9000 Touren verwundert das nicht. Zwar geht der 451-Kubik-Motor für diese Kapazität auch untenrum schon passabel ans Werk und toleriert Drehzahlen knapp über Standgas, beim Durchzug im letzten Gang von 60 auf 100 km/h sind 6,3 Sekunden sogar passabel. Doch wer Feuer geben will oder zu zweit eine Anhöhe erklimmen möchte, kommt ums kräftige Ausquetschen nicht herum.

Immerhin erleichtert die KLE dieses Ansinnen mit einer guten, lastwechselfreien Gasannahme und dem flutschigen Getriebe, das von einer erfreulich leichtgängigen Slipper-Assist-Kupplung profitiert. An der Ampel nervt allerdings das Versteckspiel des Leerlaufs, der sich beharrlich zwischen dem ersten und zweiten Gang verbirgt.

Vom Fleck weg kommt mir die SE-KLE gut austariert vor und lässt sich lässig über die breite Lenkstange kontrollieren. Dabei bleibt der Zeiger der Waage bei 197 Kilo noch so gerade unter der Vier-Zentner-Marke.



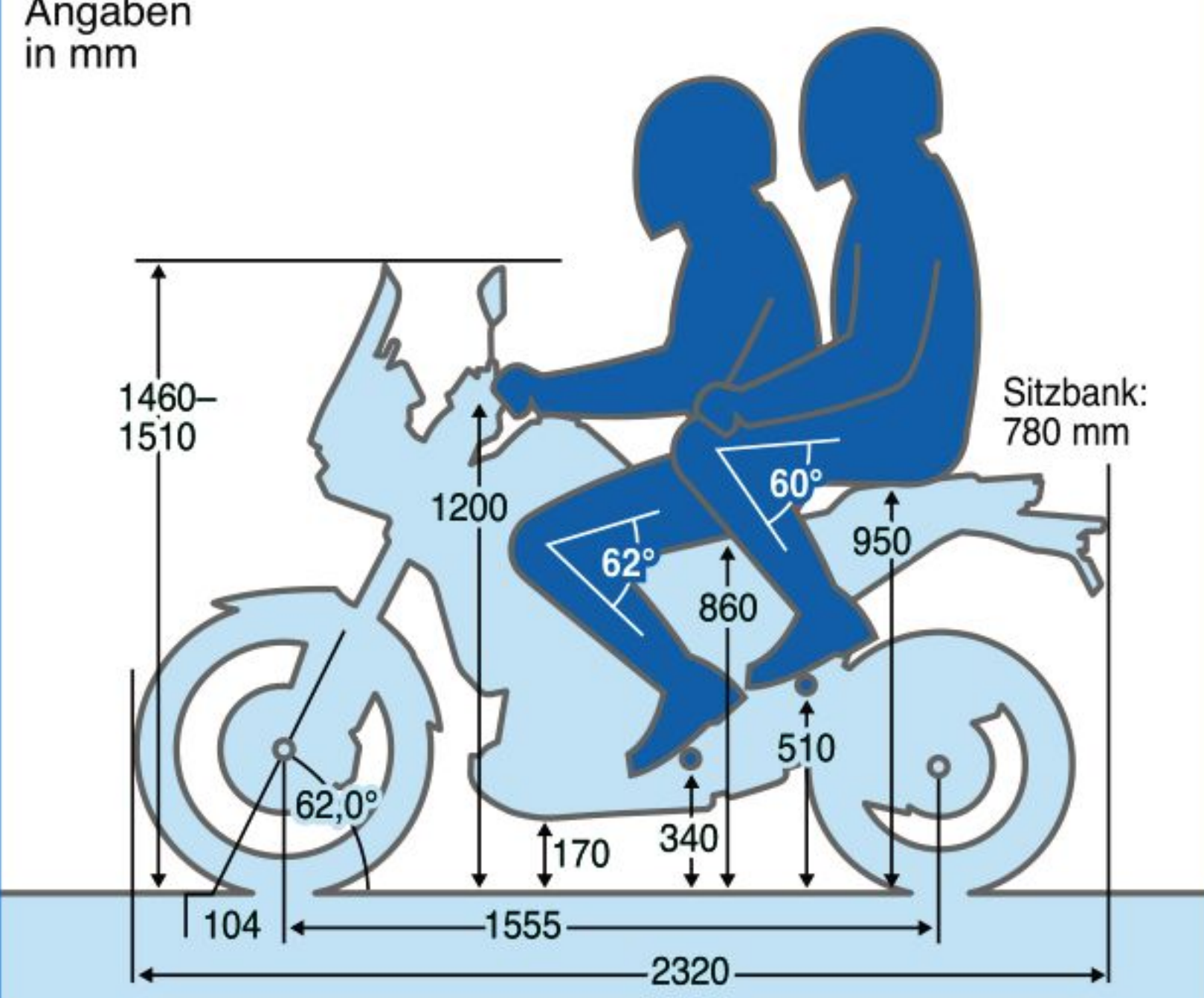
Dem leichtfüßigen Kurvenvergnügen tut das keinen Abbruch. Mühelos und hinreichend präzise biegt die Kawa in sämtliche Radien ein, nicht überhandlich aber jederzeit nachvollziehbar. Auf dem angepeilten Strich saust sie über den Asphalt und wuselt erfrischend durch Wechselkurven,

ihre eher straffe denn komfortable Dämpfung bringt reichlich Stabilität mit sich. Auch in tiefer Schräglage macht sie einen grundsoliden Eindruck mit erstaunlicher Schräglagenfreiheit – bei der alten KLE hätten hier die Rasten schon längst den Asphalt aufgerissen. Beim Trockengrip

Aufsetzmäher: Schon über eine kleine Kante gräbt sich der Unterfahrschutz der KLE im Boden fest.

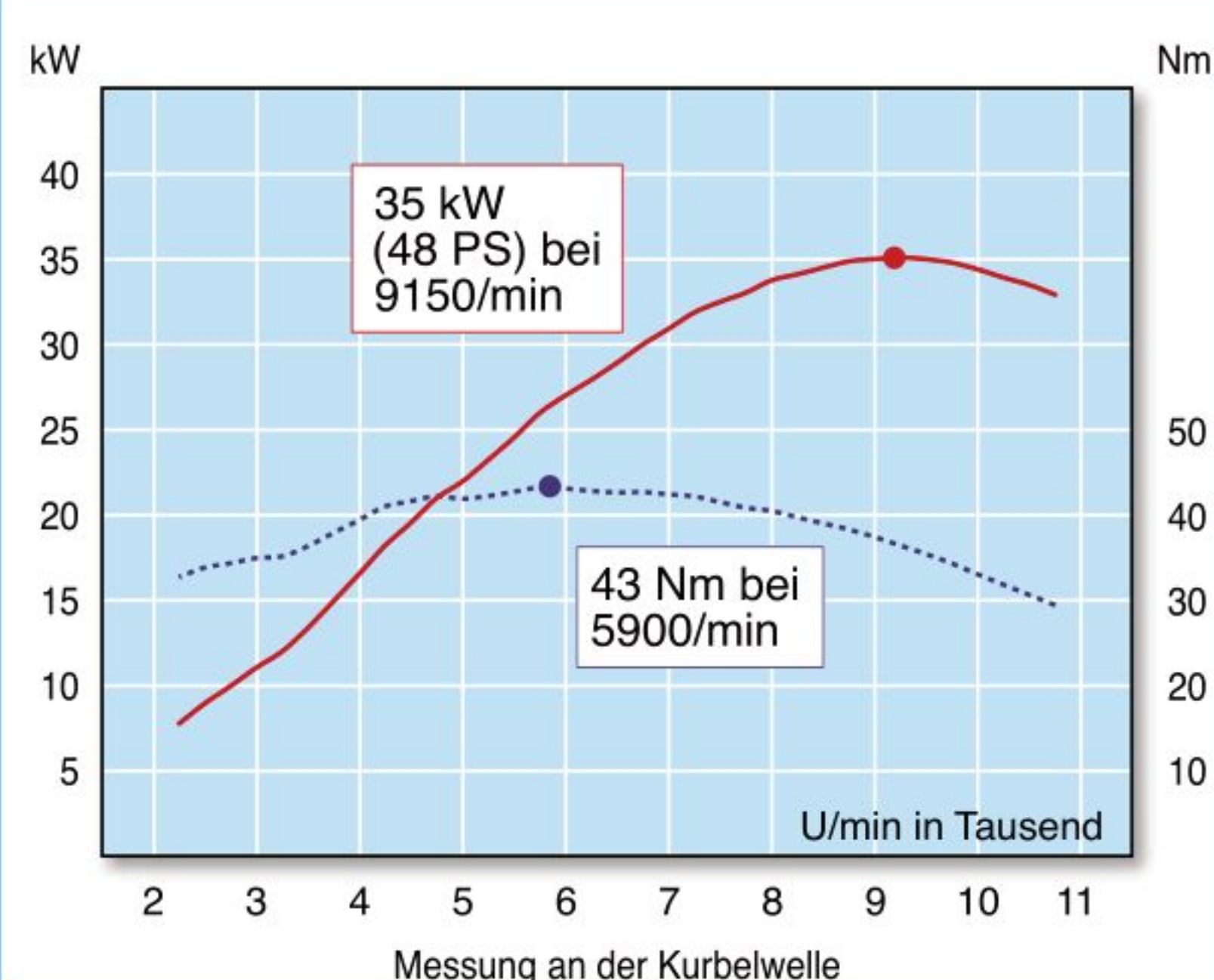
Abmessungen

Angaben in mm



Der harmonischen Drehmomententfaltung macht die drehzahlgerige Nenndrehzahl der Leistung einen Strich durch die Rechnung.

Leistung und Drehmoment



TECHNISCHE DATEN KAWASAKI KLE 500 SE

MOTOR:

Leistung: 33,4 kW (45,4 PS) bei 9000/min, max. Drehmoment 42,6 Nm bei 6000/min (TF-Messung an der Kurbelwelle: 35 kW [48 PS] bei 9150/min, 43 Nm bei 5900/min), flüssigkeitsgekühlter Reihen-Zweizylinder, eine Ausgleichswelle, Hubraum 451 cm³, Bohrung x Hub 70,0 x 58,6 mm, Verdichtung 11,3:1, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile, Zünd-/Einspritzelektronik, Drosselklappen- \varnothing 2 x 32 mm, Nasssumpfschmierung, E-Starter, G-Kat, Lichtmaschine 364 Watt, Batterie 12 V / 6,3 Ah

KRAFTÜBERTRAGUNG:

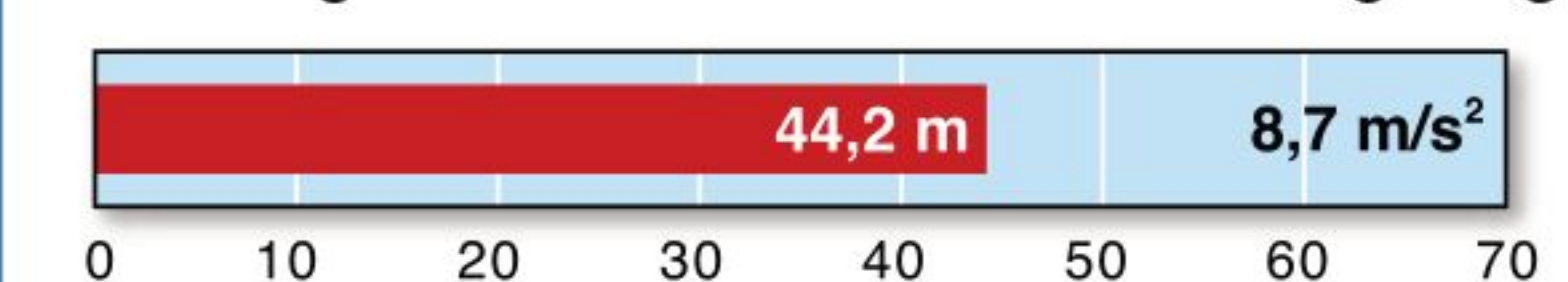
mechanisch betätigte Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, Kette

FAHRWERK:

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Stahlrohr-Heck angeschweißt, vorn USD-Telegabel, 43 mm, nicht einstellbar, hinten LM-Zweiarmschwinge, angelenktes Zentralfederbein, Federvorspannung einstellbar, Federweg v. / h. 210 / 196 mm, Drahtspeichenräder, vorn 1.85 x 21, hinten

Die entspannte Ergonomie fördert den Kurvengenuss, ziemlich zurückhaltende Stopper mahnen indes zur Gelassenheit.

Bremsweg 100 auf 0 km/h und mittlere Verzögerung



2.50 x 17, Reifen IRC Trail Winner GP-410, v. 90/90-21, h. 140/80-18, vorn Einscheibenbremse, Doppelkolben-Schwimmsattel, \varnothing 300 mm, hinten Einscheibenbremse, Doppelkolben-Schwimmsattel, \varnothing 230 mm

ASSISTENZSYSTEME:

ABS, komplett abschaltbar

MASSE UND GEWICHTE:

Leergewicht Testmotorrad: 197 kg, Gewicht Koffer: je 2,3 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 390 kg, maximale Zuladung: 193 kg, Tank: 16 l, Standgeräusch: 84 dB(A)

MESSWERTE:

Höchstgeschwindigkeit:	161 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h:	5,9 s
Durchzug 60–100 km/h / 100–140 km/h:	6,3 s / 10,9 s
Drehzahl 130 km/h (letzter Gang):	7350/min
Tachoabweichung bei 100 km/h:	+ 5 Prozent
Bremsweg aus 100 km/h:	44,2 m
mittl. Bremsverzögerung:	8,7 m/s ²
Testverbrauch- \varnothing :	4,1 l/100 km
theoretische Reichweite:	390 km

KOSTEN:

Basispreis: 7695 Euro (inkl. Nk.)

WARTUNGSINTERVALL / GARANTIE:

Erstinspektion 1000 km, dann alle 12.000 km oder einmal im Jahr, Ventilspielkontrolle alle 24.000 km, Garantie: 4 Jahre ohne Kilometerbegrenzung



*Schwester Leichtfuß:
Zum spielerischen,
vertrauensvollen
Kurvenhandling gesellen
sich mühelose
Feldwegeinlagen.*

Die löbliche
Komplettabschal-
tung des ABS wirkt
überflüssig

hinken die aufgezogenen IRC Trail Winner den damaligen Michelins jedenfalls nicht hinterher. Allerdings legen sie ein merkwürdiges Eigenlenkverhalten an den Tag, das an der Vorderhand spürbarer wird, je langsamer man fährt.

Vernehmlich sind ebenfalls die Unzulänglichkeiten des Untergrunds. Buckel, Kanaldeckel und Absätze nehmen die nicht einstellbare USD-Gabel und das lediglich in der Vorspannung justierbare Federbein nicht sonderlich ernst und leiten sie unverblümt an die Besatzung weiter. Möglichkeiten der Abhilfe gibt es aus Kostengründen leider nicht. Beim Griff in die aus gleichem Grund nicht verstellbaren Bremstasten verlangt der Schwimmsattel



im Vorderrad die ganze Hand. Ziemlich stumpf und mit wenig Gefühl ergibt sich bei der Notbremsung eine bestenfalls mäßige Verzögerung mit gut 44 Metern bis zum Stillstand.

Gegenüber der Urgroßmutter von 1991 hat Kawasaki der Enkelin allein durch die Ausstattung bessere Reisequalitäten und mehr Geländeeignung mitgegeben, insbesondere in unserer Special Edition. Doch die für sich genommen tauglichen 210 Millimeter Federweg der Gabel und 196 am Hinterrad sind Makulatur, sobald kleine Absätze ins Spiel kommen: Hier setzt die KLE wegen der straßenmotorradartigen Bodenfreiheit von 170 Millimetern sofort auf und fest (siehe Foto vorherige Seite). Glücklicherweise bewahrt der große SE-Unterfahrschutz vor Schlimmerem. Die löbliche Komplettabschaltung des ABS für heftige Geländeeinsätze wirkt überflüssig.

Also raus aus dem Unbefestigten und über gewundene Landstraßen und zeit-sparende Schnellstraßen den Heimweg angetreten. Zuvor noch mit Bordmitteln sehr friemelig die dreifach höhenverstellbare Scheibe nach oben gestellt, weil in der tiefen Stellung der Enduroschild nervig und sehr lautstark flattert. Der Schutz vorm Fahrtwind wird etwas besser, laut ist es aber immer noch. Da hilft's nur, den Schild abzubauen.

Je länger ich unterwegs bin, umso mehr vermisse ich einen Tempomaten. Rund

Das Ausstattungsprogramm	
	Kawasaki KLE 500 SE
Preis Basismodell	7695 € inkl. Nk.
Seitenkoffer-Set / Trägersystem	1051,73 € (je 21 l)*
Gepäckträger	304,90 €
Akrapovič-Titanschalldämpfer	875,30 €
Heizgriffe	378,65 €
Sturzbügel	487,80 €
LED-Zusatzscheinwerfer	426,85 €
GPS-Halterung	107,20 €
Hauptständer	342,25 €
niedriger Fahrersitz (-30 mm)	416,50 €
Kühlerschutz	178,50 €
USB-C-Anschluss mit Relais	103,95 €
Topcase / Trägersystem	935,51 € (42 l, inkl. Gepäckträger)
Preis Testmotorrad	8746,73 € inkl. Nk.

* Ausstattung des Testmotorrads



um 100 km/h stellen sich zudem arg lästige Vibrationen ein, der zahnradgetriebenen Ausgleichswelle vor der Kurbelwelle zum Trotz. Nähert sich die Tachoanzeige der 120, ebbt das Zittern langsam ab, bei 130 ist es verschwunden. Von Haus aus kommt das 4,3-Zoll-TFT mit einem Bluetooth-Modul, die Anzeigeleistung im Cockpit beschränkt sich aber auf das Signalisieren ankommender Anrufe.

Immerhin lässt sich hier der zeitgemäß niedrige Verbrauch von 4,1 Litern und die gute Reichweite trotz des verhältnismäßig kleinen 16-Liter-Tanks ablesen. Klein sind übrigens auch die Kunststoffkoffer, aber pfiffig: Schmal schmiegen

Fazit

Trotz aller Schwächen ist die KLE nur für diejenigen eine Enttäuschung, die von der Vergangenheit verklärt einfach zu hohe Erwartungen mit der Neuaufgabe verknüpft hatten. Tatsächlich ist die KLE ein im besten Sinne preiswertes Motorrad, das mit seinem Besitzer durch dick und dünn geht, wenn's nicht zu wild wird. Wer für 6895 Euro – so viel kostet die Basis-KLE – mehr verlangt, sollte sich nicht bei einem Premiumhersteller umschauen.



sich die nur 2,3 Kilo leichten Behälter mit je 21 Litern Volumen ans Heck, sind im Handumdrehen abgenommen und als Toploader prima zu befüllen. Einen derben Umfaller auf felsigem Untergrund mag ich ihnen aber nicht zumuten, dafür erscheinen sie mir dann doch nicht robust genug.

Wo wir gerade beim Ersparen sind: Zwar ist die neue KLE tatsächlich breiter aufgestellt, die flotte Runde auf abgesperrter Strecke ist aber aus dem Programm gefallen. Von daher werde ich mir einen Ausflug auf den Nürburgring mit der aktuellen KLE 500, zumal in der SE-Version, verkneifen. ■

Von Haus aus kommt das 4,3-Zoll-TFT mit einem Bluetooth-Modul

SCHUTZ HAT PRIORITÄT

TOUR-X5

DER MASSSTAB FÜR SCHUTZ
IM MOTORRADRENNSPORT.

Optimiertes Aufprallmanagement.
Dank eines robusteren, runderen und glatteren
Designs bieten unsere Helme eine herausragende
Stoßdämpfung. Der Grundwert von Arai war und
bleibt der Schutz dessen, was unbezahlbar ist.



ANODIZE TRICO



ANODIZE
RED



ANODIZE
YELLOW



FOLGE UNS



@ARAIEU ARAIHELMET.EU



Milchstraße

Zu kaufen in Kartons, Flaschen und Tüten oder weiterverarbeitet zu Käse, Joghurt und allerlei anderen Produkten: Bis zum Supermarktregal hat die Milch einen langen Weg hinter sich. Wie gelangt nun die weiße Flüssigkeit von der Kuh bis in den Kaffee? Helmut Stark (Text) begab sich auf eine Studienreise zwischen Berchtesgadener Land und Tirol.

*Fotos: Helmut Stark
und Peter Musch*



*Wenig Platz für Fehler:
Die Almstraßen verlangen einen routinierten
Lkw-Fahrer.*

Kraftarm: Mit dem Kran hebt Albert den Milchcontainer auf den Lkw (r.).

Zweirad-Konzepte:

Sennerin Anna führt auf der Kallbrunnalm den Milchtank im Karren zur Käserei (g. r.).

Alles Käse: offen gelagert, gewaschen und regelmäßig gedreht (u. r.).

Volle Kontrolle: Christiane testet die Rohmilch vor der Verarbeitung akribisch (u. g. r.).

Klar, ich kaufe meine Milchpackung im Supermarkt. Und mir ist bewusst, dass die Kühe, von denen die Milch stammt, nicht lila sind. Aber viel mehr weiß ich nicht über dieses Naturprodukt. Wie der Zufall so spielt, komme ich in Kontakt mit Barbara Steiner-Hainz, Sprecherin der Genossenschaftsmolkerei Berchtesgadener Land. Sie lädt mich ein, mich auf die Suche nach der Milch zu begeben.

ERSTE STATION: DIE ALM

Die Kallbrunnalm ist die größte Alm im bayerisch-österreichischen Grenzgebiet. Von meinem Startpunkt in Berchtesgaden hätte ich nur knapp 15 Kilometer Fahrstrecke, doch ist die Auffahrt auf die Kallbrunnalm generell untersagt. Vom bayerischen Ramsau am Hintersee vorbei durch den Nationalpark Berchtesgaden mit einem Kraftfahrzeug absolut undenkbar. Es bleibt nur der unbedingt lohnende Fußweg oder das Mountainbike. Allerdings gibt es noch eine Alternative: Auf der Tiroler Seite erhalte ich eine Sondergenehmigung – nicht zuletzt, weil ich mit einer elektrisch leisen und im Fahren emissionslosen Zero Black Forest unterwegs bin.

Vom Forstamt in Sankt Martin fahre ich in engen Kehren bergauf, nur beim »Berggasthof Lohfeyer« lichtet sich kurz der dunkle Wald. Hinter dem Wanderparkplatz öffnet sich die Schranke zur Forststraße mit dem elektronischen Chip, der mir zuvor am Forstamt ausgehändigt worden ist. In perfektem Zustand – steil und stark geböscht, damit das Regenwasser ablaufen kann – windet sich die Schotterstraße die Hänge des Seehorns hinauf. Über nasse und glitschige Kuhgitter und Kuhfladen gelange ich auf 1450 Meter Höhe.

Oben angekommen, knapp über der Waldgrenze, empfängt mich Albert mit seinem Allrad-Lkw. Der ehemalige Bundeswehrlastar ist wendig genug, um auf den engen und steilen Almwegen rangieren zu können, und gleichzeitig ausreichend stabil für die achthundert Liter fassenden Milchkanister. Senner Yanis kommt uns mit seinem Allradfahrzeug und dem Milchtank entgegen. Der Regen der letzten Tage hat den Weg zu seiner Almhütte für den schweren Lkw zu sehr aufgeweicht. Mit

dem Kran hebt Albert den Kanister auf die Ladefläche.

Sennerin Anna hat unsere Tour zu lange gedauert, sie transportiert ihren schweren Milchtank zu Fuß. Heute wird die Milch nicht ins Tal zur Molkerei gebracht, sondern zur almeigenen Käserei. Dort warten Gerhard und Christiane auf die Frischmilchlieferung. In verschiedenen Testverfahren bestimmen sie Qualität und Reinheit der Rohmilch, bevor sie in den großen kupferbeschlagenen Kessel gepumpt und angewärmt wird. Nun noch die Käsebakterien in den Kessel gefüllt und dann heißt es warten. In der Zwischenzeit werden die





ANNA HAT UNSERE TOUR
ZU LANGE GEDAUERT,
SIE TRANSPORTIERT DIE
FRISCHMILCH EINFACH ZU
FUSS IN DIE KÄSEREI

PLÖTZLICH REISST
DIE WOLKENDECKE
AUF, DIE SONNE
KOMMT HERAUS UND
DAS LAND SCHEINT
WIEDER ZU LÄCHELN



Auf die leise Tour

»Zündschlüssel« umdrehen, KILLSCHALTER auf Run, Seitenständer einklappen – los geht's mit der Zero DSR/X Black Forest. Fahrleistungen und Handling sind über jeden Zweifel erhaben. Fährt sich wie ein normales Motorrad, außer dass die linke Seite des Körpers arbeitslos ist. Keine Kupplung, keine Gang-

schaltung und auch kein Abwürgen des Motors – auf den steilen und teils schlammig-rutschigen Almwegen durchaus vorteilhaft. Die Beschleunigung beeindruckt in jedem Fahrmodus.

Die Schattenseiten: Warum muss das dicke, starre Ladekabel mit dem massiven Stecker lose mitgeführt werden, statt einen Stauraum in der Verkleidung

oder unter der Sitzbank anzubieten? Da die Zero kein Getriebe besitzt, kann das Motorrad nicht im ersten Gang rollstiller abgestellt werden. Die elektrische Parkbremse funktioniert bei deaktivieren System nicht bzw. schaltet sich nach rund drei Minuten ab. Wohl dem, der die Zero nicht mit dem Vorderrad bergab parkt, denn eine Feststellbremse existiert nicht.

Und die Reichweite? Die errechneten 200 km habe ich nie erreicht. Auf der Autobahn – Eco-Modus und 105 km/h mit Tempomaten – wurden nach 95 km nur noch 18 Prozent Ladung oder 30 km Reichweite angezeigt. Auf der Landstraße waren bei normalem Tempo rund 180 km drin.

Fazit: Reisen mit dem Elektromotorrad ist anders. Es bestimmt, wann und wo du Pause machen musst. Oft nicht da, wo es besonders schön und lausig ist oder wo man möchte. Und die Ladepausen dauern. Das kann wunderbar entschleunigen, wenn man Zeit hat, oder tierisch nerven, wenn man Strecke machen möchte. Nebenbei bemerkt, die Anreise zum Urlaubs-ort ist deutlich beschwerlicher.





Käselaike im Nebenraum gewaschen und gewendet. Viel zu schnell vergeht die Zeit mit Erklären und Ratschen mit Heidi sowie einer zünftigen Brotzeit. Doch langsam muss ich daran denken, zurück nach Berchtesgaden in mein Quartier zu kommen. Gewitterschauer begleiten mich bergab.

Im Gasthof Lohfeyer lege ich mich bei einem Kaffee trocken und warte auf besseres Wetter. Mit mir vertreibt sich eine Gruppe Jugendlicher trotz Nässe fröhlich blödelnd die Wartezeit. Plötzlich reißt die Wolkendecke auf, die Sonne kommt heraus und das Land scheint wieder zu lächeln. In der klaren und sauberen Luft nach dem Regenschauer lasse ich das Visier offen, freue mich über die Tropfen, die mir vom Helm ins Gesicht gelangen und genieße die Seitenblicke auf die Loferer und Leoganger Steinberge.

Einen Seitenblick wert ist der Steinpass. Hier, wo sich früher die Zollstation befand,

steht heute eine Tankstelle. Gleich darauf führt der Wendelbergtunnel den Verkehr staufrei in Richtung Bad Reichenhall und lässt die kurze Passstraße verwaist zurück. So lohnt sich der Abstecher über den Steinbach, die drei, vier flüssigen Kurven und das geringe Verkehrsaufkommen zur Passhöhe, wo der früher beliebte »Gasthof Melleck« langsam verwahrlost und der gleichnamige Ort nun verkehrsberuhigt ist, bevor ich wieder auf die Bundesstraße 21 zurückkehre.

Am Ufer der Saalach entlang führt die gut ausgebaute Straße über Schneizldreuth – ja, die Ortschaft heißt wirklich so – zur Abzweigung zur Schwarzbachwacht. Die Passstraße zum »Wachterl«, wie der Pass umgangssprachlich genannt wird, ist als Teil der Deutschen Alpenstraße breit ausgebaut, aber steiler als erwartet. Hier kann ich der Zero unkompliziert beim Überholen die Sporen geben und die fulminante Elektrobeschleunigung auskosten. Ich bin diese Straße schon öfters gefahren, sodass ich diesmal darauf verzichte, die Stimmung in der schmalen Schlucht zwischen Lattengebirge und Reiteralpe wertzuschätzen. Immer wieder rücken die steil bewaldeten Hänge links und rechts näher und wieder weiter weg.

Auf der relativ unspektakulären Passhöhe biege ich gleich ab in Richtung Ramsau. Die Alte Reichenhaller Straße führt eng durch den Wald, bis sich der Blick in die Ramsau und zum Hintersee öffnet. Nur nicht ablenken lassen von dem dominanten Bergstock des Watzmann! Und in der Ortschaft Ramsau nicht von den vielen Touristen, die den bekannten Kalenderblick der Pfarrkirche Sankt Sebastian und der Ramsauer Ache auf ihre Speicherkarten bannen wollen.

Nächstes Ziel: Hochschwarzeck. Die Hochfläche verbindet Ramsau mit Bischofswiesen. Schon auf der Auffahrt kurz hinter dem Abzweig zur Deutschen Alpenstraße rumple ich über das erste Kuhgitter. Diese in die Straße eingelassene Metallgitter verhindern, dass die Kühe ihre Weidefläche verlassen. Für Motorradfahrer bedeuten sie bei Nässe extreme Rutschgefahr und frei laufende Rindviecher. Niemand möchte einen Zusammenstoß mit einer Kuh oder auf den eventuell noch



Gemütlich: Die Käserei auf der Kallbrunnalm lädt zur Brotzeit ein (o.).

Winzige Helfer: Damit aus der Milch Käse wird, werden der Rohmilch Bakterien hinzugefügt (g. l.).

Keine Klischees: Kühe wissen genau, wann und wo sie gemolken werden wollen (l.).

Perspektivfrage: Während für das Motorrad die Almstraße breit erscheint, muss Martin mit seinem Milchlaster auf den Zentimeter fahren (r.). Tiefenentspannt: Kühe bei der Siesta auf dem warmen Asphalt (o. g. r.). Kein Zaun, keine Vorfahrt: Die Rinder bestimmen die Regeln (M. g. r.). Biologisch-dynamisch: Rutschgefahr durch die tierischen Milchtransporter (u. r.).

dampfenden Hinterlassenschaften auf der Straße rutschen. Denn der warme Asphalt lockt zu einer Wiederkäuer-Siesta oder auch nur zum neugierigen Entertainment. Der Begriff Milchstraße erhält hier eine ganz neue Bedeutung.

Hinter dem Abzweig zum Skigebiet, jahreszeitlich gerecht geschlossen, fahre ich verhalten durch dichte Wälder. Teilweise könnte ich mich auch in Kanada verorten. Immer wieder treffe ich auf dem Asphalt auf Kuhherden, meist junge Kandidatinnen, die sich um eine ältere Kuh gruppieren und neugierig mein E-Motorrad beäugen. Wenn ich stehen bleibe, werde ich vorsichtig beschnuppert. Doch nach knapp zehn Kilometern, vorbei am TF-Partnerhaus »Alpengasthof Götschenalm«, gelange ich wieder ins Tal nach Bischofswiesen. Hier erwarten mich die nicht ohne Grund per Tempolimit überwachte Bundesstraße 20 zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden und dazu Einkaufsmöglichkeiten, Cafés und der Abzweig zur stillen Verbindung nach Maria Gern. Vorbei am Aschauer Weiher und dem Naturbad, durch kleine Wälder und Wiesenflächen, immer mit den Ausblicken Richtung Norden auf den Untersberg, nach Süden auf die Bergmassive von Watzmann und Hohem Göll. Wieder so ein Ort, an dem man stehen bleibt, den Helm abnimmt und sich nicht sattsehen kann.

Ebenfalls sehr gern suche ich die Wallfahrtskirche Maria Gern auf. Dazu fahre ich nur wenige Hundert Meter weiter und biege in das Sacktal unterhalb der beeindruckenden Südwand des Untersberg ab. Ein, zwei Kehren und der rosa Kirchenbau taucht vor mir auf. Von hier wendet sich der Blick vom Untersberg auf den ebenso beeindruckenden Bergstock des Watzmanns mit seinen Gipfeln und dem breiten Watzmannkar. Schauen, staunen und genießen. »Herr, wen du liebst, den lässtest du fallen in dieses Land!«¹, lässt der bayerische Schriftsteller Ludwig Ganghofer seine Romanfigur Pater Eberwein ausrufen. Dem kann ich nichts hinzufügen. Dies gilt auch für den Hochaltar in der Kirche mit dem Gnadenbild der Madonna mit

¹ Ludwig Ganghofer: Die Martinsklause, zitiert aus: <https://projekt-gutenberg.org/authors/ludwig-ganghofer/books/ludwig-ganghofer-die-martinsklause> (Abruf am 7.4.2026).



Kind aus dem Jahr 1666. Die Verbundenheit der Bevölkerung mit der Wallfahrtskirche zeigen die zahlreichen Votivtafeln, mit denen sich die Gläubigen seit Jahrhunderten für wundersame Rettung aus Krankheit und Not bedanken.

Hinter der Kirche befindet sich der Kneifelspitzweg, mit 29 Prozent Steigung eine der steilsten, öffentlichen Straßen Deutschlands. Und mit meinem leisen E-Mopped störe ich niemanden beim Ausprobieren. Zum Stromtanken fahre ich noch nach Königssee. Ich selbst tanke Kaffee – mit Milch natürlich – und genieße den Blick auf den Grünstein, den Jenner und die Touristen aus aller Herren Länder.

ZWEITE STATION: DER TANKLASTER

Mit einem breiten Lächeln steigt Martin Mooser aus seinem 500 PS starken MAN-Truck. Der zwölf Tonnen schwere Milchtanker macht einen massiven Eindruck. Den Anhänger hat er am nahe gelegenen Steinbruch zwischengeparkt. Ich begleite Martin zu den abgelegenen Bauernhöfen auf den Almen um Kitzbühel und Fieberbrunn. Schon auf der Forststraße im Wald



**DIE MEIST JUNGEN
KUH-KANDIDATINNEN
GRUPPIEREN SICH UM
EIN ÄLTERES RIND UND
BEÄUGEN NEUGIERIG
MEIN MOTORRAD**

Fahren und Almwirtschaft

Almgebiete bestechen mit ihren bunten Bergwiesen, dramatischen Landschaften, mit Ruhe und Frieden. Für Besucher eine Harmonie zwischen Natur und Mensch, doch die Arbeit auf einer Alm ist anstrengend und hart. Und schnell sind Wiesen oder Wege zerstört, sei es unwissentlich oder nach der Devise: Nach mir die Sintflut. Auch aus diesem Grund entstehen Streckensperrungen und Verbotsschilder.

Zur Erinnerung **eigentliche Selbstverständlichkeiten:**

- Rücksicht nehmen
- Gerade auf kleinen Straßen und Wegen langsam fahren
- Auf Menschen und Tiere achten
- Weiden und Wiesen sind Tabuzonen.
- Wiesen nicht betreten – niedergetrampeltes Gras ist als Futter wertlos und für den Bauern bares verlorenes Geld.
- Weidetiere sind keine Kuscheltiere – Abstand halten und nicht provozieren.
- Kühe mit jungen Kälbern können aggressiv reagieren.
- Sich Zeit nehmen und Pause machen
- Helm abnehmen und zurückhaltend auftreten
- Mit Einheimischen in Kontakt treten und reden – oft entspannt sich eine ungemütliche Situation und man erhält gute Tipps, manchmal auch die Erlaubnis, eine Privatstraße befahren zu dürfen.
- Mut zum Umdrehen haben
- Durch oder an Gehöften leise und in Schrittgeschwindigkeit fahren
- In regionalen Lokalen und Pensionen einkehren
- Reisen statt rasen

Grün trifft Grün:
*In der Molkerei
 Berchtesgadener
 Land stammt die
 Gasturbine von
 Kawasaki (o. r.).*
Modern mit Berg-
blick: die Molkerei-
Gebäude (o. M. r.).
Milch- und Motorrad-
mensch: Geschäfts-
führer Bernhard
Pointner schaut
aus dem Büro auf
eine restaurierte
BMW (o. g. r. und
M. g. r.).
Fotoklassiker: die
Wallfahrtskirche
Maria Gern mit dem
Bergstock des Watz-
manns (M. r.).
Ohne Umwege:
Direkt vom Erzeuger
wird die Milch ge-
molken (u. r.).

bewundere ich seinen flüssigen Fahrstil. Zielgenau zirkelt er die steile Schotterstraße bergan. Die gelenkte dritte Schleppachse spielt derzeit bei leerem Tank noch keine tragende Rolle. Oberhalb der Waldgrenze öffnet sich der Blick über die sanften Hügel der Almfläche auf den Bergstock des Wilden Kaisers. Die Dörfer, Straßen und der Verkehr tief unten im Tal erscheinen viel weiter entfernt, als ich es geschätzt habe. Gefühlt liegt eine Ewigkeit zwischen dem Gewusel im Tal, wobei es hier in Tirol im Vergleich zu Großstädten geruhsam zugeht, und dem Frieden auf der Hochalm.

Über und an den sanften Buckel der Almflächen entlang fahren wir zu den Bauernhöfen. Die Begrüßung ist freundschaftlich, man kennt sich, erkundigt sich nach den Kühen, der Familie und den Kindern, ist selbstverständlich beim Du. Der Schlauch wird angeschlossen, das digitale Zählwerk erfasst die Liter, die Milch wird je nach Sorte in den richtigen Tank gepumpt. Hier oben ist es Bergbauernmilch. Kleine Kätzchen spielen im hohen Gras, Hunde begleiten uns bellend eine Weile, am Himmel kreisen Dohlen und Greifvögel. Für mich als Stadtkind kommt dieser friedvoll-stille Ort dem Paradies nah.

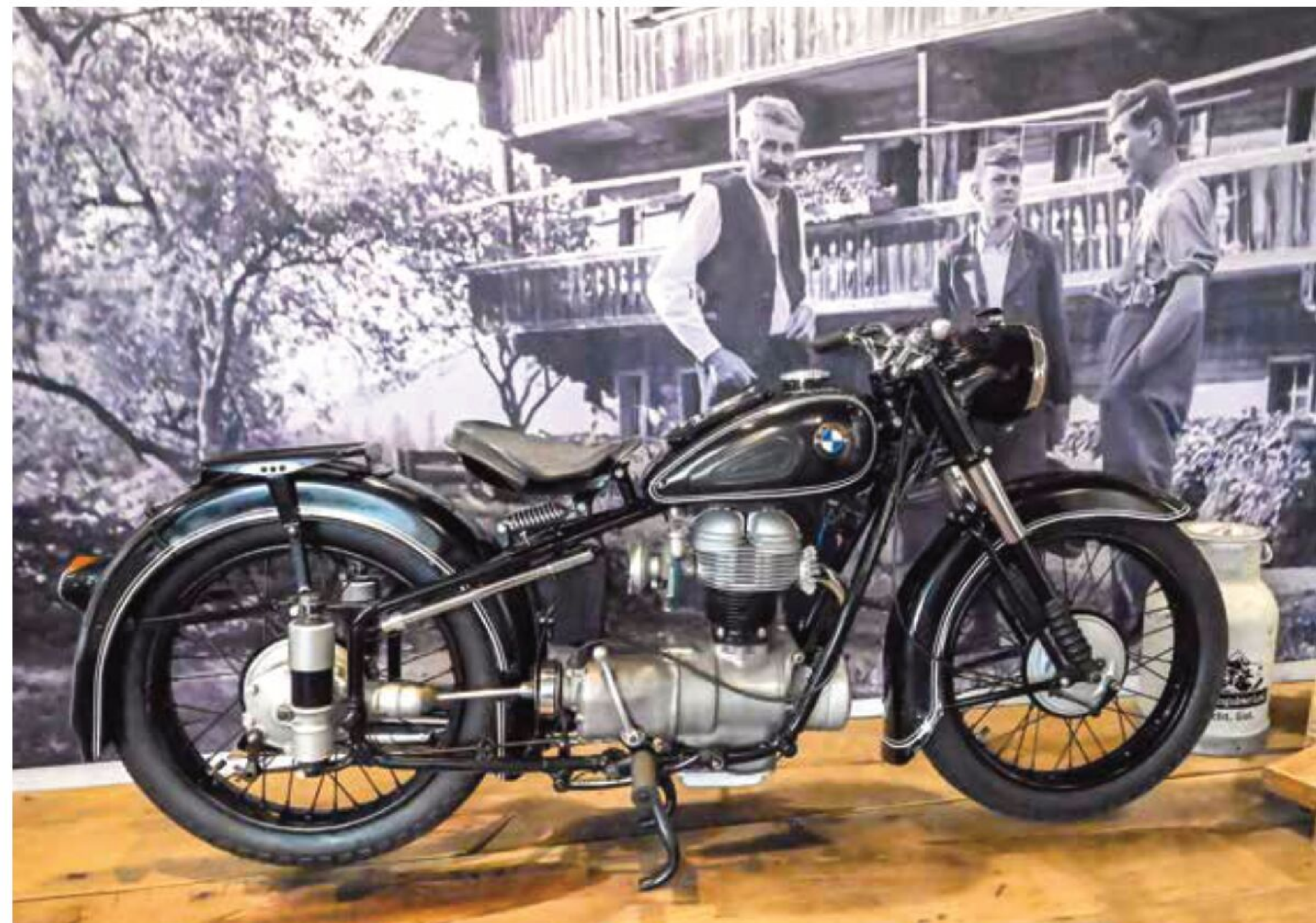
Eine halbe Stunde später – Martin hat mich wieder mal auf der extrem steilen und engen Schotterstraße mit seinen fahrerischen Skills beeindruckt – erreichen wir den Hof Michael Walts. »Kühe sind keine dummen, seelenlosen Tiere«, erklärt mir Michael. »Dieser Eindruck entsteht, weil eine Kuh nur eine geringe Mimik besitzt. Ihre Gemütsverfassung, ob sie neugierig, ängstlich oder wütend ist, kann man eher aus ihrem Verhalten ablesen.« Er würde es seinen Kühen sofort anmerken, wenn zu viele Touristen über die Almwiesen kommen und sich die Tiere gestört fühlen.

Nach einer herzlichen Verabschiedung trennen sich auch Martins und meine Wege. Er muss weiter, noch etliche Höfe der Genossenschaft anfahren und Milch einsammeln. Ich hingegen habe mir für heute noch einen Klassiker vorgenommen: die Rossfeld Panoramastraße. Von Berchtesgaden und vorbei am Obersalzberg mit dem ehemaligen zweiten Regierungssitz der Nazis und der heutigen Gedenkstätte fahre ich an den Hängen des Kehlsteins

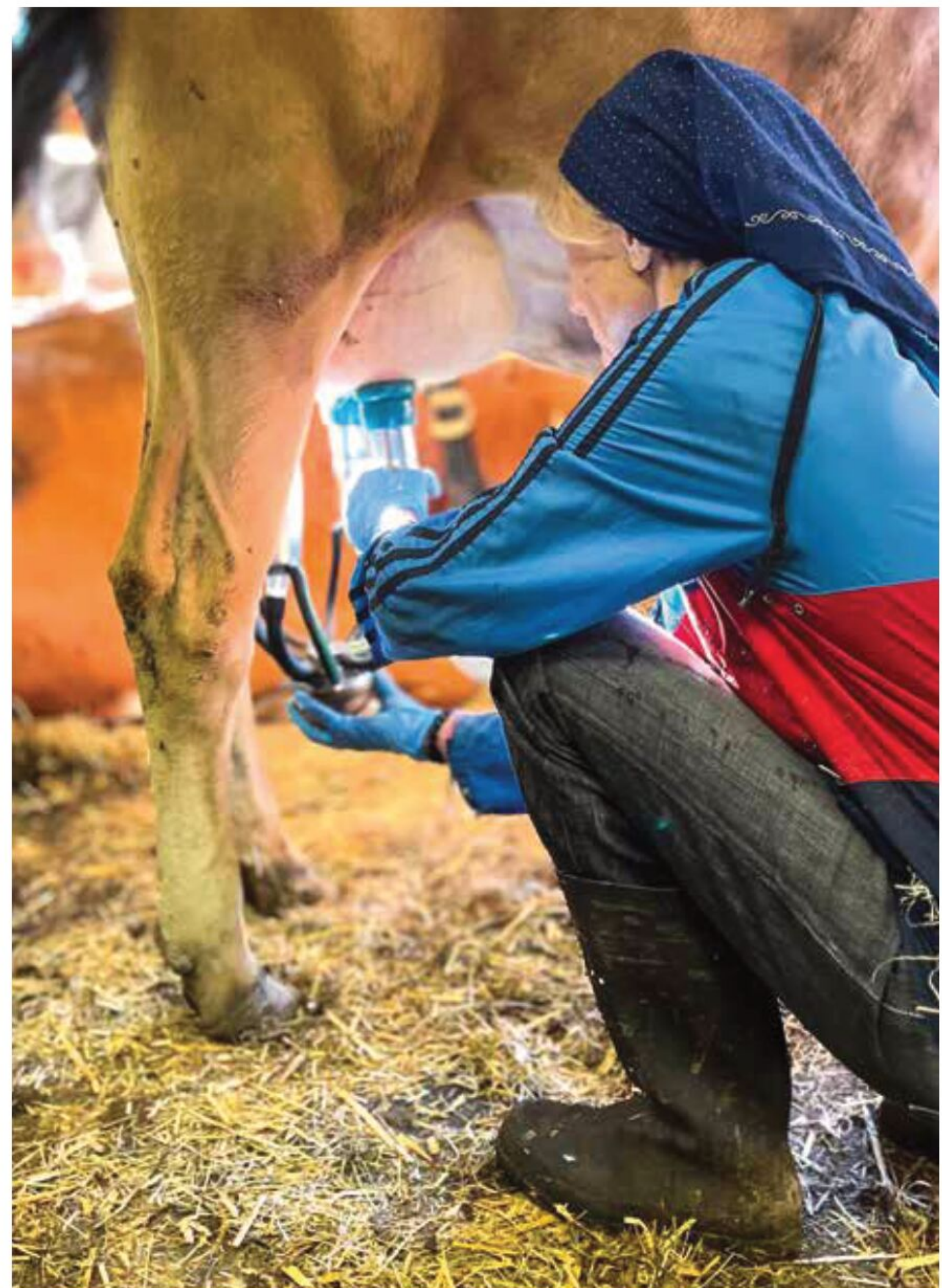


entlang die 750 Höhenmeter bis zum höchsten Punkt. Sehr gut ausgebaut und breit erfordert die Straße mit 13 Prozent Steigung keine größeren fahrerischen Fertigkeiten und lässt genug Zeit, die Ausblicke auf die umgebenden Berge und Täler zu genießen. Im Hintergrund droht der Hohe Göll mit seinen Nordostwänden.

Auf dem ebenen Stück der Scheitelstrecke befindet sich die deutsch-österreichische Grenze. Auf dem Purtschellerhaus verläuft sie durch den Gastraum



»KÜHE SIND KEINE DUMMEN,
SEELENLOSEN TIERE. DIESER
EINDRUCK ENTSTEHT, WEIL
EINE KUH NUR EINE GERINGE
MIMIK BESITZT«





DIESE ENDSCHLEIFE DER DEUTSCHEN ALPENSTRASSE IST IHRE MAUT VON SECHS EURO EINDEUTIG WERT

***Grenzerfahrung: Die
Rossfeldstraße verläuft
teils auf der Grenze zwi-
schen Deutschland und
Österreich (g. o.).
Rückverfolgt: So kommt
die Milch zum Kaffee (o.).***

und gipfelt in zwei Briefkästen, einem deutschen und einem österreichischen. Mit dem Bau der Passstraße wurde 1938 begonnen, fertiggestellt wurde sie erst nach Kriegsende. Je nach Definition 15,5 bis 17 Kilometer lang darf ich sie für die Maut von sechs Euro einmal befahren. Auf der Strecke wenden und innerhalb der Mautschranken noch mal fahren, ist explizit verboten. Doch ist diese Endschleife – eben nicht Endlosschleife – der Deutschen Alpenstraße ihre Maut wert. Dazu habe ich Glück im Doppelpack: Es herrscht nur wenig Verkehr und das Wetter ist traumhaft schön.

DRITTE STATION: DIE MOLKEREI

Die Strecke von Berchtesgaden nach Piding erscheint für den Einheimischen auf der täglichen Fahrt unspektakulär, für einen Erstpiloten empfiehlt es sich aber unbedingt, sich etwas Zeit zu nehmen. Ich fahre auf die Rotofentürme des Lattengebirges zu. Dieser Bergriegel bildet die sogenannte »Schlafende Hexe«. Und wirklich, die Felsenkette sieht aus wie eine liegende Frau mit ihrem Busen und einer

großen Hakennase. Nach Bischofswiesen fahre ich über die Bahngleise, bis dann die Hänge des Untersbergs und des Lattengebirges immer näher rücken. Beim Ort Hallthurm auf der Passhöhe erkenne ich sofort seine strategische Position. An dem Wehrturm kam seinerzeit niemand vorbei, heute hingegen jeder. Die Große Kreisstadt Bad Reichenhall umfahre ich auf der Bundesstraße 20 und treffe kurz vor der Autobahn A 8 in Piding ein.

Als ich die »Molkerei Berchtesgadener Land« erreiche, fallen mir sofort die überdachten Parkflächen für Motorräder auf. Geschäftsführer Bernhard Pointner, selbst Motorradfahrer, hat eine perfekt restaurierte BMW R 24 vor seinem Büro ausgestellt. Office mit Aussicht. Er leitet die Genossenschaft mit den 1600 bäuerlichen Familienbetrieben. Rund eine Million Liter Milch werden täglich angeliefert – konventionelle Milch, Bergbauernmilch und die beiden Bio-Milchsorten Naturland und Demeter. In den riesigen Produktionshallen werden unter anderem traditionell Frischmilch, Butter, Buttermilch, Kefir, Schlagrahm, Joghurt, Topfen und eine Auswahl an laktosefreien Bio-Produkten hergestellt. Der hauseigene Milchladen erscheint zu klein für diese Vielfalt. Die modernsten Abfüllanlagen und das Hochregallager mit automatischen Transportsystemen zeigen mir Susanne und Lisa bei einer Führung. Der Kontrast zwischen den Kühen auf der Alm und dieser industriellen Verarbeitung könnte nicht größer sein und vermittelt gleichzeitig eine Synthese aus Tradition und Moderne. Darauf einen Milchkaffee! ■

Rund um die Milch

Vor ca. 10.000 Jahren begannen Menschen, Schafe und Ziegen zu domestizieren, sozusagen der Anfang der Milchwirtschaft. In Deutschland wird unter dem Begriff Milch meist Kuhmilch verstanden. Wird Milch von anderen Säugetieren verwendet, muss diese entsprechend gekennzeichnet sein (Ziegen-, Schafs-, Stuten- oder Eselsmilch). Für die Milchproduktion gezüchtete Kühe geben pro Tag rund 50 Liter Milch. In Deutschland werden pro Jahr etwas 31 Mio. bis 34 Mio Tonnen Milch produziert.

Milch besteht aus Wasser, Milchzucker, Milchfett, Milcheiweiß sowie Mineralstoffen, Vitaminen und Enzymen. Unterschieden wird sie je nach Fettgehalt in Rohmilch (3,5–5 Prozent), Vorzugsmilch (3,5–4 Prozent), Vollmilch (3,5 Prozent), teilentrahmte / fettarme Milch (1,5–1,8 Prozent) und entrahmte Milch / Magermilch (max. 0,5 Prozent). In laktosefreier Milch wird der Milchzucker nicht entfernt, sondern durch Enzyme auch für sensible Menschen aufgespalten. Zahlreiche Milchprodukte wie einige Käsesorten, Quark, Joghurt, Kefir, saure Sahne und Sauerrahmbutter entstehen durch einen Prozess des kontrollierten »Verderbens« (Fermentation), der originären Milchflora werden Milchsäurebakterien zugesetzt. Diverse Milchprodukte kommen auch in der Nahrungsmittel-, Pharmazie und Kosmetikindustrie zum Einsatz.

Gemeinsam im Namen der Milch

Vor fast 100 Jahren wurde die Genossenschaft »Molkerei Berchtesgadener Land« gegründet. Sie umfasst rund 1600 landwirtschaftliche Betriebe in der Alpenregion zwischen Watzmann und Zugspitze, zwischen Berchtesgaden und Garmisch-Partenkirchen. Von diesen Bauernhöfen wirtschaften ca. 600 anerkannt ökologisch nach den Demeter- oder Naturland-Richtlinien. Schon seit 1973, als erste Bio-Molkerei Deutschlands, erfasst die Molkerei Berchtesgadener Land explizit Bio-Milch. Die weitere Verarbeitung geschieht am Produktionsstandort in Piding durch die rund 530 Mitarbeiter. In sieben verschiedenen Lehrberufen sichern 30 Auszubildende die Zukunft.



Die 2022 in Betrieb genommene Mehrweg-Flaschenanlage für Milch ist eine der modernsten und wassersparsamsten Anlagen weltweit und eine Investition in eine nachhaltige Zukunft.

Haltepunkte auf der Tour

Der Markt **Berchtesgaden** liegt einem fast komplett umschlossenen Tal im Südosten Oberbayerns. Die Zufahrt erfolgt über die Pässe Hallthurm oder Schwarzbachwacht oder von Österreich über den Grenzzort Marktschellenberg. Urkundlich wurde Berchtesgaden Anfang des 12. Jahrhunderts als Klosterstiftung erwähnt. Noch Mitte desselben Jahrhunderts begann man, Salz und Metall in den umliegenden Bergen abzubauen. Das Salzbergwerk kann heute im Rahmen einer Tour besichtigt werden.

Die **Kallbrunnalm** ist vom Hintersee bei Ramsau in rund zwei Stunden nur zu Fuß oder mit dem Mountainbike zu erreichen. Eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen, wie ich sie erhalten habe, ist eher unwahrscheinlich. Der **Maria Gern** mit seiner wunderschönen Wallfahrtskirche ist der Ausgangspunkt für eine leichte Bergtour auf die **Kneifelspitze**. Dafür benötigt man ca. 1,5 Stunden und wird mit einem fantastischen Rundumblick über das Berchtesgadener Tal und die umliegenden Gebirge belohnt.

Weiter Ausflugsziele sind die Gedenkstätte »**Dokumentation Obersalzberg**« (obersalzberg.de) und die Auffahrt zum **Kehlsteinhaus** auf dem gleichnamigen Gipfel. Die meisten Bergtouren führen in steiles, absturzgefährdetes Gelände und benötigen unbedingt geeignete Bergausrüstung und Erfahrung. Auf dem **Königssee** bietet sich eine Bootsfahrt nach **Sankt Bartholomä** und weiter eine leichte Wanderung zum **Obersee** an. Fahrzeugfans kann das »**Traumwerk**« von Hans-Peter Porsche in Piding begeistern (www.traumwerk.de).

Unterkünfte

In der vorgestellten Region gibt es von der einfachen Berghütte bis zum Fünf-Sterne-Resort Unterkünfte in allen Kategorien. Direkt auf der Route liegen die TF-Partnerhäuser »**Alpengasthof Götschenalm**« in Bischofswiesen-Loipl (www.goetschenalm.com) und das »**Eva-Marie Ski- & Motorradhotel**« in Lofer (www.eva-marie.at). Mehr Infos auch zu den Partnerhäuser im weiteren Umfeld der Strecke finden sich auf www.tourenfahrer-hotels.de.

Relativ günstig und manchmal auch rustikal, aber immer mit Charme kann man in den Häusern der jeweiligen Alpenvereine und der Naturfreunde Österreich (www.naturfreunde.at) unterkommen.

TOP-EMPFEHLUNGEN VON

easyROUTES® X



Mit dem neuen easyROUTES® X stehen alle Möglichkeiten für eine schnelle Motorradtourenplanung und Navigation zur Verfügung. Wer will kann die Etappen vorher am großen Bildschirm planen und via Cloud automatisch in Echtzeit auf das Smartphone übertragen. Dazu lassen sich TOURENFAHRER- und motorrad-spezifische POIs wie etwa Tankstellen einblenden. Mit nur einem Klick können Datenföcher und Archive zu jedem Wegpunkt Fotos aufnehmen und jedes gefahrene Abenteuer als Track aufzeichnen.

Weitere Informationen unter
www.easyroutes.de

€ 39,90

TOURENFAHRER-Schlauchtuch

Das TOURENFAHRER-Schlauchtuch kann auf verschiedene Arten genutzt werden, z. B. als Mütze, Kopftuch, Schultuch, Sturmhaube oder Atemschutz. Es ist nahtlos aus einem Stück hergestellt, 25 x 50 cm groß und besteht aus 100 % Polyester (130 g/m²).

Preis:
7,99 Euro



TOURENFAHRER-Gepäckrolle

Ein Klassiker kehrt zurück: Die praktischste aller Rollverschlussstaschen schützt nicht nur bis zu 50 Liter Gepäck zuverlässig vor Regen, Staub und Schmutz, sondern schmückt die Heckansicht durch ein zeitloses TOURENFAHRER-Logo. Schnellverschlüsse, Gurtführungen, und seitliche Kompressionsriemen komplettieren die robuste Rolle zum verlässlichen Reisebegleiter.

Farbe: Original-TOURENFAHRER-Blau;
Maße:
H 34 x B 60 x T 32 cm

Preis: 89,90 Euro
(innerhalb Deutschland
inkl. Versand)



Weitere Produkte und Infos finden Sie

Alle Produkte zuzüglich Versandkosten, sofern nicht anders angegeben.

DEN TF-REISEPROFIS

Ab 30 €
innerhalb
Deutschlands
versand-
kostenfrei

TOURENFAHRER-Faszination

RESTPOSTEN
– nur noch
für kurze Zeit
erhältlich

SALE

jede DVD*
nur **5,- €**



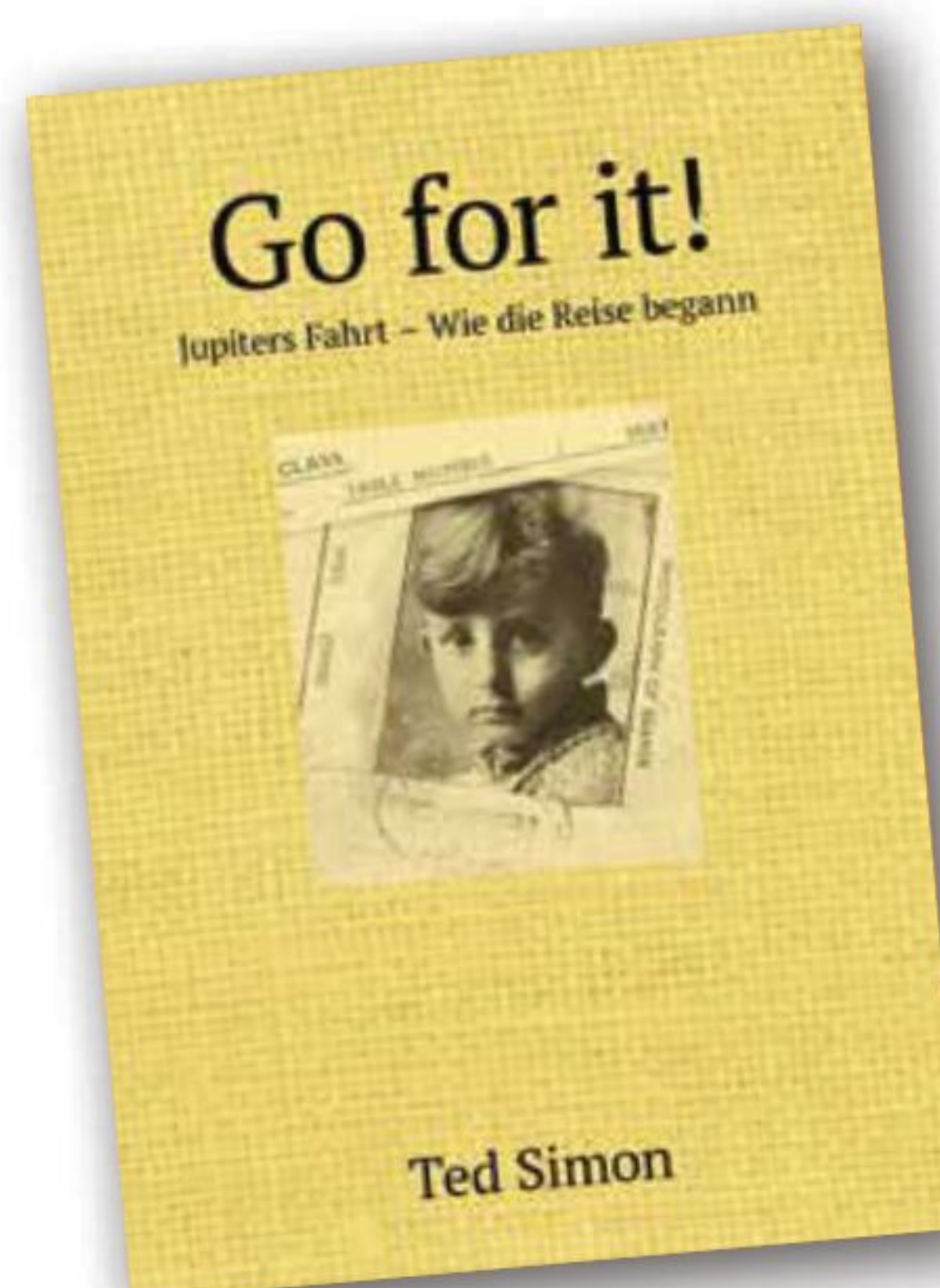
*Folgende Titel gehören dazu: »Faszination Schwarzwald«, 40 Minuten · »Unvergessliches Trentino«, 40 Minuten · »Sagenhafter Odenwald«, 40 Minuten · »Reise Enduro Training«, 36 Minuten · »POTT-POURRI«, 53 Minuten · »Best of Marokko«, 32 Minuten · »Alpen Teil 1«, 50 Minuten · »Alpen Teil 2«, 50 Minuten · »Alpen Teil 3«, 33 Minuten · »Grüne Hölle«, 43 Minuten · »Dolomiten- Karussell«, 58 Minuten · »Magisches Island«, 40 Minuten · »Italienische Alpen«, 44 Minuten



»Motorradfahren in Perfektion«

Fahrinstruktor Ulrich Thomson zeigt in diesem Buch, wie der perfekte Motorradfahrer „mit Köpfchen durch die Kurve“ fährt. Er erklärt detailliert, wie man das Motorrad, die Straße und jede Verkehrssituation optimal beherrscht. Das informative Motorrad-Trainingsbuch für alle, die wahren Fahrspaß finden möchten.

Mit Info-Boxen und vielen praktischen Übungen.
Paperback, 200 Seiten, Preis: 28 Euro



»Go for it!«

Ted Simon war 42 Jahre alt, als er die Motorradreise antrat, die die Welt als „Jupiter's Fahrt“ kennt. Mit „Go for it!“ legt er nun seine Autobiografie vor. In deutscher Sprache erfahren die Leser einiges über sein Leben vor dieser Reise, wer er ist oder war.

Paperback, 480 Seiten
Preis: 29,90 Euro

■ Sonderhefte Print oder Digital



**NEUE
AUSGABE**



NEU



Wählen Sie zwischen dem gedruckten Heft und einem E-Paper.

Die Sonderhefte erhalten Sie unter **magazine.tourenfahrer.de**

unter: shop.tourenfahrer.de

Übrigens:
Abonnenten*
zahlen bei
vielen Produkten
weniger!

* Alle Vorteile gelten nur für Abonnenten der Syburger Verlag GmbH, d. h. Sie haben Ihr TOURENFAHRER-Abonnement direkt mit dem Syburger Verlag bzw. bei der VU Solutions GmbH & Co. KG abgeschlossen.



Infotainer

Zusatzdisplays holen Smartphone-Apps ins Cockpit. Sind Android Auto und Apple CarPlay auch auf dem Motorrad die erste Wahl oder stechen Spezialisten die Smartphone-Klone aus?

*Text und Fotos:
Thomas Kryshan*

Displays aktueller Motorräder werden immer größer, ohne dass der Informationsgehalt maßgeblich zunimmt. Manches Cockpit präsentiert den Reifendruck, einige zeigen Navigationspfeile mithilfe einer App. Um eine Kartenansicht im Cockpit darzustellen, müssen die Standardinformationen schon gehörig am Displayrand zusammenrücken.

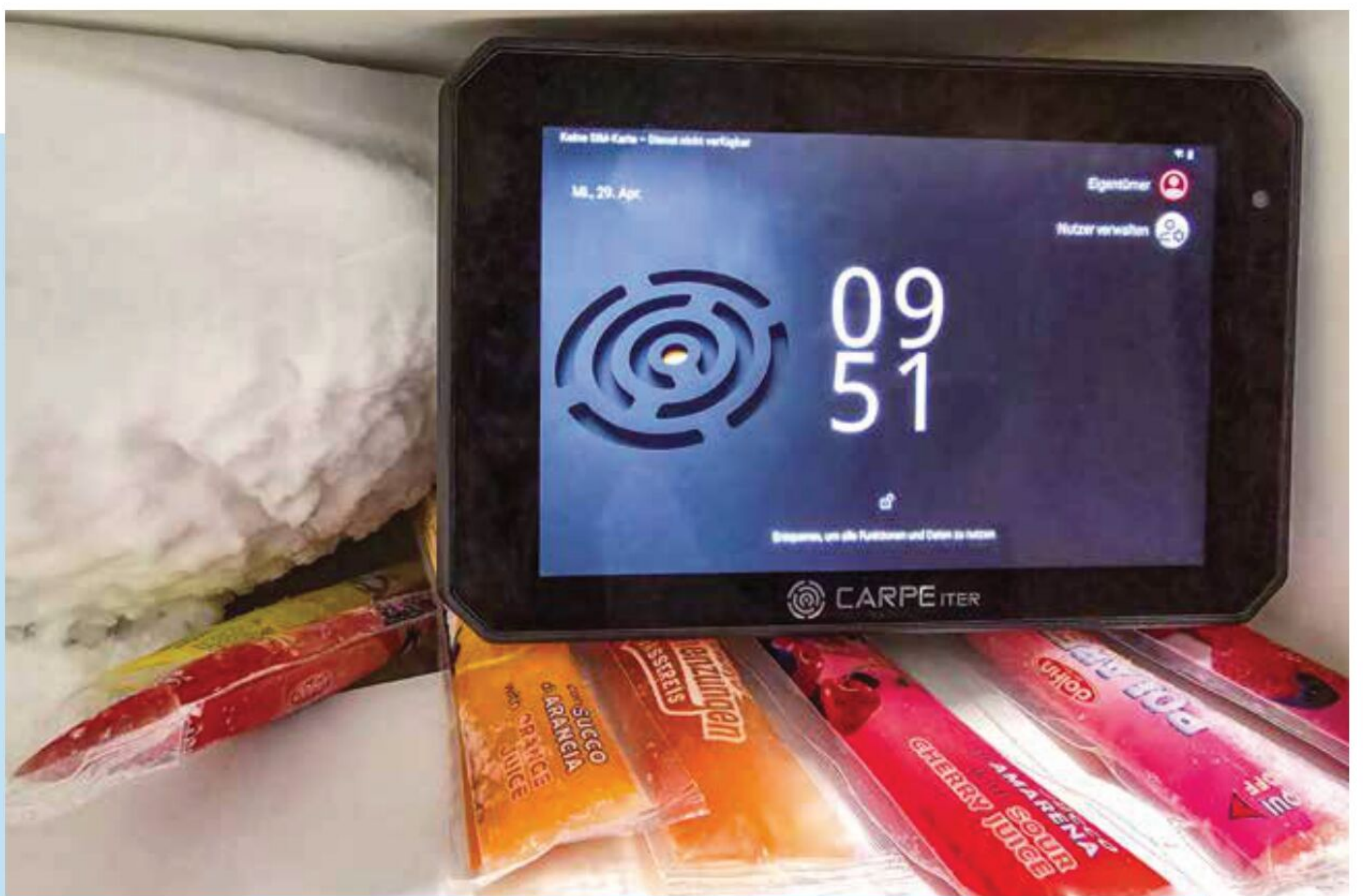
Jahrelang ergänzten externe Navigationsgeräte die Instrumente des Motorrads. Dann kam das Smartphone – leistungsfähiger, vielseitiger und zerbrechlich. Nur wenige der gebürtigen Telefone überleben den Dauereinsatz am Lenker unbeschadet, vor allem die Vibrationen setzen den filigranen Kameras zu. Die Hitzeentwicklung in der Sommersonne ist ebenso enorm wie der Stromverbrauch.

Externe Displays lösen das Problem. Sie sind fest mit dem Bordnetz verkabelt und spiegeln entweder das Display des Smartphones oder bieten selbst eine App-Oberfläche samt Navigationssoftware. Einige Zusatzbildschirme sind kompatibel zu modellspezifischen Funktionen, wie dem Multicontroller von BMW. Carpe Iter und RiderNav bietet sogar eine Schnittstelle, die Daten der Steuergeräte aufs Display holt.

Die Unterschiede im Leistungsumfang sind beinahe so groß wie die Preisspanne der Testgeräte, die sich von 70 Euro für das »Lescars JX-8055« bis hin zu 950 Euro für das »Carpe Iter Caretta« erstreckt. Welcher Nutzer wie viel Technik im Cockpit braucht, klären wir auf den folgenden Seiten. ■

So haben wir getestet

Alle Displays testeten wir im Alltag und koppelten sie dazu mit Apple- und Android-Smartphones, die Helme der Testfahrer waren mit Headsets vom Typ »Cardo Packtalk Pro« bestückt. Während der Fahrt bewerteten wir die Bedienbarkeit mit Handschuhen und die Ablesbarkeit der Displays. Geräte mit Multicontroller-Anbindung steuerten wir über eine BMW R 1300 R an. Zum Test der Wasserdichtigkeit hielten wir die Bildschirme unbarmherzig unter den Wasserhahn, ohne dabei gezielt einzelne Anschlüsse zu fluten. Alle Displays funktionierten auch danach noch einwandfrei. Die Versprechen der Temperaturfestigkeit bis zu $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ bestätigte eine Übernachtung im Gefrierfach.



Beeline Moto 2

»Beeline Moto 2« ist der Minimalist unter den getesteten Displays. Mit 230 Euro für das 66-Gramm-Gehäuse mit 53 Millimetern Durchmesser ist der Kilopreis saftig. Vor allem angesichts der gebotenen Leistung. Das Moto 2 beschränkt sich auf eine schwarz-weiße Kartendarstellung, obwohl das Display innerhalb der Menüs offenbart, dass es durchaus Farben darstellen könnte.

Für die Bedienung ist die Beeline-App unumgänglich. Am Smartphone eingegebene Routen und Orte können auch direkt durch Tastendruck auf das Moto 2 abgerufen werden – beispielweise um sich spontan nach Hause navigieren zu lassen. Die Rechenleistung und die dafür nötige Akkukapazität gehen zulasten des Telefons. Macht das schlapp, ist der runde Zwerg nutzlos.

Die Navigation per Karte gestaltet sich schwierig, da der Informationsgehalt der Darstellung minimal ausfällt. Mit Headset im Helm sind daher die sehr umfangreichen Sprachansagen der Beeline-App willkommen. Da ein Großteil der Streckenführung auf diesen akustischen Ansagen fußt, stellt sich aber schnell die Sinnfrage.

Ein hochwertiges Gimmick ist es allemal. Die Verarbeitungsqualität des Gehäuses ist erstklassig, auch das runde Display gefällt mit hoher Auflösung und ausreichend Leuchtkraft. Ein aufs Nötigste reduzierter Helfer für alle, denen Android Auto und Apple CarPlay zu viel am Lenker sind.

Gewicht: 66 g; **Durchmesser:** 53 mm; **Display:** 1,5 Zoll; **Anschlüsse:** USB-C; **Schutzart:** IP67; **Preis:** 229,99 Euro; **www.beeline.co**



Schwarzmaler: Das Farbdisplay bleibt monochrom.



Bajonett: Ein Dreh arretiert das Beeline im Halter.

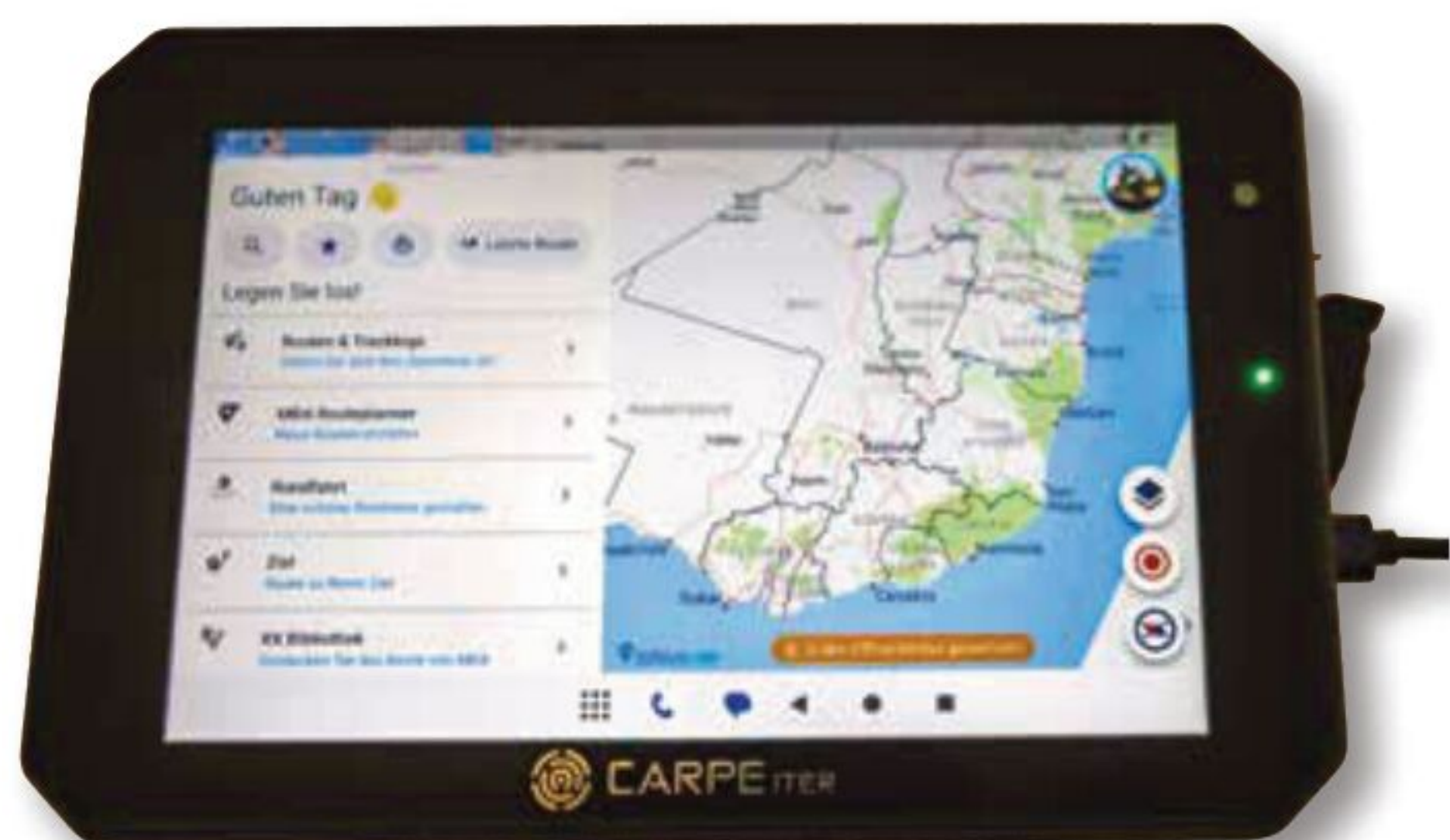


Pragmatiker: Gummiringe fixieren den Sockel an Spielausleger oder Lenker.

Carpe Iter Caretta



Lagerfeuertverweigerer: Als Tablet surft und streamt das Caretta drauflos.



Weltenbummler: Die MyRoute-Navigation kennt sich überall aus – Internet vorausgesetzt.



Kein Tachoersatz: Ohne Kontrollleuchten bleibt's ein navigierender Reisecomputer.

Mehr als ein robustes Tablet: Carpe Iter schickt das »Caretta« als vollwertiges Navigationsgerät mit Android-Betriebssystem ins Rennen. Über 2200 Nits Helligkeit liefert das Sieben-Zoll-Display und ist damit selbst bei direkter Sonneneinstrahlung sehr gut ablesbar. Regentropfen will das Display von Handschuheingaben unterscheiden können, im Test war das stark abhängig von der Intensität des Regens: Wenn es schüttete, entwickelte auch das Caretta ein Eigenleben.

Ebenfalls reaktionsfreudig empfängt es Satelliten. Die interne Dual-Band-Antenne empfängt mit GPS, Galileo, Glonass, BeiDou und QZSS fünf Systeme. Passend dazu ist die MyRoute-App inklusive Jahresabo für weltweite Karten installiert, im Anschluss zahlt man für die Lizenz einmalig 189 Euro. In Summe kostet die Anschaffung damit 1140 Euro.

Kommuniziert wird per WLAN, Bluetooth 5.1 und LTE, wobei der physischen nano-SIM-Karte softwareseitig eine eSIM-Funktion zur Seite steht. Der USB-C-3.1-Anschluss ist nur außerhalb der Schale zugänglich, will man nicht am Plastik des Halters schnitzen. Per OBD-Stecker – ganz ohne Dongle – gelingt der Anschluss zum Nervensystem des Motorrads. BMW-Fahrer bedienen die Oberfläche dann per Multicontroller.

Robust schützt das glasfaserverstärkte Nylon-Gehäuse mit Schutzklasse IP69, schwächstes Glied ist die USB-C-Steckdose (IP68). Dicke Gummikappen versiegeln die Anschlüsse und Vibrationen dämpft die Aufhängung. Derart gerüstet sollen Temperaturen von –20 bis 75 Grad dem Caretta nichts anhaben können.

Mit 8-Kern-CPU, 8 GB RAM und 128 GB Speicher (erweiterbar) will das Caretta abseits des Bikes als Tablet glänzen. Das gelingt, einzig der integrierte Lautsprecher klingt selbst auf voller Lautstärke nur leise und akustisch dünn.

Gewicht: Tablet 687 g, Halterung 385 g; **Maße:** 195 x 130 x 34 mm (mit Halterung 57 mm); **Display:** 7 Zoll; **Anschlüsse:** USB-C, microSD, nano-SIM, OBD, externe Dual-Band-Antenne; **Schutzart:** IP68; **Preis:** 950,81 Euro; www.carpe-iter.eu



Guter Wille: Ein Briefkastenschlüssel bremst Langfinger aus.

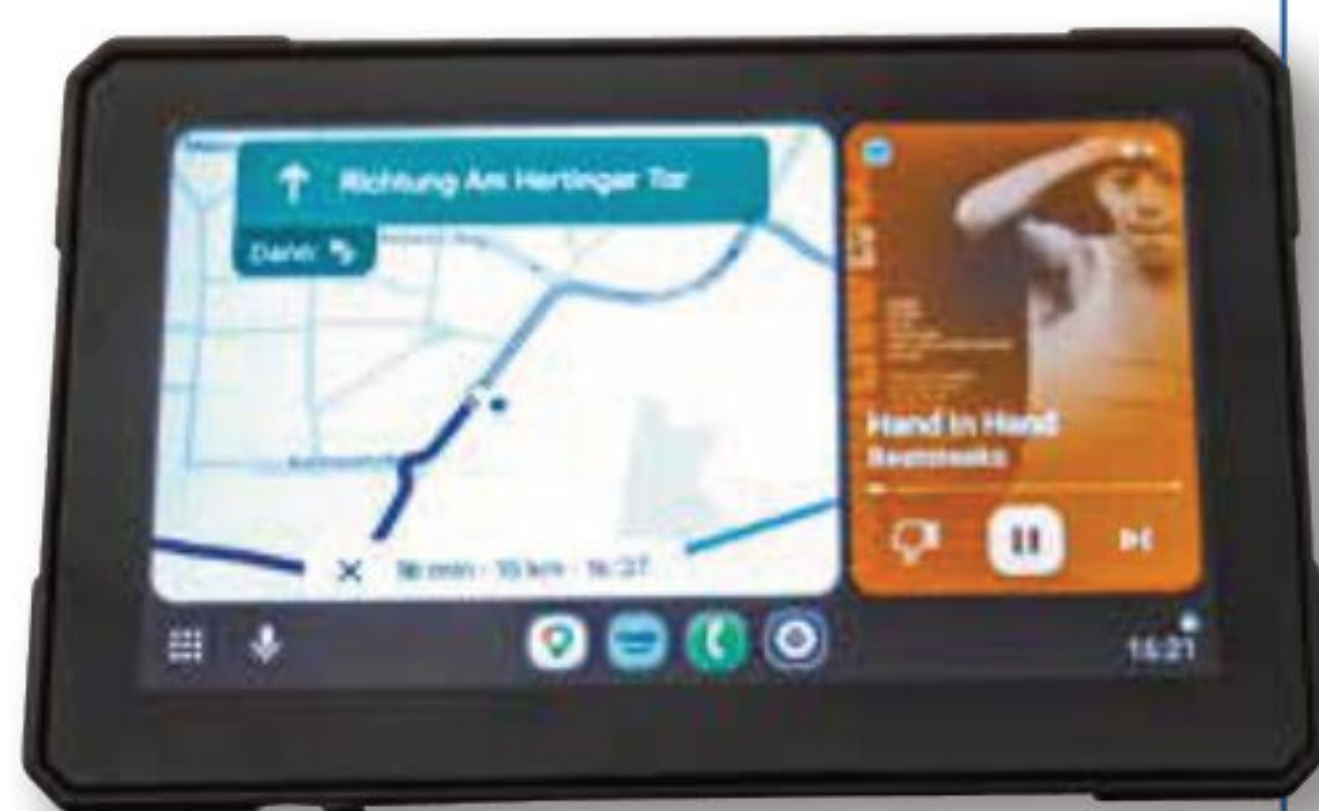
OBDachlos: CAN-Bus-Adapter kosten extra, das zweipolige Kabel liefert nur Strom.

Interphone Sync 70 Essential



Kontaktfreudig: Apple oder Android? Mehr will das Sync 70 nicht wissen.

Bekannt und bewährt: Android Auto und Apple CarPlay servieren die Wunsch-Apps.



Wunschkonzert: Die QuikloX-Halterung lässt die Wahl zwischen Hoch- und Querformat.

Ein Stromfresser ist das »Interphone Sync 70 E«. Auf so manche USB-Buchse mit 2 Ampere Ausgangsleistung reagiert es nicht – der Bildschirm bleibt schwarz. Und selbst wenn nicht, leidet die Rechenleistung enorm unter dem Energiemangel. Mit langen Reaktionszeiten und ruckelnder Oberfläche ist das Gerät dann kaum bedienbar.

Befeuert von 3 Ampere – die kaum eine Serienbuchse am Motorrad mitbringt, wir empfehlen daher die beiliegende Festverkabelung zur Fahrzeugbatterie – blüht das Display auf: Befehle werden sicher erkannt und ausreichend schnell umgesetzt. Als Oberfläche stehen Apple CarPlay und Android Auto zur Verfügung, die entsprechenden Apps spiegelt das Smartphone via Bluetooth.

Größtes Manko ist die mangelnde Helligkeit des spiegelnden Displays. Bei direkter Sonneneinstrahlung ist es gerade noch ablesbar. In der von uns getesteten Version »Essential« sind Reifendrucksensoren und Kameras für den Totwinkel-Warner nicht enthalten. Wer darauf Wert legt, kauft das 50 Euro teurere »Sync 70«.

Gewicht: 415 g, **Maße:** 195 x 130 x 34 mm; **Display:** 7 Zoll, **Anschlüsse:** USB-C, microSD; **Schutzart:** IP66; **Preis:** 299,00 Euro; www.meinhartje.com



Drahtgeflecht: Drei Kabel zapfen jede Stromquellen an, Reduzierstücke gleichen Rohrdurchmesser aus.

Lescars JX-8055-675

TOURENFAHRER
PREIS-TIPP



Seltener Anblick: Das Menü erscheint nur vor der Kopplung mit dem Smartphone.



Standard: Lescars ist kompatibel zu RAM-Mount.



Underdog: Der Außen-seiter überrascht mit tadelloser Funktion.

Während uns TFT-Displays mancherorts noch immer als »Premium«-Ausstattung untergejubelt werden, bietet Billigheimer Pearl eine hochauflösende Fünf-Zoll-Anzeigentafel zum erstaunlichen Kurs von knapp 70 Euro an. Wir haben das federleichte Teil an unsere Dauertest-Tuareg geklemmt und waren erschrocken: An der Funktion gibt es bisher schlichtweg nichts auszusetzen. Das Koppeln per Bluetooth gelingt auf Anhieb, die weitere Kommunikation läuft über Apple CarPlay oder Android Auto. Mangels Akku schaltet sich das Gerät gemeinsam mit dem Motorrad aus und ist wenige Sekunden nach dem Einschalten der Zündung wieder voll auf dem Damm. Das manuell dimmbare Display ist selbst bei prallem Sonnenschein vorzüglich abzulesen, die Touchfunktion gerät erst mit dicken Winterhandschuhen an ihre Grenzen. Navigieren mit der Lieblings-App klappt ebenso flüssig wie die Verwaltung von Telefonanrufen oder Unterhaltungsprogramm, auch im Zusammenspiel mit Bluetooth-Headsets.

Der einzige Nachteil ist bauartbedingt: Der Datentransfer saugt mächtig am Handyakku, für Tagestouren sollte also eine Powerbank dabei sein. Noch besser richtet man dem Telefon eine Ladestation in Tankrucksack oder Lenkertasche ein.

Gewicht: 183 g, **Maße:** 149 x 85 x 42 mm
Display: 5 Zoll, **Anschlüsse:** USB-C, microSD; **Schutzart:** IP68; **Preis:** 69,99 Euro; www.pearl.de



Sparfuchs: Der Lieferumfang ist übersichtlich, aber komplett.

Midland BikePlay Guardian



Viel drin: Midland bietet Dashcam und integrierten Lautsprecher.



Zielübung: Handschuhe treffen nur schwer die kleinen Schaltflächen.



Blasse Vorstellung: gewohnte Oberfläche als Smartphone-Klon.

Angegraut: Das »Midland BikePlay Guardian« ist seit zwei Jahren auf dem Markt und hat gegen die jüngere Konkurrenz einen schweren Stand. Mit Fünf-Zoll-Diagonale ist das Display klein, die Farben sind blass. Bei direkter Sonneneinstrahlung ist es gerade noch ablesbar. Auf Eingaben reagiert der »Wächter« verzögerungsfrei, mit Handschuhen sind die kleinen Schaltflächen teils schwer zu treffen. Erwähnung verdient der integrierte Lautsprecher, um Ansagen während der Fahrt zu verstehen, tönt er zu leise. Leider ist die Software mangelhaft übersetzt – sowohl ins Deutsche als auch ins Englische. Das wirkt »billiger« als die günstige Konkurrenz ohne Markennamen.

Der Nutzen geht jedoch über Apple CarPlay und Android Auto hinaus. Zwei 2K-Kameras gehören zum Lieferumfang und zeichnen als Dashcams das Verkehrsgeschehen vor und hinter dem Motorrad auf, eine Actioncam ersetzen sie nicht. Als Speicher muss dafür eine microSD-Karte besorgt werden. Reifendruckensoren liegen sogar bei, man schraubt sie statt der Ventilkappen auf. Der große Funktionsumfang relativiert den Anschaffungspreis von 199 Euro.

Gewicht: 275 g; **Maße:** 152 x 89 x 25 mm; **Display:** 5 Zoll;
Anschlüsse: USB-C, microSD; **Schutzart:** IP67; **Preis:** 199,00 Euro; www.alan-electronics.de



Vorbau: Der Blendschutz ist deutlich größer als beim Lescars.



Himmel, hilf: Angesichts des Lieferumfangs vermissen wir eine taugliche Montageanleitung, die Website unterstützt mit englischsprachigen Videos.

Ridernav R7M

**TOUREN
FAHRER**
EMPFEHLUNG



Unnütz: Das R7M kann die Infos des Cockpits nachplappern.

Ideal für BMW-Fahrer: Das »RiderNav R7M« ist nicht nur kompatibel zur originalen BMW-Navihalterung, es reagiert auch auf die Steuerung via Multicontroller. Selbst die Daten des Bordcomputers wie Reifendruck, Restreichweite oder Schräglage zeigt das R7M an. Zum Preis von 340 Euro ist es damit eine attraktive Alternative zum BMW-Navi. Mit sieben Zoll ist der Bildschirm größer (BMW 5,5 Zoll), gemeinsam mit der Zündung schaltet er sich ein und aus, dürfte aber etwas heller sein. Verzögerungsfrei reagiert es auf Eingaben, selbst bei Berührung mit Handschuhen ohne leitfähige Fingerkuppen. Beim ersten Start ist eine Internetverbindung notwendig, um das R7M zu aktivieren. Zur Not kann es dafür in WLAN-Reichweite per USB-C-Buchse auf der Rückseite mit Strom versorgt werden.

Statt eigener Navigationssoftware setzt RiderNav auf Apple CarPlay und Android Auto – die Benutzeroberfläche kennen viele aus dem Pkw. Vorsicht bei Reisen außerhalb der EU: Vor Reiseantritt sollten die nötigen Offlinekarten



Besser als das Original: Der große Bildschirm sticht das BMW-Navi aus.



Kompatibel: RiderNav nutzt die Navivorbereitung der BMW.

heruntergeladen werden, um Folgekosten des Mobilfunk-anbieters zu vermeiden. Das gilt für alle Geräte, die auf das Smartphone zurückgreifen.

Gewicht: 385 g; **Maße:** 185 x 102 x 36 mm; **Display:** 7 Zoll; **Anschlüsse:** USB-C, SD-Karte; **Schutzart:** IP69K; **Preis:** 339,95 Euro; www.ridernav.com



Jetzt
jeden Monat neu
im Zeitschriftenhandel

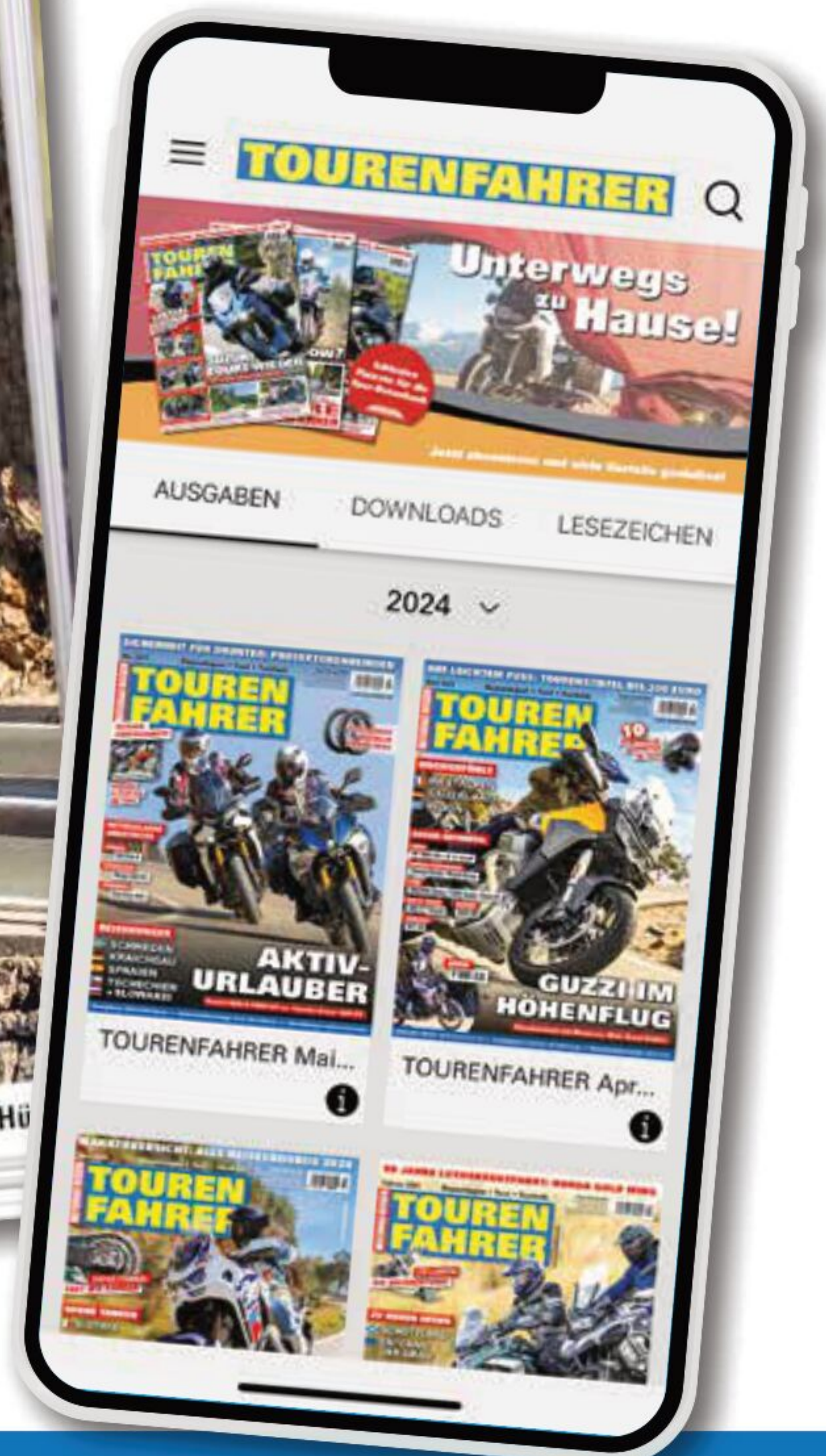
Werden Sie jetzt und profitieren Sie



Print

und/oder

E-Paper



HIER BESTELLEN:

Online: abo.tourenfahrer.de
Telefon: 06123 9238-236
E-Mail: tourenfahrer@vuservice.de

Jahresabo PRINT:	69,60 € (Inland)
	89,88 € (Ausland)
Jahresabo E-Paper:	59,99 €
Print & Digital:	79,20 € (Inland)
	99,48 € (Ausland)

-Abonnent von vielen Vorteilen*



Oft schon vor dem
Erstverkaufstag
im **Briefkasten**



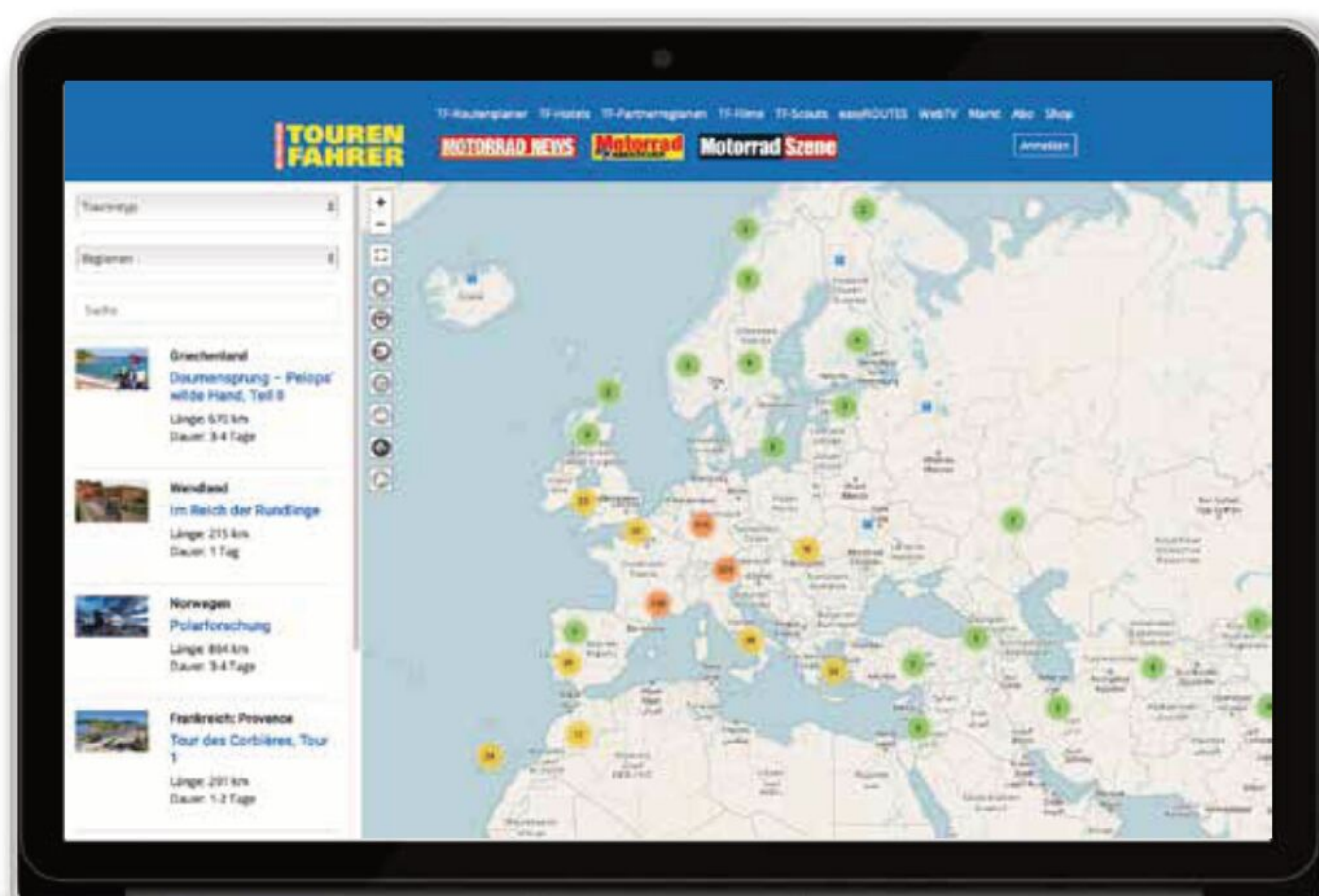
**Freier Zugang zum
TOURENFAHRER-Archiv**
www.tourenfahrer.de/archiv



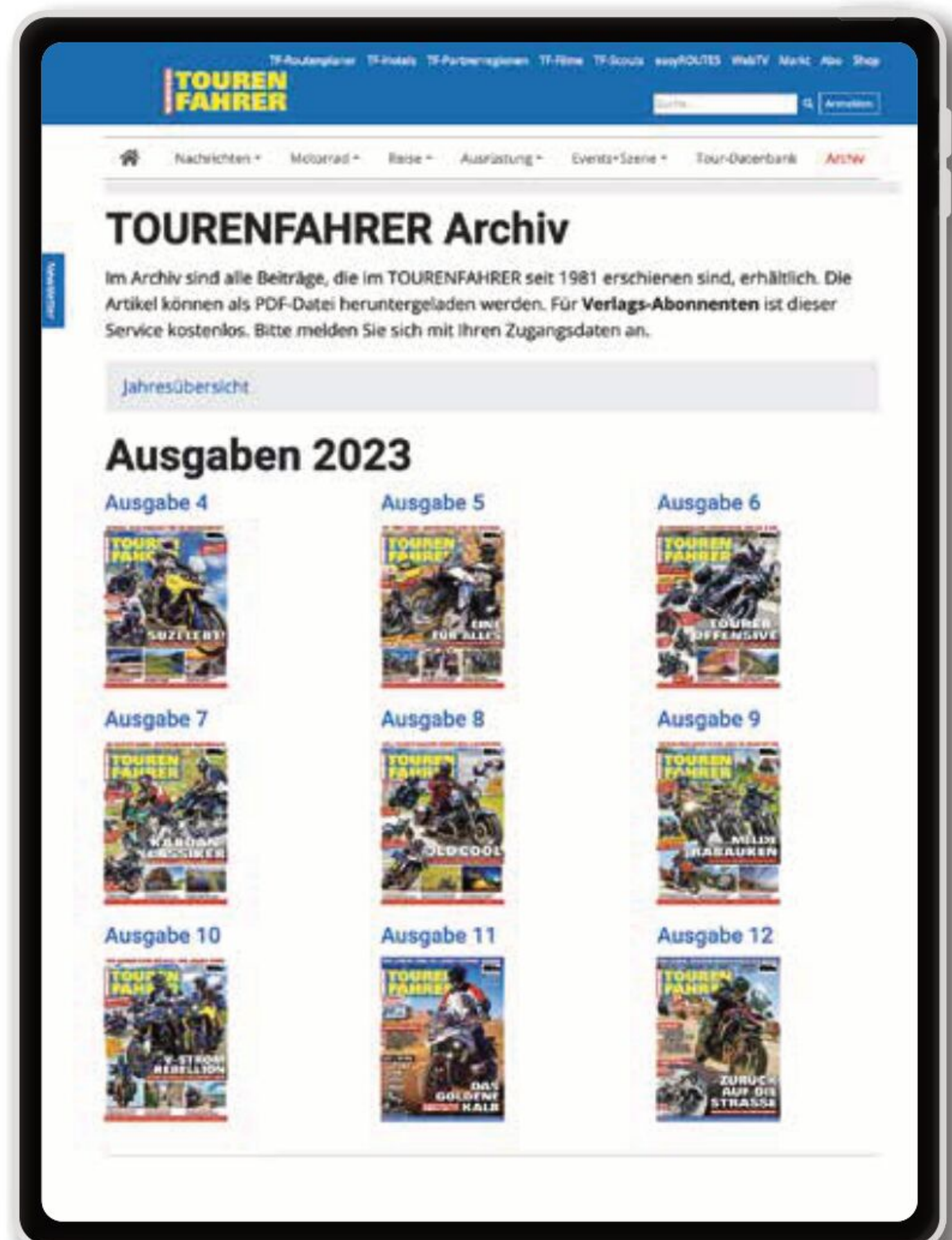
**Günstiger als
im Einzelkauf**



Flatrate für die Tour-Datenbank
www.tourenfahrer.de/tour-datenbank
mit **über 1.000 Touren**



Bis zu
20 % Preisvorteil
beim Kauf
ausgewählter
Produkte im
TOURENFAHRER-Shop
shop.tourenfahrer.de



* Alle Vorteile gelten nur für Abonnenten der Syburger Verlag GmbH, d. h. Sie haben Ihr TOURENFAHRER-Abonnement direkt mit dem Syburger Verlag bzw. bei der VU Solutions GmbH & Co. KG abgeschlossen.

TOURENFAHRER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Die VU Solutions GmbH & Co. KG 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-verwandte 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>

Rückenwind

Damit ein CE-Level-2-konformer Rückenprotektor eine Einstufung T+ erhält, muss er selbst bei 40 Grad einwandfrei funktionieren. Die sind bei direkter Sonneneinstrahlung oder körperlicher Anstrengung schnell erreicht. Mit dem umschnallbaren Rücken-schützer »Spina« will Rev'it die Norm maximal übererfüllen. Kern des Schützers ist ein neu entwickelter, temperatur-fester EVA-Schaumstoff, der in einem ebenfalls neuen Spritzgussverfahren verarbeitet wird. Eine Vielzahl von Öffnungen steht für maximale Luftzirkulation, die Kombination aus Schulter- und Hüftgurt für optimalen Sitz. »Spina« kommt in Schwarz oder Blau in M bis XL für 169,99 Euro in den Handel.

www.revitsport.com



Zwiegespräch

Intercom-Spezialist **Cardo** bringt sein Topmodell »Pack-talk Pro« ab sofort auch als Duo-Pack für zwei Teilnehmer. Bei einem Preis von 864,95 Euro spart der Kunde gegenüber zwei Einzelkäufen rund 75 Euro. Die Ausstattung bleibt bei Solo oder Duo identisch, also Bluetooth- und Mesh-Technologie, Unfallerkennung, UKW-Radio und Lautsprecher von JBL. www.cardosystems.com



Sicht-Schutz

Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hat ein weiteres Sicherheits-element für Motorradfahrer vorgestellt. Der Buff mit dem Namen »Aura« soll die Sichtbarkeit von Zweiradfahrern im Straßenverkehr verbessern und gleichzeitig eine einfache Notfallfunktion bieten. Der Schlauchschal wärmt nicht nur den Hals und gestaltet ihn mit leuchtender Farbe sowie integrierten Reflektorstreifen zum Signalgeber um. »Aura« lässt sich im Falle einer Panne auch über einen abgestellten Helm ziehen und dient dann als improvisierte Warnmarke. Das Teil ist für 8 Euro erhältlich auf www.ifz.de



Handwerk

Aus Ziegenleder, Polyester und Neopren setzt sich Büses Handschuh »Gravel« zusammen, bei dem hauptsächlich Tourer und Pendler zugreifen sollen. Eine Drei-Lagen-Laminat-Membran steht für atmungsaktive Wind- und Wasserdichtigkeit und soll zugleich ein direktes Griffgefühl vermitteln. Den festen Sitz besorgt ein Klettverschluss an der Stulpe. Um die passive Sicherheit kümmern sich Polsterungen auf Knöcheln und Fingern, Materialdopplungen aus Veloursleder auf der Innenhand und Verstärkungen aus SuperFabric am Kleinfingerballen. Büse verkauft den Handschuh in Schwarz oder Schwarz-Grau für 99,95 Euro in den Größen 8 bis 14. www.buese.com



Packstation

Da will man eine Packrolle auf dem Soziussitz verstauen und dann sitzt da schon jemand. Fahrer einer BMW R 1300 GS, die solche Konflikte erst gar nicht aufkommen lassen wollen, können den gemütlichen Rücksitz vorsichtshalber gegen eine stabile Gepäckplatte von Touratech tauschen. Die besteht aus faserverstärktem Kunststoff und 4 mm starkem, schwarz eloxiertem Aluminium. Die Gepäckablage rastet ohne weitere Umbauten in die Halterung des Soziussitzes. Zahlreiche Verzurrpunkte ermöglichen eine flexible und sichere Befestigung von Gepäckstücken unterschiedlichster Größe. Die Ladefläche misst 29 x 31 cm, das Gewicht liegt bei 1,2 kg, der Preis beträgt 199,90 Euro.
www.touratech.de



Sommerfrisch

Der Sommer naht in großen Schritten und damit wieder die Frage nach jahreszeitgerechter Kleidung.

Eine Antwort liefert Rusty Stitches in Form der Jacke »Mike«, die mit knapp 130 Euro recht preisgünstig daherkommt. Dafür erhält der Käufer viel Luft in Form von üppigen Mesh-Einsätzen an Front und Rücken, Weitenverstellungen an Armen, Handgelenken und Taille sowie zwei Außen- und zwei Innentaschen. CE-Level-2-Protectors an Schulter und Ellbogen sortieren »Mike« in die AA-Kategorie ein. Die Joppe ist in Schwarz und Hellgrau zu haben, das Größenspektrum reicht von S bis 4XL, als »Super Mike« sogar bis 8XL. Unter dem Namen »Jody« ist die Jacke auch für Damen erhältlich.
www.rustystitches.com



Jetzt im Handel

**116 Seiten prall gefüllt mit Abenteuer.
Nur 7,50 Euro!**



Auf und nieder: Im neuen MotorradABENTEUER rumpeln wir von den Wüsten Südalgeriens über die Dschungel Boliviens durch die Weiten des Altai-Gebirges und schlussendlich durchs beschauliche Friaul.

Im Geländetest müssen sich **Kawasaki KLE 500** und **CFMoto MT 450** beweisen, **BMW F 450 GS** und **Yamahas WR 125 R** widmen wir jeweils einen spannenden Fahrbericht. Zudem gibt es Tipps zum Kauf von Helmen sowie Erste-Hilfe-Sets und natürlich das Neueste aus der Abenteuerer-Szene.

Auch als
E-Paper
erhältlich!
Nur 5,99 €



magazine.motorradabenteuer.de

*Stumme Diener:
Zahlreiche Serienkoffer
fertigt Shad in Spanien.*

Stauhelfer

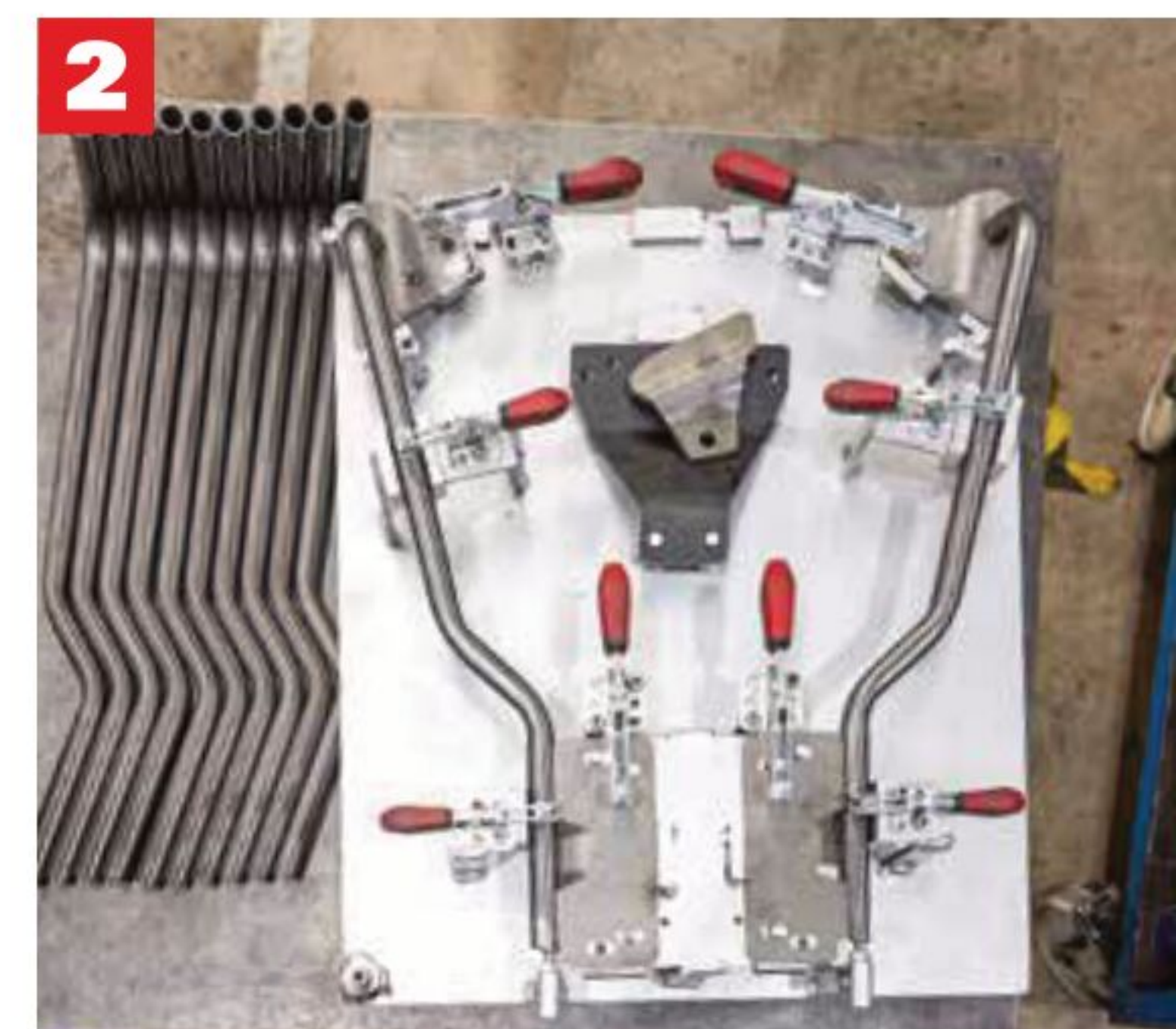
*Text: Thomas Kryschan
Fotos: Mile Stevic,
Till Kohlmeier*

Eine der wichtigsten Firmen der Motorradbranche sitzt in Spanien. Shad bietet nicht nur Kunststoffkoffer und Packsäcke für nahezu jedes Motorrad an, auch die Hersteller kommen an der OEM-Sparte »NAD« kaum vorbei. Der TOURENFAHRER blickt hinter die Kulissen des Zuliefergiganten.



Trophäensammlung: NAD produziert OEM-Teile für zahlreiche Marken.

Mit Kreppband klebt Joaquin Abad den Heckrahmen einer neuen Yamaha ab. Seit über 30 Jahren entwirft er modell-spezifische Halter für das umfangreiche Koffersortiment von Shad. Ausreichend Raum für die Füße des Sozius ist dabei ebenso wichtig wie der Abstand zu empfindlichen Lackteilen, egal ob der Kunde den kleinsten oder größten Koffer des Sortiments daran befestigen will. Wie kompliziert der Anbau an den originalen Befestigungspunkten ist, klassifiziert Shad beim Erstellen der Montageanleitung. Diese Angabe erleichtert dem Kunden die Entscheidung, ob er den Träger selbst montiert oder die Arbeiten einer Werkstatt überlässt.



Anhand von Joaquins Prototyp entsteht eine Spannvorrichtung für die Serienfertigung. Sie hält alle maschinell gebogenen Rohrstücke, Platten und die Gewindehülsen in Position, damit der Schweißroboter seine Nähte drum herum zaubern kann.

Ein bis zwei neue Motorradmodelle stattet die Prototypenfertigung pro Woche mit spezifischen Haltern aus. »Da kommt in 30 Jahren einiges zusammen«, denke ich laut vor mich hin. Adrià Carles, operativer Geschäftsführer, der mich durch das Werk führt, tippt mir auf die Schulter und deutet auf ein Hochregallager, das rund die Hälfte der gigantischen Fertigungshalle füllt. »Das ist Joaquins Lebenswerk!« Mir fällt der Stift aus der Hand. Für nahezu jedes Motorrad, das jemals auf den Markt kam, gibt es dort einen Lagerort.

»Wir halten nur eine kleine Anzahl von Trägern versandbereit. Dank der hier eingelagerten Fertigungswerkzeuge können wir sofort reagieren, sollte ein Bestand zur Neige gehen.« Adrià resümiert, dass die meisten Koffer- und Topcaseträger vom Erstbesitzer geordert werden. »Dass jemand für ein altes Motorrad noch mal ein neues Gepäcksystem kauft, kommt vor, ist aber eher die Ausnahme. Interessenten suchen dann gleich eine entsprechend ausgestattete Gebrauchte oder montieren auch einen Träger aus zweiter Hand.« Umso

wichtiger scheint es deshalb, nach der starken Anfrage zur Markteinführung eines neuen Motorrads nur noch bedarfsgerecht zu produzieren. »Sobald wir die Bestellungen an einer Hand abzählen können, rutscht das Fertigungswerkzeug sozusagen auf einen Abstiegsplatz. Die angezählten Kandidaten bleiben für weitere ein bis zwei Jahre im System, aber bleibt die Nachfrage dauerhaft aus, müssen wir sie demontieren, um Platz für Neues zu schaffen. Grundplatte, Klemmen und Kleinteile gehen dann zurück in Joaquins Prototypenwerkstatt.«

1 Aus dem Nichts: Die Prototypenfertigung entwirft modellspezifische Kofferträger. **2** Kopiervorlage: Die Klemmvorrichtung fixiert alle Einzelteile im korrekten Winkel zueinander. **3** Auf Abruf: Der Schweißroboter kennt alle Modelle. **4** Operativer Geschäftsführer: Adrià Carles führt uns durch die Werkshallen.





Schatzkammer: Joaquins Lebenswerk füllt mehrere Regalreihen.



1 Erfolgsmodell: Mit BMW begann der Aufstieg zum Zulieferer.



2 Nischenprodukt: Alukoffer machen knapp fünf Prozent des Volumens aus.

3 Verstärkung: Das robuste »TR46« mit vier Zurrösen ist brandneu.



Das Privatkundengeschäft macht für Shad nur einen Teil der Produktion aus. Ab 1973 starteten die Spanier unter dem Firmennamen NAD zunächst als Erstausrüster. Für OEM-Sitzbänke sind sie heute die Nummer eins in Europa, für Koffer sogar weltweit. Über 1,3 Millionen Produkte wurden seitdem in 80 Länder verkauft, darunter alle teleskopierbaren Koffer, die je erhältlich waren. Schon lange werden die Systeme nicht mehr nur im Auftrag gefertigt, sondern von Grund auf entwickelt. »Gemeinsam mit BMW sind wir gewachsen«, plaudert Adrià aus dem Nähkästchen, während ein Wagen voller Wunderlich-Koffer an uns vorbeirollt – zeitweise lieferte NAD 80 Prozent aller BMW-Koffer und Sitzbänke. »Deshalb ist es schade, dass wir das Gepäcksystem der R 1300 GS nicht zuliefern dürfen. Wir hatten bereits eine elegante Lösung mit induktiver Stromversorgung entwickelt, aber BMW gab einem anderen Anbieter den Zuschlag.«

»Sicherlich ein großer Verlust.« Ich streue etwas Salz in die Wunde. Immerhin



KI kann das nicht: Die Montage der Topcases erfordert viel Handarbeit sachkundiger Mitarbeiter. Nicht wenige arbeiten seit Jahrzehnten hier.



Wurzelballen: Als Autosattlerei startete der Betrieb, der zeitweise 80 Prozent aller BMW-Sitzbänke produzierte.

»Wir wussten, dass unser Produkt gut ist.« Adrià lächelt selbstbewusst

benötigt so ein Koffersystem drei bis vier Jahre Entwicklungsvorlauf. »Wir wussten, dass unser Produkt gut ist. Die induktive Stromversorgung boten wir Yamaha für die technophile Tracer an und die Japaner waren sofort begeistert.« Adrià lächelt selbstbewusst. »Bisher haben wir noch keinen Kunden dauerhaft verloren, der einmal mit uns zusammengearbeitet hat. Schon die Koffer der R 1300 RT und RS kommen wieder von NAD.«

Solche Unwägbarkeiten im Zuliefergeschäft führten zur Gründung der Endkundensparte Shad im Jahr 1992, denn die OEM-Verträge werden oft mit einer Laufzeit von fünf Jahren abgeschlossen. Ein Betrieb mit 400 Mitarbeitern darf sich davon nicht abhängig machen.

Verantwortlich für ihre Zukunft ist Jaume Xicola. Er trägt nicht nur den Namen seines Vaters, er übernahm als CEO auch die Führung des Unternehmens, das »der Alte« vor mehr als 50 Jahren als Autosattlerei gegründet hat. Bis heute vergeht kein Tag, an dem der Senior seiner Firma fern bleiben kann. Zwar überlässt er seinem Sohn die strategische Ausrichtung, geht es um Finanzielles, führt aber kein Weg an ihm vorbei. Er schaut den Mitarbeitern über die Schulter, spricht mit den Ingenieuren oder greift selbst zur Heckenschere, wenn



- 1** Nietminderung: Das Alu wird mit sich selbst verpresst.
- 2** Stoffkunst: Das Design jongliert zwischen Leichtbau, Haltbarkeit und Optik.
- 3** Markenkrake: Kaum ein Name fehlt im Portfolio.
- 4** Rüttelplatte: Druckluft löst lasergeschnittene Platten per Vibration.
- 5** Schwebebahn: Förderschienen transportieren die Einzelteile zur nächsten Station.



1 Just in time: Lagerhaltung und Logistik eines Global Players.

2 In Stein gemeißelt: Tonmodelle in Originalgröße.

3 Ja, der ist echt: Chefdesigner Anton Puigdomenech.

4 Rütteltest: Topcase und Halter auf dem Prüfstand.



sichtbarer Fortschritt am Tagwerk der Gärtner ausbleibt.

Die Angestellten scheint sein unermüdliches Engagement nicht zu stören. So mancher arbeitet seit mehr als 35 Jahren für den Familienbetrieb und innerhalb der letzten fünf Jahre verabschiedeten sich acht Mitarbeiter in den verdienten Ruhestand, die sogar ihr gesamtes Berufsleben dort verbrachten. Innerhalb der Firma entwickeln sie sich weiter, teilweise vom Hilfsarbeiter zum Entscheider. So wundert es nicht, dass auch die gesamte Führungsetage einst unter dem Senior anfang und von ihm das Handwerk lernte. »Es kommt nicht darauf an, wie stark man wächst, sondern wie man wächst«, postuliert der CEO im Interview. In Europa sei das Ende der Fahnenstange fast erreicht. Bereits 40 Prozent aller spanischen Motorrad-Shops verkaufen Shad, 70 Prozent aller Sitzbänke europäischer Motorräder stammen von NAD.

Potenzial sieht Jaume Xicola auf der anderen Seite des Großen Teichs. Als Zulieferer von Polaris treffen beide Vertragspartner die Einfuhrzölle der USA. Könnte NAD innerhalb Mexikos produzieren und zum Polaris-Sitz nach Monterrey liefern, wären die Zölle ausgehebelt.

Mit der Produktion am Standort des Zielmarktes hat Shad bereits in China gute Erfahrungen gemacht, wo inzwischen 25 Prozent der Gesamtproduktion und 100 Prozent des Softgepäckes vom Band laufen. Nur rund die Hälfte davon kommt zurück nach Europa, der Rest wird direkt auf dem chinesischen Markt verkauft. Damit liegt China bereits auf Augenhöhe



mit der spanischen Heimat und wird diese perspektivisch überholen.

Die jüngsten Neuheiten für den deutschen Markt waren das größenverstellbare Topcase »SH58X« für zwei Integralhelme, die ausfahrbaren Seitenkoffer »SH38X« und das abschließbare Softgepäck »TR40«. Bei meinem Besuch in Spanien schwärmt Jaume Xicola bereits von neuen Ideen: »Nachrüstkoffer mit Keyless-Verschlusssystem scheiterten vorerst an der Mikrochip-Krise. Bis es da weitergeht, arbeiten wir an einem universellen Topcase mit integrierter Stromversorgung für Beleuchtung und Ladebuchse. Mit unserem induktiven System könnte man das sogar abnehmen.« Auch die Neigung zum Pendeln bei hohen Geschwindigkeiten will Shad durch nachrüstbare Seitenkofferträger mit schwimmender Aufhängung reduzieren, wie es an KTM Super Adventure, Yamaha Tracer und vielen Triumph-Modellen Serie ist. Hoffen wir, dass »der Alte« seinen Segen gibt. ■



1 *Blaupause: Shad verkauft seit 1992 Gepäcklösungen für Endkunden, NAD bedient bereits seit 1973 die OEM-Sparte.*

2 *Bekannte Gesichter: Das Regal des Konferenzraums füllen zahlreiche OEM-Koffer.*

3 *Meister der Zahlen: Jaume Xicola führt seit einigen Jahren das Unternehmen seines Vaters als CEO in die Zukunft.*

4 *Duracell-Hase: Seinen wohlverdienten Ruhestand verbringt der Firmengründer am Arbeitsplatz.*

Gruppendrama

Während BMW die Völkerverständigung bei der GS-Trophy im Wettbewerb sucht, Yamaha seine Ténéré-Kundschaft gezielt auf Abwege schickt, bemüht sich Honda mit dem Format »Honda Adventure Roads« um Kundenbindung. 35 Africa Twins, die in einem bunt gemischten Pulk aus Profis, Privatfahrern, Influencern und Begleittross auf Tour gehen, klingt zwar eher nach einer überbuchten Motorradpauschalreise, aber wer sich den Film »Honda Adventure Roads 2025: Von Rom nach Istanbul« angesehen hat, beginnt, diese Einschätzung zu überdenken. 2700 Kilometer in neun Tagen sind bereits für trainierte Fahrer knackig, wenn es zur Hälfte über Schotter und Feldwege geht. Klar, dass hier mancher im Gefolge von Dakar-Helden wie Adrien Van Beveren und Pablo Quintanilla an seine Grenzen gerät und der Teamspirit alle Hände voll zu tun bekommt. Zwar passiert wirklich nicht viel mehr, als dass eine Gruppe Motorradfahrer von Italien in die Türkei fährt, aber die aufwendige Filmproduktion im Stil großer Netflix-Dokus inszeniert diese Wochentour so hemmungslos dramatisch,



dass das Gefühl entsteht, einem wirklich bedeutenden Ereignis beizuwohnen. Nach einer Dreiviertelstunde stört man sich auch fast gar nicht mehr daran, gerade 3,99 Euro für Honda-Eigenwerbung bezahlt zu haben. www.honda.de

Honda Adventure Roads 2025: Von Rom nach Istanbul, Englisch, 48 min, 3,99 Euro auf Amazon Prime oder Apple TV

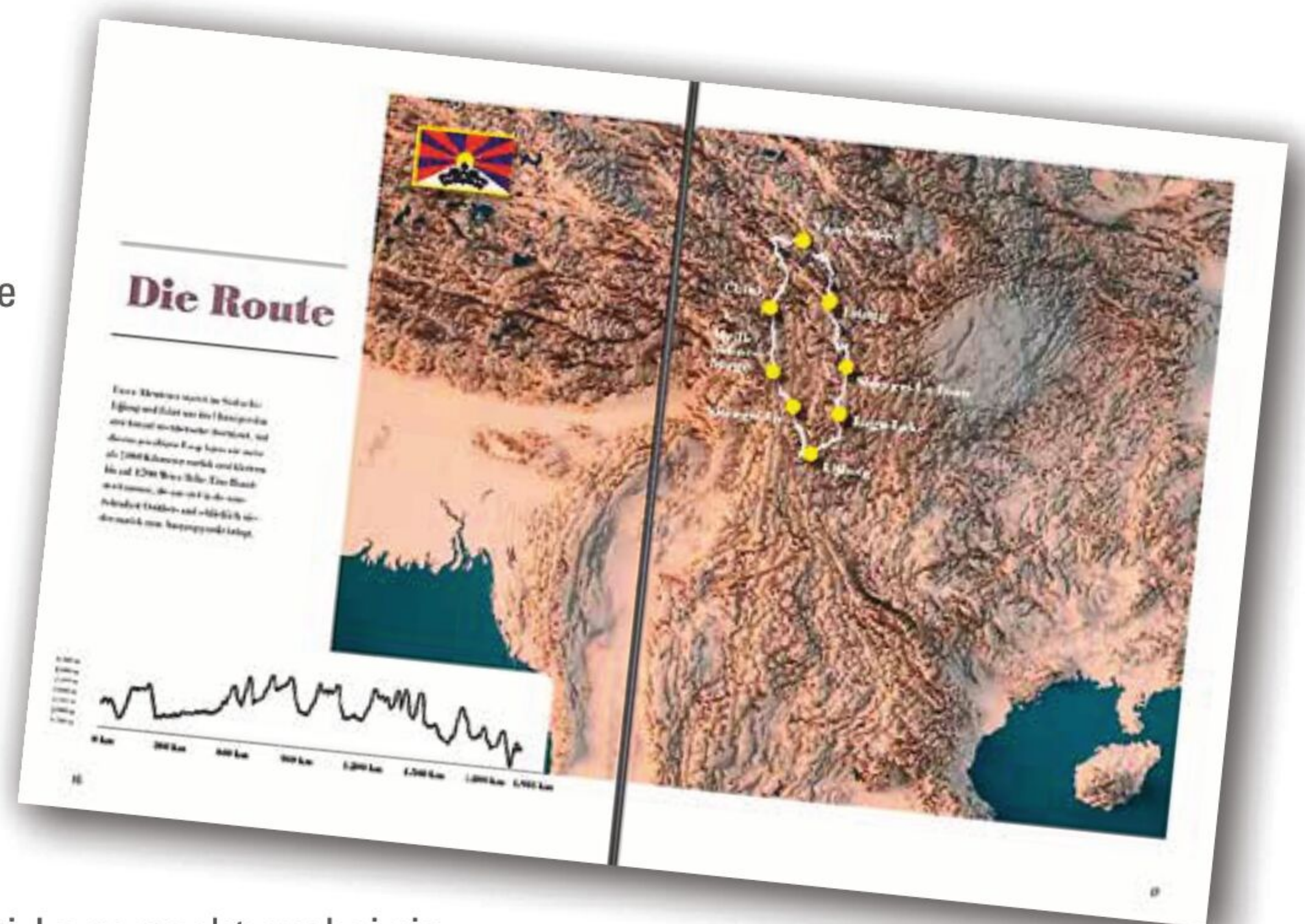
Paradiessuche

Shangri-La. Laut Wikipedia ein fiktiver Ort in Tibet aus einem Roman von James Hilton, in dem Menschen in Frieden und Harmonie

leben. Seiher steht der Begriff als Synonym für ein imaginäres Paradies oder einen idealen Rückzugsort aus dem Weltgeschehen. Martin Bissig hat sich mit drei Freunden und vier Motorrädern auf die Suche nach diesem

sagenumwobenen Shangri-La gemacht, wobei sie über 2000 Kilometer im tibetischen Hochland zurücklegten. Ob sie es gefunden haben, sei hier nicht verraten, aber das Buch, das bei dieser Suche entstanden ist, ist allemal lesens- und anschauenswert. Fantastische Fotos von Menschen und Landschaften sowie lebhaft Beschreibungen von eindrucksvollen Begegnungen machen das großformatige Druckwerk zu einem Lesevergnügen, das man nur ungern aus der Hand legt. Empfehlenswert.

Martin Bissig: Goldene Pässe, verbotene Städte – Motorrad-Traumziel Shangri-La, Einband, 192 Seiten, 39,90 Euro, delius-klasing.de



DER MARKT

Die ideale Kombination -
und zusätzlich im Internet



www.tourenfahrer.de

A blue and silver Yamaha FJR1300 motorcycle is parked on a paved surface. The bike features a large wind deflector, a black seat, and a rear luggage rack. It is positioned in front of a light-colored building with a tiled roof. The motorcycle is parked on a paved area, and the background shows a clear sky and some greenery.

A black BMW motorcycle is parked on a paved surface. The motorcycle features a large headlight, a black fairing, and a black seat. The BMW logo is visible on the front fairing. The motorcycle is parked on a paved surface, and a building is visible in the background.

BMW R 1100 R, EZ 4/97, 78 PS, 33.000 km, Koffer, Scheibe, Tankrucksack. - Preis: 3.900,- € - PLZ: 74638 - Kontakt: 07942/9471426 oder 0160/2019095

MOTORRAD NEWS & TOURENFAHRER

[illegible]

Tel.-Nr.: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

E-Mail: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

- ☐ Anhänger
- ☐ Aprilia
- ☐ Bekanntschaften
- ☐ Bekleidung
- ☐ Benelli
- ☐ Beta
- ☐ Bimota
- ☐ BMW
- ☐ Buell
- ☐ Cagiva
- ☐ Daelim
- ☐ Derbi
- ☐ Ducati
- ☐ Ersatzteile
- ☐ Fantic
- ☐ Gespanne
- ☐ Gilera
- ☐ Harley-Davidson
- ☐ Hercules
- ☐ Honda
- ☐ Horex
- ☐ Husqvarna
- ☐ Hyosung
- ☐ Indian
- ☐ Kawasaki
- ☐ Kreidler
- ☐ KTM
- ☐ Kymco
- ☐ Lambretta
- ☐ Mash
- ☐ Mondial
- ☐ Moto Guzzi
- ☐ Moto Morini
- ☐ MV Agusta
- ☐ MZ
- ☐ Peugeot
- ☐ Piaggio
- ☐ Quads
- ☐ Reisepartner
- ☐ Rieju
- ☐ Royal Enfield
- ☐ Suzuki
- ☐ SWM
- ☐ Triumph
- ☐ Trikes
- ☐ Verschiedenes
- ☐ Vespa
- ☐ Victory
- ☐ Yamaha
- ☐ Zero

80 TOURENFAHRER 6/2026

Spaß ohne Ende und ohne Probleme, Langstrecken-Fahrzeug, kein Versand oder verschiffen ect., nur Selbstabholer. - Preis: 3.250,- € VB - PLZ: 77652 - Kontakt: bischoffmichael73@googlemail.com



BMW S 1000 Sporttourer, rot, EZ 05/21, 15.110 km, HU 05/27, HR neu, Zubehör: 8 Pakete, Sportauspuff u. -Sitz, viel Carbon. - Preis: 13.250,- € - PLZ: 66117 - Kontakt: 0681/581726



Originale **BMW R 80/7**, 37 kW, Motor läuft gut, Batterie 1 Jahr alt, Auspuff erneuert mit ABE, Bremsleitung neu. - Preis: 2.650,- € - PLZ: 35799 - Kontakt: mail.albert.stroehmann@web.de oder 06471/51245



BMW R 100 R, makellos, Sammlerstück, EZ 04/94, schwarz, 63.000 km, 60 PS, BMW-Systemkoffer, runde Zyl.-Köpfe, Schutzbügel, KD u. Reifen neu, sehr gepflegt, Werterhalt bzw. Steigerung. - Preis: 4.700,- € VB - PLZ: 78655 - Kontakt: 0171/9905718

BMW RnineT pure, First-Edition, mit sinnv. Anbauteilen, Sommerfzg., 8.500 km, an Liebhaber abzugeben. - Preis: 7.500,- € - PLZ: 28211 - Kontakt: 0421/4992704 oder 0163/6304485



BMW R 1150 GS, gepflegter Zustand, letzter Service 2025, orig. Koffersystem und Alukoffer von Touratech, Sturzbügel, GS ist 2

cm tiefergelegt, läuft einwandfrei. - Preis: 3.300,- € VB - PLZ: 26655 - Kontakt: bernd.wattjes@gmx.de

BMW R 1250 GS, 1. Hand, EZ 9/2022, 17.000 km, scheckheftgepflegt, unfallfrei, super gepflegt, Topzustand, Koffer, Tankrucksack, viele Extras, wegen Krankheit zu verkaufen. - Preis: 18.500,- € - PLZ: 33104 - Kontakt: 05252/932735 oder 0171/2038297 o. ulli.loer@t-online.de



BMW R 80 RT, EZ 03/1985, guter Originalzustand, 72.000 km, mit Koffern und Tankrucksack. - Preis: 3.200,- € VB - PLZ: 44801 - Kontakt: martin.lensing.bo@web.de



BMW 1100 RT, Bj. 6/97, TÜV 4/27, 67.820 km, neue Kupplung, neue Kardanlager, neue Inspektion, neue Batterie, neuer Auspuff, 2 Touren-Koffer, Topcase, Radio, Heizgriffe, Reifen neuwertig, Tankrucksack. - Preis: 2.999,- € VB - PLZ: 97708 - Kontakt: 09708/6630 oder 0171/8258912 oder ingolf-friedel@t-online.de



BMW R 1150 GS (R 21), gepflegtes Garagenfahrzeug, kein Gelände, viele Extras, neuwertige Reifen, reisefertig. - Preis: 3.500,- € VB - PLZ: 26725 - Kontakt: Rolf.Isenburg@gmx.de



BMW R 100 GS Paris Dakar Classic, Motor revidiert und komplett neu abgedichtet, alle Öle neu, Wertanlage, Klassiker, inkl. 2 Koffer, Hecktasche WÜDO, Tankrucksack, Navihalter für BMW Navi, völlig

unverbastelt im Originalzustand, fährt sich jetzt richtig super (alle Originalteile vorhanden), Maschine ist in schwarz-schwarz, in orig. Lackierung, BMW typisch natürlich Kardanantrieb, Allgemeinzustand der Maschine ist wirklich super, Privatverkauf, daher keine Gewährleistung und auch kein Umtausch. Tel 01705623447 - Preis: 6.500,- € VB - PLZ: 35756 - Kontakt: 01705623447



R 1200 GS, Bj. 2008, sehr gut erhalten, ESA-Fahrwerk mit Wilbers Dämpfern vorne u. hinten, mit Topcase und 2 Seitenkoffern, Wunderlich Sportsitzbank dazu zum normalen Sitzkissen, Batterie 04/2025, Inspektion mit allen Ölen gewechselt 03/2026, Heizgriffe u. extra windabweiser. - Preis: 4.990,- € - PLZ: 31634 - Kontakt: 0152/23423350



Verkaufe aus gesundheitlichen Gründen meine **BMW R 850 R Classic**, Zubehör: Kofferset, Windschild und original Ladegerät, Reifen 90% neu, sehr gepflegt, nur im Sommer gefahren, Garagenfahrzeug. - Preis: 3.500,- € - PLZ: 91275 - Kontakt: rudi.schwindl@t-online.de



Verkaufe **BMW K 1300 R**, sehr gepflegte Maschine in matt-grau, mit

Griffheizung, ESA, ABS, Sportauspuff, Sitzbank mit Gelkissen, regelmäßig gewartet, neuer TÜV letzte Woche, Zündspulen und Zündkerzen neu, Steuerkettenspanner neu, Batterie im Herbst neu. - Preis: 6.300,- € VB - PLZ: 34582 - Kontakt: roman.schroeder@aol.de

BMW R 45 Oldtimer, Doppelscheibenbremse vorne, original BMW-Koffer, Cockpitverkleidung, Gelbatterie neu, lange Übersetzung, gepflegter Zustand. - Preis: 2.999,- € - PLZ: 95491 - Kontakt: 09279/788 oder 0151/74515854

DKW

DKW 175 VS, Bj. 1956, Zustand 3. - Preis: 1.200,- € - PLZ: 38228 - Kontakt: 05341/852944 oder tutti007@freenet.de

GESPANNE

MOTORRAD GESPANNE 6 x jährlich

Jahres-Abopreis nur 55,20 Euro im Inland

Die Zeitschrift für alle Gespannfahrer!

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

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson Low Rider (Dyna), Bj. 2016, 5. Hd., 1. Hand, orig. 10.000 km, tadelloser Zustand, vorverl. FR, Penzl-Auspuff, alle Orig.-Teile, nur Solo-Betrieb, nur Sommer, Garage. - Preis: 14.500,- € VB - PLZ: 68219 - Kontakt: 0621/801460



Softail 1340 Springer, D-EZ, Bj. 1993, 25.000 km, VB: 11.800 €, Sportster 1200 Sport, Bj. 2003, 5. Hd., 26.000 km, VB: 9.800 €, stehen

WIRTH

IKON

Progressive WIRTH Gabelfedern jetzt **poliert**: keine Reibung, keine Geräusche

pro Satz **139,95**

WIRTH FEDERN

04189/811020 wirth-federn.de

Als **IKON**-Generalimporteur liefern wir Federbeine und Zubehör direkt ab Großlager

schon ab **329,95**

■ DER MARKT

seit Jahren im Haus, dürfen jetzt wieder raus, Raum MKK. - PLZ: 36396 - Kontakt: 0176/75553238

Harley-Davidson 1200 C, EZ 4/2014, schwarz, 1 a Zustand, 15.800 km, 1. Hand, Garage, Jekyll & Hyde Klappenauspuff, HD-Lederkoffer. - Preis: 8.900,- € VB - PLZ: 3051 - Kontakt: 0355/543129 oder klaus.huckauf@t-online.de

HONDA



VFR 800, ABS, TÜV 3/27, rot, Bj. 2002, guter Zustand, Stuttgart. - Preis: 1.800,- € VB - PLZ: 70188 - Kontakt: 0152/06216444

Motorroller Honda SH 125, 10 kW, 31.000 km, Koffer, sturzfür, Bj. 2013. - Preis: 1.700,- € VB - PLZ: 66115 - Kontakt: 0152/27129094

Honda CB 125 F, EZ 12/24, noch Garantie, 1. Hand + TZ, erst 1.300 km, Insp./TÜV neu, um- u. unfallfrei, Topzustand. - Preis: 2.290,- € VB - PLZ: 68219 - Kontakt: 0621/801460



Verkaufe aus Alters- und Gesundheitsgründen **Honda Shadow SC 43**, EZ 9/2003, TÜV 4/2027, 10.400 km, blau metallic, hohes Windschild, große Koffer, Sissybar mit Gepäckbrücke. - Preis: 4.500,- € - PLZ: 2977 - Kontakt: 0151/56150779

Honda XL Varadero, 69 kW, rot, Bj. 2000, 61.800 km, TÜV neu, Ölwechsel gemacht, alle Rechnungen vorh., guter Zustand. - Preis: 1.600,- € - PLZ: 77974 - Kontakt: 07824/3876, anrufen immer um 19.30 Uhr



Honda CTX 700 DCT mit DCT Automatikgetriebe, 2. Hand, Ausstattung: ABS, Elektrostarter, Koffer, Scheibe, Sturzbügel, Sissybar, Givi-Topcase

"Blade" 47 Ltr., original Honda-Koffersystem inkl. Anbaumaterial, Sitzhöhe 720 mm, Gewicht 226 kg, Fahrzeugdetails: DCT Automatikgetriebe (kein Kuppeln, maximaler Fahrkomfort), Rechnungen vorhanden, unfallfrei, sehr guter Gesamtzustand, Ausstattung & Extras: Original Honda-Seitenkoffer, USB-Anschluss im Cockpit, Navi/Handyhalterung, hohe Puig-Windschutzscheibe für optimalen Windschutz, ideal für Touring und entspannte Ausfahrten, Bereifung komplett neu, nur wenige Kilometer, Topcase u. orig. Koffersystem von Honda inkl. Anbaumaterial, fahrbereit, angemeldet, hat TÜV bis 05/27, Probefahrt kann abgesprochen werden. - Preis: 4.000,- € VB - PLZ: 35708 - Kontakt: ralfbinde13@gmail.com

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@vuserver.de

Vielen Dank!



Unverbaute, wenig gefahrene **GL 1500/6** mit Taschen für die Seitenkoffer, Werkstatthandbuch, Navi und zwei Headsets für die interne Kommunikation. - Preis: 5.000,- € VB - PLZ: 15732 - Kontakt: heribert.greb@posteo.de



Top gepflegte **Honda CB 1300**, hervorragender Zustand, Reihenvierzylinder, Naked-Bike par excellence mit 25.800 km, 116 PS, 117 Nm und 224 kg Trockengewicht, unfall- u. umfallfrei, kein Wartungsstau! Folgende Zusatzausstattung bzw. Änderungen: Stahlflex-Bremsleitungen, LSL-Lenker (beides eingetragen), Hauptständer, tiefergelegte Fußrasten, Sturzpads, Puig-Tourenscheibe, Öltemperatur-Direktanzeige, Gepäckbrücke, Sitzbank aufgepolstert und Bezug geändert sowie polierte Vorderrad- und Hin-

terradfelge, Shark-Auspuff, Originalteile u. passender Tankrucksack von SW-Motech werden mitgegeben, ansehen, -hören und fahren lohnt sich! - PLZ: 63674 - Kontakt: Simanavicius@t-online.de



Honda NC 700 X, absolut zuverlässiges und gut gepflegt der perfekte Begleiter für kleine Mikroabenteuer, lange Touren, entspannte Feierabendrunden auf der Straße oder auch abseits befestigter Wege, wurde stets pfleglich behandelt und regelmäßig gewartet, viele sinnvolle Umbauten und hochwertiges Zubehör machen es zu einem vielseitigen und komfortablen Allrounder, Ausstattung: Heizgriffe (Honda-Originalteil), USB-Steckdose am Lenker, Barkbuster Handschützer (orig. Lenkerenden vorhanden), hohe Tourenscheibe mit einstellbaren Spoiler von Puig (Originalscheibe vorhanden), RAM-Mount Halterung für Navi oder Handy, Hurric Pro2 Slip-On Endschalldämpfer, breite Adventure Fussrasten mit abnehmbarer Gummiauflage (original Fußrasten vorhanden), Alu-Motorschutz von Hepco und Becker (Originalteil

vorhanden), ABS-Sensorschutz vorne von Touratech, Kühlerschutzgitter, Gabelprotektoren, Givi V35 Gepäckbrücke und Koffer uvm. - Preis: 4.000,- € VB - PLZ: 21035 - Kontakt: davidkhh0807@gmail.com



Honda NC 750 X, 750 ccm, 40 kW/55 PS bei 6250 min⁻¹, ABS, EZ 08/2016, 16.600 km, 1. Hand, unfallfrei, Garagenfahrzeug, leichte Gebrauchsspuren, TÜV 08/2026, neue Reifen 08/2020, neue Batterie 08/2024. - Preis: 4.800,- € VB - PLZ: 46499 - Kontakt: hheidemann@gmx.de



Rarität - V4 Motor nicht nur zum Cruisen! **Honda VF 750 C**, Bj. 1996,

GRATIS!

JETZT SCHALTEN!

Ihre private Kleinanzeige mit Foto

- nach kurzer Prüfung **sofort online** auf www.tourenfahrer.de/markt

ANZEIGEN-ANNAHME:

- **Online:** Nutzen Sie das Formular auf www.tourenfahrer.de/markt und laden Sie Ihre Bilddatei sofort hoch.
- **Mail:** kleinanzeigen@syburger.de (nur ein Anhang möglich) **Wichtig:** Immer eigene Adresse angeben!
- **Post:** Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna **Auf diesem Weg sind leider keine Fotos möglich.**

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

MOTORRAD NEWS

TOURENFAHRER

Liebe Leser,

bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir aus Platzgründen
nicht immer alle Kleinanzeigen abdrucken können.

ONLINE ALLE
KLEINANZEIGEN FINDEN:

www.tourenfahrer.de/markt

87 PS, V-max 207, TÜV ohne Mängel bis 08/2026, Fahrzeug ist allerdings abgemeldet, ca. 61.000 km, regelmäßige Wartung bei Honda, Preis: 2.500 € inkl. Koffer + Sonderanfertigung Sitzbank + Sissybar. - Preis: 2.500,- € VB - PLZ: 63825 - Kontakt: 0172/6149844



Honda NT 1100 DES, Modell 2025, mat-warm-ash-metallic, EZ 09/2025, 395 km (nur 2 x gefahren), DCT Getriebe und elektronisches Fahrwerk (Electronic Suspension), Topcase 50 l mit Rückenpolster, Komfortfußrasten Sozius. - Preis: 15.500,- € - PLZ: 65529 - Kontakt: 0176/50546862

Honda Goldwing 1500 SE, Bj. 1998, 6 Zylinder, TÜV 9/26, 118.710 km, neue Batterie, viel Zubehör, 2 Helme mit Funk, innen Koffer, top gepflegt, wegen Krankheit zu verkaufen. - Preis: 7.900,- € VB - PLZ: 97708 - Kontakt: 09708/6630 oder 0171/8258912 oder ingolf-friedel@t-online.de

Suche eine Honda CX 650 Euro, möglichst Originalzustand, aber nicht Bedingung, auch Teile u. Motor anbieten! Danke! - PLZ: 49838 - Kontakt: 0151/61440901



Honda XBR 500, Bj. 02/89, 66.460 km, eingetragen 27 PS, TÜV 07/27 ohne Mängel, guter Zustand, Tank ist gereinigt u. versiegelt, der Vergaser überholt, neu sind Bremsbeläge, Batterie, Stahlflexleitung, Spiegel und Blinker, Öl und Filter sind gewechselt, laut Vorbesitzer soll die Honda aber offen sein, Handbuch und Zweitschlüssel sind vorhanden. - Preis: 1.300,- € - PLZ: 32457 - Kontakt: hbj.schaefer-online.de oder 0151/58954320

Suche Honda CG 125, nur mit geradem Chrom-Auspuff. - PLZ: 23843 - Kontakt: 0171/4736467 oder 04531/8081511 oder dietrich.schultze@web.de

Honda CX 500 C, EZ 5/80, sehr viele Teile verchromt, auch der

Tank, sehr guter Zustand, schicke gerne Bilder, anschauen lohnt sich, Preis VHS. - PLZ: 49838 - Kontakt: 0151/61440901

Honda CBX 250, 27 PS, 4/1992, Radialventilkopf Canada-Imp., 39.000 km, 126 kg, war Womobefahrer in Garage. - Preis: 1.600,- € - PLZ: 73207 - Kontakt: 07153/28069

INDIAN



Indian Chief, Bj 2016, 30.000 km, TÜV 09.26, Scheckheft, 1. Hand, Garage, Jekyll & Hyde, Tempomat, Tourenscheibe u. weitere Extras. - Preis: 14.500,- € - PLZ: 12347 - Kontakt: 0151/59847617

KAWASAKI

Kawasaki ZZR 1100, EZ 1999, aus 3. Hd., HU 04/2027, ca. 41.000 km, 145 PS, schwarz, LSL-Superbikelenker mit Stahlflex, original Kawasaki Koffer mit Träger, Reifen und Bremsbeläge erneuert, inkl. Batterieladekabelanschluß, gepflegter Zustand. - Preis: 2.300,- € VB - PLZ: 90419 - Kontakt: 0911/339959 oder 01590/6676022 oder ms13111963@arcor.de



Kawasaki VN 2000, Ledertaschen, Sissybar, breiter Sitz für Mitfahrer, Originalsitz vorhanden, pur-purple, USB-Port nachträglich eingebaut, Zusatzscheinwerfer mit Extraschalter, unfallfrei, aus gesundheitlichen Gründen abzugeben. - Preis: 8.000,- € VB - PLZ: 66280 - Kontakt: gdschmitt@web.de

KTM

KTM 390 Duke, 30 kW, Bj. 2015, erneuert: Kettenkit, Reifen, bessere Sitzbank, Sportauspuff, TÜV neu, Bad Bellingen. - Preis: 2.000,- € VB - PLZ: 79415 - Kontakt: 0151/25870336

MOTO GUZZI



MG V 1000 I-Convert, original, 2. Hd, stets nur bei Sonne gefahren, an Liebhaber abzugeben. - Preis: 2.500,- € VB - Kontakt: macbike@gmx.ch

Moto Guzzi 1000 SP, 76.060 km gelaufen, lindgrün braune Zierstreifen, Verkleidung, TÜV 6/27, Reifen neu 6/25, guter Originalzustand, 1 Besitzer in Deutschland, läuft super, aus gesundheitlichen Gründen abzugeben. - Preis: 4.200,- € VB - PLZ: 24558 - Kontakt: 0163/1600764



Moto Guzzi Nuovo Falcone Militare, 500 ccm, EZ 07/74, 27.900 km, british-racing-green, 24 PS,

Ikon-Federbeine, Bleifreiumbau, Zusatz Ölleitung, Rahmen pulverbeschichtet, TÜV 07/26 bzw. neu nach Absprache, seit 26 Jahren in meinem Besitz, Standort Wermelskirchen, zugelassen, fährt schön entschleunigend. - Preis: 4.711,- € VB - PLZ: 42929 - Kontakt: comtevert@web.de



Moto Guzzi V7/2 Special, guter Zustand, Heizgriffe, Wilbers-Federbeine, Tourenscheibe, Gepäckträger, Komfortsitzbank, original Tankrucksack, Reifen neuwertig, Sturzschilden 2018, wurde in einer Fachwerkstatt repariert (Rechnungen vorhanden). - Preis: 2.900,- € - PLZ: 31073 - Kontakt: drkai.weuster@arcor.de oder 0173/3295061



Moto Guzzi California EV 1100, EZ

FÜR ALLE, DIE GERNE REISEN



NEU

**Empfehlungen der
TOURENFAHRER-
Partnerhäuser**

Band 1 enthält Motorrad-Hotels und -Pensionen in Deutschland.

Band 2 umfasst zirka 200 engagierte Gastgeber in unseren Nachbarländern.

TOURENFAHRER-Partnerhaus Motorrad-Hotels und -Pensionen sind Publikationen der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>

Hier bestellen:
magazine.tourenfahrer.de

MAGAZINE TOURENFAHRER.DE

■ DER MARKT

8/98, 75 PS, Windschild, Alu-Koffer abschließbar, Einspritzer, sehr sparsam (bei mir 4,5 L/100 km), 59.200 km, guter Zustand, steht aber in Sammlung und ist deshalb nicht sofort betriebsbereit. - Preis: 3.600,- € - PLZ: 84378 - Kontakt: 08564/962498 oder grobicad@gmx.de

Moto Guzzi V7 Classic, Bj. 2011, eine der ersten Serie (mit dem Brevia Motor), optischer Neuaufbau 2020, mit Hepco Kofferträger und TC Brücke, bitte nur ernsthafte Anfragen, danke! - Preis: 4.000,- € VB - PLZ: 88371 - Kontakt: 0160/1104075

Moto Guzzi Brevia 750 i.E., rot, EZ 2004, ca. 78.000 km, HU 10/2027, leistungsreduziert auf 25 kW, Motorrad hat Gebrauchsspuren u. einige kleinere Mängel, nicht angemeldet. - Preis: 1.400,- € - PLZ: 97353 - Kontakt: 0151/42871771 oder andi543211@gmx.de

ROYAL ENFIELD



Royal Enfield Bullet Trials, Neufahrzeug, 500 ccm, 35 kW, Bj. 21. - Preis: 4.800,- € - PLZ: 53505 - Kontakt: 0151/68538374 oder 0151/17874155

MOTORRAD
GESPANNE

6 x jährlich
Jahres-Abopreis

Die Zeitschrift für
nur 55,20 Euro

alle Gespannfahrer!
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

SUZUKI



Suzuki Katana GSX 750 S, Typ GR71a, EZ 03/85, 60.500 km, TÜV 03/28, Speer-Sitzbank, hi. Marzochi-Federbein, BSM-4in1, Tech-Check 10/25 mit Vergaserreinigung/Bremsen/Öl/Licht, keine Probleme mit Reifenwahl, Youngtimer im guten Zustand, wird gefahren. - Preis: 2.600,- € VB - PLZ: 25860 - Kontakt: 0177/7483795 o. frank.zehmke1@gmail.com



Verkaufe **Suzuki VZ 800 Marauder**, grün/schwarz, EZ 4/1999, 39 kW (53 PS), 43.448 km, TÜV 4/2027, Garagenfahrzeug, unfallfrei, sehr gut erhalten, 2 Koffer mit Halterung, Tankrucksack, Doppelscheinwerfer, zus. orig. Sitzbank noch vorhanden, evtl. dazu Motorradheber, umständehalber wegen Hobbyaufgabe für 2.450 € zu verkaufen, ansehen lohnt sich! - Preis: 2.450,- € VB - PLZ: 67487 - Kontakt: 06321/589795

Katana GS 1100 S, 100 PS, EZ 3/85, TÜV 2/28, 61.500 km, läuft gut, keine Vorbesitzer, Langstreckenfahrzeug, hoher Sammlerwert, da völlig unverbastelt, Standort Berlin. - Preis: 2.800,- € - PLZ: 13409 - Kontakt: 0162/6499341



Suzuki GSX 750 AE Inazuma, EZ 08/2000, TÜV 09/2026, 71.919 km. - Preis: 900,- € - PLZ: 90451 - Kontakt: uwe.rossner@googlemail.com



Suzuki SV 650 AL7, schwarz, EZ 03/2017, 14.007 km, TÜV 6/27, sehr schönes gepflegtes Motorrad aus 2. Hand, tiefergelegt, Rückbau möglich, Sturzbügel, für Anfänger und kleinere Fahrer perfekt, sehr gut zu handeln, unfallfrei, ohne Mängel, scheckheftgepflegt. - Preis: 4.999,- € VB - PLZ: 57636 - Kontakt: 0170/8949696 oder karlowsky@web.de



SV 650 aus Altersgründen, kein Unfall, einmal umgefallen, Mängel wurden sofort beseitigt, scheckheftgepflegt. - Preis: 3.200,- € VB

Sie möchten Ihr Motorrad verkaufen?

Hier im MARKT, dem größten Kleinanzeigenmarkt für Motorräder, können Sie kostenlos inserieren, auch mit Bild – siehe Coupon am Anfang des MARKT-Teils.

- PLZ: 53474 - Kontakt: shrundeseller@gmail.com

SYM



Verkaufe aus gesundheitlichen Gründen meinen **SYM 300 Roller**, wie neu, 1. Hand, unfall- u. umfallfrei, inkl. Koffer und Werksgarantie bis 05/2029, Garagenfahrzeug, nur im Sommer gefahren. - Preis: 4.100,- € - PLZ: 91275 - Kontakt: rudi.schwindl@t-online.de

TRIUMPH



Ich verkaufe hier meine Scrambler 1200 in der limitierten „Steve McQueen Edition“ (768 von 1000, weltweit) im absolutem Neuzustand. Es gibt weder Kratzer, Beulen, Dellen etc., und natürlich ist sie auch um- und unfallfrei! Folgendes Zubehör ist verbaut: kleines Windschild (orig. Triumph), kleinere LED-Blinker (orig. Triumph), kurzes Heck, Stromversorgung ins Cockpit fürs Navi, Handy etc.. Alle Originalteile werden mitgegeben! Beide Reifen wurden bei Kilometerstand 5100 erneuert sowie eine neue Batterie eingebaut. Die Kette ist vor ca. 500 km gereinigt worden. Bitte nur ernstgemeinte Anfragen!!! T.: 0151-70808215 . - Preis: 16.490,- € VB - PLZ: 49163 - Kontakt: 0151/70808215



Triumph Rocket 3 R, Motorrad

wurde 03/2025 durch Fachmann keramikversiegelt, Saisonkennzeichen 03-10, dadurch im Winter immer beim Händler eingelagert, lückenlose Inseptionshistorie, Keyless Go, Koffersatz orig. Triumph inkl. Halterungen, abschließbar, gleichschließend, MFW Brems- u. Kupplungshebel, Kniepads, Tempomat, runde Lenkerendspiegel orig. Triumph, Reifen hinten 90%, vorne 70%. - Preis: 17.900,- € VB - PLZ: 79189 - Kontakt: guido@typografik-medien.de

Speed Triple 1050 Sondermodell, schwarz, Wilbers-Fahrwerk v. u. h., TÜV 9/27, EZ 9/09, 80.200 km, 1. Hand, scheckheftgepf., Inspek. 9/25 neu. - Preis: 3.800,- € VB - PLZ: 40721 - Kontakt: 02103/9071832

YAMAHA



Verkaufe schweren Herzens meine **Yamaha TDM 900 RN 08**, EZ 04/2003, 62.500 km, blue-stone-metallic (DNBME), Erstbesitz, neuer Reifensatz, Topzustand, mit Hepco-Becker Koffer und Topcase-Träger, Halterung für Garmin-Navi, CB-Funkanlage von baehr, TÜV neu. - Preis: 3.499,- € VB - PLZ: 53859 - Kontakt: tdm900@gmx.de

BW 50 Spy, Bj. 96, 16.478 km, 50 km/h, weiß-rot-schwarz, +Ersatzmotor, PLZ 93. - Preis: 550,- € - PLZ: 93164 - Kontakt: 0157/50607835

Yamaha SR 500, EZ 92, 56.000 km, TÜV 10/27, guter Zustand, blausilber. - Preis: 2.100,- € VB - PLZ: 85354 - Kontakt: 0172/9237415



Wegen Hobbyaufgabe zu verkaufen: **Yamaha XJ 900 Diversion** aus der letzten Baureihe 2003 mit 72.000 km, sehr gepflegter Zustand, unfallfrei, Mitte vorigen Jahres wurde der Auspuff-Sammler aus Chrom neu untergebaut sowie eine neue Batterie, Chrom Sturzbügel, Lenkerhöhung (eingetragen), ein Koffersystem von Hepco & Becker sowie ein Navigationssystem Zumo von Garmin mit lebenslangem Kartenupdate, kleiner Tankrucksack, Ölthermometer, TÜV 5/2027, zwei Vorbesitzer, allesamt Fahrer im Alter über 50 Jahre, Verkaufsort ist Dortmund. - Preis: 1.950,- € VB - PLZ: 44328 - Kontakt: rh1806@t-online.de

LESESTOFF

für Klassiker-Fans

Alle Ausgaben hier erhältlich: magazine.motorradnews.de



KURVE 2/2020

- 30 Jahre Suzuki Bandit
- Honda CB 900 F2 Bol d'Or
- Yamaha XS 1100
- Beta 250 GS
- Simson S 51
- Kawasaki GPX 750 R
- NSU 251 OSL
- Harley-Davidson AMF 175
- Gilera Strada 150 Arcore
- BMW R 100
- 40 Jahre S100



KURVE 1/2020

- 40 Jahre BMW GS
- Kawasaki H1 Mach III 500
- Harley-Davidson MT 350
- Yamaha TR-1
- Bimota KB 1
- Suzuki RGV 250
- Honda Drensdia
- Colani-Münch
- Husqvarna
- Norton Manx
- Weber-Marelli-Einspritzung
- Indian Prince
- Porträt: 40 Jahre Syburger



KURVE 4/2019

- Kleine Vierzylinder
- Kawasaki Z 1300
- Harley-Davidson Softail
- MZ TS 250/1 deLuxe
- Suzuki-Watsonian-Gespanne
- Moto Guzzi Le Mans
- BMW R 100 GS
- Yamaha DT 250
- Sitzbank renovieren
- BMW Zweiventil-Boxer renovieren



KURVE 3/2019

- AWO Sport & EMW
- Honda CL Scrambler
- Benelli 750 SEI
- Penton-KTM
- Kawasaki A1/A7 Samurai/Avenger
- Gilera Saturno 500
- Ural 650
- Yamaha XJ 650
- Nikasil-Beschichtung
- Kreidler Florett



KURVE 2/2019

- Dreizylinder
- Yamaha RD 250
- Zündapp KS 750
- Ducati 916
- EML-Honda GL 1100
- Suzuki GSX-R1000R
- Norton Commando
- BMW F 650
- Jawa 350
- Voxan Café Racer V1000
- Sitzbank renovieren
- Harley-Davidson
- Honda CB 750



KURVE 1/2019

- Softchopper
- Suzuki RG 500
- BMW R 80
- KTM Comet 50 RS
- Kawasaki W2 TT
- HD FX-Modelle
- Royal Enfield Interceptor Mark 1A
- MZ-Eigenbauten
- Honda CX 500
- Nockenwellen-Restauration



KURVE 3/2018

- Kawasaki GPZ 900 R
- Yamaha RD 350 LC
- BMW K-Reihe
- Honda CX 650 Turbo
- Ducati Supersport 750
- Simson KR 51/2
- Suzuki DR Big 750
- Harley-Davidson XR
- Gabelservice Honda CB1000 One
- Motor überholen bei Honda CB 750 Four



KURVE 2/2018

- Dreiventil-Twins von Honda
- Suzuki GSX 1100 S Katana
- Kawasaki Z1 900
- Puch Maxi
- Laverda 750 SF
- 70 Jahre AWO-Viertakter
- Triumph Bonneville T140
- Harley-Davidson Knucklehead
- BMW R 100 GS
- 30 Jahre BMW-ABS



KURVE 1/2018

- MZ mit Telegabel
- Yamaha FZ 750
- Husqvarna 400 WRLC
- Kawasaki Zephyr
- Seeley-Norton
- Harley-Davidson Milwaukee-Eighty
- Moto Guzzi 250 TS
- Suzuki RG 250 Gamma
- 35 Jahre Buell-Bikes
- Honda CX 500



KURVE 4/2017

- Honda CB 750 und die ersten Vierzylinder
- Suzuki GT 750
- Hercules Ultra II
- MZ 250 TS
- Ducati 900 Hailwood-Replica
- Millyard-Kawasaki KH 666
- Harley-Davidson-Gespanne
- Moto Morini Dreieinhalb
- Hyde Harrier



KURVE 3/2017

- Kleine Viertakt-Twins
- Yamaha SR 500
- BMW 77-Baureihe
- Zündapp KS 160
- Honda C 50 Super Cub
- Laverda 750 SF
- Kawasaki Z 1300-Gespann
- Harley-Davidson Scat
- Suzuki GSX 750 Katana



KURVE 2/2017

- 100 Jahre Zündapp
- Moto Guzzi V7 Sport
- Kreidler Flory
- BMW R 45/65
- Yamaha XS 500
- Kawasaki S2 350
- Harley-Davidson Servicar
- Suzuki RE-5
- Honda GL 1000 Gold Wing
- MV Agusta 900 S Arturo Magni



KURVE 1/2017

- Hochleistungs-Zweitakter
- BMW R 90 S
- Kreidler Florett
- Simson Spatz
- Kawasaki Z1300
- Suzuki RV 125
- Honda-XBR-Gespann
- Harley-Davidson Sportster
- Ducati 600/750 Supersport
- Egli-Honda CB750 EVH



KURVE 2/2016

- Die Geburt der Enduros
- Kawasaki Z 750
- BMW R 60/5
- Yamaha XS 650
- Honda CBX 1000
- Suzuki GSX-R 1100
- Moto Guzzi Nuovo Falcone
- Harley-Davidson FX 1200
- Münch-4 TTSE
- MZ ES 250/2 Gespann
- Honda SS 50



KURVE 1/2016

- Geschichte der 125er
- Honda CL-Scrambler
- Yamaha YDS-3
- BMW R 27
- Harley-Davidson FLH Electra Glide
- Ducati Pantah
- Suzuki GSX-R 750
- MZ TS 250
- Kawasaki KH 500/H1
- Triumph X 75 Hurricane
- Hercules K 50 SL



KURVE 1/2015

- Geschichte der Scrambler
- Yamaha YDS1
- Kawasaki Z900
- Zündapp KS 50
- Suzuki RG 500
- Norton Commando
- Honda Bol d'Or
- BMW R 80 G/S
- Harley-Davidson XR 1000
- MZ ES 250
- Moto Guzzi V7 Special
- Ducati Darmah

DER MARKT

Yamaha FZ8, Bj. 8/13, 16.000 km, TÜV 5/27, Zubehör Navi, Hauptständer, SC-Auspuff, Tankrucksack, Bugspoiler, Topcase, unfall- u. umfallfrei, super Zustand. - Preis: 4.500,- € - PLZ: 66701 - Kontakt: 06835/1509 oder schaefer1945@googlemail.com



Yamaha FZ8, Bj. 8/13, 16.000 km, TÜV 5/27, Zubehör: Navi, Hauptständer, SC-Auspuff, Tankrucksack, Bugspoiler, Topcase, Topzustand. - Preis: 4.500,- € - PLZ: 66701 - Kontakt: 06835/1509 oder schaefer1945@googlemail.com



Moin, eine echte Rarität: Weltreisetaugliche **Yamaha XTZ 660 Ténéré** mit ca. 144.000 km, TÜV ganz frisch ohne Mängel, viel Zubehör: Gepäckträger eng anliegend mit großen Aluboxen (für TÜV abgebaut), die unten zusätzliche Halterungen für 5 Liter Stahlkanister haben, Sonderauspuff Laser Produro (eingetragen!), damit beide Boxen mit dem Träger gleichmäßig dicht dran sind, Rahmen und Räder und etliche Stahlteile pulverbeschichtet, verstärkte Edelstahlspeichen, gute Oxford Heizgriffe, Zusatzscheinwerfer und Sturzbügel, alle Flüssigkeiten erneuert, Stahlflexleitungen, Reifen okay, Motor schon mal überholt, natürlich hat die Weltumrundung Spuren hinterlassen, deswegen keine Garantie und gekauft wie gesehen, verkauft wird sie nur weil ich einfach zu viele Mopeds habe. - Preis: 2.999,- € - PLZ: 27321 - Kontakt: ewert.paul@googlemail.com



Yamaha XJ 900 F 4BB, seit 23 Jahren in meinem Besitz u. in der letzten Zeit sehr wenig gefahren, da ich auf ein Elektroauto umgestiegen bin, TÜV 2024 neu gemacht, der Vergaser wurde professionell ultraschall gereinigt, Reifen haben noch viel Profil, sollten aber aufgrund des Alters mal erneuert werden, Lenker ist höher gelegt, Tourenscheibe montiert, Stahlflex-Bremsleitungen

vorne, beheizte Griffe und Öltemperaturanzeige, als Zubehör sind noch 2 orig. Yamaha-Koffer dabei und der kleine Spoiler, falls man die Sturzbügel abmachen möchte, Sitzbank hat einen kleinen Riss, über den Preis können wir bei der Besichtigung sprechen, habe noch Werkzeug zur Vergasersynchronisation abzugeben. - Preis: 1.200,- € VB - PLZ: 47506 - Kontakt: 0163/6971161

Yamaha XS 400, Bj. 84, Cafe-Racer, TÜV 12/26, Umbau in 22 für ca. 2.000 €, alles eingetr., Sommerfzg., guter Zustand. - Preis: 1.500,- € VB - PLZ: 35116 - Kontakt: 0170/4757116

Verkaufe aus Altersgründen **Yamaha V-max 1200**, 52.500 km, EZ 10/80, TÜV neu, Sitze neu bezogen, Hinterreifen neu, gr. Insp. bei 52.487 km und Überholung Vergaser, neue Benzinpumpe (insges. 3.391,60 €, Rechnungen liegen vor), orig. Bed.-Anleitg. u. Ersatzschlüssel. - Preis: 4.950,- € - PLZ: 76829 - Kontakt: 06341/9392491

Yamaha XV 1700 Road Star Silverado, EZ 10/2006, TÜV 4/2027, top gepflegte Rarität, US-Version, 47.200 Meilen, 85 PS, Weisswandreifen, Jakyll/Hyde-Auspuff, Scheibe. - Preis: 5.500,- € VB - PLZ: 45149 - Kontakt: 0163/1570598 oder diddi.schwarzer@yahoo.com

Yamaha Roller YP 125, Bj. 4/06, nur 18.100 km, HU 9/26, gepflegt. - Preis: 950,- € VB - PLZ: 55627 - Kontakt: 0151/62650303 oder dieterttheobald6@gmail.com

Verkaufe **Yamaha XT 350 3YT**, Bj. 1990, TÜV 3/2028, 3,5 Liter/100 km, 17 PS, ca. 89.000 km, Bereifung neu (Stollen). - Preis: 1.000,- € - PLZ: 45549 - Kontakt: 0202/772399 oder klauslusebrink@web.de

VERSCHIEDENES

Suche MOTORRAD-GESPANNE, Ausgabe Nr. 21. - PLZ: 63584 - Kontakt: moto-vk@mailbox.org

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

Verk. meine **Motorradsammlung**, einzeln oder komplett, z. B. 1 x Maico B 200, EZ 1953, 2 x Kawasaki, Z 750 Twin, EZ 80, 1 x Yamaha XJ 900, EZ 85, 1 x XJR 1300, EZ 04, 1 x BMW Typ R 22, EZ 03, Preis VB. - PLZ: 71364 - Kontakt: 0174/1835741

Bikers Helpline e.V.

ehrenamtlich
bundesweit
aktiv

Notruf
»rund um
die Uhr«

0176-30 191 110
NOTRUF

www.bikershelpline.de

Motorradhefte/Jahre ab 1970 zu verkaufen, teilweise in orig. roten Motorradsammlern, Heft 3 €, Jahr ab 25 €, plus Versandkosten oder abholen (Raum MA-HD), auch MO, PS, MRS, MRDFAHRER, MRD NEWS, MOPPED. - PLZ: 69493 - Kontakt: 06201/7838258

BEKLEIDUNG



Biker Jacke, Mädchen, 11-14 Jahre, Gr. 152/158, Leder, mit Reißverschluss, inkl. Versand 30 €. - PLZ: 63636 - Kontakt: 06054/5969 oder elachner@t-online.de

Einen **Nolan Jethelm Classic V-con N43**, Sonderlackierung, Gr. L, wie neu, für 120 € u. ein TomTom Navi für Auto u. Fahrrad für 60 €, Bilder per WhatsApp. - PLZ: 22303 - Kontakt: 0152/51490620

Alpinestars MC-Endurostiefel, Gr. 46-47, schwarz, nagelneu. - Preis: 50,- € - PLZ: 59457 - Kontakt: 01577/3357263

Verkaufe **BMW Sommerhose**, Gr. L, mit abnehmbaren Beinen, nur Abholung in BC. - PLZ: 88400 - Kontakt: 07351/21129 oder fuchs.andy@web.de

BMW Helm C-4, neon-gelb, kaum getragen. - Preis: 130,- € - PLZ: 42285 - Kontakt: 0151/11110495 oder kj-kohler@t-online.de



BMW Sommerhose, Gr. 50, nur gegen Abholung. - Preis: 50,- € - PLZ: 88400 - Kontakt: 07351/21129



Verkauf **Shoei GT Air 2** mit SRL 2, gebraucht, Kaufdatum 06/2021, dazu gibt es ein weiteres Kopfpolster und 2 klare Visiere und 2 Pinlocks, leicht getöntes Visier ist eingebaut, nach Möglichkeit alles komplett zusammen für VB: 430 €, falls jemand das SRL nicht brauchen

kann, Helm inkl. Zubehör, aber ohne SRL für 290 €, selbstverständlich ist der Helmzustand entsprechend Alter, er ist nicht runtergefallen und wurde jederzeit pfleglich behandelt, SRL ist eingerichtet und funktioniert einwandfrei, nur Abholung, kein Versand. - Preis: 430,- € VB - PLZ: 71063 - Kontakt: u_g@e-mail.de oder 0176/97671215



2 x **Schuberth C4 Pro**, XXL & S, beide mit Gegensprechanlage, je 200 €, 2 x Jacke/Hose DXR Summer (Polo, XL & S) mit Protektoren, je 50 €, Selbstabholung in 73061 Ebersbach/Fils, Versand möglich gegen Portoerstattung. - PLZ: 73061 - Kontakt: Motorradbekleidung@hirpf.de



Touratech Companero Rampler Pro, nagelneu, **Motorradjacke**, unbenutzt, originale Verpackung, vollständig, Herren, Gr. 54/XL, du sparst 140 € - Preis: 1.259,- € VB - PLZ: 89150 - Kontakt: 01606739890



Sehr gepflegte, top erhaltene **Motorradjacke Reusch**, Tourenjacke für den Ganzjahreseinsatz, Bezeichnung Roadmaster DL+ in der Gr. M (mit Tendenz zur Gr. L, Jacke passt bei 1,74 cm/78 kg/sportliche Figur ganz hervorragend), Sicherheitslevel AA mit jeweils zwei Ellenbogen- sowie Schulterprotektoren, großer, dreilagiger Rückenprotektor von Safemaxx, an den Schultern sowie den Ellenbogen zusätzlich Büffelderbesatz, großzügige Belüftungsreißverschlüsse an den Armen, der Brust sowie am Rücken für die gute Belüftung an heißen Tagen, wind- u. wasserdichte Innenjacke mit Klimamembran zum Einclippen, die auch separat als Wind-/Regenjacke getragen werden kann, der Clou: sie kann auch über der Motorradjacke getragen werden, damit diese gar nicht erst nass wird! Habe es ausprobiert! Für die ganz kühlen Tage ist zudem eine unbenutzte Steppjacke dabei. - Preis: 149,- € VB - PLZ: 41352 - Kontakt: tomas.kampf@gmx.de



Stadler Goretex Pro Damen, Gr. 22, Protektoren Rücken und Ellenbogen, Innenfutter herausnehmbar, 2 Innentaschen, 3 Aussentaschen, Lüftungsschlitze, wenig getragen, hochwertig, NP: 1.099 €. - Preis: 199,- € VB - PLZ: 69469 - Kontakt: 0162/3280339



Der nächster Sommer kommt! **Held Sommer-Anzug**, sehr wenig genutzte Jacken-Hosen-Kombination mit umlaufendem Zipper, kann auch einzeln getragen werden, sehr luftige Ausführung, Jacke mit zwei Reißverschluss-Taschen außen und Ärmel-Zippern, Hosenbein-Länge passt für Leute bis 190 cm, Hosenbein mit Belüftung auf dem Oberschenkel und Zipper am Stiefelende, Bundweite an Jacke und Hose einstellbar, kein Sturzscha-den, gebrauchter Artikel, daher keine Garantie(n), plus Porto/Versand. - Preis: 50,- € - PLZ: 10715 - Kontakt: mizim@gmx.de



REV'IT! Engineering Skin, Damen, Leder-/Textilhose, Protektoren Knie, Aufprallpolster seithl. Hüften, was-

Motorrad Szene

Jeden Monat

GRATIS

bei Ihrem Motorradhändler!

■ Bundesweit stark
■ regional aktuell



serdichte Innenhose, luftdurchlässig am Oberschenkel, angenehm bei Hitze, trotzdem gute Schutzfunktion, Gr. 46/L (entspr. Konfektion 42/44). - Preis: 25,- € VB - PLZ: 69469 - Kontakt: 0162/3280339



Weißer **Nexo Motorradhelm**, wenig getragen, Gr. M (57/58), FP: 45 € bei Selbstabholung, sonst plus Versandkosten. - PLZ: 94032 - Kontakt: foergr@web.de



BMW Helm System 7 Carbon, nicht getragen, wegen Krankheit zu verkaufen. - Preis: 400,- € - PLZ: 77933 - Kontakt: 07821/271525



ACE Regenjacke, Gr. XL, 4 wasserdichte Aussentaschen, 1 wasserdichte Innentasche, mit Innennetzfutter, Regenhose, Gr. XL, 1 wasserdichte Außentasche, 2 Bein-Reißverschlüsse zum leichteren Einsteigen, FP: 35 €, entweder Selbstabholung, sonst plus Versandkosten. - PLZ: 94032 - Kontakt: foergr@web.de



Damen-Lederjacke von Louis, schwere Ausführung, Gr. 38, wenig getragen, guter Zustand, VHB: 50 € bei Selbstabholung, bei Zusendung plus Porto. - PLZ: 72581 - Kontakt: mario_beatrix@t-online.de

Polo Mohawk Leder-/Textilhose, Gr. M, neuwertiger Zustand, Preis VHS, Polo Mohawk Leder-/Textiljacke, Gr. M, Jacke einwandrei, gut gebrauchter Zustand, Hose neuwertig, fast unbenutzt, Preis VHS. - PLZ: 83059 - Kontakt: 08031/8092389



Vanucchi Sommerjacke mit Protektoren, Gr. 54, nur Abholung in Biberach, neuwertig. - PLZ: 88400 - Kontakt: 07351/21129 oder 0172/7357377



Polo Lederjeans, Gr. 26, Bund zusammengelegt gemessen 46



PART OF
YOUR RIDE

Gepäcktransport am Heck - so einfach wie nie zuvor.
Das neue V-LOC System mit Magnetführung.

JETZT VERFÜGBAR



www.sw-motech.com



DER MARKT

cm, Länge der Hose 100 cm, inkl. Versand 30 €. - PLZ: 63636 - Kontakt: 06054/5969 oder elachner@t-online.de



Polo Lederjeans, Gr. 34, Bund zusammengelegt gemessen 31 cm, Länge der Hose 106 cm, inkl. Versand 30 €. - PLZ: 63636 - Kontakt: 06054/5969 oder elachner@t-online.de

Konvolut **HD-Damenbekleidung**, Gr. 36/38, bis Körpergröße ca. 164 cm, Thermokleidung, Jacken, Pullover, Hemden, Shirts, Blusen, Handschuhe, 40 Teile gegen Gebot an Selbstabholer. - PLZ: 33014 - Kontakt: 0171/5373501 oder sonntagdietmar8@gmail.com

ZUBEHÖR/TEILE



Suzuki DR 600 Gabel, Vorderrad, 130 €, 2 x XS Do.-Auspuff, 80 €, GS 1000 Maske, 80 €, Katana 750 Sitzbank, blau, 80 €, SV 1000 Lampenmaske, orig., klar, 80 €, Kawasaki KLE 500 Maske, lila, mit Scheinwerfer, 130 €. - PLZ: 36396 - Kontakt: 0176/75553238



Scheinwerferring, Lampenring

chrom, orig., neuwertig, für Vespa Primavera 50/125, Nr. 692662, inkl. Versand 15 €. - PLZ: 63636 - Kontakt: 06054/5969 oder elachner@t-online.de



Verkaufe orig. **Tankrucksack K 75-100 Modell**, wie neu. - Preis: 150,- € - PLZ: 87437 - Kontakt: 0152/25605677 oder antonio.venturoli61@gmail.com

Verkaufe **MZ ETZ 250 Rahmen** mit Papieren, guter Zustand, 350 €, MZ 660, kompl. Spezialwerkzeug, noch orig. verpackt, Yamaha 660, VB: 360 €. - PLZ: 67714 - Kontakt: 0178/2131453

Für FZS 1000 Typ RN 06: **Exup-Sammler**, neuwertig, ca. 10.000 km gelaufen, Krümmer von 3 Zyl., eingedrückt, Preis VHS. - PLZ: 83059 - Kontakt: 08031/8092389

Verkaufe 2 komplette **Laufäder** für Maico MB 50/125 mit allen Bremsen, Achsen usw., beide 250 €, guter Zustand. - PLZ: 67714 - Kontakt: 0178/2131453, WhatsApp



Verkaufe von der Firma Touratech Motorrad **Alukoffer ZEGA Evo X**, Sondersystem mit Innentaschen und Schlosssystem, wurden 2 x benutzt, weitere Infos bei Touretech, NP komplett ca. 1.300 €. - Preis: 590,- € VB - PLZ: 59067 - Kontakt: sven.cordu@hamcom.biz

Honda XL 500 R: **Nockenwelle**, neu 90 €, CB 500 Four: Ventildruckel, neu, 90 €, Sturzbügel MB 80, neu, 45 €, CB 50 J, 45 €, neue Gabelstößd. KL 50, Paar 150 €, CY 50, 1 Seite, 75 €, neue Lima CY 50,

kompl., orig., 120 €. - PLZ: 67714 - Kontakt: 0178/2131453, WhatsApp



Klim Motorradtextilkombi, Herren, Gr. 56, wegen Hobbyaufgabe, egal ob bei Wärme oder Kälte, die Kombi ist einfach nur super, Hose hat Hosenträger, die abnehmbar sind, Jacke lässt sich mit Hose über Reißverschluss verbinden, extra dazu eine Unterziehhacke, die zusätzlich auch gut geeignet ist als Freizeitaktivitäten, 1 Saison getragen, kann auf Wunsch gereinigt werden, Kosten trage selbstverständlich ich, ich bin 1.86 m und wiege 85 kg. - Preis: 1.200,- € VB - PLZ: 72202 - Kontakt: jana.henzler@gmx.de



Schuberth SC2 Standard Kommunikationssystem, kaum gebraucht (nur eine Tour), wegen Systemwechsel zu verkaufen, geeignet für Schuberth-Helme C5, E2, S3 und J2. - Preis: 120,- € VB - PLZ: 29223 - Kontakt: hadittrich@email.de



Zwei **Urban ABS Seitenkoffer** von SW-Motech, kaum benutzt, nur sehr geringe Gebrauchsspuren, passend am SW-Motech SLC Seitenträger, kpl. mit Innentaschen und Schloss, NP: 150 € pro Stck, Versand nach Ab-

sprache möglich, Verkauf erfolgt unter Ausschluss jeglicher Sachmängelhaftung. - Preis: 180,- € VB - PLZ: 33154 - Kontakt: volker.puppel@online.de



Verkaufe **Stahlbus-Ölablassventil** M 14 x 1,5 (z. B. alle luftgekühlten 1200er BMW Modelle), 20 € plus Versand. Kontakt: 015253058209, PLZ 88 - PLZ: 88069 - Kontakt: 0152/53058209



Suzuki Katana 750/1100, Bj. 82: **Orig. u. SB-Gabelbrücke** mit Bremse poliert, 130 €, Sitzbank, blau, 80 €, Honda Bol d'Or 900 Vergaser, Luftfilter, 130 €. - PLZ: 36396 - Kontakt: 0176/75553238



Zwei **BMW-Variokoffer R 1200 GS**, mit Halterung, sehr guter Zustand, 100 € an Selbstabholer, 200 € mit Versand, Trier. - PLZ: 54292 - Kontakt: werner.briesch@gmail.com



Wasserdichte **Schlauchtasche** von Q Bag, kaum benutzt, FP: 25 € bei Selbstabholung, sonst plus Versandkosten. - PLZ: 94032 - Kontakt: foergr@web.de

Suzuki GT 750 "Wasserbüffel" **Zylinderbank und Zylinderkopf**, brauchbarer Zustand, 390 € kompl. - PLZ: 67714 - Kontakt: 0178/2131453

Verkaufe **Rahmen mit Papieren** von MZ ETZ 250, guter Zustand. - Preis: 350,- € - PLZ: 67714 - Kontakt: 0178/2131453, WhatsApp

LV ONE EVO EURO5+ KTM 690 SMC R / ENDURO R
HUSQVARNA 701 SM / ENDURO

LeoVince
RIDE. ORIGINATE.

DEMNÄCHST VERFÜGBAR

leovince.com - info@leovince.de



Stummellenker von Scheibel für ältere Honda-Modelle CB 750 und CB 500 Four, guter Zustand, NRW. - Preis: 60,- € VB - PLZ: 40472 - Kontakt: 0163/9070555



2 Givi-Koffer, 2 Schlüssel pro Koffer vorhanden, nur Abholung. - Preis: 40,- € VB - PLZ: 69469 - Kontakt: 0162/3280339

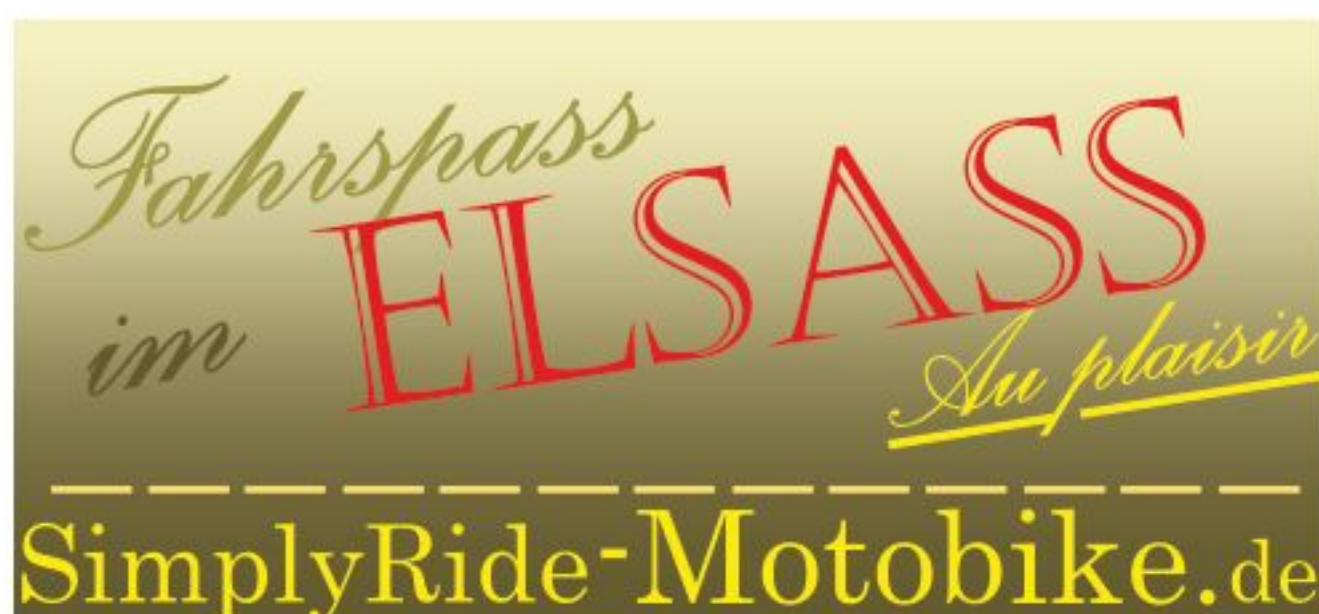
Für Yamaha Virago 535 **vorverlegte Fußrasten**, orig. Vespa zu verkaufen. - Preis: 80,- € - PLZ: 87600 - Kontakt: 08341/600411

BEKANNTSCHAFTEN

Hallo, gesucht wird von sympathischen Mann eine Sozia oder Selbstfahrer für lustvollen Genuss auf und abseits der Strecke. Zusammen prickelnde, erfüllende Stunden erleben abseits des Alltags. Lass uns zusammen den Frühling spüren und einen heißen Sommer genießen! Ich freu mich auf deine Zuschrift. Liebe Grüße, Oli. - PLZ: 79100 - Kontakt: oli186@gmx.de

Hallo Bikerinnen und Biker im Raum AA/HDH, wollt ihr dieses Jahr mit anderen richtig coole Ausfahrten machen? Nach Feierabend oder Tagesausfahrten mit Einkerschwing? Dann meldet euch bei mir, BMW-Fahrerin (58). - PLZ: 89522 - Kontakt: gundismotorrad-welt@gmail.com

REISEN



Fahre mit uns die schönsten Strecken und Pisten der Welt

Infos unter **www.GS-Sportreisen.de**

Tel.: 089 - 278 184 84 / Fax: 089 - 278 184 81
Seit 1988 Motorrad- Touren, Miete und Flüge weltweit

TAURUS ENDURO-WANDERN
MOTORRAD-REISEN
Anatolien
www.taurus-motorrad.com

www.hotel-kaserer.de

Abenteuer Südnorwegen
Restplätze: 10.06.-21.06.26
Pyrenäen-Rundreise
Restplätze: 13.06.-27.06.26
Kurvenel Dorado Tirol
14.06.-20.06.26
Nordkap-Lofoten
Restplätze: 29.06.-17.07.26
Tel. 0151 5545 2610
www.innbike.de

SÜDAMERIKA 2026 MIT DEM EIGENEN MOTORRAD
perumoto.com

6 Wochen
8'600 km

PERUMOTO

Schnieder REISEN

Individuelle Motorradreisen

Unterwegs zwischen Nordkap, Highlands und Hoher Tatra

schnieder-reisen.de
+49 40 3802060

Mit GPS-Daten

Feelgood Reisen

Baltikum
Finnland
Schweden
Nordkap
Island
Spanien
Griechenland
Kroatien
Italien
Irland
Schottland
Marokko
Norwegen
Kanada
Neuseeland
Australien

Baltikum

12 Tage ab 1.290 Euro inkl. Fähre

www.feelgoodreisen.de · Beratung +49 (0) 45 42 - 82 95-10
Feelgood Reisen GmbH · Hauptstraße 86 · 23879 Mölln

Katalog gratis!
Individuelle Touren & kleine Gruppen

www.mein-motorradabenteuer.de

Individuell geplante Touren

www.smiley-tours.de

Bequem und ohne Anfahrtsstress zu interessanten Zielen in Europa, Island + Marokko incl. Motorradtransport, Flug und Hotel.
Telefon: 09545 / 4300

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

EXIT TURN
Tour Turn Fun

Motorrad Erlebnis Reisen

Tour 9 Sardinien
Kurvenzauber auf der Trauminsel
www.exitturn.de
info@exitturn.de +49-(0)8223-960246

HOTELS/GASTHÄUSER

Schwarzwaldhochstraße

Hotel Pflug
Wo Dein Herz schlägt!

www.hotel-pflug.de

Gasthof Pordoi Arabba
DOLOMITEN • Italien
www.hotelpordoi.it
info@hotelpordoi.it
Tel. 0039-0436 79 - 113 • Fax -136

Timmelsjoch 2509 m

Biker Gasthof HOTEL POST

Sommer-Postwochen
vom 22.5.26 bis 19.9.26
1 Woche HP im DZ pro Pers. zum Preis von 665,- €

Boxenstopp ab 3 Nächte
Wochenende mit Feiertag ausgenommen
vom 22.5.26 bis 26.9.26
pro Person im DZ mit HP 315,- €
Preise zzgl. 5,00 € Ortstaxe/Person/Tag ab 15 Jahre

Fam. Jürgen Parth
Dorfstr. 46
A-6432 Sautens/Ötztal
Tel. 0043 5252 6237
info@gasthof-post.at

Boxenstopp beim Ötztirider
Jürgen Parth
www.gasthof-post.at

Arabba im Herzen der Dolomiten
Lassen Sie sich verwöhnen im

Hotel Evaldo

I-32020 Arabba (BL), Tel. 0039 / 0436-79109
Wellnessbereich mit Hallenbad, große Garage
info@hotelevaldo.it www.hotelevaldo.it

MOTORRAD NEWS im Internet:
www.motorradnews.de

Jetzt abonnieren!

TOURENFAHRER-NEWSLETTER

newsletter.tourenfahrer.de

TERMINE & TREFFEN

MAI 2026

9.5.: Guzzitreffen in
56829 Kail, 02672914540,
info@musikschmiede-kail.de

9.5.: Niederschlesische
Oldtimer-Rallye in
02828 Görlitz,
www.mc-goerlitz.de

9.-10.5.: Brazzeltag 2026,
Am Technik Museum 1 in
67346 Speyer, 0623267080,
www.brazzeltag.de

9.5.: Sommerfest bei
Team Vahrenkamp,
Am Bahnhof 8 in
49324 Melle, 0542242080,
www.teamvahrenkamp.de

9.5.: 30. Jubiläums-
Frauenmotorradfrühstück in
49179 Ostercappeln,
01758663932,
https://wow-germany.de/bad-iburg/

9.5.: Master of Speedway in
26345 Bockhorn,
mscm@mscm.de

10.5.: Motorradgottesdienst
Glemseck - MoGo,
Glemseck 1 in
71229 Leonberg, 0715233123302,
https://gemeinde-am-glemseck.de/
motorradgottesdienste/

14.-17.5.: Motorradgespann-
Intensivtraining FIT & FUN in
97941 Taubertschheim,
0714394875,
https://www.prosidecar.de/
index.php?m=3-1

14.5.: Vatertag bei Café zur Tanke
in **56829 Kail**, 02672914540,
info@musikschmiede-kail.de

15.-17.5.: Rennstrecken Training in
9405 TE Assen,
www.Team-Dannhoff.com

15.-17.5.: 40 Jahre Jubiläumsparty,
Emder Str. 11-15 in
26802 Oldersum/Ostfriesland,
017621248067, Facebook MC
Road Rulers Ostfriesland

15.-16.5.: Münch-4 Treffen 2026,
Bromer Str. 2a in
38518 Gifhorn, 05371813093,
https://glockenpalast.com/

16.5.: ZERO Test|Ride|Day – 100%
elektrisch!, Nürnberger Str. 122 in
97076 Würzburg, 09312009080,
https://www.hmf-motorrad.de/
de/veranstaltung-zero-test-ride-
day-2026-21357

17.5.: 18. Nattheimer
Motorradfrühling,
Neresheimer Str. 2 Dorfplatz,
Evang. Martinskirche in
89564 Nattheim,
015157879861,
https://www.nattheim.de/de/
Aktuelles/Veranstaltungskalender/
Veranstaltung?view=publish&item=
eventDate&id=1530

17.5.: Gentleman's Ride Augsburg,
Berliner Allee 36 in
86153 Augsburg, 017681384073,
www.gentlemansride.com

**TOUREN
FAHRER**



Wir veröffentlichen hier kostenlos eure Termine und Treffen.

TERMINE rechtzeitig melden!

Ganz bequem online:
termine.tourenfahrer.de

Oder per Post:
TOURENFAHRER
Hertinger Str. 60, 59423 Unna

Anzeigenschluss für die Printausgabe 7/2026: 12.5.2026

17.5.: Ökumenischer Motorrad-
gottesdienst in Eckental-Forth
"Profil zeigen!",
Forther Hauptstr. 57 in
90542 Eckental-Forth,
01577425128649,
https://www.facebook.com/profile.
php?id=100009963788112

21.-24.5.: Motorradgespann- In-
tensivtraining FIT & FUN in **34626
Neukirchen**, 0714394875, https://
www.prosidecar.de/
index.php?m=3-1

23.5.: Benefiz Event am Möhnesee
in **59519 Möhnesee**, 01736082599

25.5.: Motorrad Wallfahrt Werl in
59457 Werl, 029229820,
www.wallfahrt-werl.de

25.5.: Bikerfrühstück mit
Motorradsegnung,
Im alten Steinbruch mitten im Wald,
Westerngrund Str./ Steinweg in
63825 Westerngrund,
01606829830,
www.maennerchor-westerngrund.de

29.-31.5.: Gespanntreffen mit
Behinderten-Ausfahrt,
Kastanienweg 3 in
38173 Sickte-Neuerkerode,
05305201275,
Sven.Ebeling@neuerkerode.de

29.-31.5.: RUST'N'DUST Jalopy,
Appelhäger Chaussee 1 in
17166 Teterow, 04068911542,
www.rustndustjalopy.de

29.-31.5.: BRITANNIA RALLY GER-
MANY, Eiderstr. 23 in
24803 Barga, 01722057438,
https://britbiker-sl.jimdo.free.com/

29.-31.5.: Klassisches Bikertreffen,
Unterplaika 7 in
84371 Triftern-Lengsham,
016096752610, https://
www.facebook.com/
events/731796759407769/

30.5.: Fellows Ride Graz,
Hauptplatz 1 in
8010 Graz, 00436648218125,
https://www.motorradland-austria.
at/events/fellows-ride-graz-2026

30.-31.5.: Motocross-WM in
06179 Teutschenthal,
03460122277,
www.mxgp-germany.de

30.5.: Fellows Ride Leipzig,
Am Sonnenhügel 19 in
04109 Leipzig, 015252324985,
www.fellowsride.de

30.5.: Motorradtreffen mit Ausfahrt,
Moritz-Löscher Str. in
08468 Reichenbach,
01723732248,
oldtimerclub-reichenbach.de

31.5.: FIME European
Individual Grass Track
Championship-Challenge in
33609 Bielefeld, 01712151674,
https://dmschielefeld.de/

JUNI 2026

4.6.: 50er Treffen in
56829 Kail, 02672914540,
info@musikschmiede-kail.de

4.-7.6.: Jahrestreffen 2026 in
97528 Sulzdorf, 0203761155,
www.cbfourclub.de

4.-7.6.: 27. Africa Twin Treffen,
Schlossgasse 2 in
63683 Ortenberg, 01733993652,
www.africatwin.de

4.-7.6.: Magic Bike Rudesheim in
65385 Rudesheim am Rhein,
06722906150,
https://www.magic-bike-
rudesheim.com/

5.-16.6.: Nordspanien-Pyrenäen
12-tägige Rundreise in
74366 Kirchheim, 0714394875,
https://www.prosidecar.de/
index.php?m=4-0

5.-7.6.: TOURATECH TRAVEL
EVENT 2026, Dauchinger Str. 80 in
78078 Nereschach,
www.touratech.de

6.-7.6.: Kawasaki Days 2026,
Stadionstr. 161 in
47929 Greifath, 061727340,
www.kawasaki.de

6.6.: 20. MOGO Suhlendorf,
Marktplatz 12 in
29562 Suhlendorf, 015151740059,
https://mogo-suhlendorf.wir-e.de

12.-14.6.: Sonderschau,
Fichtenstr. 18 in
26345 Bockhorn, 044537333,
www.bockhorner-oldtimermarkt.de

12.-14.6.: 100 Jahre
Schmiede Berens in Kail in
56829 Kail, 02672914540,
info@musikschmiede-kail.de

12.-14.6.: 43. Old- & Youngtimer-
treffen, Oldenburger Weg/Südstr.
in **26345 Bockhorn**, 044537333,
www.bockhorner-oldtimermarkt.de

12.-14.6.: 43. Bockhorner
Oldtimer- und Teilemarkt,
Oldenburger Weg / Südstr. in
26345 Bockhorn, 044537333,
www.bockhorner-oldtimermarkt.de

12.-14.6.: Yamaha TX750-Jah-
restreffen 2026, Römerstr. 31 in
89264 Attenhofen/Weißenhorn,
015112101050,
https://www.tx750.de/

**TOUREN
FAHRER** im Internet:
www.tourenfahrer.de

13.6.: Fellows Ride MKK,
Am Bürgerzentrum in
63584 Gründau, 01715298756,
https://share.google/eUd70XnLZz-
VdC6RYP

13.-21.6.: Rumänien Na|Tour
– eine Reise die in Erinnerung
bleibt, Nürnberger Str. 122 in
97076 Würzburg, 09312009080,
https://www.hmf-motorrad.de/de/
veranstaltung-rumaenien-natour-
gastfreundschaft-die-das-herz-
beruehrt-21365

13.6.: Motorrad Korso,
Höherweg in
40233 Düsseldorf, 02113107747,
www.biker4kids.de

- 13.6.:** Fellows Ride Wolfsburg, Autostadt in **38440 Wolfsburg**, 01737303777, <https://www.fellowsride.com/events/fellows-ride-wolfsburg/>
- 13.6.:** Motorrad Spass Tour, Clubhaus Eichelberger Str. in **74889 Sinsheim-Waldangelloch**, 01729714860, www.mc-waldangelloch.de
- 14.6.:** Motorrad Gottesdienst in **20459 Hamburg**, 04070975290, www.MOGO.de
- 14.6.:** 42. Friesland-Rallye, Fichtenstr. 18 in **26345 Bockhorn**, 044537344, www.bockhorner-oldtimermarkt.de
- 14.6.:** MOGO Auerbach in der Oberpfalz in **91275 Auerbach/Nitzlbuch**, 01707388218, www.mogo-auerbach.de
- 15.-19.6.:** BIKE-LIFE-BALANCE I Motorrad- & Yogatage im Allgäu, Alpenhotel Sonneck, Rosengasse 10 in **87541 Bad Hindelang**, +4983249820600, <https://www.meinbykes.de/project/reisen-allgaeu/>
- 18.-21.6.:** Motorradgespann-Intensivtraining FIT & FUN in **34626 Neukirchen**, 0714394875, <https://www.prosidecar.de/index.php?m=3-1>
- 19.-21.6.:** ADAC Odenwald Klassik, Waldstettenerstr. 1 in **74731 Walldürn**, 01755688557, www.klassik-motorsport.com
- 19.-21.6.:** 15. Anniversary Galahad MC Niedersachsen, Am Wümmedeich 8 in **27721 Ritterhude**, 01732675802, <https://fb.me/e/7fbOv46YS>
- 19.-20.6.:** 35 Jahre Jubiläum, Auerort Clubgelände in **75248 Dürren**, 015734345825
- 19.-21.6.:** Italmoped Motorrad & Moped Treffen, Am Zainhammer in **92724 Traritz**, 01717163891, www.italmoped.de
- 20.6.:** Pokerrun in **56829 Kail**, 02672914540, info@musikschmiede-kail.de
- 21.6.:** Motorradgottesdienst Biker Under Gods Command, Hessenhöfeweg in **78180 Bühlenhausen**, 01794847872, <https://bugc.de/>
- 21.6.:** Blaulichtfest & Motorradgottesdienst Glemseck, Glemseck 1 in **71229 Leonberg**, 0715233123302, <https://gemeinde-am-glemseck.de/blaulichtfest/>
- 25.-28.6.:** Motorradgespann-Intensivtraining FIT & FUN in **97941 Tauberbischofsheim**, 0714394875, <https://www.prosidecar.de/index.php?m=3-1>
- 26.-29.6.:** SHE RIDES Summit, Alleeplatz in **34613 Schwalmstadt-Ziegenhain**, <https://sherides.de>
- 26.-28.6.:** Motorradtreffen in **91631 Wettringen**, 015144513474,

mfgailnau.de,
Instagram und facebook

27.6.: 8. Gifhorner Oldtimermeile, Bromer Str. 2a in **38518 Gifhorn**, 05371813093, <https://glockenpalast.com/>

28.6.: MoGo Marienberg, Dörnwasserlos 50 in **96110 Scheßlitz/Stübzig**, 01781681571, www.schoenstatt-bamberg.de

MOTORRAD NEWS im Internet:
www.motorradnews.de

JULI 2026

3.-5.7.: 33. Treffen des Moto Guzzi Stammtisch Hannover, Lichtenmoor 9 in **31622 Heemsen, Ortsteil Lichtenmoor**, 01774412660, www.guzzi-stammtisch-hannover.jimdosite.com

4.7.: Oldtimertreffen Greußen, Altstadt 42 in **99718 Greußen**, 49015117056314, mauss.greussen@googlemail.com

4.-5.7.: 4. Scheggerotter Classic Grand Prix in **24392 Scheggerott**, 01724364561, www.hcm-77.de

10.-12.7.: Moto GP am Sachsenring, Hohensteiner Str. 2 in **09353 Oberlungwitz**, www.motogpsachsenring.com

11.7.: Fellows Ride Tirol, Eduard-Wallnöfer-Platz 1 in **6020 Innsbruck**, 004369910624863, <https://www.motorradland-austria.at/events/fellows-ride-tirol-2026>

12.7.: Fellows Ride Darmstadt-Dieburg, In den Orscheläckern 12 in **64354 Reinheim**, 01629335869, <https://www.fellowsride.com/events/fellows-ride-darmstadt-dieburg/>

12.7.: Motorradgottesdienst Glemseck, Glemseck 1 in **71229 Leonberg**, 0715233123302, <https://gemeinde-am-glemseck.de/blaulichtfest/>

17.-19.7.: Drag Racing in **26452 Sande**, 01721582702, www.jade-race.com

17.-19.7.: Motorradtreffen, Talstr. 1, Oberried Festwiese in **79254 Oberried**, 01752476359, https://www.mf-zastler.de/_vold/?fl=8777a4bbd9

17.-19.7.: Rennstrecken Training in **9405 TE Assen**, www.Team-Dannhoff.com

18.7.: Kölscher Owend in **56829 Kail**, 02672914540, info@musikschmiede-kail.de

24.-26.7.: 49. Int. Motorradtreffen, Lobenbacher Hof in **74196 Stein**, 01708357468, www.msc-stein.de

26.7.: Fellows Ride Sibiu in **550163 Sibiu (Hermannstadt/Rumänien)**, www.fellowsride.ro

Ihre **PRIVATE** KLEINANZEIGE

in **MOTORRAD NEWS**



und **MOTORRAD REISEN TOURENFAHRER** ...

Auch mit Foto kostenlos!

...erscheint **gratis** auch auf **www.tourenfahrer.de/markt**



Kostenlos weitere Fotos für die Online-Version hochladen!



So kommt Ihre private Kleinanzeige zu uns:

Online unter www.tourenfahrer.de/markt:

Besuchen Sie unseren Kleinanzeigenmarkt unter www.tourenfahrer.de/markt und geben Sie Ihre private Kleinanzeige kostenlos online auf. Ihr Plus: Sie können bis zu zehn Fotos hochladen, die in der Online-Version der Anzeige erscheinen – **alles kostenfrei!**

Mail: Senden Sie Text und Bild (nur 1 Anhang!) an kleinanzeigen@syburger.de. Schreiben Sie Ihre Adresse bitte in die Mail.

Post: Nutzen Sie den **Bestellcoupon** auf der ersten Seite des Markts und senden Sie ihn per Post an: Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. **Fotos sind auf diesem Weg leider nicht möglich.**

Anzeigenschluss für die Printausgabe 7/2026: 12.5.2026

Der Verlag ist zum Abdruck der Fotos und Anzeigen nicht verpflichtet. **Aus Platzgründen erscheint nicht jede private Anzeige im gedruckten Heft.** MOTORRAD NEWS und TOURENFAHRER sind Magazine der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Geschäftsführung: Martina Knehans, Amtsgericht Hamm, HRB 3216. Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>

Man muss auch mal Wein sagen können



Mitte April fanden zahlreiche TOURENFAHRER-Hoteliere den Weg in die Pfalz, um beim 53. Spezialistentreffen die neue Saison einzuläuten. Zentrum des Geschehens war der »Gutshof Ziegelhütte« von Familie Langhauser in Edenkoben.



Fotos: Toni Sacher

Weggeduckt: Das Storchenpaar (hinten oben auf dem Kamin) wollte nicht mit aufs Gruppenbild der Hotel-Spezialisten.

Bei der Anfahrt hat manch einer noch gefroren, hier in der Pfalz indes ist es sonnig, warm und trocken. Die prächtige Mandelblüte ist schon vorbei, doch die anderen Gewächse ziehen jetzt nach und verwandeln die Landschaft langsam, aber sicher in ein buntes Blütenmeer – keine Frage, es ist Frühling.

Aufbruchstimmung herrscht auch bei den TOURENFAHRER-Hoteliere. Wie in jedem Frühjahr trifft man sich bei einem Kollegen zur Saisoneroöffnung. Nach 17 Jahren sind Thomas und Andrea von der Ziegelhütte in Edenkoben zum zweiten Mal die Gastgeber. Der Gutshof ist tatsächlich eine ehemalige Ziegelei, die bis 1959 in Betrieb war. Danach wurde ein Teil zum Restaurant umgebaut, die ersten Gästezimmer folgten 1986. Heute sind es 28 originell eingerichtete Zimmer, verteilt auf mehrere Gebäude. Sie sind natürlich schnell ausgebucht und einige Teil-

nehmer müssen in einer Pension in der Nähe übernachten oder kommen gleich mit dem Wohnmobil.

»Um 18 Uhr ist Weinprobe«, lautet die Ansage von Thomas an alle, die noch draußen in der Sonne beim Ankunftsbeer sitzen oder bei den Motorrädern fachsimpeln. Die lange, schmale Theke im Eingangsbereich ist prallvoll mit Weinflaschen. Sage und schreibe dreißig Wein- und sieben Sektsorten stehen zur Verkostung bereit. Und zwar eigene. Nicht ohne Stolz präsentiert uns Thomas die verschiedenen Tröpfchen seiner Marke

»Bock auf Ziegelhütte«, die mehr als nur ein Hobby ist. Von Riesling und Weißburgunder bis Merlot und Syrah reicht die Palette. Ähm – wie lange dauert das Treffen?

Die Weinprofis haben es voll drauf: sehen, riechen, schwenken, schmecken, ausspucken. Zu letzterem können sich nicht alle überwinden und so begeben sich einige



Bock auf Ziegelhütte? Das ganze Sortiment der haus-eigenen Marke will probiert werden.



nun ein klein wenig vorgeglüht in den Speisesaal. Erwartungsgemäß werden Pfälzer Klassiker aufgeföhren. Wer jetzt spontan an Sau-
magen denkt, liegt goldrichtig. Zudem gibt's Leberknödel, Brat-
wurst, Sauerkraut und Kartoffel-
brei. Perfekt, das schreit förmlich
nach einem Verdauungsschnaps.

Am nächsten Tag steht eine
schöne Pfalztour auf dem Pro-
gramm. Nach dem obligatorischen
Gruppenfoto starten wir in drei
Gruppen und treffen uns einein-
halb Stunden später in einer beson-
deren Kirche in Otterbach wieder.
Das ehemalige evangelische Got-
teshaus beherbergt schon seit 1980
das Motorradmuseum Heinz Luth-
ringshauser. Der einstige Gespann-
Rennfahrer und Tourist-Trophy-
Gewinner hat hier seltene Stücke
aus achtzig Jahren Motorrad-
geschichte zusammengetragen.
Außergewöhnlich sind das Sand-
bahn-Renngepann und die



*Kirchgang: vergangene Zeiten – Andacht
im Motorradmuseum Otterbach.*

Schnittmodelle eines BMW-R-51/3-
Motors und einer BMW R 75/5.

Die Mittagspause legen wir im
»Waldhotel Eisenberg« ein, um Ho-
telierskollege Claus Kuhnhardt zu
besuchen. Der nächste Stopp steht
wieder ganz im Zeichen der Rebe:
die Heim'sche Privat-Sektkellerei
in Neustadt an der Weinstraße. Und
schon geht auch dieses 53. Spezia-
listentreffen zu Ende. Herzlichen
Dank an Thomas und Andrea,
schön ist es bei euch in der Pfalz.
Auf eine gute neue Saison! TS

Reiseland Frankreich

Wir freuen uns, gleich vier neue Partnerhäuser zwischen den Hoch-
alpen und der Atlantikküste begrüßen zu dürfen. Weitere Unterkünfte
in Frankreich findet ihr auf www.tourenfahrer-hotels.de

»Le Moulin du Porteil«, Campagne, Dordogne

Fotos: Anbieter



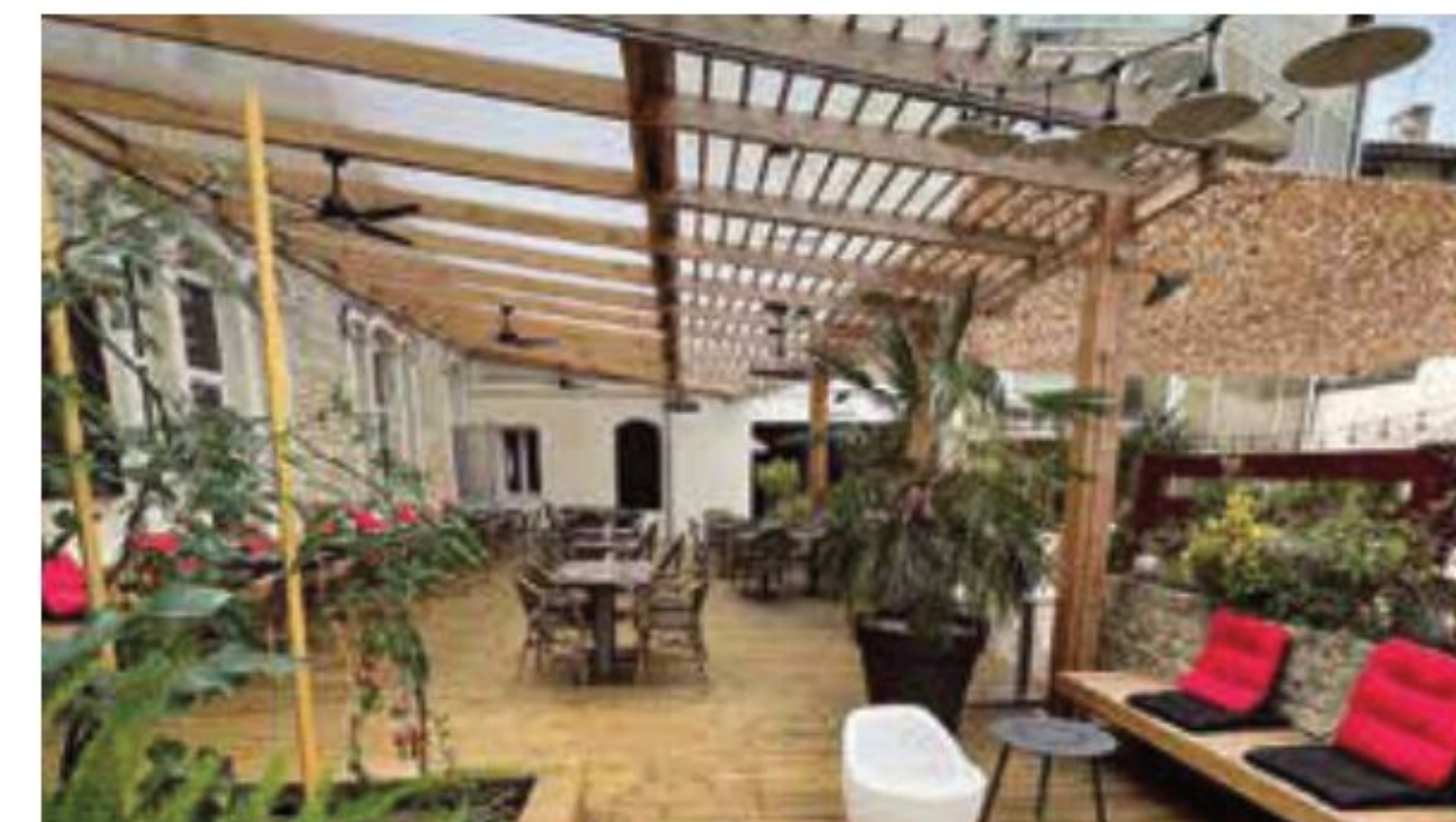
Eine wunderschöne Landschaft mit male-
rischen Dörfern, prähistorischen Höhlen,
Burgen und Schlössern machen den Reiz
des Départements Dordogne aus. Ein
authentischer, gemütlicher Ort im Péri-
gord Noir ist die Moulin du Porteil, eine
ehemalige Wassermühle. Hier begrüßen
Nath und Alex ihre Gäste. Abends wird
ein landestypisches Drei-Gänge-Menü
serviert, während die Motorräder ge-
schützt auf einem bewachten Parkplatz
stehen. Tourentipps für den nächsten
Tag gibt es vom Chef, der selbst ein be-
geisterter Motorradfahrer ist.
www.moulinduporteil.com

»Maison d'hôtes l'Arnica«, Ubaye-Serre-Ponçon, PACA



Mehr als dreißig Alpenpässe liegen im
Umfeld des Gästehauses l'Arnica im
Ubaye-Tal südlich des Lac de Serre-
Ponçon. Darunter so namhafte wie Col
de la Bonette, Col du Galibier oder Col
d'Izoard, aber auch unbekanntere fahre-
rische Leckerbissen. Joanne und Michel
kennen sich in dieser traumhaft schönen
Gegend bestens aus. Sie haben zahlrei-
che Tipps auf Lager und stehen jederzeit
bereit, um den Aufenthalt in ihrer kom-
fortablen Unterkunft mit Panoramablick
so angenehm wie möglich zu gestalten.
Und Deutsch wird u. a. auch gesprochen.
www.chambrearnica.com

»Hôtel de l'Écu«, Jonzac, Charente-Maritime



Das Département Charente-Maritime
liegt nördlich von Bordeaux und grenzt
an die Atlantikküste. Mittelalterliche
Dörfer, das Weinbaugebiet um Cognac,
die Dünen von Pilat, der alte Hafen von
La Rochelle, die Austerbänke von
Marennes und vieles mehr sind lohnens-
werte Ziele für ausgiebige Tagestouren.
Der Chef, ein ehemaliger Fahrlehrer,
weiß Bescheid und kann gute Tipps ge-
ben. Auch ein Besuch der Thermalbäder
in und um Jonzac ist ein besonderes Er-
lebnis. Das Hotelteam setzt alles daran,
die Gäste rundum zu verwöhnen.
www.hotel-ecu.com

»Hôtel La Vigneraie«, Levens, PACA



Auf der einen Seite das Meer, auf
der anderen grüne Natur und schnee-
bedeckte Berge. Im Hinterland von Nizza
gelegen, ist das Hôtel La Vigneraie ein
perfekter Ausgangspunkt für ausgiebige
Motorradtouren zwischen Provence und
Côte d'Azur. Nach der Tour verbleibt das
Bike auf einem gesicherten Privatpark-
platz, während man selbst eines der ge-
mütlichen Zimmer bezieht. Kulinarisch
wird man im hauseigenen Restaurant
bestens versorgt und auch in der unmit-
telbaren Umgebung gibt es eine große
Auswahl an guten Restaurants.
www.lavigneraielevens.com

Gemeinsam auf Tour



Mit anderen TF-Lesern Motorrad fahren und das Angebot eines TOURENFAHRER-Partnerhauses nutzen – das ist die Idee hinter den TOURENFAHRER-Hotel-Touren, kurz »THT«. Für 2026 gibt es fünf Termine.

Freitags Anreise, samstags eine geführte Tour und am Sonntag nach dem Frühstück wieder nach Hause – das ist der übliche Ablauf bei den THTs. Dafür haben

die Wirte ein besonderes Programm zusammengestellt, sozusagen ein Best-of aus ihren vielfältigen Tourvorschlägen. Ausnahmsweise gibt es bei der Veranstaltung in der Pfalz

zwei geführte Tagestouren und auch das Event in Osttirol geht einen Tag länger. Bitte bucht direkt im Hotel unter dem Stichwort »THT«.



Fahren übers Wochenende: unterwegs mit alten und neuen Freunden.

26. THT – Osttirol

8. bis 11. Juni 2026

Preise: ab 324 € pro Person im DZ, ab 360 € pro Person im EZ

Im Pauschalpreis inbegriffen:

2 geführte Touren, 3 Übernachtungen mit Frühstück, 2 x landestypisches Drei-Gang-Menü mit Auswahl aus drei Hauptgängen (Fleisch, Fisch, vegetarisch), 1 x BBQ-Abend mit Livemusik, Wellnessbereich mit diversen Saunen, 20-€-Gutschein für eine Massage, Begrüßungsdrink, Brauereibesichtigung, überdachter Motorradabstellplatz, Abstellplatz für Kfz und Anhänger, Waschplatz, Trockenraum, Schrauberecke
Zusatzangebot: Verlängerung bzw. Anreise schon früher (inkl. Halbpension) 102 € im DZ, 110 € im EZ; jeweils pro Person und Nacht
Anmeldung: Das Unterrain · lifestyle hotel, A-9963 St. Jakob i. Defereggental, T. +43 4873 5202, www.dasunterrain.com

27. THT – Eifel

3. bis 5. Juli 2026

Preise: ab 237,50 € pro Person im DZ, ab 299,50 € pro Person im EZ (DZ als EZ)

Im Pauschalpreis inbegriffen:

1 geführte Tour, 2 Übernachtungen mit Frühstück, 2 x Halbpension, 1 x Lunchpaket, 1 Begrüßungsgetränk, Garage, Karten- und Infomaterial, Schrauberecke, Trockenraum, Waschplatz
Zusatzangebot: Verlängerungstag (Anreise einen Tag früher) inkl. Frühstück und geführter Tour 115 € im DZ, 149,50 € im EZ (DZ zur Einzelnutzung); p. P./N.

Anmeldung: Hotel Restaurant Hauer, 54669 Bollendorf, Tel. 06526 920500, www.hotel-hauer.de

28. THT – Nürnberger Land

24. bis 26. Juli 2026

Preise: ab 258 € pro Person im DZ, ab 298 € pro Person im EZ

Im Pauschalpreis inbegriffen:

1 geführte Tour durch die Fränkische Schweiz, 2 Übernachtungen mit Frühstücksbüfett, 2 x Halbpension (Drei-Gang-Menü, Dinnerbüfett), 1 Stiefelbier, Schwimmbad- und Saunanutzung, Garage, Kartenmaterial der Region
Zusatzangebot: Verlängerung inkl. HP 106 € im DZ, 110 € im EZ; p. P./N.

Anmeldung: Hotel Kainsbacher Mühle, 91230 Kainsbach, Tel. 09151 7280, www.kainsbacher-muehle.de

29. THT – Thüringen

14. bis 16. August 2026

Preise: ab 233,50 € pro Person im DZ, ab 263,50 € pro Person im EZ

Im Pauschalpreis inbegriffen:

1 geführte Tour mit interessanten Stopps, Kartenmaterial, Tourentipps, 2 Übernachtungen mit Frühstücksbüfett, Begrüßungsgetränk, 1 x Drei-Gang-Menü, 1 x Spezialitäten-Grillbüfett, teilweise überdachter Stellplatz, Schrauberecke, Trockenraum, Kurtaxe
Zusatzangebot: Verlängerung inkl. HP 99,50 € im DZ, 114,50 € im EZ; p. P./N.

Anmeldung: Hotel Weinhaus Eberitzsch, 07422 Bad Blankenburg, Tel. 036741 2353, www.weinhaus-eberitzsch.de

30. THT – Pfalz

3. bis 6. September 2026

Preise: ab 364 € pro Person im DZ, ab 453 € pro Person im EZ

Im Pauschalpreis inbegriffen:

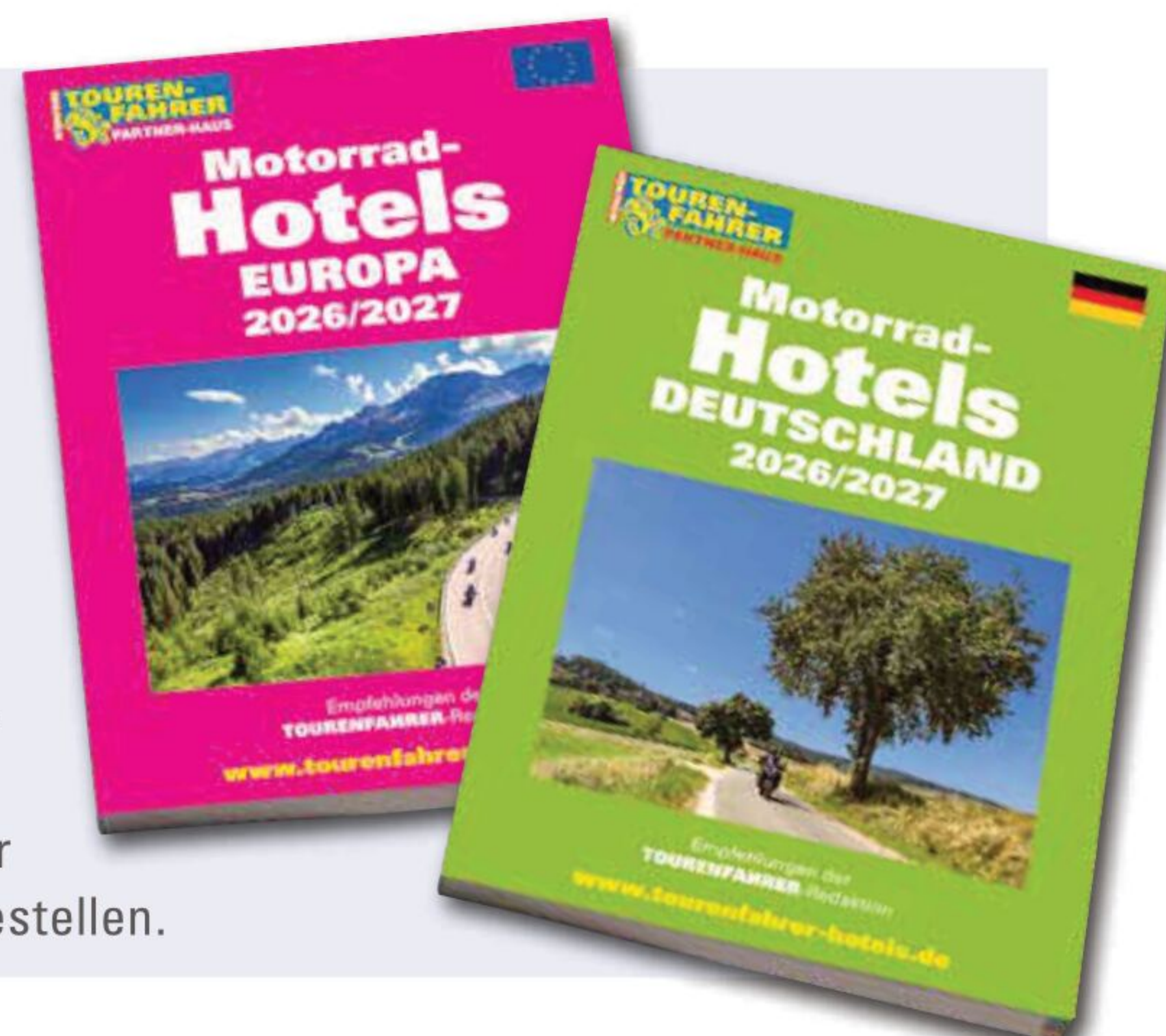
2 begleitete Touren mit den Pfalztourguides, 3 Übernachtungen mit Frühstück, 1 x Pfälzer Büfett, 1 x Schlemmerbüfett, 1 x BBQ-Büfett, Begrüßungsbier, THT-Shirt, Wellnessbereich, Bikeport, Waschplatz, Schrauberecke
Zusatzangebot: Verlängerung inkl. HP 102 € im DZ, 124 € im EZ; p. P./N.

Anmeldung: Waldhotel Eisenberg, 67304 Eisenberg, Tel. 06351 124703, www.waldhotel-eisenberg.de

Die besten Adressen

Seit 31 Jahren ist das TF-Hotel-Special ein zuverlässiger Guide zu den besten Motorradhotels in Deutschland und Europa. Neben der gedruckten Version sind alle Infos 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 der Frühjahrsausgaben des TOURENFAHRERS – vorgestellt und empfohlen. **Solltet ihr die betreffenden Ausgaben verpasst haben**, könnt ihr 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.

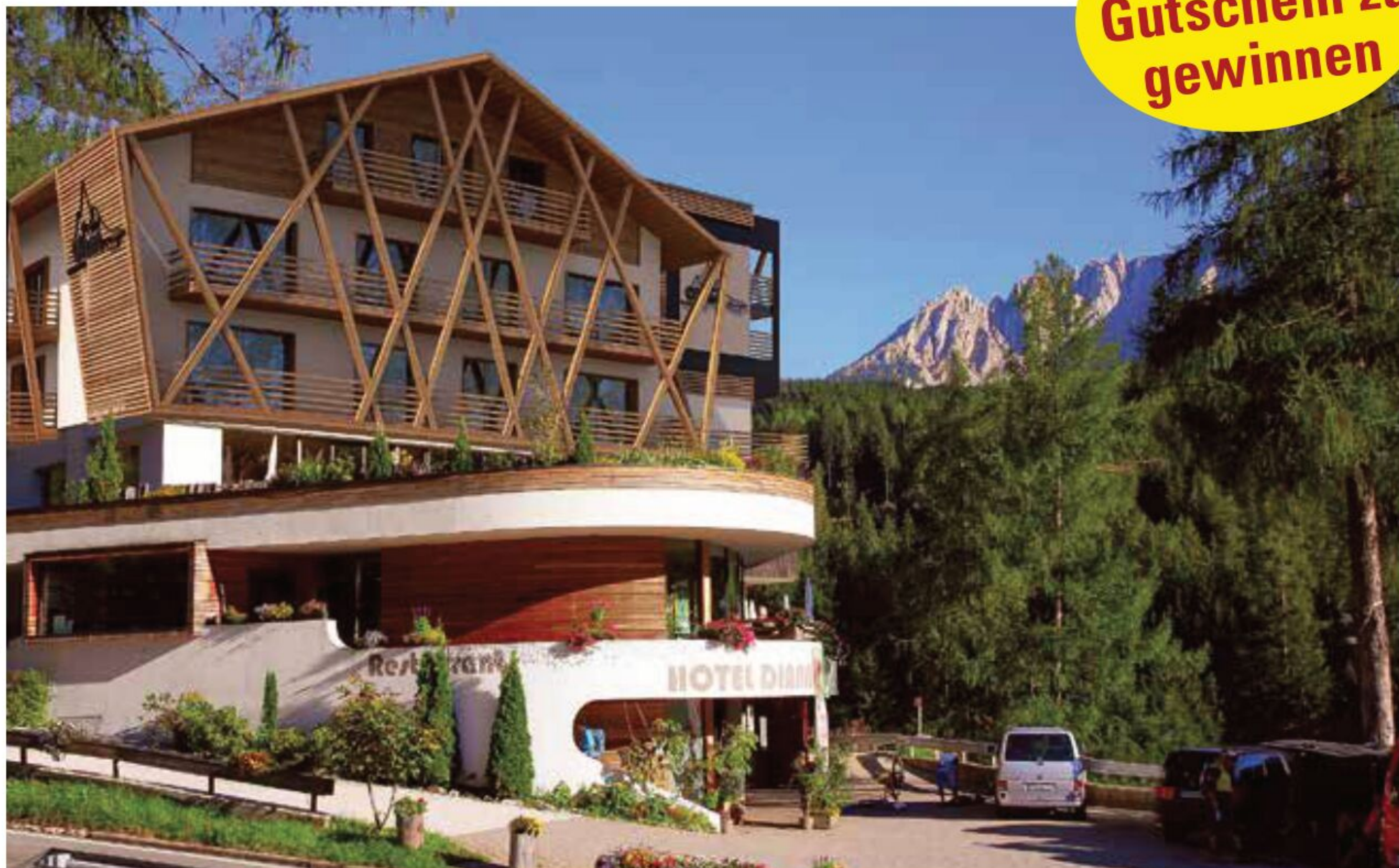


In die Dolomiten ...

... geht es diesmal für den Gewinner des Hotel-Gutscheins, einzulösen im »Hotel Diana« in Welschnofen.

Hotel-Gutschein zu gewinnen

Fotos: Toni Sacher, Anbieter



Ideale Lage zwischen Stilfser Joch, Drei Zinnen und Gardasee: Das Hotel Diana – MoHo-Hotel der ersten Stunde – bietet alles für einen unvergesslichen Motorradurlaub.

Vom ersten Meter an auf reinrassigen Motorradstraßen unterwegs – dies gelingt den Gästen im Hotel Diana mühelos, denn sage und schreibe 85 Pässe liegen im Bereich von Tagestouren. Vorbei am malerischen Karersee, geht es entlang des großartigen Latemarmassivs direkt ins kurvige Herz der Dolomiten oder in der entgegengesetzten Richtung zum Gardasee. Hochgenuss ist in allen Fällen garantiert! Und damit, wenn auch auf andere Art, kann's am Abend gleich weitergehen, wenn Peter und sein Team das Menu zaubern: ohne Fertigprodukte, bedacht auf Regionalität und höchste Qualität. Für die nächste Runde gibt's wieder Tipps von Wirt Albrecht und seinem Bruder Stefan – und manchmal fahren sie auch mit.

Ihr und die Leser unserer Schwesterzeitschrift MOTORRAD

NEWS habt hier die Gelegenheit, einen Gutschein für zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer im Hotel Diana in Südtirol zu gewinnen. Ihr müsst lediglich folgende Frage beantworten: »An welcher berühmten Ferienstraße liegt dieses TF-Partnerhaus?«

Die Antwort darauf und alle weiteren Details zum Hotel Diana findet ihr auf unserer Website www.tourenfahrer-hotels.de und natürlich im gedruckten TF-Hotel-Special. Teilt uns die Lösung unter dem Stichwort »Partnerhaus« per E-Mail, Fax oder Postkarte an folgende Adresse mit:

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

Bitte gebt eure vollständige Adresse und Telefonnummer an. Einsendeschluss ist der 17. Juni 2026. Der unter allen richtigen Einsendungen gezogene Name des Gewinners wird im TOURENFAHRER 8/2026 veröffentlicht. Rechtswege sind selbstredend ausgeschlossen.

Der Gewinner aus TF 4/2026:

Leser Herbert Lauterbach aus Pegnitz hat den Hotel-Gutschein für das »Hotel Schwarzer Bär« in Jena in Thüringen 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 sehr willkommen. Gern nehmen wir auch Campingplätze auf, die Hütten, Mobilehomes oder Jurten vermieten.

»Gasthaus Hirschen Holl«, Kleines Wiesental, Südschwarzwald



In sanften Kurven führt die L 139 mal rechts- mal linksseitig an der Kleinen Wiese entlang. Direkt an dieser landschaftlich reizvollen Strecke befindet sich das Gasthaus Hirschen Holl und lädt zu einem ausgiebigen Stopp oder auch zu einem mehrtägigen Aufenthalt ein. Denn hier im Dreiländereck Deutschland–Frankreich–Schweiz gibt es herrliche Motorradstrecken zu entdecken. Abends lockt die gemütliche Gastwirtschaft oder der Biergarten und wer etwas zu feiern hat, kann den Gewölbekeller reservieren. Mehrmals im Monat finden Musik- und Kleinkunstveranstaltungen statt. Aktuelle Informationen dazu per Telefon, E-Mail oder auf Social Media.

Telefon: +49 173 3242152

E-Mail: manuelalin@yahoo.de

INFOS ONLINE

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



KURVENPARADIES IM HARZ

2 Tage
11.–12.07.2026 u. a.
ca. 600 km
ab 355 Euro
www.1000Kurven.de

»Maxx Moto« lädt für ein erlebnisreiches Wochenende in die schönsten und verwinkeltesten Lieblingsstrecken in den Harz ein.



Kurven sind das Salz in der Suppe des Motorradfahrens!« So stellt Micha von »Maxx Moto« gleich zu Beginn fest, was er den Mitfahrern an dem Juliwochenende bieten wird: geführte Motorradtouren im Harz, eine der schönsten Tourenregionen Deutschlands. Und die Guides von »Maxx Moto« mit Sitz in Gera kennen die Region aus dem Effeff. So ersparen sie den Teilnehmern die Suche nach den besten Routen und sehenswertesten Plätzen. Es folgt Kurve auf Kurve, kombiniert mit wunderschöner Natur, tollen Aussichten und kulinarischen Verwöhmomomenten. Zwei Tage voller Erlebnisse, Emotionen und Spaß. Eine gelungene Abwechslung vom Alltag. Wer möchte, kann eine BMW mieten. Größere Gruppen oder Wunschtermine sind auf Anfrage möglich.

Naherholung: Wochenendidyll im Harz.

ALBANIEN XXL

»Motorrad und Urlaub« bietet diese geführte Tour ins »Land der Skipetaren«.

Wohl kaum ein anderes europäische Land wird oft so falsch eingeschätzt wie Albanien. Viele Jahre vom kommunistischen Regime isoliert, haben die Albaner seit der Öffnung ihres Landes inzwischen viel aufgeholt. Für Motorradfahrer wird viel geboten. In den Albanischen Alpen erlebt man einen wahren Kurventraum, während sich an der Adriaküste malerische Promenaden entlangschlängeln. Kurze Teilstücke ohne Asphalt sind möglich und Gebirgsüberquerungen mit teils steilen, engen Serpentinaen sind für Fahrer mit wenig Erfahrung im alpinen Bereich nicht geeignet. Von Graz in der Steiermark aus startet die Gruppe Richtung Süden zu dieser abenteuerlichen Tour ins »Land der Skipetaren«.



15 Tage
19.09.–03.10.2026
ca. 3600 km
ab 3099 Euro
mit Miet-BMW ab 5259 Euro
www.motorrad-und-urlaub.at

Frisch asphaltiert: Kurven satt in den Albanischen Bergen.

BIKEN AM WESTERN CAPE

Durch eine der schönsten Republiken Südafrikas führt »fast-travel« abenteuerlustige Motorradfahrer.

Fahrvergnügen pur verspricht diese zehntägige geführte Tour durch den Südwesten Afrikas. Traumhafte Küstenstraßen schlängeln sich am Atlantik entlang. Es geht über spektakuläre Pässe auf Asphalt und Schotter und dann wieder durch die unendlich anmutenden Weiten des Landes. Dieses exklusive Motorradabenteuer wartet mit vielen Highlights auf: Fahrt zum legendären Kap der Guten Hoffnung, Safari-Erlebnis im Game Reserve, pulsierendes Leben an der Waterfront in Kapstadt und Besuch des Tafelberges. Die Gruppengröße ist bewusst auf maximal sechs Teilnehmer limitiert. Offroadfahrerfahrung ist nicht nötig, weil auch die wenigen Schotterpassagen gut zu meistern sind. Zudem bleibt genug Zeit für optionale Aktivitäten wie Dünen-surfen, Weinproben in Stellenbosch und Relaxen am Pool. Die afrikanische Küche tut ein Übriges, damit diese Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis wird.

10 Tage
05.–14.11.2026 u. a.
ca. 2200 km
ab 7990 CHF
inkl. Mietmotorrad
www.fast-travel.ch



Dicht am Wasser: Manchmal geht es per Fähre weiter.



JETZT
SCHNELL
BUCHEN!

LESERREISEN 2026

Auf eigene Faust:

Roadbook-Touren zum Nachfahren
inklusive Unterkunft, Termine nach Wahl

- Motorradland Schweden • Fjordnorwegen
- Schottland • Griechenland

Reiserechtlich verantwortlicher Veranstalter:
Feelgood-Reisen GmbH, Hauptstr. 86, 23879 Mölln, Tel. 04542 829510

Weitere Informationen unter
Mail: motorradreisen@syburger.de
syburger-motorradreisen.de



Süd-Norwegen

August



Gruppenreise: 17. bis 25. August 2026

Ardennen

September bis Oktober



Gruppenreise: 27. September bis 4. Oktober 2026



Prominenz



Fahrspaß



Anspruch



Landschaft



Gastronomie

ja, zwei Restaurants
sowie ein Imbiss mit
Andenkenverkauf.

ALPINER ADABEI

Nicht nur Statistiken können einen Alpenpass krönen, auch die legendäre Tour de France. Wer so oft dabei war wie der Col des Aravis, müsste eigentlich bekannter sein als ein bunter Hund. Ist er aber nicht – und eben das macht ihn so attraktiv.

Text und Fotos:
Heinz E. Studt

Das erste Mal in eine Etappe der Tour de France (TdF) eingebaut wurde der Col des Aravis im Jahr 1911 und eröffnete damit die Ära der hochalpinen Herausforderungen im berühmtesten Radrennen der Welt. Er



*So frei haben wir den
Aravis früh am Morgen
oder am Abend. Und
ein Kuhfell vom Pass
kann auch Sitzbänke
aufhübschen.*

gilt damit als der Gründungsvater aller Bergetappen, wenngleich in den Jahren 1905 und 1907 bereits zwei andere deutlich über 1000 Höhenmeter liegende Pässe Teil der TdF-Route waren. Doch erst der Aravis sorgte dafür, dass die TdF um das Thema »Alpenpass« erweitert und damit in ihrer Schwierigkeit wie auch Attraktivität für das Publikum deutlich gesteigert wurde. Die 1911 festgelegte fünfte Etappe war 366 Kilometer lang und mit dem Col des Aravis und dem Col du Galibier sportlich derart spektakulär, dass sie im Folgejahr metergenau wiederholt wurde.

Selbst als der Tourverlauf ab dem Jahr 1913 entgegen dem Uhrzeigersinn geplant

wurde, bildete der Aravis gemeinsam mit dem Galibier eben den Schlusstappen-Höhepunkt. Ja, dieses hohe Aufmerksamkeit schaffende Duo blieb bei allen Austragungen des Radrennens auch während beider Weltkriege ein fester TdF-Bestandteil. Und nach Einführung der Bergwertungen bekam der Aravis ab 1948 zunächst die dritthöchste Einstufung »2. Kategorie«, ab 1991 sogar mehrmals die zweithöchste Einstufung »1. Kategorie«. Zum Vergleich: Der 2642 Meter hohe Galibier – den wir übrigens in der kommenden Ausgabe des TOURENFAHRERS ausgiebig erkunden werden – steht in der Bergwertung (natürlich) auf allerhöchster Stufe »Hors Catégorie« (wörtlich: »außerhalb der Kategorie«).

Vor allem in französischen und italienischen Radfahrerkreisen ist der Aravis also eine echte »Instanz«. Letztendlich sorgte der TdF-Zirkus auch Anfang des 20. Jahrhunderts für den zügigen Ausbau des einstigen Saumwegs zu einer gut befahrbaren Straße mit perfekten Kurvenradien.

Doch nicht nur die TdF adelte den Aravis regelmäßig, auch die schönste Ferienstraße der Seealpen, die Route des Grandes Alpes, führt ihre Hauptstrecke von Thonon-les-Bains kommend ebenfalls über den Aravis. Und dennoch fehlt sein Name auch heute noch in so manchem Lebens-Roadbook. Oder aber wird nur ein passant erwähnt, also eher beiläufig als Randnotiz unserer Seealpen-Erfahrungen.

Das mag nicht zuletzt daran liegen, dass der Aravis fahrerisch keine allzu große Herausforderung darstellt, seine TdF-Kategorie ist eher für Pedalritter von Relevanz. Vor allem seine Nordrampe, aus Saint-Jean-de-Sixt kommend, ist zweifelsfrei fahrschulthauglich. Auch seine Südrampe erlaubt forsches Fahren und sie ist bergauf deutlich anspruchsvoller als der Norden. Deshalb empfehlen wir die Fahrt über den Aravis von Süd nach Nord. Oder fährt ihn einfach zweimal, die Länge seiner Piste erlaubt das allemal. Und wer im Juli und August hier unterwegs ist, sollte sich den Aravis ganz früh am Morgen oder am späten Nachmittag gönnen, dann lässt das touristische Interesse an diesem Pass deutlich nach. ■



GPS: 45.872288, 6.464872

KURZPORTRÄT

HARD FACTS

Name: Col des Aravis
Land / Départements: Frankreich / Haute-Savoie und Savoie
Höchster Punkt: 1486 m
Basisorte: Flumet und Saint-Jean-de-Sixt
Streckenlänge: 22 km
Anzahl der Kehren: 22
Mautpflicht: keine
Offizielle Wintersperre: keine (witterungsbedingt aber möglich)
Sperre für Fahrzeuge: Lkw und Busse über 3,7 m Höhe

HÖHENPROFIL

(in Fahrtrichtung zwischen den Basisorten)
 Höhenmeter bergauf: 1185
 Höhenmeter bergab: 1126
 Maximale Steigung: 11 %
 Maximales Gefälle: 9 %

SAMMELPUNKT

Die Passhöhe ist Pflicht auf jeder Fahrt über den Aravis, aber zur Sommerferienzeit auch mächtig gut besucht

BESTE REISEZEIT

Ende Mai bis Mitte Oktober

NACHBARPÄSSE

Col de la Croix Fry, Col de Merdassier, Col du Marais, Col des Annes

NICHT VERPASSEN

Der hübsche Wintersportort La Clusaz ist auch im Bergsommer ein lohnendes Ziel, ein Paradies für Naturfreunde und Wanderer, die den dann deutlich geruhssameren Ort lieben.

TF-PARTNERHÄUSER

www.hotel-christania.com
www.motorradhotel.gite-de-montvilliers.com



Der frühe Vogel genießt den Aravis ...



SCHOTTERN AUF TADSCHIKISCH

Im zweiten Teil ihrer Reise durch die »Stans« – die ehemaligen Sowjetrepubliken, die auf -stan enden – nehmen die Krad-Vagabunden in Tadschikistan den legendären Pamir Highway unter die Räder, eine der höchsten und atemberaubendsten Fernstraßen der Welt.

*Text und Fotos: Frank Panthöfer
und Simon(e) Dörner*

*Wie gemalt: Bilderbuch-
Piste auf 4000 Metern
Höhe entlang des türkis
glitzernden Chukurkul.*



DER ISKANDERKUL BIETET UNS TOLLE MÖGLICHKEITEN ZUM WILDZELTEN IN EINER UMWERFENDEN BERGKULISSE

*Keine Angst vor Kratzern: Auf einem tadschikischen Autodach kann man wirklich alles festbinden (o.).
Sonnenuntergang auf dem Pamir: So endet ein Weltklasse-Fahrtag (o. r.).
Must-ride: die Uferstraße um den Iskanderkul (o. g. r.).
Grandiose Streckenführung und kein Verkehr: auf dem alten Nordteil des Pamir-Highways (M. r.).
Tierischer Begleiter: einer von zwei Löwen des Ismail-Somoni-Denkmal in Duschanbe (M. g. r.).
Fleischlastig: Vegetarier haben es in Tadschikistan nicht leicht (u. r.).
Amtssitz des Präsidenten: Palast der Nation in Tadschikistans Hauptstadt Duschanbe (u. g. r.).*

Nach unserem Tausendundeine-Nacht-Abstecher ins brutal heiße Usbekistan sind wir froh, in den Bergen Tadschikistans wieder bei erträglicheren Temperaturen unterwegs zu sein. Die Piste zu den »Seven Lakes« erweist sich als passabel und ist trotz fehlender Leitplanke keine Herausforderung. Die Einheimischen überraschen uns mit überwiegend vorausschauendem und rücksichtsvollem Fahrstil. Mehr als einmal warten entgegenkommende Fahrzeuge vor Engpässen, um uns erst mal durchzulassen. In Sachen Kontaktfreudigkeit und Euphorie über die Begegnung mit uns setzen die Tadschiken auf das hohe Niveau, das wir aus den Nachbarländern schon gewohnt sind, noch einen drauf. Nur die Kinder fallen aus dem Bild. Oft springen sie uns zu mehreren bei voller Fahrt in den Weg, um uns zum Kauf von Obst zu bewegen. Ein Junge bewirft meine Freundin Simon gar schmerzhaft mit einem großen Stein. Ähnliches berichten uns später auch Fahrradreisende, die mangels Geschwindigkeit solchen Angriffen noch hilfloser ausgesetzt sind.

Der See Iskanderkul bietet tolle Möglichkeiten zum Wildzelten in grandioser Bergkulisse. Wir entscheiden uns für eine Stelle in Höhenlage neben einem alten Helikopter-Landeplatz. Leider ist mein Genuss des beeindruckenden Panoramas von flotten Gängen ins Gebüsch getrübt. Ich habe mir offensichtlich aus Usbekistan ein Reisesouvenir in Form von Durchfall mitgebracht, was in die Rubrik »Eulen nach Athen tragen« fällt. Die meisten Motorradreisenden erwischt es nämlich hier in Tadschikistan, und das teils dramatisch.

Mit zusammengekniffenen Arschbacken, aber einem Strahlen im staubigen



Gesicht nehmen wir anderntags die enge Schlucht nach Ansob unter die Räder. Der wild strömende Jaghnob hat sich hier tief in den Fels gegraben, was dazu führt, dass wir ständig entlang der traumhaften Strecke zum Fotografieren anhalten. Das Dorf Ansob ist unser Wendepunkt. In einem kleinen Laden kaufen wir Gemüse. Brot gibt es keines. Aber noch während wir mit ein paar Brocken Russisch und Kauderwelsch und mit Gesten Fragen nach dem Woher und Wohin beantworten und





JEDER HIER HAT EIGENE
HELDENGESCHICHTEN UND
DRAMEN ZU ERZÄHLEN
ODER INFOS AUS DER
ENTGEGENGESetzten
REISERICHTUNG ZU BIETEN



den Zustand einer Passstrecke zu klären versuchen, überreicht uns ein älterer Herr frisch gebackenes Brot. Offenbar hat er unsere Nachfrage mitbekommen und flugs für uns Backwerk von daheim geholt. Wieder einmal sind wir gerührt. Erst tags zuvor hatte uns ein junger Mann Brot und eine große Schale fetten Joghurt gebracht, als wir am Straßenrand auf einer Bank sitzend gepicknickt hatten.

Früher war der Ansob-Tunnel in Zweiradreisenden-Kreisen gefürchtet. Gut fünf Kilometer lang ist er und war vor einigen Jahren noch unbeleuchtet und unbelüftet. Motorrad- und Fahrradfahrer litten an Abgasvergiftungen, sahen die Hand vor Augen nicht und verzweifelten am miserablen Zustand der unbefestigten Straße. Mittlerweile ist der Untergrund Eins-a-Asphalt und die einstige »Todesröhre« zumindest schwach erleuchtet und gut durchlüftet. Die Sicht ist dennoch gruselig und es bleibt nur, zügig im Verkehr mitzuschwimmen im Vertrauen darauf, dass kein allzu tiefes Schlagloch kommt. Für Fahrradfahrer ist die Durchfahrt heutzutage

grundsätzlich verboten. Die Armen müssen per Anhalter hindurch. Hoch aufgetürmte Gepäckberge auf Auto- und Busdächern sind in den Stans ein häufiger Anblick und die Hilfsbereitschaft ist groß.

In Tadschikistans Hauptstadt Duschanbe steigen wir standesgemäß im »Green House Hostel ab«, das bei Motorrad- und Fahrradreisenden Kult ist. Der überdachte Hof ist schon nachmittags mit rund 15 Motorrädern und über 20 Fahrrädern zum Bersten voll. Hier trifft man alte Bekannte und lernt neue im Studententakt kennen. Jeder hat Heldengeschichten und Dramen zu erzählen oder Infos aus der entgegengesetzten Reiserichtung zu bieten.

Die einzige Waschmaschine brummt nonstop. Es kostet uns fünf Stunden, zwei Ladungen reinzubekommen. Erst müssen wir lange anstehen, dann fällt mehrfach – teils für Stunden – der Strom aus. Wir nehmen es gelassen, denn selbst beim Warten wird Reisegarn gesponnen, werden Freundschaften geschlossen und mancher Reiseidee-Samen gepflanzt. Hier lecken sich auch, bildlich gesprochen, viele Afghanistanreisende ihre Wunden. Die teils extrem schlechten Pisten dort fordern ihren Tribut. In irgendeinem engen Eckchen schraubt hier ständig jemand an einer gebeutelten Enduro.

Wer von hier den Pamir Highways bereisen will, muss erst mal diverse Genehmigungen beantragen, was man problemlos selber machen oder gegen rund hundert Prozent Aufschlag durch Servicedienstleister erledigen lassen kann. Die GBAO-Genehmigung ist unverzichtbar zum Bereisen der Autonomen Provinz Berg-Badachschan, die an Afghanistan angrenzt, fast 45 Prozent Tadschikistans ausmacht und auch den Pamir Highway, das Wachan-Tal und einige andere berühmte-berühmte Strecken beheimatet. Zudem muss man sich bei den kirgisischen Behörden noch für den Grenzübergang anmelden, da der Grenzübergang auf dem Pamir Highway eigentlich seit Jahren geschlossen ist. Mit besagter Anmeldung ist der Übertritt für Touristen jedoch kein Problem. Und last but not least muss man sich auch noch selbst in diesem Land registrieren, was in den meisten Staaten, die derlei vorschreiben, den Hotels obliegt.

Naturkunstwerk:

Blick über den grau dahin mäandernden Murgab-Fluss (o. l.).

Rappelpisten-Opfer:
Da fehlt doch

was (M. g. l.).

Nah am Original:

(kein) Talent zum Freihand-Schilder-Maler (M. M. l.)?

Hardcore-Hirte: *Der fährt auch bei minus 20 Grad mit dem Mopped (M. l.).*

Fahrerisch fordernd, aber wunderschön: *Aufstieg vom Wachan-Tal zum Pamir Highway (u. l.).*



Eindeutiger Hinweis: Mahnung zur Vorsicht im Pamir-Hochgebirge (o.). Panoramabelohnung: Aufatmen nach der »Höllenhund-Kurve« (r.). Gut abgehangen: Brücke im Bartang-Tal (g. r.). Gute-Laune-Turbo für Simon: übermütiger Esel-Nachwuchs (u. r.). Modernes Statement mit Propaganda-Screen: Duschanbes Rathaus (u. g. r.).

Von Duschanbe folgen wir der sogenannten Nordroute des Pamir Highways, die für die ersten 150 Kilometer mit der nagelneuen Schnellstraße (RB 07) Richtung Kirgisistan zusammenfällt. Bei Darband geht es dann davon ab und schlagartig auf ganz anderem Niveau weiter. Der einstige Asphalt ist nur noch hier und da ein wenig vorhanden. Staubige Rappelpiste ist angesagt mit gelegentlichen einfachen Wasserdurchfahrten. Die Fahrerei auf dieser Strecke ist eher mühsam als fordernd. Da das Gros des Verkehrs heutzutage die gut ausgebaute Südroute (M 41) wählt, haben wir die Piste durch die atemberaubende Gebirgslandschaft fast für uns allein. Der 3260 Meter hohe Khaburabot-Pass markiert die Spitze der Etappe. Von hier geht es flott und weiterhin ohne fahrerische Herausforderungen um rund zweitausend Meter hinab und mit der Temperatur steil rauf.

Nun sind auch wir auf der M 41, die einem wilden grauen Fluss folgt, auf dessen anderer Seite Afghanistan liegt. Auf ganzer Länge errichten Soldaten Stacheldrahtzäune und auch die Straße wird mir chinesischer Hilfe ganz neu durch eine Vielzahl von frisch gebohrten Tunneln geführt und natürlich de luxe asphaltiert. Dazwischen immer wieder höllische Baustellenabschnitte, von denen einer für neun Stunden pro Tag gesperrt ist. Als um 18 Uhr die Ampel auf Grün schaltet, geht es anarchistisch zur Sache. Immer wieder werden wir rücksichtslos überholt, beim Vordrängeln skrupellos gerammt und fressen mehr Staub als auf der ganzen bisherigen Reise. 35 Kilometer, die wir nie vergessen werden. Mangels Möglichkeiten zum Wildzelten und Unterkünften sind wir wegen des Baustellenhandicaps gezwungen, ganz gegen unsere Gewohnheit zwei Stunden im Stockdunkeln zu fahren. Geblendet und in Staub gehüllt hoppeln wir den Pamir entlang, bis wir endlich ein Hotel finden, in dem wir hungrig und erschöpft ins Bett fallen.

Anderntags gönnen wir uns einen kurzen Abstecher ins Bartang-Tal, das fotogen von riesigen Bergen eingezwängt wird und zumindest von dieser Seite passabel zu befahren ist. Die Nacht verbringen wir in der größten Stadt entlang des Pamir Highways:



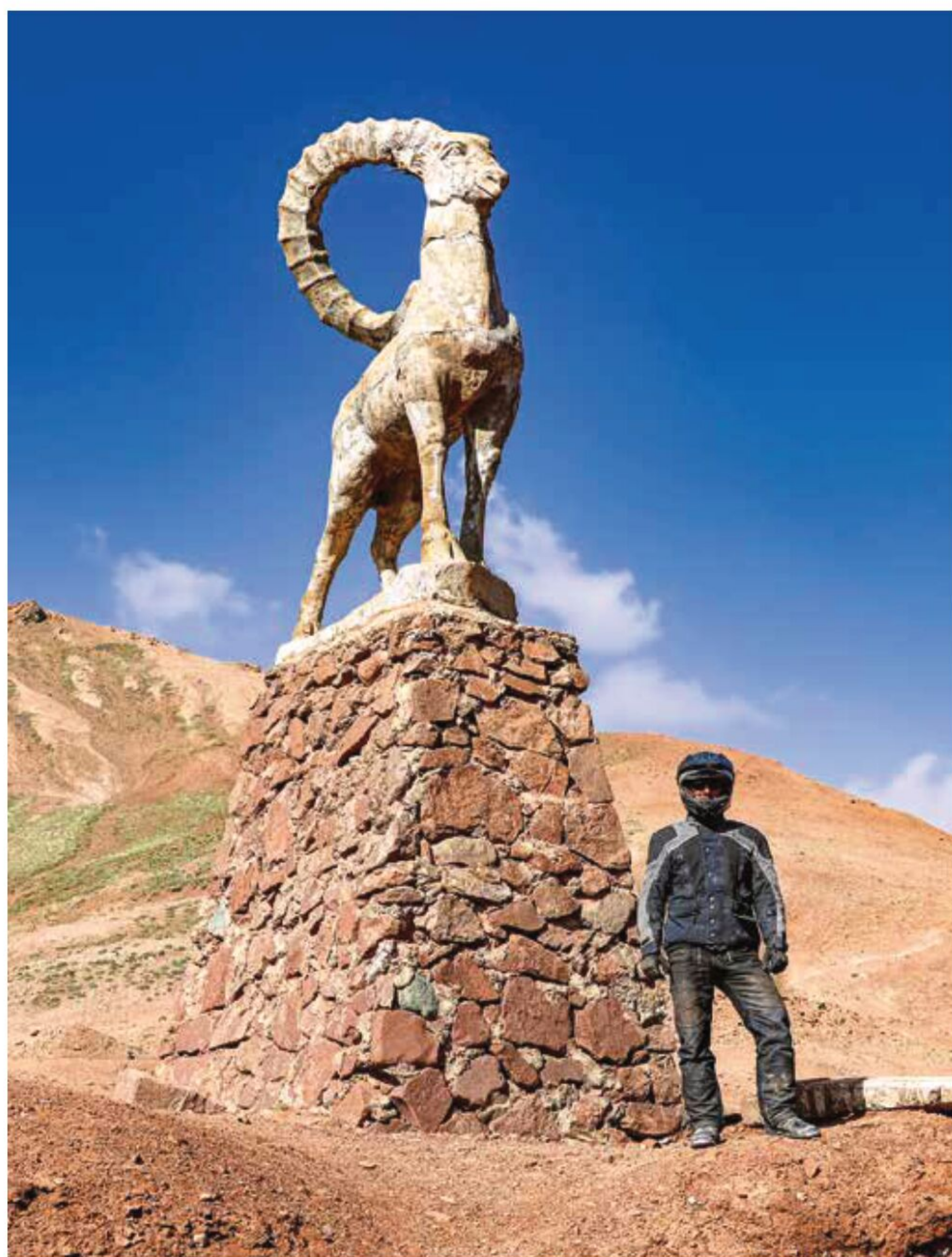
Chorugh, wenngleich groß hier relativ zu verstehen ist. Aber zur Abwechslung mal 95er Benzin zu tanken und abends ein kühles Bier trinken zu können, sehen wir sehr wohlwollend als Indikatoren für eine richtige Stadt.

Statt dem Pamir Highway gen Osten zu folgen, wählen wir einen als landschaftlich besonders reizvoll bekannten Schlenker durch das sogenannte Wachan-Tal. Es folgt dem Fluss Pandsch (Panj), der seinerseits vom Wachandarja respektive Wachan (Wakhan) gespeist wird. Viele Reisende nennen die Route fälschlicherweise den Wachankorridor. Der Begriff bezeichnet genau genommen ein südlich des Flusses gelegenes Gebiet in Afghanistan, das sich bildlich gesprochen als schmale Zunge rund dreihundert Kilometer weit zwischen Tadschikistan und Pakistan schiebt und in weiten Teilen unwegsam ist. Aber unabhängig vom begrifflichen Disput ist die Strecke landschaftlich ein Genuss. Links und rechts wird das enge, oftmals fruchtbar



WIR GÖNNEN UNS EINEN
ABSTECHER INS BARTANG-
TAL, DAS FOTOGEN VON
RIESIGEN BERGEN
EINGEZWÄNGT WIRD





ZEHN MINUTEN SPÄTER
SCHLÄGT UNS DAS HERZ
BIS ZUM HALS. DER GRUND
SIND NICHT NUR EINIGE FIESE
HAARNADELKURVEN ...



grüne Tal von ständig wechselnden Bergpanoramen flankiert. Einige harmlose Wasserdurchfahrten und Sandverwehungen lassen uns am Ende des ersten Tages verfrüht glauben, dass die Schauergeschichten übertrieben sind, die wir über diese Strecke gehört haben.

Um sechs sitzen wir am nächsten Morgen vorfreudig im Sattel, um den Aufstieg zum Pamir Highway in Angriff zu nehmen. Zehn Minuten später schlägt uns das Herz bis zum Hals. Einige fiese Haarnadelkurven sind der Grund. Deren übelste ist mit großen Steinen und Geröll fahrerisch für uns an sich schon nur mit angehaltenem Atem und stetiger Gashand zu schaffen. Ein schätzungsweise fünfzig Kilo schwerer Brocken von Hund, der uns genau dort attackiert, macht die Herausforderung zum Albtraum. In der Theorie hilft da nur, den Hund zu ignorieren, zu hoffen, dass das Biest nicht mit dem Krad kollidiert, und stur das wild hüpfende Vorderrad durch die Kurve zu zwingen. Und irgendwie schaffen

wir genau das. Ein zweites Mal wollen wir das im Leben aber nicht wieder hinbekommen müssen. Immerhin hat der Aufreger ein Gutes: Dieses Bravourstück relativiert die nachfolgenden adrenalinreichen Momente zu einem »So schlimm war das eigentlich nicht, im Vergleich zur Höllenhund-Kurve«. Belohnt wird man für diese mühsame, rund hundert Kilometer lange Piste mit grandioser Hochgebirgswüste. Weltklasse und in unserer persönlichen Hitliste nur hauchzart hinter Ladakh, der wilden Himalaja-Region Indiens.

Unseren neuen Stans-Pistenpass-Rekord mit 4344 Metern verpassen wir fast, da sich der Khargush-Pass kaum hervortut. Zurück auf dem Pamir beglückt der uns mit unzähligen schneebedeckten Gipfeln links und rechts der Straße, die mal Asphalt, mal eine steinige, aber halbwegs gut zu fahrende Piste ist.

Dann entdecke ich, dass die unteren zwei Drittel meines Kennzeichens irgendwo dem Wellblech-Pisten-Gerüttel zum Opfer gefallen sind. Glück im Unglück: In drei Tagen fliegt mein Freund Erik ins Nachbarland Kirgisistan und bringt mir dahin ein neues Nummernschild mit. Das hat zwar weder das Siegel noch die HU-Plakette, sollte es aber tun. Nun muss ich nur noch ein Provisorium basteln, um all die Checkpoints bis dahin und die dazwischenliegende Grenze zu schaffen. Ein Schmied schneidet mir in Chorugh ein passendes Alublech, das ich mit dem oberen Rest meines alten Kennzeichens kombiniere und mit Edding um die fehlenden Buchstaben und Zahlen ergänze. Simons ernüchternder Kommentar »Zum Freihandmaler hast du kein Talent« tut ein wenig weh. Mir bleibt zu hoffen, dass Polizei und Zöllner mein Werk gnädiger beurteilen werden.

Mit frischem Optimismus und Elan geht es erneut auf den Pamir Highway, der uns den ganzen Tag mit immer neuen Bergpanoramen erfreut. Die Straßenqualität ist ein Potpourri aus neuem Asphalt, schlaglöchrigem alten und einigen einfachen Geröllabschnitten.

Am späten Nachmittag biegen wir auf eine Wellblechpiste in ein wunderschönes Seitental ein, wo wir unser Zelt in der windigen Steppe, eingerahmt von malerischen Bergen, aufschlagen. Ein Ort, an dem

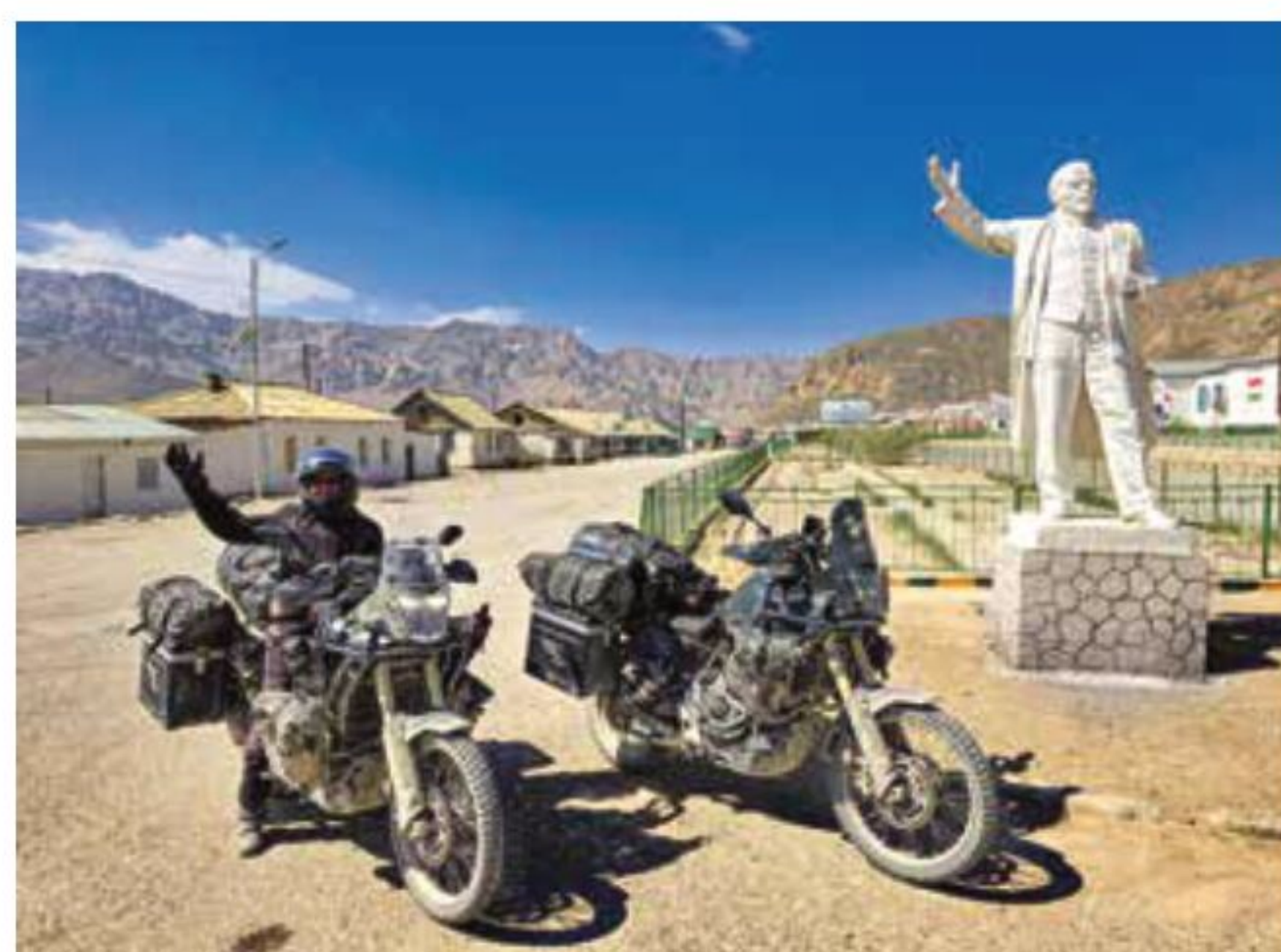
Eine Szene wie ein Gedicht: Rudaki (ca. 858–941) gilt als »Vater der neupersischen Poesie« – Denkmal in Duschanbe (o. g. l.). Unsere liebste Landschaftsform: karges Hochgebirge (o. l.). Gelbe Wüstenpracht: schmalblättrige Steppe (M. g. l.). Nur nicht übermütig werden: Am Kysyl-Art-Pass liegt das schlimmste Stück des Pamir Highway noch vor dir (u. g. l.). Trio in Chorugh: junge Frauen in farbenfroher Traditionskleidung (u. l.).



triste Städtchen in Sachen Reisendenversorgung das ein oder andere Rudimentäre zu bieten. So füllen wir unsere 23-Liter-Tanks noch einmal mit 92-Oktan-Benzin aus einer richtigen, wenn auch mehrere Jahrzehnte alten Zapfsäule. Dabei sind wir einmal mehr für unsere Filtereinsätze dankbar, die grobe Verunreinigungen auffangen sollten.

Und dann geht es auf den letzten tadschikischen Abschnitt des Pamir Highways, der landschaftlich ein wahres Feuerwerk zündet. Mit 4655 Metern loggen wir auf dem Ak-Baital-Pass dann endgültig unseren Pistenrekord für diese Reise ein und mit 4200 Metern auch das höchste Bushcamp dieser Tour, bei dem es trotz mickrigen zweihundert Höhenmetern Unterschied zu dem vom Vortag erheblich kälter wird.

Bei drei Grad krabbeln wir am nächsten Morgen aus dem Zelt, trinken zügig zwei sich rapide abkühlende Kaffee, die wir auf unserem Benzinkocher zubereitet haben, und sitzen um sechs bei frischen acht Grad im Sattel, um die letzten Kilometer bis zur Grenze in Angriff zu nehmen. Spätestens nach einer fordernden Flussdurchfahrt mit weichem Kies sind wir endgültig wach. Zu meiner großen Erleichterung haben dann Zoll und Militär auf tadschikischer Seite weder etwas an meinem selbst gebastelten Kennzeichen auszusetzen noch halten sie ihrem schlechten Ruf entsprechend die Hand auf. Dabei ahnen wir nicht, dass die Freude voreilig ist, weil wir die übelsten Kilometer des Pamir Highways noch vor uns haben. Die Etappe durchs Niemandsland zwischen dem tadschikischen und kirgisischen Grenzposten wird es in sich haben. Und mit dieser »Fahrprüfung« wird es im nächsten Teil unseres Stans-Abenteuers weitergehen. ■



**EIN ORT, AN DEM
UNS VOR WONNE
UND AUCH EIN
KLEIN WENIG
WEGEN DER HÖHE
DER ATEM STOCKT**

*Poser-Szene: am
Kargush-See auf
4265 Metern (g. o.).
Meeting in Murgab:
Lenin-Imitatorin
Simon kommt auf
ihre Kosten (o.).*

uns vor Wonne und auch ein klein wenig wegen der Höhe von rund viertausend Metern der Atem stockt. Außer besagter leichter Kurzatmigkeit haben wir übrigens kaum Symptome der Höhenkrankheit, die ab circa 2500 Metern auftreten kann. Das A und O dabei ist, sich langsam und ausreichend zu akklimatisieren. Das funktioniert am besten, wenn man wie wir von Chorugh kommend den Pamir Highway gegen den Uhrzeigersinn befährt. In die andere Richtung hat es schon so manchen umgehauen, der auf kürzestem Wege vom kirgisischen Osh aus in einem einzigen Tag von knapp tausend auf weit über vier-tausend Meter »aufgestiegen« ist.

Murgab (Murghob) ist neben Chorugh die einzige andere nennenswerte Siedlung entlang des über tausend Kilometer langen tadschikischen Teils des Pamir Highways und im direkten Vergleich zu Chorugh ein charmeloses Wüstenkaff. Immerhin hat das

Allgemeines / Einreise

Tadschikistan gilt als eines der korruptesten Länder der Welt. Wir haben davon nichts gespürt – weder bei der Polizei und dem OVIR, noch bei der Ein- oder Ausreise. Auch im Umgang mit der Bevölkerung haben wir uns stets sicher gefühlt. Die üblichen Vorsichtsmaßnahmen sollte man natürlich auch hier nicht außer Acht lassen.

Deutsche und viele andere Staatsangehörige können für 30 Tage visums- und gebührenfrei einreisen. Nach spätestens zehn Tagen muss man sich bei einem OVIR-Büro (Abteilung für Visa und Registrierung, gibt es in jeder etwas größeren Stadt), selbst registrieren. Dafür benötigt man eine papierhafte Blankobescheinigung eines Hotels. Zum Bereisen des Südens des Landes inklusive Pamir Highway und Wachan-Tal benötigt man eine GBAO-Genehmigung (Autonome Provinz Berg-Badachschan), die man ebenfalls beim OVIR erhält. Wir haben für beides zusammen 330 Somoni (TJS) pro Person (knapp 30 Euro) bezahlt. In Duschanbe und vermutlich auch andernorts gibt es eine Vielzahl von Agenten, die einem die Arbeit gegen Gebühr abnehmen. Online-Alternative für die GBAO-Genehmigung: <https://ountravels.com/de/gbao-genehmigung-tadschikistan>

Das E-Visum (www.evisa.tj) ermöglicht 60 Tage Aufenthaltsdauer, keine Registrierungspflicht und die GBOA-Permit kann direkt mit beantragt werden. Der Prozess scheint jedoch massiv störanfällig zu sein. In der Mehrzahl der Fälle bleibt anscheinend die Bearbeitung des E-Visums hängen mit dem fatalen Nebeneffekt, dass man, solange der E-Visums-Antrag noch läuft, nicht berechtigt ist, stattdessen visafrei für 30 Tage einzureisen.

Viele berichten, beim temporären Import des Motorrads bei der Einreise nur 15 Tage bekommen zu haben. Wenn man um mehr bittet, werden fast immer 30 oder 60 Tage gewährt. Das TIP (Temporary Import Permit) kann im Land auch unkompliziert verlängert werden. Wir mussten 10 US-Dollar fürs TIP zahlen (mit offizieller Quittung). Eine Kfz-Haftpflichtversicherung ist nicht Pflicht.

Motorrad fahren

Halbwegs guten Asphalt gibt es nur auf den Haupt-Fernstraßen, die von den



Grenzübergängen zu Usbekistan und Kirgisistan in die Hauptstadt führen und auf einigen neuen Abschnitten des westlichen Pamir Highways entlang der afghanischen Grenze. Einige wenige andere große Straßen bestehen aus üblem Asphalt in unterschiedlichen Auflösungsstadien. Alles andere sind Pisten, die oft, aber wahrlich nicht immer in passablem Zustand sind.

DIE Adresse für Motorradreparaturen in Tadschikistan ist das »Bike-House Duschanbe« mit schneller Ersatzteil- und Reifenbestellung aus Moskau.

Kosten

Supermärkte und Restaurants sind noch ein wenig günstiger als in Kirgisistan oder Kasachstan, Importware und Bier ausgenommen. Alkohol führen die wenigsten Supermärkte. 92-Oktan-Benzin kostet ca. 0,80 Euro, 95er (selten erhältlich) rund 10 Prozent mehr (Preise vor Iran-Krieg). Man sollte stets die nächste Tankstelle im Blick haben; Navi und Apps wie Google Maps sind hier nicht immer auf dem neuesten Stand. Je nach Tankreichweite ist auf abgelegenen Strecken Kanister-/Flaschenbetankung unumgänglich. Insbesondere dafür, aber auch bei den oft alten Zapfsäulen, ist ein Filtereinsatz im Tank sinnvoll.

SIM-Karte / Wi-Fi

MegaFon hat die landesweit beste Mobilfunkabdeckung, die sich jedoch, vereinfacht gesagt, nur auf nennenswert besiedeltes Gebiet beschränkt. Für 90 GB / 30 Tage haben wir 9 Euro

bezahlt. Hotels in Städten haben oft Wi-Fi. Entlang des Pamir Highways und im Wachan-Tal muss man in Homestays darauf jedoch in der Regel verzichten.

Übernachten

Hotelzimmer und Homestays schlagen mit rund 20 Euro für 2 Personen im DZ zu Buche. Wildzelten ist in Tadschikistan vielerorts möglich, häufig an grandiosen Stellen. Reguläre Campingplätze gibt es nicht. Manche Guesthouses erlauben das Zelten auf ihrem Grundstück – unter oftmals suboptimalen Bedingungen.

Literatur / Karten / GPS

Dagmar Schreiber: Tadschikistan, Treischer Verlag, 4. Aufl. (2025), 24,95 Euro.

Landkarte Zentralasien, M.: 1:1.700.000, Reise Know-How Verlag, Neuaufl. gepl.

Garmin bietet für die »Stans« keine Karten an. **OSM-Karten** kann man gratis u. a. hier herunterladen: <https://garmin.bbbike.org>. Dort kann man auch länderübergreifende Karten individuell zusammenstellen. Nachteil: keine Höhenangaben und nur ein Dateiformat (fürs Navi). Für User, die die Karte auch auf dem Laptop nutzen wollen und auf DEM (Höhenangaben) Wert legen, ist diese zahlungspflichtige Quelle die bessere Wahl: <https://alternativaslibres.org>

Die im Text erwähnten Orte und viele weitere interessante Wegpunkte gibt es als GPX-Datei auf krad-vagabunden.de.

Der **erste Teil der »Stans«-Reise** ist in TF 4/2026, S. 130–143 erschienen (www.tourenfahrer.de/archiv).

Reise-Renner

Aus dem supersportlichen Motor der großen Super Duke und einem langbeinigen Fahrwerk zaubert KTM mit der 1290er Super Adventure eine Reiseenduro, die es jederzeit mit dem Klassen-Primus BMW GS aufnehmen kann.



Text: Wolfgang Zeyen

Fotos: Archiv, Anbieter, Werk

ZUBEHÖR



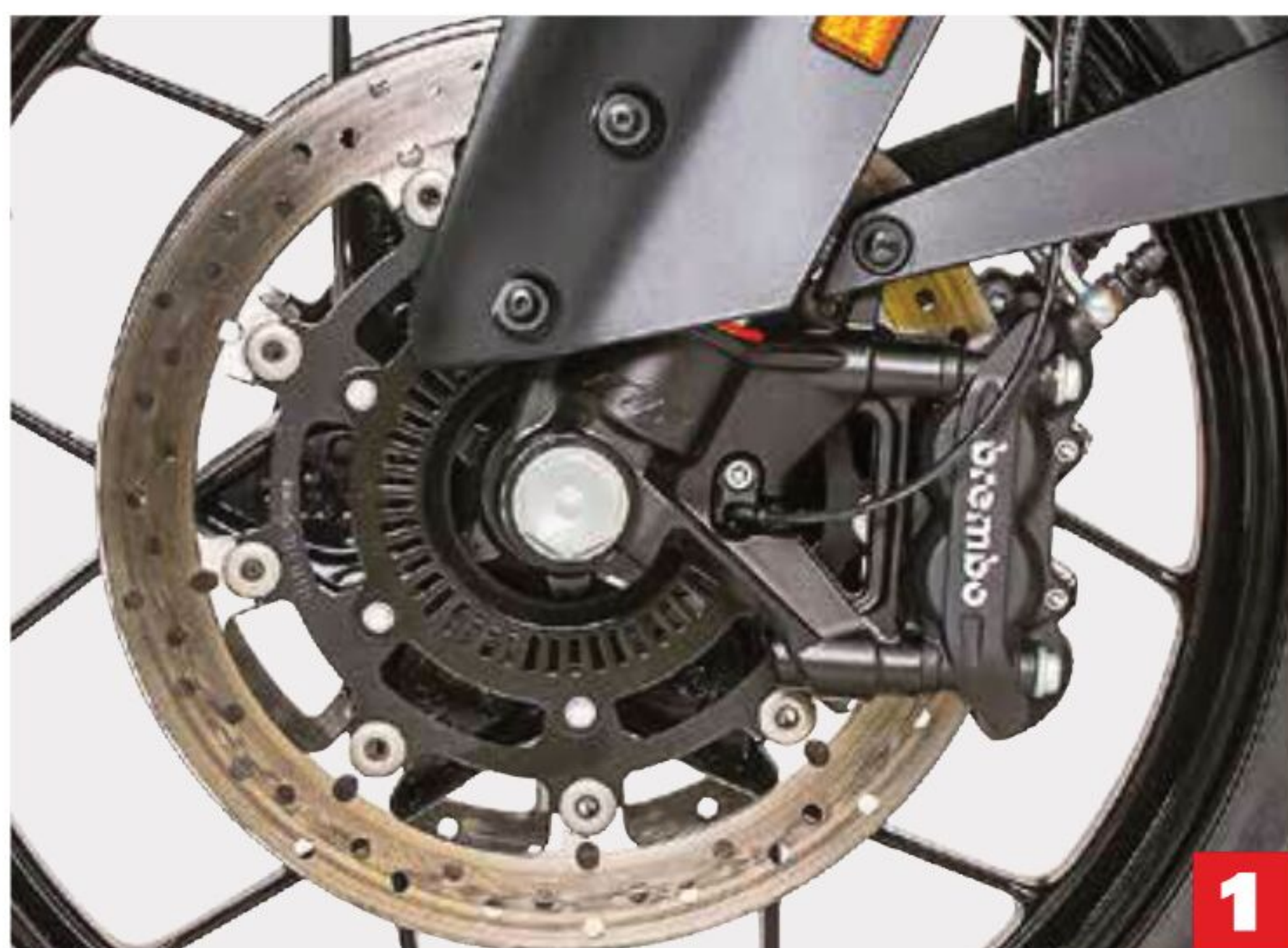
Abenteuer-Set

»Adventure-Set« nennt SW-Motech dieses Kit, das aus zwei Aluminium-Seitenkoffern, einem ebenfalls aus Aluminium gefertigten Topcase und den dazu passenden Trägern besteht. Das

Ganze kommt mit sämtlichen Anbauteilen und zwei Diebstahlsicherungen für die Kofferträger.

Preis: 1935,00 Euro

www.sw-motech.com



1



2



3



4

1 *Gezähmt: Die Brembo-Sättel entwickeln wegen des früh regelnden ABS nicht ihre wahre Leistung.*

2 *Multimedia: Die Anzeigen des sieben Zoll großen TFT-Displays lassen sich vielfältig gestalten.*

3 *Drückjagd: Die verspielt wirkenden Schaltereinheiten am linken Lenkerende können sich mit verschiedenen Funktionen belegen lassen.*

4 *Spürnase: Der Radar-sensor für die adaptive Abstandskontrolle sitzt mittig in der charakteristischen Scheinwerfer-Einheit der KTM.*

Braucht man all das eigentlich? 160 Pferde, Elektronik ohne Ende inklusive radargesteuertem, adaptivem Tempomaten, Schaltautomaten, aktivem Fahrwerk, Keyless-Schlüsselsystem, programmierbaren Schaltereinheiten – braucht man sicher nicht, ist aber irgendwie auch schön zu haben. Und wenn man in der Oberklasse der großen Reiseenduros mitspielen möchte, echte Konkurrenz zu BMW GS, Ducati Multistrada oder Triumph Tiger sein möchte, dann muss das schon sein.

Denkt man sich auch bei KTM, als man 2025 die 1290 Super Adventure auf die Räder stellt. Der Motor stammt, versehen mit ein paar harmonisierenden Maßnah-

men, aus der bärenstarken 1290er Super Duke, das stählernen Gitterrohr-Fahrwerk rollt vorn auf einem 19-Zöller, hinten auf einem 17-Zöller, die Federwege betragen vorn wie hinten 200 Millimeter, das mächtige Spritfass bunkert satte 30 Liter Super. Typisch Reiseenduro, aber auch wegen ihres sehr eigenständigen Stylings und ihrer eher sportlichen Auslegung eben eine typische KTM.

Im Vergleich zu den oben genannten Konkurrenten kommt die KTM in allen Bereichen ein bisschen dynamischer daher, der Motor geht wie die berühmte Feuerwehr, mit bändigem Antritt aus dem Drehzahlkeller – Höchstgeschwindigkeit für eine Reiseenduro irrwitzige

Der Motor geht wie die berühmte Feuerwehr – mit bändigem Antritt aus dem Drehzahlkeller

Motorschutz

Von Touratech stammt dieser solide **Motor-schutz** für die große KTM. Schützt Motor und Auspuff zuverlässig vor Steinschlag und bei Aufsetzern im Gelände. Gefertigt wird das Teil aus 4 mm starkem Aluminiumblech.

Preis: 329,90 Euro
www.touratech.de



Tourenscheibe

Satte 40 cm hoch baut diese **Tourenscheibe**, die es in den drei Varianten Klar, Rauchgrau und Schwarz gibt. Die Scheibe soll die Turbulenzen, die bei höherem Tempo am Helm entstehen, deutlich verringern.

Preis: 129,90 Euro
www.mrashop.de





Alle Wetter: Die Elektronik hält den Kraftprotz auch bei schwierigen Verhältnissen sicher auf der Straße.

250 Sachen. Das Fahrwerk präsentiert sich eher knackig abgestimmt, hat aber leichte Schwächen in Sachen Geradeauslauf bei hohem Tempo mit beladenen Koffern.

Bereits ein Jahr nach Einführung teilt KTM die Super Adventure in zwei Baureihen auf: Die S-Variante kommt nach wie vor mit der eher straßentaug-

lichen Bereifung mit 19 Zoll vorn, 17 Zoll hinten, die R-Version mit endurotypischem 21-Zöller vorn und einem 18-Zoll-Rad hinten und außerdem noch mit etwas längeren Federwegen: 220 Millimeter vorn wie hinten. Der Tankinhalt wird bei beiden Varianten auf 23 Liter verkleinert, die Reichweite bleibt mit über 300 Kilometern noch recht ordentlich.

2021 dann im Rahmen der Anpassungen an die Euro 5 die ganz große Neuerungsstufe bei beiden Varianten: Der Motor wird etwa 1,5 Kilo leichter, ein neuer Hauptrahmen und eine längere Hinterradschwinge verändern die Geometrie. Dazu kommen die Einführung des oben genannten Tempomaten mit Radar-Unterstützung ein neues TFT-Display und viele weitere Kleinigkeiten. Mehr geht bei aktuellem Stand der Technik kaum.

Die so wuchtig wirkende KTM verwandelt sich beim Aufsitzen in ein erstaunlich handzahmes Gerät. Zwar stellt sie ihrem Fahrer mit dem atemberaubend temperamentvollen Motor jederzeit die Rückenhaare auf, verwöhnt aber mit sehr berechenbarem Fahrverhalten und einer

bequemen Sitzposition, die recht entspannt reisen lässt.

Und dass die Adventure-Eigner tatsächlich reisen, kann man am aktuellen Gebrauchtmärkte ablesen. Erstens werden vorn den vielen zugelassenen Super Adventures nur vergleichsweise wenige zum Verkauf angeboten – aktuell sind in den einschlägigen Internetbörsen deutschlandweit noch nicht einmal einhundert Exemplare gelistet –, und diese haben meist reichlich Kilometer auf dem Buckel. Unter 30.000 Kilometern geht gebraucht eigentlich gar nichts, üblich sind eher Laufleistungen deutlich über 50.000 Kilometern.

So richtig Sorgen muss man sich bezüglich hoher Laufleistungen beim Gebrauchtkauf einer Super Adventure nicht machen. Der Motor gilt allgemein bei ordentlicher Pflege als kugelsicher; typische Schäden oder Macken an der KTM sind auch nach längerer Recherche nicht zu finden. In den entsprechenden Foren tauchen eher Diskussionen über empfindliche Elektronik mit Ausfällen beim TFT-Display, der Verstellung des aktiven Fahrwerks, ausgefallene Kraftstoffpumpen und noch ein paar andere Kleinigkeiten auf.

Insgesamt aber bietet diese »fahrende Urgewalt« – wie es TF-Chef Guido in seinem Fahrbericht über die renovierte Super Adventure so schön bemerkt hat – eine beinahe unerreichte Bandbreite in Sachen Einsatzspektrum. Sie kann rasen, aber auch bummeln, sie kann reisen, aber auch den abendlichen Ausflug zur berühmten Eisdiele. Sie kann vielleicht nicht alles besser als die ganz oben genannten Mitbewerberinnen, aber sie macht es anders. Und oft ein bisschen aufregender. ■



Lenkererhöhung

Hepco & Becker fertigt diese Lenkererhöhung mit Versatz. Damit rückt der Lenker nicht nur 30 mm in die Höhe, sondern auch noch 25 mm näher an den Fahrer heran. Die gefrästen Teile kommen selbstverständlich mit ABE.

Preis: 76,50 Euro
www.hepco-becker.de

Scottoiler

Im Zubehörprogramm von KTM findet sich dieser Scottoiler-Set. Das System wird mittels Unterdruck aktiviert, der bei laufendem Motor erzeugt wird. Die Ölmenge selbst kann über ein kleines Einstellrad reguliert werden. Verlängert die Lebensdauer der Kette.

Preis: 179,04 Euro
www.ktm.com



TYPENKUNDE

2015: Markteinführung, Motor basiert technisch auf dem LC8 V2 der 1290 Super Duke R. Umfangreiche Elektronik: semi-aktives Fahrwerk, Kurven ABS, Traktionskontrolle

2017: Diverse Modifikationen am Motor in Bezug auf Euro 4. Einführung der Super Adventure R mit 21-Zoll-Vorderrad, 18-Zoll-

Hinterrad. Im gleichen Jahr Einführung der Super Adventure S mit den Rädern der Ursprungsvariante und kleinerem 23-Liter-Tank

2021: Adventure S und R mit neuem Chassis, neuem TFT, überarbeiteter Ergonomie

2024: Detailverbesserungen an der Adventure R



TECHNISCHE DATEN (1290 Super Adventure S)

Motor: Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, 1301 cm³, 4V, Einspritzung, 160 PS bei 9000/min, 138 Nm bei 6500/min, 6 Gänge; **Endantrieb:** Kette; **Rahmen:** Gitterrohrrahmen aus Stahl; **Federung vorn:** Telegabel / 200 mm; **Federung hinten:** Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein / 200 mm; **Reifengrößen v. / h.:** 120/70 ZR19 / 170/60 ZR17; **Gewicht vollgetankt:** 246 kg; **Zuladung:** 214 kg; **Sitzhöhe:** 700 mm; **Bremse v. / h.:** 320-mm-Doppelscheibe / 267-mm-Scheibe; **Tank:** 23 l; **Höchstgeschwindigkeit:** 250 km/h; **Beschleunigung (0–100 km/h):** 3,8 s; **Durchzug 60–100 km/h (im größten Gang):** 3,3 s; **Verbrauch:** 6,0 l; **Reichweite:** 383 km; **E10-verträglich:** ja; **Inspektionen:** alle 15.000 km, **Arbeitszeit:** 1,5 h, Ventilspielkontrolle alle 30.000 km, **Arbeitszeit:** 4,0 h

GEBRAUCHTPREISE

Baujahr	PS	Preis	bei km
KTM 1290 Super Adventure S			
ab 2015	160	ab 6900 €	55.000 km
ab 2016	160	ab 7200 €	50.000 km
ab 2017	160	ab 7900 €	60.000 km
ab 2018	160	ab 8500 €	50.000 km
ab 2019	160	ab 9000 €	50.500 km
ab 2020	160	ab 9500 €	45.000 km
ab 2021	160	ab 10.000 €	40.000 km
ab 2022	160	ab 12.900 €	35.000 km
ab 2023	160	ab 13.500 €	35.000 km
ab 2024	160	ab 14.500 €	30.000 km

(Quelle: mobile.de)

CHECKLISTE / BESICHTIGUNG

Beim Gebrauchtkauf einer KTM 1290 Super Adventure vor allem auf den lückenlosen Service-Nachweis achten. Denn die große KTM hatte mehrere Rückrufe, die alle erledigt sein sollten. Der erste betraf mögliche Undichtigkeiten am Tank der ersten Modelljahre 2015 und 2016, der nächste für die gleichen Baujahre den Stecker für die Elektronik des hinteren Federbeins. 2021 gab es einen Rückruf bezüglich des Aktivkohlefilters. Ansonsten vor allem bei den R-Modellen auf Spuren harten Geländeeinsatzes achten. Hier sind oft die Schlauchlosfelgen betroffen.

NEUZULASSUNGEN

Die Verkaufszahlen haben nach einem Hoch Ende der Zehnerjahre in den letzten vier, fünf Jahren zwar stark nachgelassen, befinden sich aber immer noch auf einem recht hohen Niveau. Erstaunlicherweise gelangen nur wenige von den vielen neu verkauften Motorrädern in den Gebrauchtmkt, aktuell stehen gerade mal rund hundert Exemplare in den einschlägigen Portalen.

2015	571
2016	547
2017	1362
2018	1415
2019	1020
2020	1311
2021	1472
2022	781
2023	948
2024	897
2025	897

Quelle: KBA

PRO

- ⊕ drehmomentstarker Motor
- ⊕ tolles Elektronikpaket
- ⊕ hoher Komfort
- ⊕ erstaunlich handlich

KONTRA

- ⊖ hohes Gewicht
- ⊖ Hitzeentwicklung
- ⊖ sehr großes Motorrad

KONTAKT ZUR SZENE

Adventure-Fahrer tauschen sich online aus unter: www.ktmforum.eu

Abenteuer drittes Rad

... in deiner Gespannfahrer-Zeitschrift!

- ausführliche Testberichte • Tipps und Tricks
- mitreißende Fahrberichte • aktuelle Veranstaltungen
- faszinierende Reportagen ...und vieles mehr!

Jetzt im Abo bestellen

Tel. 06123 9238-283, abo.motorrad-gespanne.de oder gespanne@vuservice.de. Im Inland nur 55,20 € inkl. Versand (Europa: 63,90 €, Welt: 69,30 €) für sechs Ausgaben pro Jahr.

Einzelhefte bestellen: magazine.motorrad-gespanne.de

Alle zwei Monate
NEU!



MOTORRAD-GESPANNE ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Die VU Solutions GmbH & Co. KG 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 MOTORRAD-GESPANNE-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>



Fotos: Guido Bergmann



Spritztourer

Wie dafür gemacht: Touratechs »Discovery«-Gepäcksystem ist inzwischen in der modellgepflegten Version »Discovery2« zu haben. Preis: 429,90 Euro bei www.touratech.de

Aprilias Tuareg Rally lässt in der Redaktion weiter Herzen schmelzen, selbst die eingefleischter Ténéré-Fahrer. Mit wunderbar konkretem Fahrgefühl, enormer Handlichkeit und 208 Kilo vollgetankt bringt die Schwarz-Bunte satte Prisen italienischer Lebensfreude in unsere Dienstaufzüge. Schön, dass sich die »Urban«-Koffer per Schlüsselumdrehung abnehmen lassen. Nervig auf Tour dagegen, dass der Schlüssel bei jedem Öffnen und Schließen erneut ran muss.

Für den Besuch beim »Tesch Travel Treffen« in Belgien kamen daher »Discovery«-Satteltaschen von Touratech auf die Tuareg. Eine Lösung, die für die Aprilia wie maßgeschneidert wirkt und sich mit vier Gurten blitzschnell und bombenfest fixieren

lässt. Bewegungsfreiheit und Schwerpunktlage bleiben dabei so gut, dass das System auch auf unsicherem Untergrund kaum zu bemerken ist. Überraschenderweise passt trotz der Form des Spritfasses auch ein Tankrucksack klaglos, allerdings begrenzt er die Möglichkeiten, im Stehen ganz weit nach vorne zu rutschen.

Wichtig in Zeiten teurer Rohstoffe: Während der Verbrauch des lebhaften Twins auf der Autobahn schnell über die Fünf-Liter-Marke schnell, begnügt er sich im Schnitt mit gut 4,5 Litern auf hundert. Die Frühlings-Genießertour durch blühende belgische Landschaften schlug dagegen mit einem Durchschnittsverbrauch von zarten 3,7 Litern zu Buche. Ölverbrauch ist nach 2000 Kilometern nicht messbar. ■

Schaltarbeiter

Aus dem Ei gepellt: Im Gegensatz zu GS und RT verzichtet die R auf Ballast.



Hallo, BMW R 1300 R! Im Tausch gegen die GS begrüßen wir einen unverkleideten Boxer in unserem Dauertest-Fuhrpark. Nach 800 Kilometern zeigt die R, abgesehen vom fehlenden Windschutz und dem strafferen Fahrwerk, ernst zu nehmende Reisequalitäten. Seitenkoffer, Tankrucksack und Navigation gehören zur Ausstattung, dazu Griff- und Sitzheizung. Radar und ASA unterstützen ebenfalls.

Die Automatik polarisiert. Zum Beschleunigen schaltet sie stets zurück, wodurch der Vortrieb kurz einbricht, erst dann prescht sie los.

Beim Bummeln wählt ASA unnötig kleine Gänge mit hohem Drehzahlniveau. Einzig der Fahrmodus Eco reitet die Drehmomentwelle, ausgerechnet diesem Mapping fehlen allerdings einige Newtonmeter. An ASA scheiden sich folglich die Geister: die, die es mögen, und jene, die den Aufpreis in Sprit und ein paar Übernachtungen mit Frühstück besser angelegt sehen. ■

Maximalanzug

Mit der »X-Master« schickt LS2 ein Preis-Leistungs-Wunder in alle Klimazonen, an dem es fast nichts auszusetzen gibt. Aber wir finden natürlich trotzdem etwas.

Gefälliges Design, praxistauglicher Schnitt und solide Verarbeitung – auch auf dem Bekleidungsmarkt geben die Chinesen mächtig Stoff. Klar, dass auch X-Master-Jacke (389 Euro) und X-Master-Hose (279 Euro) in Sachen Ausstattung in die Vollen gehen. Grundsätzlich handelt es sich um dicht gewebtes Ripstop-Nylon und -Polyester mit elastischen Einsätzen, ergänzt um entnehmbares Thermofutter und eine Sheltex-Plus-Membran, die unter oder über die Kombi passt.

Als besondere Merkmale sind eine wasserdichte und abnehmbare Rückentasche, acht weitere Außentaschen (fünf davon wasserdicht) sowie die Vorrüstung für ein Trinksystem erwähnenswert. Ärmel, Halsabschluss und Hosenbeine lassen sich mit Gurten verstellen, zahlreiche Reflexeinsätze heben die Sichtbarkeit und ein neuartiger Magnetschließer hilft beim Einfädeln des asymmetrischen Frontreißverschlusses.

Neben je zwei Lüftungsreißverschlüssen an den Ärmeln macht die X-Master auch in Sachen Frischluft keine halben Sachen. Einrollen des Textils an Brust, Rücken sowie Oberschenkel legt üppige Mesh-Einsätze frei. Komfortabel fallen auch die Level-2-Softprotektoren an Schulter, Ellbogen, Knie und Hüfte aus. Für verwegene Offroadeinsätze würden wir die vorbereiteten Fächer mit den Brust- und Rückenschützern bestücken, die auch LS2 leider nicht mitliefert.

Reiseenduristen entdecken trotzdem Verbesserungspotenzial. Schon für softe Adventureboots sind die Hosenbeine zu knapp geschnitten, sodass sich der Reißverschluss nicht über den Stiefeln schließen lässt. Zwar macht ein Klettriegel unten alles dicht, aber wenige Zentimeter mehr und die X-Master wäre eine Kombi, in der man sich nicht nur auf Anhieb zu Hause fühlt, sondern eine, an der wir praktisch nichts zu meckern hätten.



Fotos: Till Kohlmeier



Zipperlein:
X-Master mit
neuartigem
Reißverschluss.

Jubilus

Anno 2000 brachte Ledlenser die »Photonenpumpe V8« auf den Markt, eine winzige Taschenlampe, die sich millionenfach verkaufte. Damals waren Ausdauer und Lichtausbeute der LED-Technik revolutionär.

25 Jahre später testen wir die Jubiläums-Edition der Stirnlampe »H8R« mit Kunststoffgehäuse in »Dark Blue« und zweitem Akku im Lieferumfang. Zur Feier des Tages inklusive 25 Jahren Garantie.

Auf hellster Stufe war nach 7,5 Stunden Schicht im Akkuschacht. Das 160 Gramm

schwere Gehäuse mit Schutzklasse IP54 erwärmt sich dabei auf bis zu 40 Grad. Ob die LED bis kurz vor knapp volle Leistung bringt oder frühzeitig anfängt, Energie zu sparen, beeinflussen drei Modi. Mit nur einer Taste für alle Funktionen braucht es Übung, um zusätzlich ein- und auszuschalten, zu dimmen oder die Transportsicherung zu aktivieren. Sehr gut funktioniert der stufenlose Fokus.

Einen Rotlicht-Modus ersetzt die schwächste Stufe mit zehn Lumen Leuchtkraft. Dass die rot glimmende Status-LED als Rücklicht taugt, mit dem man »zuverlässig von hinten gesehen wird«, können wir nicht bestätigen. Weitere Stirnleuchten-Alternativen haben wir zuletzt in Ausgabe 10/25 vorgestellt.



Zeitreisender: Vor 25 Jahren brachte die Photonenpumpe kompaktes Licht in dunkle Westentaschen.



- Endurotaugliche Reisekombi
- Jacke 389 Euro, Hose 279 Euro
- www.ls2helmets.com

- Festtagsbeleuchtung für den Kopf
- 99,90 Euro
- www.lidlensers.com



Text: Uli Böckmann
Fotos: Archiv, BMW

Fahrtwind
war damals
kein Problem,
sondern ein
Feature

WINDMASCHINE

Vor fünfzig Jahren spaltete die BMW R 100 RS die Szene und definierte zugleich eine neue Gattung: den Sporttourer. Zwischen Windkanal, der Hitze von Nardò und deutschen Autobahnen entstand ein Motorrad, das mehr konnte, als man ihm damals zutraute.

Fünfzig Jahre sind eine lange Zeit – zumindest für Menschen, Moden und politische Versprechen. Für ein Motorrad hingegen sind fünf Jahrzehnte entweder ein sanfter Übergang in den Status »Oldtimer« oder der endgültige Beweis, dass hier etwas entstanden ist, das sich hartnäckig jeder Vergänglichkeit widersetzt. Die BMW R 100 RS gehört zweifellos zur zweiten Kategorie. Sie ist ein gut gealterter Rebell im Maßanzug –

einer, der schon bei seinem ersten Auftritt mehr wusste als alle anderen im Raum.

Als sie 1976 vorgestellt wurde, war die boomende Motorradwelt noch eine andere. In Deutschland knatterte, bollerte und vibrierte es aus allen Ecken. Motorräder waren roh, ehrlich und meist genauso winddurchlässig wie die Argumente ihrer Besitzer, warum man »so etwas wie Verkleidungen« nun wirklich nicht brauche. Der Fahrtwind war kein Problem, sondern



ein Feature. Wer nach 200 Kilometern noch Gefühl in den Fingern hatte, war entweder zu langsam gefahren oder hatte etwas falsch gemacht. Dann kam die RS.

Mit einer Frontpartie, die so aussah, als hätte jemand einen Sportwagen mit einem Motorrad gekreuzt und dabei beschlossen, dass Aerodynamik endlich auch auf zwei

Rädern stattfinden darf. Die Reaktionen? Nun ja: irgendwo zwischen ehrfürchtigem Staunen und kollektivem Stirnrunzeln. Die einen erkannten darin einen höchst erfreulichen Fortschritt, die anderen einen fahrbaren Kleiderschrank.

Dabei hatte sich BMW durchaus etwas gedacht, und zwar mehr als nur: »Wir bauen da mal was drum herum.« Der Mann hinter dieser gestalterischen Zeitenwende war Hans A. Muth, ein Designer, der seinerzeit nicht nur Linien zeichnete, sondern Denkweisen infrage stellte. Muth nahm das Motorrad, wie es war – ein offenes, dem Wind ausgesetztes Gebilde – und stellte die ketzerische Frage: »Wie wäre es, wenn wir das einfach besser machen?«

Das Ergebnis war die erste serienmäßige Vollverkleidung im Motorradbau. Und die war nicht einfach nur drangeschraubt, sondern integraler Bestandteil des Konzepts. In Pininfarinas Windkanal perfektioniert, reduzierte sie Luftwiderstand, Auftrieb und Seitenwindempfindlichkeit sehr effektiv. Kurz gesagt: Sie machte aus einem Motorrad ein Reisewerkzeug, das sich auch bei Tempo 160 noch anfühlte wie ein gemütlicher Sonntagsausflug. Um ihre Qualitäten als Autobahnkönigin nachdrücklich zu unterstreichen, musste die RS sich genau dort beweisen, wo selbst Maschinen ins Schwitzen kommen: auf der Pista di Nardò.

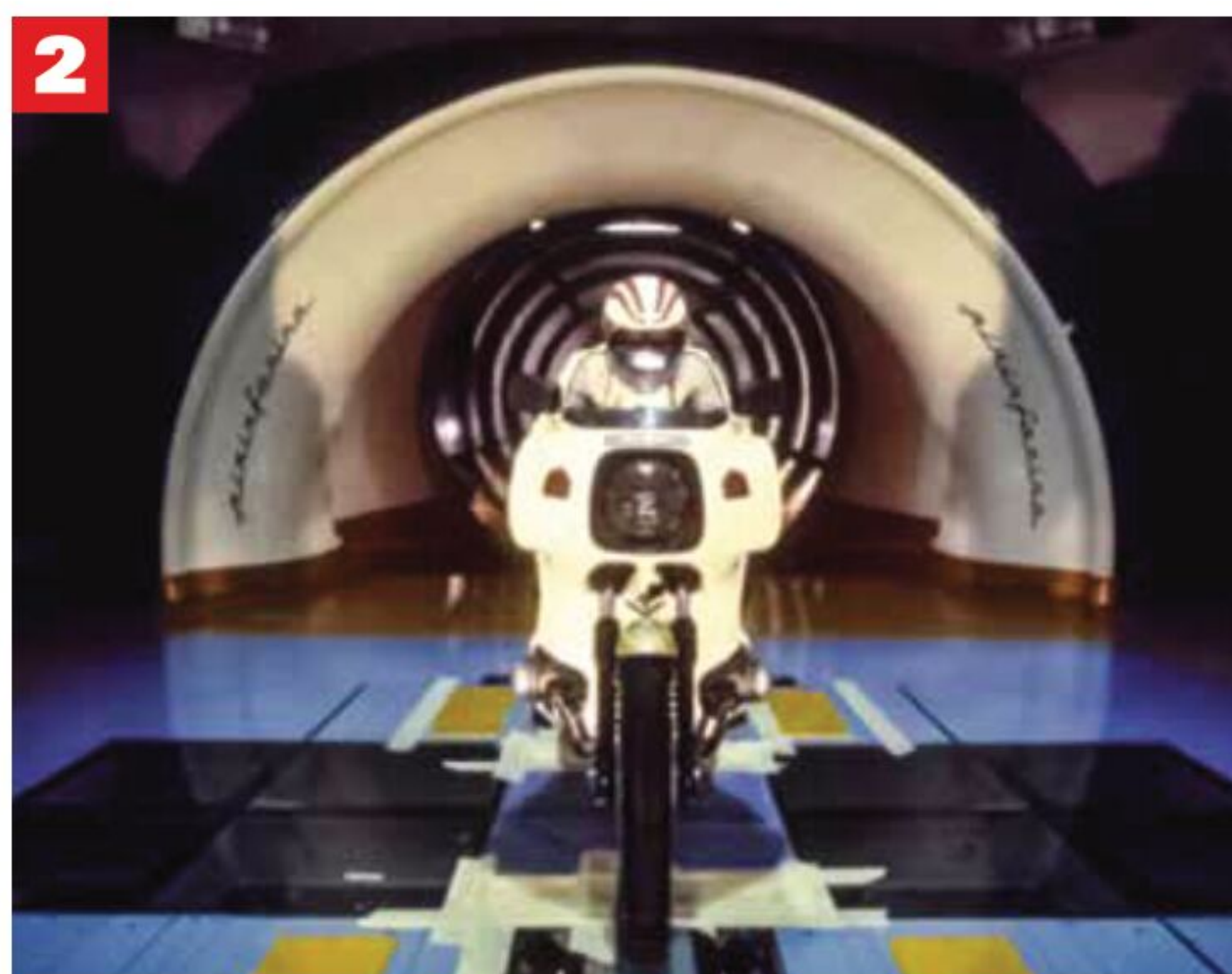
Apulien, Oktober 1977. Die Sonne stand bleich über jenem Asphaltkreis, der so perfekt ist, dass er fast schon unheimlich wirkt. 12,6 Kilometer misst eine Runde, vier Kilometer Durchmesser – ein Ort, an dem »geradeaus fahren« bedeutet, sehr lange sehr schnell leicht schräg unterwegs zu sein. Hier wollte nun ein deutsch-italienisches Team innerhalb von 24 Stunden

1 Irrtum: Das Kürzel »RS« stand bei BMW stets für »Rennsport«, an der vollverkleideten Neuheit jedoch bedeutete es »Reisesport« – der erste Sporttourer war geboren.

2 Windige Nummer: Im Windkanal von Pininfarina wurde die RS aerodynamisch optimiert.

3 Goldener Reiter: Die RS wurde kurzzeitig auch im goldenen Kleid angeboten, doch wollte das Goldstück kaum einer haben. Originale »Goldies« sind deshalb heute eine Rarität.

»Wie wäre es, wenn wir das einfach besser machen?«



1 *Legendäre Linie:*

Von wo man auch blickt, die Verkleidung prägt die RS-Linie.

2 *Designschmiede:*

Das Team von Hans A. Muth (hockend) bei der Arbeit am Heck.

3 *Kraftmeier: Höchst muntere 70 PS brachte der 980-cm³-Boxer ans 19-Zoll-Hinterrad.*

4 *Schick: Ölthermometer, Voltmeter und Zündschloss fanden in der Verkleidung Platz.*

5 *Zettelwirtschaft: Im Windkanal wird die Verkleidung zu einer Ansammlung von Messpunkten.*

1



3



4



BMW wollte mit der RS in 24 Stunden gleich sieben Weltrekorde knacken

gleich sieben Weltrekorde knacken. Ein ambitionierter Plan – und wie sich zeigen sollte: auch ein recht optimistischer.

Die Maschine: eine leicht modifizierte R 100 RS. Tiefergelegt, ein wenig stärker, aber im Kern seriennah. Der Motor, von Helmut Dähne und Helmut Bucher auf etwa 83,5 PS gebracht, bewegte sich bereits hart an der Grenze dessen, was ein luftgekühlter Boxer damals guten Gewissens leisten wollte. Belastungstests? Fehlanzeige. Man hatte schlicht keine Zeit. Die Rekordfahrt war also gleichzeitig Generalprobe und Premiere in einem. Die wichtigste Anweisung an die Fahrer lautete: auf keinen Fall über 7000 Touren drehen. Eine klare, einfache Regel – und

damit prädestiniert, vollständig ignoriert zu werden.

Der erste Fahrer, ein Italiener mit dem passenden Temperament, tat genau das, was man in solchen Situationen erwartet: Er drehte beherzt am Gasgriff, als gäbe es kein Morgen. Die RS schoss über die Bahn, stellte prompt neue Rekorde über 10 und 100 Kilometer auf, begann allerdings gleichzeitig damit, sich in ihre Einzelteile zu zerlegen. Ein platter Vorderreifen hier, ein gebrochener Ventildfederteller dort, eine Zündkerze mit akutem Existenzproblem und eine Lichtmaschine, die beschloss, sich bis auf Weiteres aus dem Arbeitsleben zu verabschieden. Die Stimmung im hektisch schraubenden Team sank schnell-



Das Team
schaffte den
Wechsel der
Kupplung in nur
54 Minuten

ler als der Ölstand. Doch irgendwie lief es immer weiter. Stunde um Stunde zog die RS ihre Kreise, als hätte sie beschlossen, sich von menschlichen Fehlentscheidungen nicht weiter beeindrucken zu lassen. Die Sechs- und Zwölf-Stunden-Rekorde fielen, wenn auch unter zunehmendem Knirschen im Gebälk, mechanisch wie emotional.

Dann kam die Nacht. Nebel zog auf, dichter als jede Ausrede. Sichtweite rund 20 Meter, also etwa so viel wie ein ambitionierter Blick in die Zukunft. Und mitten drin ein Fahrer, der mit über 200 Sachen

durch diese milchige Suppe pflügte, als sei es ein sonniger Sonntagnachmittag.

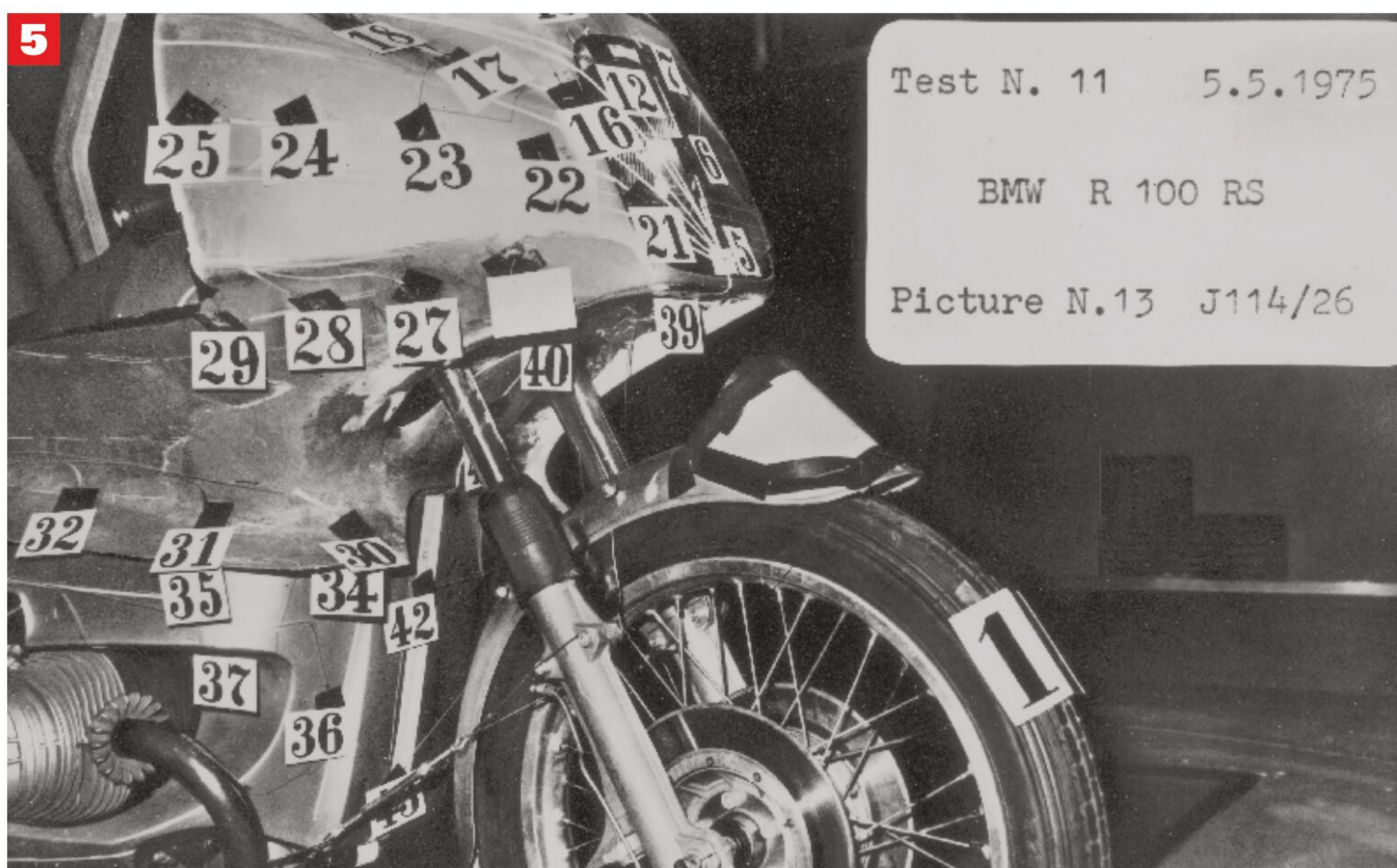
Als wäre das nicht genug, verabschiedete sich kurz vor Morgengrauen auch noch die Kupplung. Ein Bauteil, das man auf einer 24-Stunden-Rekordfahrt durchaus als relevant bezeichnen kann. Also: Wechseln. Sofort. Unter Zeitdruck und mit müden Händen. Das Team schaffte es in 54 Minuten und damit sechs Minuten schneller, als die Regeln es erlaubten. Eine Leistung, die man sich ruhig ins Gedächtnis rufen darf, wenn beim nächsten Werkstattbesuch acht

Abtauchen in eine goldene Ära!

In unserem Onlinearchiv warten mehr 120 Youngtimer und Motorradlegenden darauf, entdeckt zu werden – Tendenz steigend. Unsere digitale Schatzkammer ist randvoll mit Maschinen, spannenden Storys und zeitgenössischen Testberichten. Schließlich fühlt der TOURENFAHRER schon seit vielen Jahrzehnten der Motorradtechnik auf den Zahn.

Unter tourenfahrer.de das Archiv besuchen, dort den Suchbegriff »Youngtimer« eingeben und eintauchen in die Welt jener Bikes, die heute noch so begeistern wie damals. Jeden Artikel bequem als PDF sichern oder gleich komplette Ausgaben nach Hause holen.

Und als Schmankerl: Unsere Abonnenten genießen den vollen Zugriff auf das gesamte TF-Onlinearchiv – u. a. mit weit mehr als 1000 Reisereportagen aus aller Welt – **kostenlos!**





1 Flachmann: Helmut Dähne mit der 220 km/h flotten Nardò-RS.

2 Vorstadium: Die Verkleidungsunterteile wurden später für die Rekordfahrt abgebaut.

3 Innenansichten: Neu waren auch die ersten Alu-Druckgussräder von BMW.

4 PR-Fokus: Die Anzeigen unterstrichen die sportliche Note.

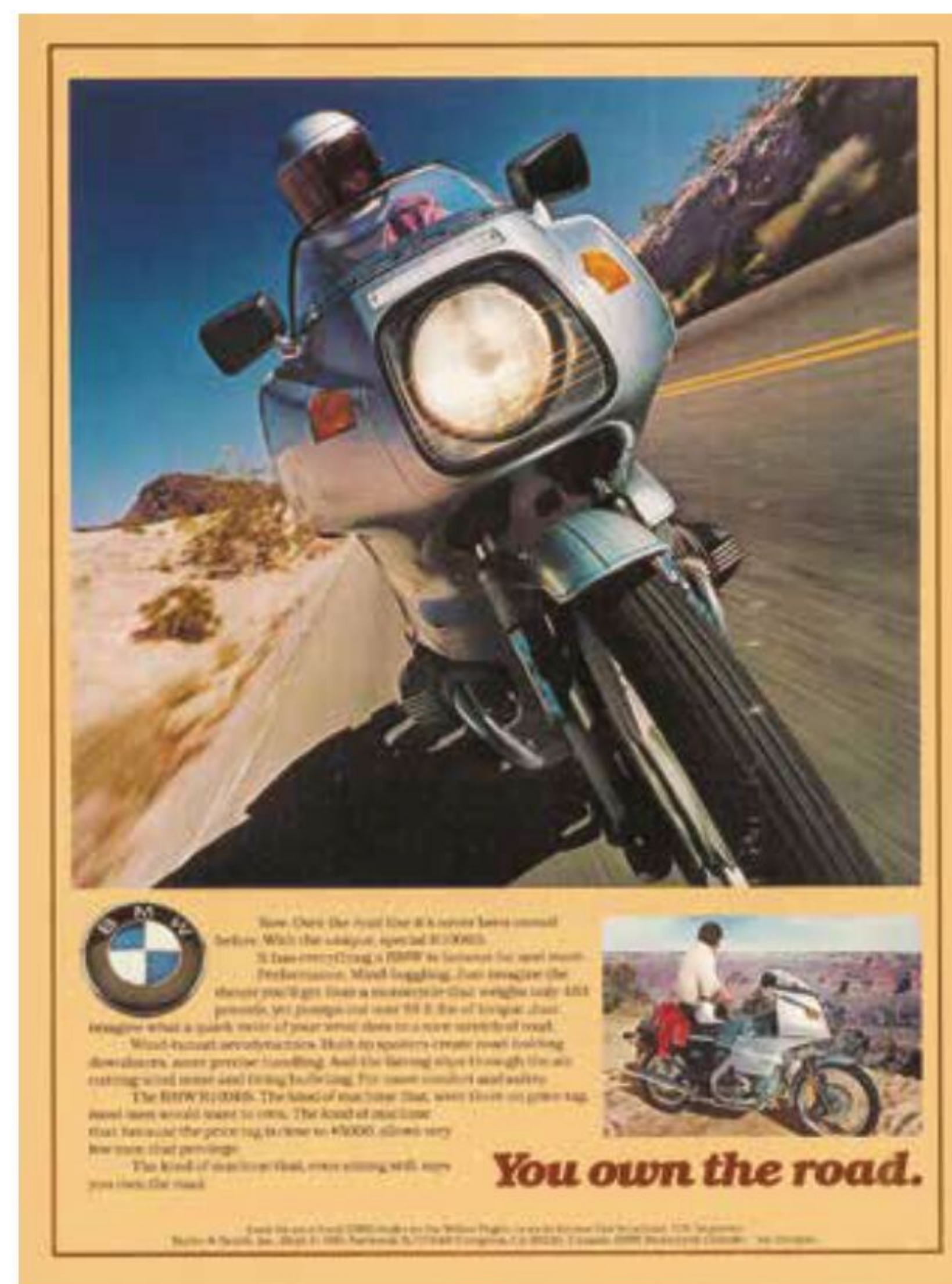
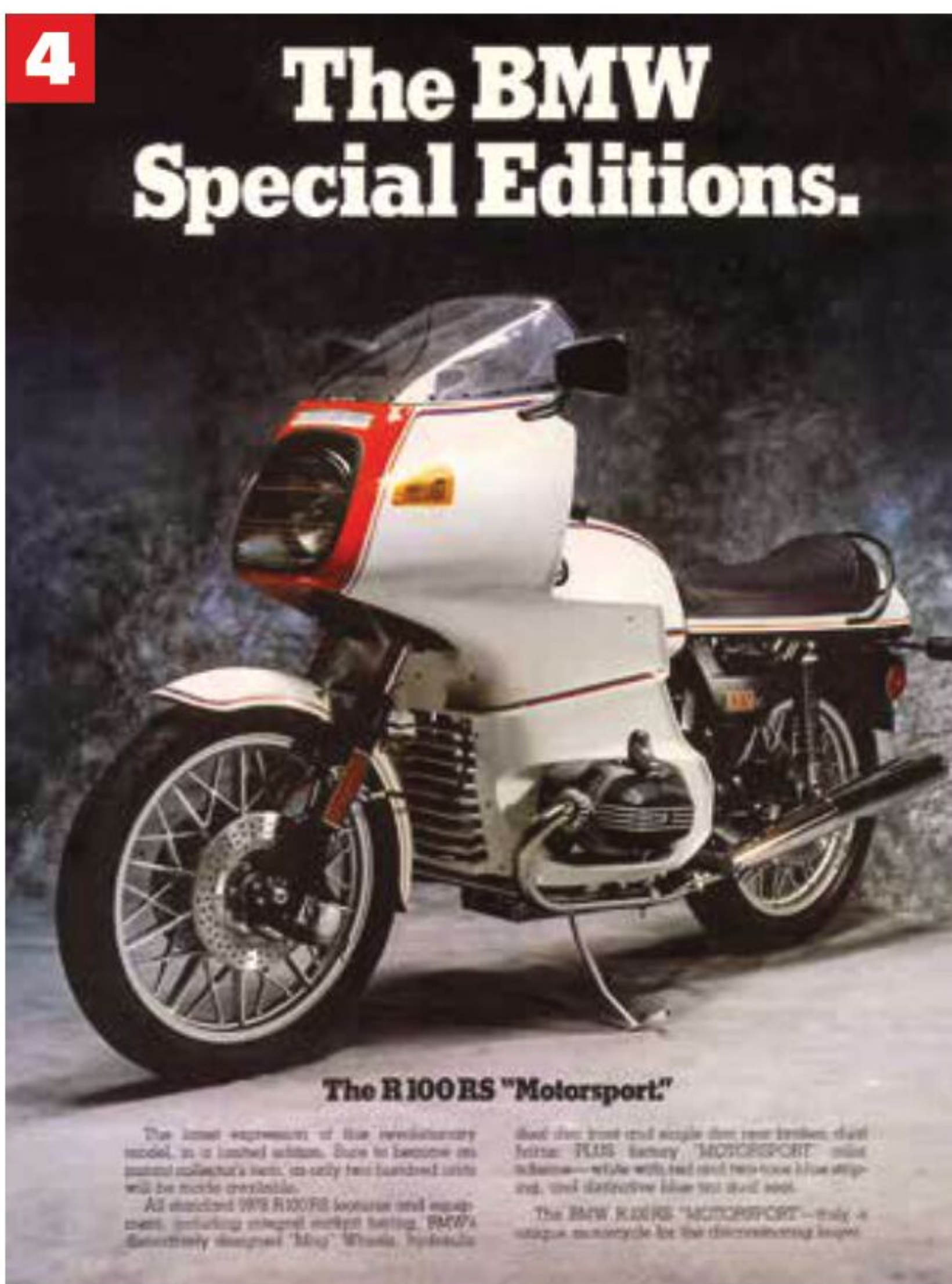
5 Ziel Melbourne: RS-Fahrer fanden sich rund um den Globus.

Stunden Arbeitszeit für denselben Vorgang auf der Rechnung stehen.

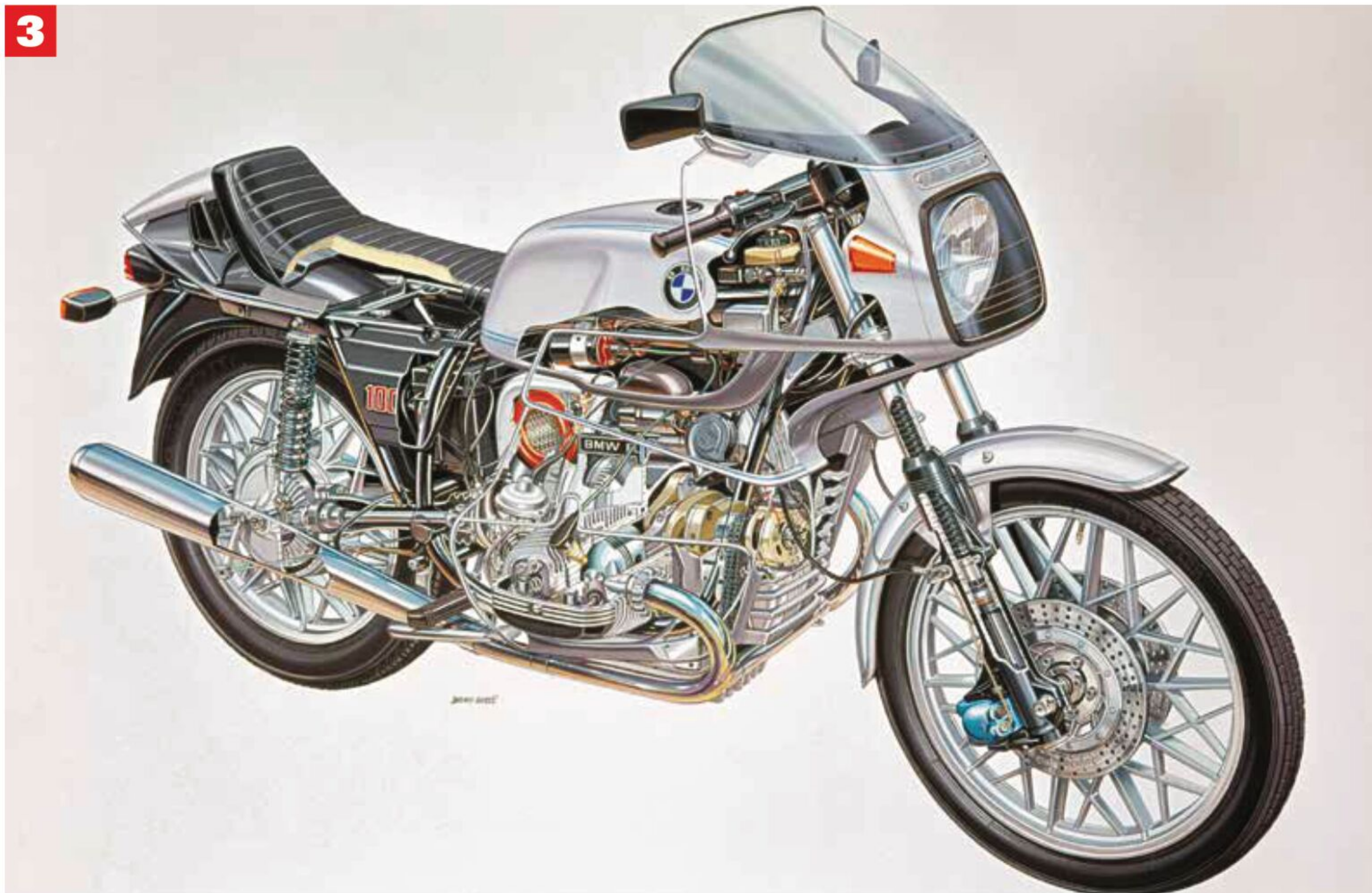
Das wirkliche Drama jedoch passierte in Stunde 23, also rund eine Stunde vor dem Ziel: Motorschaden! Nicht irgendeiner, sondern eher von der Sorte, bei der selbst Optimisten verstummen. Pleuel, Nockenwelle – alles, was sich eigentlich bewegen sollte, hatte damit aufgehört. Die RS stand still, rund viereinhalb Kilometer vor dem Ziel. Was nun? Doch jemand hatte die rettende Idee, denn in den Regularien war nirgends zu lesen, dass das Motorrad aus eigener Kraft ins Ziel kommen muss. Also tat man das einzig Logische: Das Motorrad wurde vom letzten Fahrer ins Ziel geschoben, Kilometer

um Kilometer, vermutlich begleitet von einer Mischung aus Verzweiflung, Ehrgeiz und der leisen Hoffnung, dass das niemand filmen möge. Doch er erreichte mit hängender Zunge das Ziel, der 24-Stunden-Weltrekord war tatsächlich geschafft. Wenn es je einen Moment gab, in dem sich Technik, Wahnsinn und eine Prise Humor zu einer perfekten Geschichte verbanden, dann war es dieser.

Die eigentliche Karriere der RS spielte sich allerdings auf Autobahnen, Alpenpässen und Fernstraßen ab, auch wenn Teile der Motorradszene skeptisch blieben. Die Verkleidung war zu groß, zu fremd, zu anders, »Hamsterbacken« war noch eine der freundlicheren Bezeichnungen. Manche



3



Fahrer fühlten sich hinter dieser Front ein wenig isoliert, als hätte man ihnen einen Teil des unmittelbaren Fahrerlebnisses genommen.

Und ja, die RS war anders. Der Wind verschwand, dafür traten plötzlich Geräusche in den Vordergrund, die zuvor im Orkan untergegangen waren: das Mahlen des Getriebes, das Klacken der Schaltung, das mechanische Eigenleben eines Boxermotors. Es war, als hätte jemand die Tonspur gewechselt.

Doch wer sich darauf einließ, entdeckte schnell die Vorteile. Reisen wurde entspannter, schneller, effizienter. 160 km/h als Dauertempo? Plötzlich keine Heldentat mehr, sondern eine realistische Option.

5



Die RS machte aus Strecken, die früher nach Abenteuer rochen, planbare Etappen.

Und genau hier liegt ihre tatsächliche Bedeutung: Sie begründete ein neues Segment. Während andere Motorräder entweder sportlich oder komfortabel waren, verband die RS beides. Der Begriff »Sporttourer« war geboren – auch wenn ihn damals noch niemand so nannte. Und die Verkaufszahlen gaben BMW recht. Trotz ihres stolzen Preises entwickelte sich die RS zum Erfolg, überstand Produktionsstopps und Modellpflegen und erlebte sogar ein Comeback. Sie war nicht perfekt, aber sie überzeugte.

Fünzig Jahre später wirkt vieles an ihr erstaunlich modern. Die klare Formsprache, die funktionale Gestaltung, das durchdachte Gesamtkonzept, all das hat nichts von seiner Relevanz verloren. Und selbst ihre Eigenheiten, vom Kardan-Fahrstuhleffekt über die Klangwelten der Verkleidung bis zur eigenwilligen Ergonomie, erscheinen heute weniger als Schwächen denn als Charakterzüge.

All das macht die BMW R 100 RS zu einem Stück Ingenieursgeschichte, einem Designstatement und zum Beweis dafür, dass echter Fortschritt selten bequem beginnt. Manchmal kommt er mit breiten Backen, sorgt für Diskussionen und wird erst Jahre später vollständig verstanden. Und wenn alles gut läuft, schiebt ihn am Ende jemand über die Ziellinie.

Der Wind
verschwand,
dafür traten
plötzlich andere
Geräusche in
den Vordergrund



BMW R 100 RS

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 94 x 70,6 mm, Hubraum 980 cm³, eine unten liegende Nockenwelle, je zwei Ventile, zwei 40er Bing-Gleichdruckvergaser; Nennleistung 52 kW (70 PS) bei 7300/min, max. Drehmoment 76 Nm bei 5500/min, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb Kardan

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohr-Rahmen, vorn Doppelscheibenbremse 260 mm, hinten Einscheibenbremse 260 mm, vorn 36er Telegabel, hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Federweg v. / h. 208/125 mm, Reifen vorn 3.25 H19, hinten 4.00 H18

MESSWERTE

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: ca. 190 km/h, Gewicht vollgetankt: ca. 230 kg, Tank: 24 l

BAUZEIT

1976–1984 (RS),
1986–1992 (RS Classic)

PREIS

11.210 DM (1976)

WASSERWEGE

Eine sommerliche Tour über die Balkanhalbinsel kann zur heißen Angelegenheit werden. Da hilft es sehr, wenn man sich wie Uwe Krauß (Text und Fotos) und Joe Mellion von kühlendem Wasser leiten lässt.

Frühstart: Sonnenaufgang über dem Ohridsee in Albanien.



Überbau: Bei Martin Brod hat man einfach eine Stahlkonstruktion über die noch gut sichtbare im Bosnienkrieg gesprengte Una-Brücke gelegt (r.).
Kein Widerspruch: Auf der Hochebene von Trsa gehen Tourismus und Landwirtschaft gut zusammen (u. r.).
Balkanarchie: verschleiertes Fahrverbot vor der Hängebrücke in Martin Brod (u. M. r.).
Bosnisches Bad: die Una flussabwärts von Bihać (u. g. r.).

Zužemberk (sprich: Schuschemberk) ist herrlich unprätentiös. In der malerischen Burg kann man einfach so Türme, Kellergewölbe und Stiegen erklimmen, ohne dass irgendwo ein Verbotsschild hängt. Oder mit dem Motorrad ans Flussufer fahren, sich im Wasser abkühlen, sich dort auf einer Liegewiese ausbreiten und den Jungs zusehen, wie sie an einem Wasserfall herumtollen und die Mädels beeindrucken. Man checkt in einer sehr bezahlbaren Pension am Ufer ein und geht dann in einem ebenfalls sehr bezahlbaren Restaurant oben im Dorf zum Abendessen. Verheißungsvoller – mit diesem Gefühl von Freiheit und Abenteuer – als hier im Süden Sloweniens kann eine Tour kaum beginnen.

Der Morgen hält die Versprechen des Vortags. Der gemütlich dahinströmenden, reizvollen Krka folgt eine Straße ähnlichen Temperaments. Zwei Grenzen und eine Stunde später ist die hügelige Gegend im Nordosten Kroatiens durchquert. Nach ein paar Kilometern taucht in Bosnien und Herzegowina, dem dritten Land des Tages, die von smaragdgrün nach aquamarinblau changierende Una auf. Erster Impuls: Da müssen wir sofort rein. Einige Hundert Meter weiter dient sich das Restaurant »Slap« (deutsch: Wasserfall) mit einer kleinen Badestelle an. Zwischen Strömung und Gegenströmung kann man sich im Kreis treiben lassen, um anschließend mit Flussblick lecker essen zu gehen. In der folgenden Schlucht künden reichlich Campingplätze und Restaurants davon, dass man die Schönheit der Una in Bosnien zu schätzen weiß. Wir geben uns den Fluss noch bis Bihać, wo in der Nachmittagshitze ein Hotel am Wasser mit Badestelle im hier aufgestauten Fluss gar zu verlockend erscheint.

Südlich von Bihać rauscht die Una über ein paar hübsche Wasserfälle. Der dazugehörige Nationalpark ist über eine acht Kilometer lange, nur fahrzeugbreite Stichstraße zugänglich. Es ist Hauptsaison und auch diese Gegend ist von Wohnmobilisten entdeckt. Entsprechende Dramen spielen

sich ab, wenn sie sich begegnen. Mit ein wenig Glück kommen wir an Stau und Konfusion vorbei und müssen zugeben, dass das Gebotene die kurze Unbill durchaus wert war. Die Una zwingt sich hier über mehrere Terrassen durch die sattgrüne kühle Schlucht.

Ein ganzes Stück weiter südlich in Jajce hat man das Problem mit einer Zufahrt anders gelöst. Da wurde einfach ein hübsches Städtchen quasi auf den spektakulären Wasserfall am Zusammenfluss von Pliva und Vrbas gebaut. Der Blick aus dem Stadtpark von oben ist umsonst, nur wenn man runter und ganz nah ran will, kostet es fünf Euro Eintritt. Diese lohnen sich allein schon der herrlichen Abkühlung wegen durch die Gischt. Die Wasserspiele von Jajce sind noch nicht vorbei. Oberhalb des Städtchens hat man die Pliva so aufgestaut, dass riesige natürliche Schwimmbecken zwischen kleinen Inseln und Wasserfällen entstanden sind, ein Badeparadies, das reichlich genutzt wird. Nach dem Spaß ist Muße für Kultur übrig. Innerhalb der alten Stadtmauern unterhalb der Festung hat man





DIE UNA CHANGIERT VON SMARAGDGRÜN NACH AQUAMARINBLAU. ERSTER IMPULS: DA MÜSSEN WIR REIN, UND ZWAR SOFORT!



MITAJ WINKT VON SEINER
WIESE AUS ZU UND
HOLT UNS MIT SEINEM
EINNEHMENDEN WESEN
SOGLEICH IN SEIN HAUS



eine kleine unterirdische Kirche in den weichen Stein gehauen, was zu angenehmer Kühle bei der Besichtigung verhilft.

Anderntags bringt uns der Weg allmählich auf die Hochebene um Gornji Vakuf. Die teils glatt polierte Straße mit Spurrinnen ist bei Regen sicher nicht ohne, im Trockenen genießen wir ihre Einsamkeit durch den Laubwald. Plötzlich öffnet sich der Blick auf gezackte Berge und tief unten den Ramsko-See. Wenig später landen wir am Jablaničko-See, der die berühmte Neretva staut. Es klingt verlockend, dieser runter nach Mostar zu folgen, aber sobald wir den Abzweig Richtung Sarajevo genommen haben, wird klar, dass die Hauptverbindung zur Küste sehr stark befahren ist.

In Konjic sind wir froh, rechts abbiegen zu dürfen. Einer gelb eingezeichneten Straße dem Oberlauf der Neretva zu folgen, verspricht deutlich höheren Fahr-

spaß. An einer alten Bogenbrücke gönnen wir uns eine Einkehr. Eine gute Idee. Denn ab jetzt wird es richtig einsam. Die Strecke beginnt sportlich über etliche Kehlen über einen kleinen Pass, an dessen Südseite der Boračko-See wie eine blaue Perle im Tal liegt. Bald geht der Asphalt für zwanzig Kilometer in anspruchsvollen Schotter über. Durch zwei Schluchten klettert die Berg- und Talbahn, bevor wir in Kalinovik wieder Asphalt unter die Räder bekommen.

Bosnien hat fertig. Kurz nach der Grenze in Montenegro muss die Strecke durch die senkrechten Wände der Piva-Schlucht und am türkis leuchtenden Stausee entlang hinauf nach Trsa das kitschig Schönste sein, was der Balkan zu bieten hat. Oben angekommen wartet eine völlig andere Welt mit Schafweiden und weiten Blicken einer Hochebene im Nationalpark Durmitor. In Trsa mit seinen paar Gehöften gefällt es uns so gut, dass wir spontan in einem der zwei Gästehäuser übernachten. Vom Gefühl her könnten wir jetzt auch irgendwo im Wilden Westen in Montana sein. Nur der Schäfer mit seiner Herde passt nicht ganz zum Western-Style. Was wir in diesem Moment noch gar nicht eingepreist haben: Während wir auf der Terrasse an der einsamen Straße sitzen, soll ein Postkarten-Sonnenuntergang auf knapp 1500 Metern den Abend zu einem der denkwürdigsten auf der Reise machen.

Montenegro begeistert uns mit seinen Bergen noch den ganzen nächsten Tag, bevor wir über das Vermosh-Tal den wahrscheinlich tollsten und abgelegensten Eingang nach Albanien nehmen. Früher sehr schwierig zu erreichen, gibt es heute eine famose Passstraße. Ein paar Bauern machen sich die Schönheit und die neue Verbindung zur Außenwelt zunutze und bieten Zimmer an. Wir landen bei Mitaj. Der etwa sechzig Jahre alte Mann winkt von seiner Wiese aus zu und holt uns mit seinem einnehmenden Wesen sogleich in sein Haus. Sein Sohn Nikola spricht ein wenig Englisch. Er schwärmt davon, dass sein Kumpel von gegenüber vor zwei Jahren in die USA ausgewandert ist. Irgendwie hoffe ich, dass er ihm nicht nacheifert. Es klingt aber anders, auch wenn er sehr an seinem Vater zu hängen scheint, dem er auf Schritt und Tritt mit den zahlreichen

Balkankomposition:

traumhafte Bucht von Qeparo (g. l.).

Luxusimmobilie I:

Oberhalb von Lin am Ohridsee hat Hoxha den Bunker mit der besten Aussicht in Albanien bauen lassen (l.).

Albanien ist Enduro-land: Das gilt auch am schönen Ohridsee (u. g. l.).

Luxusimmobilie II: Abschiedsfoto mit unseren Gastgebern Mitaj und Sohn Nikola im Vermosh-Tal (u. l.).



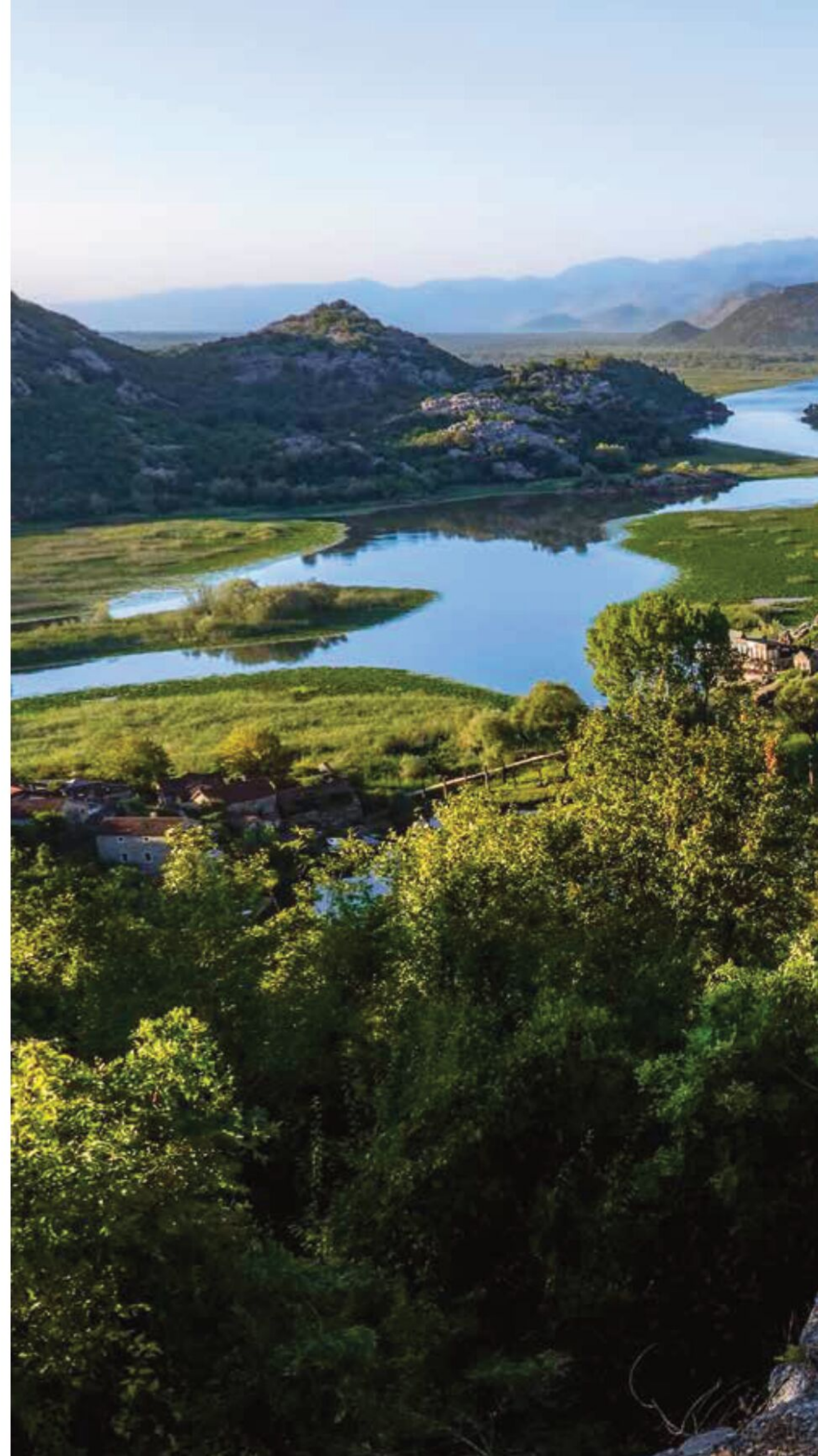
Wasserkraft: Getreidemühle an unserer Unterkunft »Villa Davids« am Drin (o.).
Wasserwelten: Das Flösschen Rijeka Crnojevića findet sein Ende im malerischen Delta am Skutari-see (o. r.).
Unterirdisch: In Jajce hat man die Kirche ins weiche Gestein gegraben (o. g. r.).
Überirdisch: Wie fast überall auf dem Balkan wird auch an der Vjosa frisch gegrillt (M. r.).
Vorfahrt beachten!
Rushhour auf dem Ohridsee in Lin (M. g. r.).
Mehrfachnutzung:
Brücke mit angeschlossenen Hotel in Crnojevića (u. r.).

Schafen, Kühen und den vier Schweinen hilft. Natürlich bereitet man uns Abendessen zu, es gibt Lamm. Wir genießen die besondere Ehre, dass man uns den Schafshoden mit auf den Teller packt. Alles nur Kopfsache, sagen wir uns und es gelingt, die Gastgeber nicht zu enttäuschen.

Die Strecke aus dem Tal zum Skutari-see ist sicher das Beste, was Albanien auf Asphalt zu bieten hat. Es beginnt mit dem Anstieg aus dem in den Albanischen Alpen (Prokletije) gelegenen Talkessel auf die Bordolec-Passhöhe. Lange und auf griffigem Asphalt rauschen wir nach unten, um dann zum Schlussakkord über eine Serpentinestrecke über den nächsten Bergrücken zu klettern. Oben wartet ein Imbisswagen mit sehr gutem Cappuccino und einer Million Aufklebern von Motorradklubs aus ganz Europa. Die Traumstraße hat sich offenbar herumgesprochen.

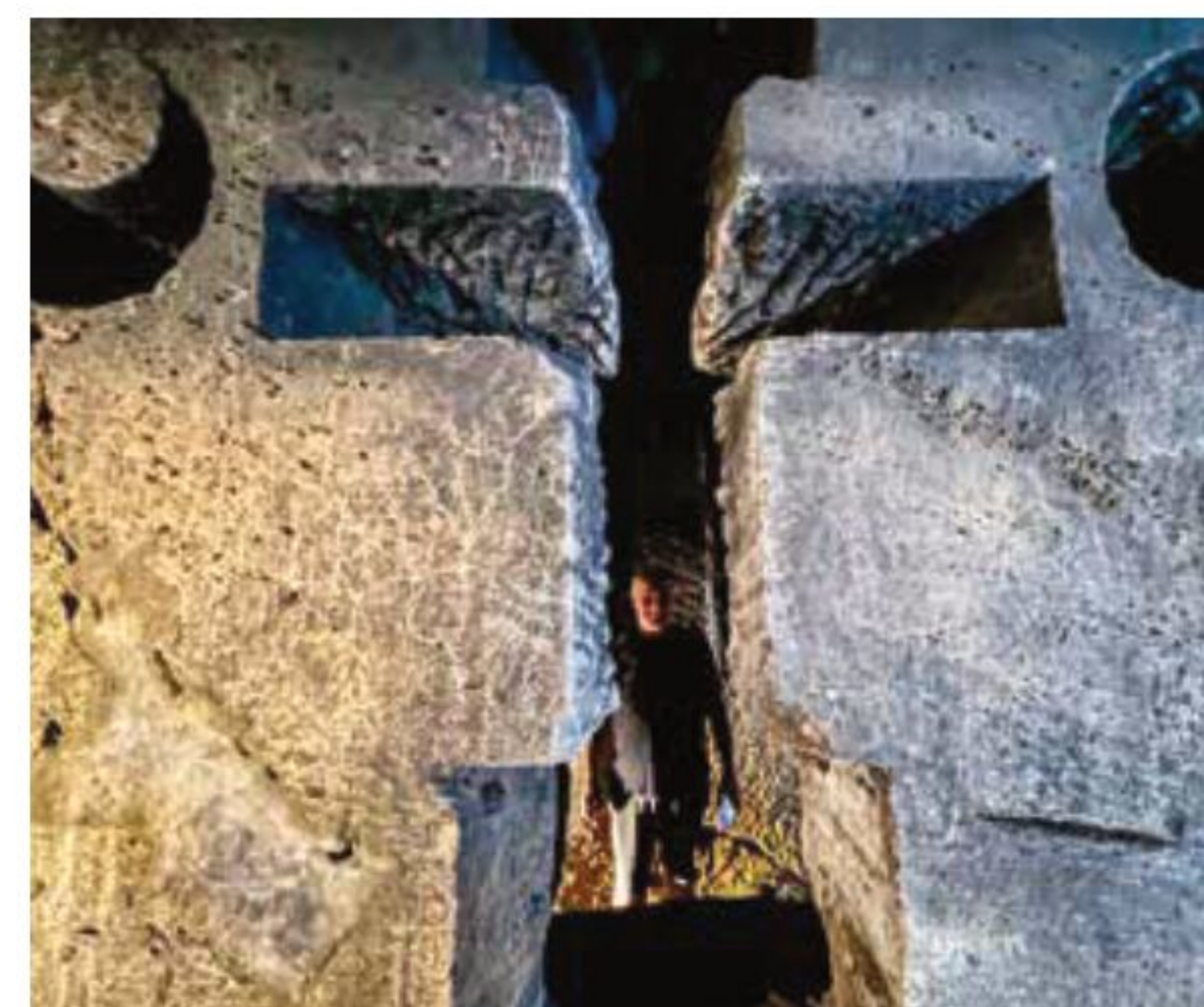
Nach all der Einsamkeit überrascht Shkodra mit basargleicher Anarchie. Von Hochzeitskarawanen in Nobelkarossen, Eselskarren bis zu in dritter (!) Reihe haltenden Fahrzeugen wird reichlich Unterhaltung geboten. Jeder darf alles, das irgendwie hilft, den letzten Quadratmeter Straße auszunutzen und mit etwas Glück auch noch dem Vorwärtskommen dient. Wer zögert, bleibt auf der Strecke respektive Stelle. Wir wollen per Boot über einem fjordähnlichen Stausee des Drin auf die andere Seite Albaniens. Zum Fähranleger nach Koman mutiert die Straße von gemütlich mit herrlichen Aussichten auf kleine Staustufen zur wilden Fahrwerk-Teststrecke. Am besten ist der Asphalt, wo er ganz fehlt. Wo noch vorhanden, brauchen die vielen scharfkantigen Schlaglöcher Geduld. Gut, dass wir wegen der frühen Abfahrt noch eine Übernachtung kurz vor Koman eingeplant haben.

Das soll uns fast zum Verhängnis werden. Da die Fähre nah ist, lassen wir uns beim Frühstück Zeit. Doch in dem mehrere Hundert Meter langen Tunnel vor dem Hafen haben sich Busse und Lieferwagen verkeilt. Mit einem Auto wäre die Fähre unerreichbar, mit den Bikes passen wir durch. Das war nur Vorspiel. Am winzigen Hafen wird es richtig bunt. Zwischen Ticketverkäufern, Reisegruppen und verzweifelte Pkw-Lenkern hantie-



ren die Schiffsbelader im Akkord. Mit professionellem Blick erkennen sie den Hauptständer der Husky und bedeuten mir abzustiegen. Ich bin leicht echauffiert, dass sie mir nicht zutrauen, die kurze Rampe hinabzufahren, lerne aber schnell. Die Rampe selbst soll mein Parkplatz werden. Zu zweit bugsieren sie das Motorrad auf eine Ecke, um es dann seitlich auf dem Hauptständer noch bis an den äußersten Rand über das glatte Schiffsmetall zu zerren, damit auch jeder Quadratzentimeter Platz ausgenutzt wird. Danach soll ein Pkw bis auf genau einen Zentimeter neben dem Tank der Husky zum Stehen kommen.

Den Passagieren ergeht es jetzt zur Hauptsaison ähnlich. Da wir mit die letzten sind, müssten wir schon jemanden ins Wasser schmeißen, um einen Sitzplatz zu ergattern. Die zweieinhalb Stunden in dem engen Canyon vergehen mit ständig wechselnden großartigen Perspektiven



WIR RAUSCHEN NACH
UNTEN, UM DANN ZUM
SCHLUSSAKKORD ÜBER EINE
SERPENTINENSTRECKE ZU
KLETTERN



IM FISCHERDORF LIN
KANN MAN DIREKT
VOM ESSENSTISCH INS
WASSER STEIGEN –
ODER UMGEKEHRT





trotzdem wie im Flug. Auch die folgende Strecke durch die Berge nahe der Grenze zu Nordmazedonien bleibt kurzweilig.

Bil, der Wirt unseres kleinen Hotels in der spannendsten Ecke des Gebirges in Radomira, hat mit seinen 23 Jahren schon ein Leben hinter sich. Mit 15 hat er sich heimlich (die Eltern hätten es verboten) von einem Cousin achttausend Euro geliehen, um dann in einen Schleuser-Lkw

nach England zu steigen. Dort wurde er mit falschem Pass zum Italiener Filippo und hat sich auf Baustellen verdingt, es bis zum Zimmermann gebracht. Besonders stolz ist er, das Geld nach acht Monaten zurückbezahlt zu haben. Jetzt kommt er für die Saison in das einfache Hotel seiner Eltern zurück, um sich hier eine Existenz aufzubauen, fährt aber im Winter immer noch nach England zum Arbeiten. Stolz berichtet er, vier Hoxha-Bunker auf seinem Grund plattgemacht zu haben. Da gibt es jetzt eine Terrasse, von der aus man der Sonne beim Untergehen zuschauen kann. Die auffälligen Steinhäuser nebenan waren Armeebaracken, denn gleich hinter dem Berg lag ja in Ex-Jugoslawien der »Feind«. Welch ein Unterschied zu heute!

Von dieser atemberaubenden Berglandschaft und dem ursprünglichen Ort wie berauscht, beschließen wir, einen Tag extra zu bleiben, um den Korab zu besteigen, den höchsten Berg Albaniens. Da er zur Hälfte zu Nordmazedonien gehört, wäre das früher unmöglich gewesen. Auch heute wehrt er sich gegen Eindringlinge: 1500 Höhenmeter oder vier Stunden bergauf verlangt er für das Gipfelglück. Für Unterhaltung ist gesorgt. Hirten auf Pferden mit milchkübelbehangenen Holzsätteln kommen uns entgegen. Die Milch muss täglich in die Käseerei nach Radomira gebracht werden – ein Schauspiel und Balanceakt unter anderem bei einer reißenden Bachdurchquerung.

Vom Hochgebirge zum mediterranen Badesee dauert es anderthalb Stunden. In weiten Kehren schwingen wir die letzten Kilometer an den Ohridsee in den riesigen Talkessel. Unser Ziel, das in eine Halbinsel an der Westseite gekuschelte Fischerdorf Lin, ist mit seinen roten Dächern leicht auszumachen. Unten verkaufen ein paar Frauen Selbstgemachtes, Weinreben bilden ein teilweise grünes Dach über der einzigen Gasse des Dorfes. Die Fotos unserer Unterkunft im Netz werden von der Wirklichkeit noch übertroffen. Ein paar Häuser am Ufer des Sees mit direkter Bademöglichkeit – man kann direkt vom Essenstisch ins Wasser steigen oder umgekehrt. Auch die kurze Wanderung auf den Hügel hinter dem Dorf lohnt sich. Ein Bunker an der äußersten Landspitze war ursprünglich der Angststörung des Enver Hoxha geschuldet. Heute

Zeltersatz: *Hüttenunterkunft im Nationalpark Durmitor (o. g. l.).*
Kurze Wege: *fangfrische Forelle aus dem Ohridsee in unserer Unterkunft »Erda Lakeside Guesthouse« in Lin (o. l.).*
Selbstläufer: *Kroatiens Küstenstraße verteidigt ihren guten Ruf immer wieder aufs Neue und sorgt auch bei Stopps für Freude (M. g. l. und u. g. l.).*
Parallelwelten: *Entlang des Crnojevića geht es für Boote und Bikes gleichermaßen spannend zu (M. l.).*
Wenn der Vorhang fällt: *innerstädtisches Schauspiel in Jajce (u. l.).*

EINE SECHZIG KILOMETER DEM FLUSS FOLGENDE PERFEKTE MOTORRADSTRECKE



*Abgehoben: Pause
oberhalb der kroati-
schen Küstenstraße
Jadranska Magistrala
bei Omiš (g. o.).
Verschwimmende
Grenzen: Bei Brod
na Kupa kann man in
der Kupa von Kroa-
tien nach Slowenien
kraulen (o.).*

verhilft er zum grandiosen Blick in den Sonnenuntergang über dem riesigen See.

Ganz im Süden des Landes, in Erseka, wird die SH 75 zum nagelneuen schmalen Asphaltsträßchen mit Suchtfaktor. Über mehrere Bergrücken klettert es über einen 1522 Meter hohen Pass nach Leskovik. Hier wird an der riesigen alten Platane und dem Platz drum herum die griechische Vergangenheit deutlich. Zwei Jugendliche geben uns spontan einen Espresso aus. Einer der beiden arbeitet in Nürnberg, findet es super da. Und meint, er könne jetzt gerade mal was zurückgeben.

Wieder unten im Tal müssten wir nur über eine Stahlbrücke oder durch den flachen Fluss fahren und wären in Griechenland. Aber wir bleiben. Denn Albanien hat noch einiges in petto, darunter einen der letzten Wildflüsse Europas. Die Vjosa begeistert uns nicht zuletzt mit einer sechzig Kilometer dem Fluss folgenden perfekten Motorradstrecke.

Eine neue Schnellstraße bringt uns über den letzten Gebirgszug vor der Küste und wird nördlich von Saranda zur Panorama-route hoch über der Albanischen Riviera. Das klingt gut. Angesichts der überall herrschenden Bautätigkeit wird sie aber bald der italienischen Namensgeberin ähneln. Nach einer mediterranen Nacht am Meer nehmen wir morgens den Llogara-Pass unter

die Räder. Die Strecke mit fantastischem Meerblick war früher berüchtigt. Heute hat man für die Eiligen einen neuen Tunnel gebaut und so haben wir die Passstraße fast für uns allein.

Wieder zurück in Montenegro wird es am Ostufer des Skutarisees idyllisch. Ein oft holpriges, fahrzeugbreites Sträßchen schreckt wohl die meisten ab, bietet aber Traumblicke zu Inselchen mit alten Klöstern oder zur Abwechslung uraltem Kastanienwald. In Virpazar wird es kurz geschäftig, dort starten Bootstouren durch eine einzigartige Fluss- und Seenlandschaft. Wir bleiben den Bikes treu und werden mit großartigen Aussichten belohnt. Nach einer halben Stunde kommen wir in Rijeka Crnojevića an, quasi am anderen Ende der Bootstour. Mit seiner alten Steinbrücke, zwei kuscheligen Restaurants am Fluss und den paar Häusern gefällt es uns besser als Virpazar. Da haben wir den Blick auf die Schleife des ebenfalls Rijeka Crnojevića genannten Flusses noch nicht gehabt. Das Panorama mit dem vielen Grün der Wasserpflanzen, den entfernten teils sehr feminin aussehenden Inselchen und dem Blau des Flusses wirkt beinahe unnatürlich, auf jeden Fall nicht wie zu Mitteleuropa gehörend.

Die weitere Strecke hoch nach Cetinje und dann über einen Pass ist ein Geheimtipp, der Weg hinunter nach Kotor ist es nicht. Zu berühmt ist der Blick in die gleichnamige Bucht. 32 Kehren bringen uns hinab, fast jede mit einer genialen Aussicht.

Dafür bezahlt man unten mit Verkehr. Und mit Geld. Um unserem Motto, möglichst nah am Wasser zu bleiben, auch auf dem Rückweg zu huldigen, fahren wir jetzt entlang der Küste Kroatiens wieder gen Norden zurück. Das Preisniveau ist zum bisher Gewohnten um einiges höher, wir sind endgültig auf der touristischen Seite des Balkans angekommen. Die ist oft sehr schön, aber das Abenteuergefühl wird eher auf der anderen Seite der Berge am Süßwasser entstehen.

Allgemeines

Die westliche Seite der Balkanhalbinsel ist geprägt von den Staaten Ex-Jugoslawiens, die nach der Spaltung alle eine sehr unterschiedliche Entwicklung genommen haben. Diese kulturellen und geografischen Unterschiede sowie auch die anders verlaufenden touristischen Entwicklungen machen den Reiz einer solchen Reise aus. Addiert man das lange abgeschottete Albanien, wird die Tour zum Spannendsten, was man in Europa unter die Räder nehmen kann.

Motorrad fahren

Grundsätzlich kann man die Balkanhalbinsel mit jeder Art Maschine bereisen, muss allerdings mit teilweise holprigem Asphalt und gelegentlichen Baustellen rechnen. Ein offroad-taugliches Fahrzeug erweitert die Möglichkeit, in abgelegene Gebiete vorzudringen, eine Gelegenheit, die man so vielfältig anderswo in Europa kaum noch findet. Kennt man zum Beispiel die kroatische Küste schon, kann die Tour auch nur in eine Richtung gefahren werden und die Hin- oder Rückreise per Fähre von Nordgriechenland nach Ancona oder Venedig abgekürzt werden – Infos auf bit.ly/tf-fahren. Unbedingt nebst Personalausweis (ausreichend) und Zulassung eine gültige (Datum!) grüne Versicherungskarte mitführen. Diese wurde bei uns öfter kontrolliert.

Reisezeit

Außer auf den höchsten Pässen im Durmitor-Gebirge und einigen hoch gelegenen Offroadpassagen (Schnee) ist eine Tour ab Anfang Mai möglich. Im Sommer wird es in den tiefer gelegenen Gebieten heiß und an der Küste voll. Abhilfe verschaffen viele kühlende Binnengewässer oder Übernachtungen in höher gelegenen Orten. September und Oktober sind sehr gut zum Reisen geeignet. Je näher man Richtung Sommer unterwegs ist, umso mehr lohnt es sich, auf einsameren Straßen im Gebirge statt am vollen Meer unterwegs zu sein.

Haltepunkte

Außen den in der Reportage erwähnten Höhepunkten locken noch weitere. Bosnien und Herzegowina: das Dorf



Martin Brod südlich von Bihać mit einfacher Übernachtung und Wasserfällen, Mostar mit seiner berühmten Brücke und schönen Altstadt. Montenegro: eine Tagesrunde durch das Durmitor-Gebirge von Trsa aus. Die Đurđevića-Tara-Brücke und eine Rafting Tour durch die Tara-Schlucht. Albanien: Ein paar Kilometer südlich von Tepelena auf der SH 4 stürzen mehrere Wasserfälle den grünen Nordhang hinab. An der schönsten, mit einer ausladenden Platane beschatteten Stelle locken zwei besondere Restaurants, wo Bäche überall neben oder unter den Tischen hindurchlaufen. Kroatien: Die Küstenstraße ist zwischen Dubrovnik und Omiš sowie zwischen Starigrad und Slunj am lohnenswertesten.

Unterkünfte

Nah an der Route und beide in Kroatien liegen die zwei TOURENFAHRER-Partnerhäuser »Hotel Stipe« in Pakoštane-Drage (www.hotel-stipe.hr) und »Pansion Berto« in Crikvenica. Mehr Infos hierzu und zu weiteren Partnerhäusern für die Anreise finden sich auf www.tourenfahrer-hotels.de.

Sehr gut gefallen hat uns in Slowenien: »Koren gostinstvo in turizem« (Gästehaus Koren) in Žužemberk mit Baden und Burg (www.turizem-koren.com). Montenegro: die Gasthäuser »Etno Village Milogora« und »Eko-Selo Durmitor« in Trsa mit Flair und der Landschaft des Durmitor-Gebirges. Albanien (jeweils landschaftlich sehr reizvoll): Im Vermosh-Tal einfach auf Schilder mit Unterkünften schauen, auch Camping ist möglich; in Koman die »Villa Davids« mit Flair und coolem Besitzer; in Radomira das gleichnamige Hotel ebenfalls mit coolem Besitzer; in Lin die drei Gasthäuser »Vila 43 Lin«, »Erda Lakeside Guesthouse« und »Rosa B&B«, alle am Ufer des Ohridsees mit Aussicht und herrlicher Bademöglichkeit.

Literatur / Karten

Da es wenig Sinn macht, für jedes der Länder einen Reiseführer mitzuschleppen, sind zum Beispiel die digitalen Reiseführer aus dem Michael Müller Verlag eine sehr gute Alternative. Das detaillierteste Kartenmaterial für die einzelnen Länder im motorradgerechten Maßstab kommt vom Verlag freytag & berndt.



DER TREFFPUNKT

Alpenroder Hütte,

Auf dem Gräbersberg,
57642 Alpenrod, 02662/943754,
www.alpenroder-huette.de.
Restaurant mit 50 Plätzen drin-
nen und 90 auf der Terrasse.

Öffnungszeiten: täglich ab
11 Uhr, Wochenende ab 10 Uhr.
Abgeschlossen wird, wenn der
letzte Gast geht. Dienstag ist
Ruhetag.



Handymasten schaffen bekanntlich digitale Verbindungen. Die »Alpenroder Hütte« beweist jedoch, dass Sendeanlagen auch echte Begegnungen befeuern können.

Text: Jürgen Schons

Fotos: privat, Henning Rast

Diese Rubrik hat bereits viele Treffpunkte beschrieben, die an den Ufern von Flüssen, Natur- oder Stauseen liegen. Aber ein Treff, den man sich aus der Höhe anschauen kann, gab's wohl noch nie. Dazu muss man schon zur Alpenroder Hütte auf dem Gräbersberg im westlichen Westerwald fahren, 513 Meter über NN. Eben dieser Berg ist der Grund, warum die Alpenroder Hütte hier steht.

1998 errichtet der Netzbetreiber E-Plus hier einen Sendemast, der Mobilfunktelefonate zwischen dem Rheinland und dem Rhein-Main-Gebiet sicherstellen soll. Dank der in 33 Metern Höhe errichteten Aussichtsplattform entpuppt sich der Turm schnell als Touristenmagnet. Zur gleichen Zeit ist Klaus Jöckel Pächter einer Gaststätte in Alpenrod und der damalige Bürgermeister ermutigt ihn, neben dem Turm einen Imbiss zu eröffnen. Doch einfach nur ein Imbisswagen ist Klaus zu wenig. Er errichtet im Jahr 2000 eine Holzhütte im Format sechs mal sechs Meter, die er schon ein Jahr später vergrößern muss. Der Baustil erinnert an eine Berghütte in den Alpen, entsprechend urig geht es im Inneren zu.

Schon bald entdecken Motorradfahrer die Alpenroder Hütte als Treffpunkt und

finden in Klaus einen Gleichgesinnten vor. Der ist nämlich selber gern auf zwei und drei Rädern unterwegs, früher Gespann- und Sandbahnrennen gefahren und bewegt noch heute mit seinen 76 Jahren eine BMW R 1100 S mit Bode-Seitenwagen sowie eine R 850 GS. Die Dreiradliebe ist es auch, die den gelernten Autoschlosser dazu bewegt, jedes Jahr zwei Gespanntreffen zu organisieren, eins im Winter am ersten Januar- und eins im Sommer am zweiten Augustwochenende. Daneben veranstalten diverse Clubs an der Hütte ihre Treffen, so hält der Moto-Guzzi-Falcone-Club hier sein Jahresmeeting ab.

Doch ob die Gäste auf zwei oder drei Rädern kommen, von Motor oder Muskelkraft angetrieben oder auf Schusters Rappen über den Wanderweg Westerwaldsteig, sie alle finden einen schönen, windgeschützten Biergarten und lecker-deftiges Essen in satten Portionen und zu angemessenen Preisen. Vor allem die Erbsensuppe und die hausgemachten Kuchen haben viele Freunde gefunden. Klaus, seine Lebensgefährtin Aida und ihr Team sind auf Zack und dabei immer freundlich. Angefütterte Kalorien kann man auf den 196 Stufen zur Aussichtsplattform wieder abtrainieren. Hier oben reicht der Blick bei schönem Wetter bis ins Siebengebirge, ins Sauerland und in den Taunus. Die Alpenroder Hütte liegt einem dazu quasi zu Füßen. ■



- 1** Vielspurig: Gespannfahrer treffen sich regelmäßig an der Hütte,
- 2** ebenso der Guzzi-Falcone-Club.
- 3** Eindeutig: Der Weg zur Hütte ist in Alpenrod kaum zu verfehlen.

ROHR FREI!

Garage aufräumen ist wie Keller entrümpeln, nur schlimmer. Hat man eben noch forsch durchgefegt und kalten Herzens Dinge in Blechkübel befördert, sitzt man Minuten später mit glasigen Augen auf einem Alukoffer und dreht verkratztes Altmetall in den Händen.

Text und Foto: Guido Bergmann

Wobei das in dem Fall gar nicht so alt ist. Hatte ich mir den Low-Budget-Auspuff doch erst vor wenigen Jahren für Offroadausflüge gekauft. Eine nur auf den ersten Blick kluge Strategie. Schließlich hatte die Ténéré bereits einen Auspuff. Genau gesagt zwei: den Originaltopf aus Baumarktblech, der bei Umfallern Macken in die Schwinge drückte, und einen mit Gold aufgewogenen Akrapovič, den ich lieber in die Vitrine gelegt hätte.

Das Billigrohr tat, was es sollte, es opferte sich auf. Aber es übertrieb. Der erste Sturz demolierte lediglich die Halteschelle, der zweite riss den Auspuff einfach weg. Ich ahnte: »Wer billig kauft, kauft zweimal« wäre auf Dauer noch untertrieben. Also wurde es doch der Radikalumbau mit hoch montiertem Topf. Auspuff Nummer vier, wenn ich richtig mitgezählt habe.

Selbst vergleichsweise spät im Leben kann man ins Zweifeln geraten, ob man sich wirklich weiterentwickelt hat. Hatte ich nicht schon als Jungspund mit Abgasrohren experimentiert? Es fing harmlos an mit der Honda MT-8. Die von Kumpel Christian klang viel besser, weshalb ich die ersten technologischen Betrachtungen meines Lebens anstellte. Im Ergebnis wickelte ich Mutters Alufolie um die gelochte Auspuffflöte, die den schönen Schall in Dämmwolle entfleuchen ließ. Vermutlich war ich der Einzige, der einen Unterschied heraushören konnte, aber ich hatte gelernt, dass solche Eingriffe die Lebensfreude steigern.

Eine Erkenntnis, die es sich tief in schwer zugänglichen Hirnregionen gemütlich gemacht hatte und von gegenteiligen Erfahrungen nicht beirren ließ. Kann es sein, dass ich die XT 250 vor allem wegen ihres satten Eintopfschlags kaufte? Ich war zumindest enttäuscht, als sie mit neuer Krümmerdichtung aus der Werkstatt kam und kleinlaut vor sich hin puffelte.

Nachdem mir auf der Crossstrecke eine Tweesmann-XT die Ohren massiert hatte, fiel auch die XT 500 ausgeklügeltem Sound-Engineering zum Opfer. Einer dieser Eingebungen folgend, die gelegentlich beim Schließen des Garagentores lauern, zückte ich die Eisensäge und säbelte das Endrohr ab. Das Ergebnis klang äußerst zufriedenstellend.



Leider hatte ich nicht nur schief gesägt, sondern auch keine Ahnung von doppelwandigen Konstruktionen. Die Ritzen verstopfte ich ausgiebig mit »Gun Gum«, einer Dichtpaste, die sich sogar überlackieren ließ. Trotzdem sah es so aus, als hätte ich das Auspuffende weggesprengt. Der Motorradpolizist hatte Fragen, war aber sehr verständnisvoll. Mit einer Mängelkarte besuchte ich Schweißer und TÜV. Ein Rückschlag, aber kein lehrreicher.

Wer braucht eigentlich einen Vorschalldämpfer? Eine Frage, die mich im falschen Moment erwischte: Ich hatte keine Ahnung, aber eine Flex. Immerhin entlarvte bereits der erste Schnitt alle Amputationspläne als Schnapsidee. Ein Schweißgerät besaß ich noch nicht, Gun Gum war aus, aber im Regal lagen ja noch Stahlwolle und eine lange Schlauchschelle, um die Wunde provisorisch zu stopfen.

Provisorien halten bekanntlich am längsten. Diesmal jedoch nicht. Schon Tage später geht der XT auf freier Landstraße schlagartig die Leistung aus. Im Rückspiegel blicke ich auf schwarzen Rauch. So sieht also ein Motorschaden aus, denke ich traurig. Dann wird mein rechter Oberschenkel heiß und ich muss die Diagnose korrigieren. Kaum besser: Mein Motorrad brennt!

Ich wusste gar nicht, dass Stahlwolle entzündlich ist. Nun bekomme ich sogar einen Eindruck, was passiert, wenn sich Glut bis zum ölgetränkten Luftfilter durchfrisst. Der wiederum in ganz ungünstiger Nähe zu Vergaser und Tank liegt. Panik ist untertrieben. Ich springe aus dem Sattel und greife in die Flammen und beginne, mit brennendem Plastik um mich zu werfen. Dass so ein glühender Filterhalter locker durch einen Handschuh schneidet, spüre ich erst, als ich Minuten später am Straßenrand stehe und auf die qualmende XT starre. Sie sieht aus, als wäre in ihrer Breitseite ein Torpedo explodiert.

Aber sie ist eine XT. Nach dem Abkühlen drehe ich den Benzinhahn wieder auf, ein Tritt und sie läuft. Was für ein schönes Geräusch! Sogar mit Serienauspuff. ■

Der nächste TOURENFAHRER erscheint am **Donnerstag**, dem 18. Juni.



Fotos: Till Kohlmeier, Ducati

Kulturkampf auf Asiatisch: Vergleichstest Voge DS 800 X Rally gegen Suzuki V-Strom 800 DE.



Neuer Motor, neues Fahrwerk, milderer Preis: erste Fahreindrücke von der Präsentation der generalüberholten Ducati DesertX ohne Desmodromik.

TOURENFAHRER im guten
Zeitschriftenhandel oder bei
euch im Briefkasten

Themen können sich aus aktuellem Anlass ändern.

■ **Souverän im Notfall:
Erste Hilfe für Motorradfahrer**

■ **Im Freizeitlook: Kaufbera-
tung dezente Motorradjacken**

TOURENFAHRER

seit 1981

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

Chefredakteur
Guido Bergmann

Redaktion
Thomas Kryschan (Ltg.), Till Ferges,
Till Kohlmeier, Thilo Kozik, Uli Böckmann,
Toni Sacher, Tilman Sanhüter,
Jürgen Schons, Sabina Schult

TF-Partnerhäuser
Toni Sacher

Ständige Autoren
Andreas Hülsmann, Uwe Krauß,
Rudolf Kuhl,
Michaela Staleker, Udo Staleker,
Heinz E. Studt, Lars Wengersheide,
Wolfgang Zeyen

Layout, Repro und Bildbearbeitung
Resiane Beine, Marc Vollmer
Studio- und Actionfotografie
Guido Bergmann, Till Kohlmeier

Illustrationen
Harald Woblick

Titelfotos
Uwe Krauß, Guido Bergmann,
Thomas Kryschan, BMW
Anzeigenverkauf
Martina Knehans
Telefon 02303 985-565
Es gilt die Preisliste 2026.

ABONNENTEN-SERVICE

tourenfahrer@vuservice.de
Tel. 06123 9238-236
Fax 06123 9238-244
Postanschrift: Abo-Service Tourenfahrer,
65341 Eltville
Support:
Fragen zu digitalen Dienstleistungen
bitte unter
<https://support.syburger.de>
oder telefonisch unter 02303 985-555

Einzelbezugspreis: 6,90 Euro
Jahres-Abo inkl. Porto:
Inland 69,60 Euro, Ausland 89,88 Euro,
Schweiz 119,76 sfr
E-Paper für Print-Abonnenten:
0,80 Euro/Ausgabe
Einzelbezugspreis E-Paper: 5,99 Euro
Jahres-Abo E-Paper: 59,99 Euro
Print & Digital Inland 79,20 Euro
Print & Digital Ausland 99,48 Euro

Vertrieb

DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG,
20086 Hamburg

Druck
Weiss-Druck, Monschau



Der Nachdruck einzelner Artikel oder
Auszüge aus denselben und die
Vervielfältigung oder Verbreitung mittels
elektronischer Medien sind nur mit
schriftlicher Genehmigung des Verlags
gestattet. Für unverlangt eingesandte
Bilder oder Manuskripte kann keine
Haftung übernommen werden.
ISSN 0933-4440

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

**Diesen Monat
lesen Sie:**



» Kaufberatung Moto Guzzi 1100 Sport

Vor gut 30 Jahren erschien die Moto Guzzi 1100 Sport als etwas entfeinerte Version der legendären Daytona. Ein Kenner erklärt, warum der V2 eine gute Wahl ist – speziell als Einspritzer



» Royal Enfield: Britisch-indische Koproduktion

Royal Enfield wird 125 Jahre alt! In einem Streifzug durch die Historie des ältesten Motorradherstellers der Welt zeichnen wir dessen wechselvolle Geschichte nach



» Hobl und Säge: Der DKW-Rennfahrer Gustl Hobl

Mit DKWs „singender Säge“, der 350er Dreizylinder-Zweitakt-Rennmaschine, errang August „Gustl“ Hobl Deutsche Titel und wurde Vize-Weltmeister. Ein Gespräch zu seinem 95. Geburtstag

NOCH MEHR GRIP + PROFIL

5/2026 Mai €5,90

AT €6,50 • CH CHF 9,00 • NL €7,00 • BE, LU €7,00 • ES, IT, SI €7,50
PT €7,60 • FI €7,90 • GR €7,90 • CZ CZK 230,- • HU HUF 4.190,-

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Peugeot 104



Triumph Spitfire 4



Audi 80 B3



Mercedes-Benz 280 SE (W116)



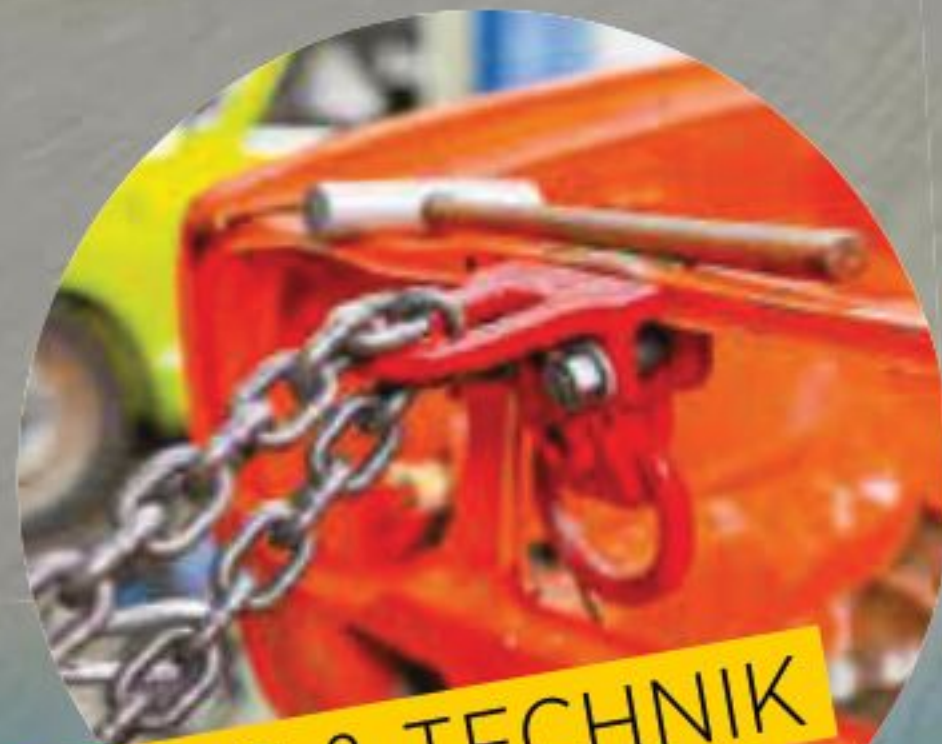
Chevrolet
Corvette C4



Opel Rekord P2

Warum sind die so GÜNSTIG?

Klassiker-Schnäppchen bis 15.000 Euro



TIPPS & TECHNIK
ARBEITEN MIT
DER RICHTBANK



Vierventil-Hightech von 1912
PEUGEOT-SCHARLATANE



Kleinschnittger
gegen Fuldamobil
DIE SÜSSEN KLEINEN

KAUF
BERATUNG



Ein Dicker für Dünnes
PORSCHE CAYENNE



Kaufberatung
MOTO GUZZI 1100 S



ALS TURIN DIE
MUSKELN SPIELEN LIESS

FIAT „OT“

**JETZT
NEU AM
KIOSK**

**Europas größte
Zeitschrift für
klassische Automobile und Motorräder**

4 19917 705901 05



034-5655
DEFENSA LEVERGUARD
BMW R12G/S



035-5320
FUSSRASTEN WORKS PRO
BMW R12G/S



034-5163 MOTORSTURZBÜGEL BMW R12G/S



034-5455 GEPÄCKBRÜCKE BMW R12G/S

VOLLES PROGRAMM: DAS TOURATECH ZUBEHÖR-PAKET FÜR DIE BMW R 12 G/S

Ob Reise, Offroadabenteuer oder Alltag:

Hochwertiges Touratech Zubehör schärft die unterschiedlichen Facetten der BMW R 12 G/S und macht die puristische Retro-Enduro zum individuell konfigurierten Traumbike.

Vom umfassenden Fahrzeugschutz über ein Fahrwerks-Upgrade bis zu intelligenten Gepäcksystemen: So wird die BMW R 12 G/S zum Adventure Bike, das klassische Tugenden mit moderner Performance verbindet.

*Hol dir die Ausrüstung
für dein Abenteuer!*

WWW.TOURATECH.DE

f i y @touratech

WELTWEIT UND IN: KASSEL | AACHEN | MÖMLINGEN | KARLSRUHE | NIEDERESCHACH | ALLGÄU | MÜNCHEN | BADEN / WIEN | EBIKON / LUZERN