

WENNSTADT: HOCHSAUERLAND FERNREISE-UMBAU: TOURATECH HP2 PRAXIS: TEXTILKLEIDUNG PFLEGEN

AUSGABE 1-2007 April-August

DEUTSCHLAND € 4,90 ÖSTERREICH € 5,60 SCHWEIZ sfr 9,60 BENELUX € 5,60 ITALIEN € 6,50 UNGARN Ft 1800

moto traveller

moto traveller



MOTORRADREISEN ONROAD UND OFFROAD

■ SPEZIAL

GO WILD!

MIT DER REISEENDURO INS GELÄNDE



Bewegt man eine Reiseenduro abseits der Straße, stellt man schnell fest, dass es bei den meisten Modellen im Serienzustand um die Geländetauglichkeit schlecht bestellt ist. Wir zeigen die besten Lösungen für gelegentliche Offroadausflüge und die große Abenteuerreise.

TEXT: Andreas Reimar FOTOS: Mitterbauer, Müller, Reimar, Hersteller

PROTEKTION

REIFEN

KRAFTSTOFF

GEPÄCK

FAHRWERK

FAHRTECHNIK



PROTEKTION

Wer nicht fällt, lernt nichts dazu. An dieser alten Weisheit des Endurosports hat sich bis heute nichts geändert. Und sie gilt auch für Fahrer von Reiseenduros, sobald sie sich mit ihrem Gefährt auf losem Untergrund bewegen. Sei es beim Offroad-Wochenende auf einem Trainingsgelände oder auf der Fernreise

minder heftigen Ablegern in Mitleidenschaft gezogen zu werden. Kaum eine Maschine verfügt im Serienzustand über die nötigen Protektoren. Und noch weitere Gefahren können dem Bike abseits des Asphalts zusetzen. Dazu zählen aufgeschleuderte Steine und das Aufsetzen auf Steinkanten, wenn man die Bodenfreiheit einmal überschätzt hat.

Besonders gefährdet ist der Motor, der einem Dauerbeschuss von Steinen und Steinchen, die durch das Vorderrad aufgewirbelt werden, ausgesetzt ist. Eine stabile Wanne aus Aluminiumblech ist die klassische Abhilfe. Soll sie auch noch Schutz bei Aufsetzern bieten, muss sie mit den Rahmenunterzügen und nicht mit der Ölwanne verschraubt sein. Andernfalls wird die Kraft zwar verteilt aber dennoch ins Motorgehäuse eingeleitet. Problematisch ist dies bei Fahrzeugen, die über keine Unterzüge verfügen, wie beispielsweise die aktuellen Boxermodelle von BMW oder die Yamaha

Bei Boxermotoren obligatorisch, empfiehlt sich ein Bügel auch bei schmaler bauenden Aggregaten, denn Lichtmaschinenstumpf und seitliche Deckel bzw. Gehäuseteile sind grundsätzlich gefährdet. Bei der Befestigung ist darauf zu achten, dass sich die Konstruktion grundsätzlich nur am Rahmen und nicht am Motor selbst abstützt.

Ebenfalls bewährt haben sich Rohrbügel für den Schutz des Kraftstofftanks. Neben einer spannungsfrei zu montierenden Form ist ein gewisser Mindestabstand von gut zwei Zentimetern zwischen Bügel und Tank erforderlich. Denn selbst der robusteste Protektor wird bei einem Crash etwas nachgeben. Sitzt er zu nah an der Behälterwandung, stanz er sich ins Material, und der Schaden ist womöglich größer als ohne Bügel. Grundsätzlich gilt: je ausladender der Tank, desto wichtiger der Schutz. Stark gefährdet sind die exponierten Tankflanken bei der zweizylindrigen KTM Adventure. Minimalschutz versprechen die edel aussehenden Pads aus dem hauseigenen Powerparts-Zubehörprogramm, eine solide Lösung ist der Schutzbügel von African Queens.

Durch einen robusten Tankschutzbügel sind bei den meisten Modellen auch die empfindlichen Wasserkühler mit geschützt. Zusätzliche Sicherheit vor Steinschlag oder widerborstigen Ästen bieten Metallgitter. Touratech hat maßgeschneiderte Lösungen für viele Modelle entwickelt, Polo führt Lochgitter für individuelle Lösungen im Angebot. Geeignetes Rohmaterial in verschiedenen Maschenweiten gibt es auch in Baumärkten und im Metallhandel.

Nicht viel mehr als ein Komfortaccessoire sind die an vielen Maschinen vom Werk montierten Handschalen. Schützen sie auch

- wer abseits befestigter Straßen unterwegs ist, erhöht das Risiko, das Motorrad auch einmal in die Horizontale zu befördern. Dank der im Gelände vergleichsweise geringen Geschwindigkeiten gehen viele dieser Stürze für den Fahrer - die richtige Schutzkleidung vorausgesetzt - glimpflich aus. Doch das Motorrad läuft Gefahr, bei den mehr oder

XT 660. Der für die R 1200 GS angebotene Motorschutz von Touratech entschärft das Problem etwas, indem großflächige Dämpfungselemente aus Gummi die Kraft teilweise aufnehmen, zumindest jedoch verteilen.

Schutz bei Stürzen erhält der Motor auch durch den besten Unterfahrerschutz nur bedingt. Hier hilft nur ein stabiler Sturzbügel.



Robuster Tankschutzbügel aus Stahlrohr von African Queens (oben links).

Schutz für die empfindlichen Lamellen des Kühlers von Touratech (oben rechts).

KTM bietet im hauseigenen Zubehörprogramm diese „Pads“ für den Tank der 950 bzw. 990 Adventure an (rechts).

Der Motorschutz von Touratech für die R 1200 GS verfügt über dämpfende Gummielemente.

Für zahlreiche Modelle bietet Hepco & Becker robuste Stahlrohrbügel zum Schutz des Motorgehäuses an.

In diesen Motorschutz von African Queens ist ein Wassertank integriert - auf vielen Rallyes vorgeschrieben, auf Fernreisen nützlich.

SW-Motech ersetzt die Kunststoffwanne der Transalp durch eine robuste Alukonstruktion. Auch für andere Modelle verfügbar.





stoff vor dem Scheinwerfer. Eleganter sind Plexiglasscheiben. Ob Gitter oder Scheibe: der Abstand zwischen Scheinwerfer und Schutz muss so groß sein, dass man zum Reinigen bequem mit der Hand dazwischen kommt.

Einer kontinuierlichen Belastung durch Schmutz und Steinschlag sind die bei vielen Reiseenduros ungeschützten Innenrohre der Gabel ausgesetzt. Der gute alte Faltenbalg scheint aus der Mode gekommen zu sein, dabei bietet er immer noch den bestmöglichen Schutz.

man gut beraten, die eigene Maschine vor dem ersten Geländeeinsatz kritisch unter die Lupe zu nehmen. In Gefahr sind beim Offroad-Einsatz grundsätzlich alle Teile, die vom Fahrzeug abstehen. Je weiter desto mehr. Hierzu zählen lieblos verlegte Kühlerschläuche, die vom erstbesten Ast abgerissen werden können, ebenso wie Auspuffkrümmer oder ausladende Rückspiegel. Kleine Klappspiegel vom Zubehörmarkt empfehlen sich. Auch die serienmäßigen Blinker haben häufig Ausmaße, die sie zu den ersten Opfern beherzten Offroadens werden lassen. Elastisch gelagerte Miniblinker sind eine gute Alternative. Auch ein geschmiedeter Schalthebel mit klappbarer Spitze ist dem starren Serienteil haushoch überlegen.

gegen Fahrtwind, bei einem Sturz sind sie weitgehend wirkungslos. Nötig ist eine geschlossene Form, die sich gegen das Lenkerende abstützt. Vorsicht ist allerdings bei der Verwendung von Heizgriffen geboten, da die Griffgummis seitlich aufgeschnitten werden müssen. Die einfachste Ausführung geschlossener Handschalen besteht komplett aus Kunststoff und ist bereits für rund 25 Euro zu haben. Aufwendiger sind Konstruktionen mit einem Bügel aus Metall. Für den Reiseeinsatz sollte die Montage großer Windabweiser möglich sein. Verzichtet man aus individuellen Gründen auf Protektoren am Lenker, empfiehlt es sich, vor dem Ausflug ins Gelände zumindest die Armaturen leicht zu lockern, so dass sich diese beim Sturz verdrehen können.

Dem Scheinwerfer werden in erster Linie von vorausfahrenden Fahrzeugen aufgeschleuderte Steine gefährlich. Die klassische Lösung ist ein Gitter aus Metall oder Kunst-

Zum Glück gibt es dieses praktische Utensil für wenig Geld im Zubehörhandel. Schwierig bis unmöglich ist die Montage von Faltenbälgen an Upside-Down-Gabeln. Für diese haben sich Neoprenschläuche durchgesetzt. Da diese eng anliegenden Hüllen direkten Kontakt mit dem Innenrohr haben, müssen sie von Zeit zu Zeit abgenommen und gründlich gereinigt werden, sonst zerschmirgeln Schmutzablagerungen die empfindliche Oberfläche. Schutz zumindest vor Steinschlag bieten Schienen, die das Gabelrohr von vorne halb umschließen.

Trotz des großen Angebots vorgefertigter Protektoren ist

Plexiglasschutz für den Scheinwerfer von Touratech und Metallgitter von African Queens (unten). Aufwendige Handschützer mit Metallbügeln von HPN, einfache Ausführung komplett aus Kunststoff erhältlich bei Götz (ganz unten).



Übrigens gibt nach: der Klappspiegel ist von Acerbis, flexible Miniblinker sind bei jedem Zubehörhändler zu bekommen, den Schalthebel mit klappbarer Spitze liefert Touratech für viele Reiseenduromodelle.

Faltenbälge empfehlen sich zum Schutz konventioneller Gabeln. Bei Upside-Down-Gabeln kommen vorzugsweise Neoprenhüllen oder Kunststoffschienen zum Einsatz, letztere schützen allerdings nur bedingt vor Schmutz.



ERGONOMIE

Sicher im Gelände unterwegs ist nur, wer sein Bike auch im Griff hat. Die auf Straßeneinsatz ausgelegte Ergonomie vieler Reiseenduros ist hierbei selten geeignet. Zu diesem komplexen Thema hier nur einige Anmerkungen. Die serienmäßigen Fußrasten geben meist nur wenig Halt, besseren Stand ermöglichen gezackte Exemplare mit breiter Aufstandsfläche. Sehr schöne Exemplare, die noch dazu tiefer montiert sind, hat Motobau aus Berlin für BMW- und Honda-Modelle entwickelt. Auch bei Touratech gibt es geeignete Rasten, von denen einige Ausführungen alternativ für Straßen- oder Offroadstiefel lieferbar sind.

Tief ausgemuldete Sitzbänke lassen dem Fahrer nur wenig Bewegungsfreiheit. Bänke ohne Stufe sind im Zubehörhandel erhältlich oder man lässt die Originalbank in einem Fachbetrieb aufpolstern, so dass die glatte Fläche eine Veränderung der Sitzposition zulässt.

Wenig Freude macht bei vielen Reiseenduros die Position des Lenkers. Für den Geländeeinsatz ist er viel zu tief montiert. Abhilfe schaffen Lenkererhöhungen, beispielsweise von SW-Motech oder Motobau. Und wer den Lenker schon abgeschraubt hat, gönnt sich ein schönes flaches Exemplar von Magura wie den X-Line. So ein konifizierter Alulenker liegt nicht nur gut in der Hand, sondern sieht auch um Welten sportlicher aus als die dünnen schwarzen Röhrchen aus der Serie.



Lenkererhöhung durch Klemmböcke von SW-Motech (oben) und mit einer aufwendigeren Lösung von Motobau (unten).

Breite, tiefer montierte Fußrasten verbessern die Fahrzeugbeherrschung im Gelände. Dieses Produkt von Motobau ist für verschiedene Fahrzeuge verfügbar.



PROTEKTION REIFEN KRAFTSTOFF GEPÄCK



REIFEN

Den meisten Verdruss bereiten bei Geländeausflügen mit Reiseenduros die serienmäßigen Reifen. Was auf trockenem, festem Schotter schon mehr schlecht als recht funktioniert, wird bei schlammigen Verhältnissen zum Desaster. So gut wie kein Negativprofil haben die asphaltoptimierten Pneus, von Stollen ganz zu schweigen. Also ab zum Reifenhändler und

einen richtig fieses Grobstoller gekauft? Fehl-anzeige - zumindest in den meisten Fällen. Aspekte der Reifenfreigabe lassen wir an dieser Stelle mal außen vor, denn die meisten der hier vorgestellten Profile dürfen nur auf den wenigsten Bikes im Straßenverkehr gefahren werden. Doch schon bei der schieren Größe hapert es. Kaum noch eine moderne Reiseenduro hat die offroadtypischen Radgrößen. 19-Zoll-Vorderrad und ein 17-Zöller hinten sind mittlerweile der Standard. Rühmliche Ausnahmen bilden die Adventure-Modelle von KTM,

OFFROADREIFEN FÜR REISEENDUROS

| MODELL | CONTINENTAL TKC 80 | KENDA K760 |
|-------------|--------------------|-------------|
| VORDERRAD-Ø | 21, 19 Zoll | 21 Zoll |
| HINTERRAD-Ø | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll |

FAHRWERK

FAHRTECHNIK

die mit standesgemäßen 21 bzw. 18 Zoll auf ein relativ breites Spektrum an Geländereifen zurückgreifen können. Doch auch für die kleineren Radgrößen halten die Reifenhersteller offroadtaugliche Produkte bereit. Als Klassiker in diesem Segment darf wohl der TKC 80 von Continental bezeichnet werden, der bei einer ordentlichen Laufleistung auf der Straße über gute Geländeeigenschaften verfügt. Ebenfalls an leistungsstarke Maschinen, die im Gelände bewegt werden sollen, wendet sich der Metzeler Karoo. Auch er ist für die kleinen 19-Zoll Vorderräder verfügbar. Kritisch wird es für beide Profile, wenn der

Untergrund schlammig ist. Hier setzen sich die Reifen schnell zu und auch die Seitenführung kommt nicht an die von Sportenduroreifen heran. Für das, was man mit Maschinen dieser Kategorie im Gelände anstellen kann, sind beide trotzdem eine gute Wahl, für Abenteuerreisen allemal. Einige weitere Nachteile der 19-Zöller seien hier noch kurz erwähnt. Durch den kleineren Durchmesser fallen die stabilisierenden Kreiselkräfte geringer aus, was sich gerade bei sehr niedrigem Tempo negativ bemerkbar macht. Auch sind die Rei-

fen für den Geländeeinsatz außergewöhnlich breit, was sie leicht aus der Spur laufen lässt. Und nicht zuletzt sind die meist verwendeten Gussfelgen wesentlich weniger elastisch als Speichenräder, was jedoch nur bei extremem Einsatz ins Gewicht fällt.

Ein größeres Reifenangebot steht Fahrern mit klassischen Radgrößen zur Verfügung, wie sie an leichteren Reiseenduros oder älteren Modellen vom Schläge einer Transalp Verwendung finden. Neben den bereits oben erwähnten Pneus gibt es das aus dem Rallyesport stammende Profil Pirelli MT 21 Rallycross und den klassischen Michelin Desert, die beide sowohl bei Fernreisen als auch beim gelegentlichen Geländeausflug eine gute Figur machen. Einen Reifen mit Grip für die harte Tour hat Mefo mit dem Stonemaster im Programm. Verhältnismäßig offen im Profil gibt sich auch der Metzeler Unicross. In dieser Liga spielt auch der T63 aus dem Hause Michelin. Außergewöhnlich ist die Verfügbarkeit von Crossreifen als 17-Zöller. Beim taiwanesischen Hersteller Maxxis haben wir den M-6001 entdeckt. Zweiradspezialist Melahn in Hamburg hat den K760 von Kenda im Programm. Diese beiden Profile sind erste Wahl bei sportlichem Einsatz in schwerem Gelände, halten auf PS-starken Bikes aber nur kurz.

Ein Plus an Sicherheit vor Plattfüßen bieten verstärkte Schläuche, wie sie im Offroadsport gebräuchlich sind. Ganz sicher geht man mit der Verwendung von Mousse, einem Moosgummiring, der anstelle des Schlauches montiert wird. Mousse ist allerdings nur für die im Geländesport typischen Radgrößen verfügbar. Auch ist die Montage nicht ganz einfach und zudem altern die Ringe relativ schnell - sie sind also nur für zeitlich begrenzte Extremtouren zu empfehlen. Ein sinnvolles Zubehör



Reifenhalter verhindern das Verdrehen des Reifens auf der Felge (erh. im Fachhandel), Mousse statt Schlauch von Michelin, verstärkte Schläuche von Mefo.

beim Einsatz von Schlauchreifen im Gelände sind Reifenhalter. Senkt man auf weichem Untergrund den Luftdruck, verhindern die Halter ein Verdrehen des Reifens auf der Felge, was dem Abreißen des Ventils vorbeugt.

Doch der beste Reifen ist nichts Wert, wenn sich das Rad nicht mehr dreht. Was zunächst bizarr klingt, ist auf Schlammspisten häufig die Realität. Schuld daran sind die strömungsgünstig niedrig montierten Vorderradkotflügel vieler Modelle. Baut sich bei niedrigem Tempo eine „Schlammsohle“ auf der Lauffläche auf, geht bald gar nichts mehr. Also besser schon zu Hause hochsetzen oder - falls es Kühler und Verkleidung zulassen - durch einen Endurokotflügel tauschen. Fertige Lösungen für verschiedene Modelle bieten African Queens und Touratech an.

Exakte Dimensionen im Fachhandel erfragen.



| MAXIS 001 | MEFO STONEMASTER | METZELER KAROO | METZELER UNICROSS | MICHELIN DESERT | MICHELIN T 63 | PIRELLI MT 21 |
|-----------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|---------------|
| oll | 21 Zoll | 19, 21 Zoll | 21 Zoll | 21 Zoll | 21 Zoll | 21 Zoll |
| 8 Zoll | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll | 17, 18 Zoll |



SPEZIAL

PROTEKTION REIFEN **KRAFTSTOFF** GEPÄCK FAHRWERK FAHRTECHN

KRAFTSTOFF

Sind die ausladenden Tanks moderner Reiseenduros beim Geländefahren oft hinderlich, kann das Kraftstoffvolumen auf Fernreisen gar nicht groß genug sein. Einfach einen größeren Tank aus dem Zubehörhandel draufsetzen wie zu Zeiten der seligen XTs, funktioniert heute angesichts durchgestylter, verkleideter Bikes immer seltener.

Ausnahmen sind die Großtanks für die F 650 GS aus dem Rallyekit von Touratech, mit denen sich ein Volumen von bis zu 39 Litern realisieren lässt. Der gleiche Hersteller bietet auch großvolumige Spritbehälter für die R 1100 und 1150 GS an und ganz neu für die R 1200 GS sowie die KTM-Modelle 950 und 990 Adventure. Honda-Spezialist African Queens verhilft den Modellen Varadero, Transalp und Africa Twin zu mehr Reichweite. Die aus GFK laminierten Behälter sind mit verschiedenen Volumina er-

hältlich. Auch Touratech hält einen Großtank für die Africa Twin bereit. GS-Modellen mit Zweiventilmotor hilft der seit Jahren bewährte 43-Liter-Tank von HPN auf die Sprünge. Wer für sein Bike nirgends einen passenden Tank findet, dem bleibt die Möglichkeit der Maßanfertigung. Spezialisten

fassenden Hecktank für seine Umbauten an. African Queens hat mehrere aus GFK gefertigte Varianten für die Africa Twin im Programm, die ein erstaunliches zusätzliches Volumen von bis zu 17 Litern bieten. Findige Bastler besorgen sich gebrauchte Hecktanks von Sportenduros, die meist vom Zubehörseller Acerbis oder von den KTM-Rallyebikes stammen, und passen diese an die eigene Maschine an. Dies erfordert allerdings eine gehörige Portion Schraubereifahrung, da neben Änderungen am Heck oft auch noch der Auspuff verlegt werden muss. Der Teufel wohnt bekanntlich im Detail.

Maßgeschneiderte Hecktanks gibt es nur für wenige Modelle - hier ein Tank von African Queens für die Africa Twin.

Nicht schön aber preiswert - mit Riemen und Ösen kann ein Kunststoffkanister pistenfest am Alukoffer befestigt werden.



wie WTS oder RMS Rennsporttechnik schweißen hochwertige Großtanks aus Aluminium für jedes Motorrad.

Eine weitere Möglichkeit, den Aktionsradius zu erhöhen, sind Hecktanks. Diese sind jedoch nur für wenige Modelle passend verfügbar. So bietet der BMW-Veredler HPN einen 7,5 Liter

Ganz einfach und besonders preiswert kommt man mittels handelsüblicher Reservekanister zu mehr Spritvolumen. Einfach Ösen an den Alukoffer schrauben und den Kanister mit zwei Riemen verzurren. Hat man keinen Sozios dabei, kann man die Kanister sogar schwerpunktünstig vor den Kisten befestigen. Eine elegantere Lösung ist der maßgefertigte, 13 Liter fassende Tank, der exakt in die Aluboxen von Bernd Tesch passt.

African Queens bietet Großtanks für verschiedene Modelle an. Als Werkstoff dient meist GFK. *Zwei Tankhälften aus schlagzähem Kunststoff von Touratech verhelfen der KTM 950/990 Adventure zu einem Kraftstoffvorrat von 45 Litern.* *Die seitlich am Tank der BMW R 1200 GS montierten Tanks stammen von Touratech. Damit sind insgesamt 36 Liter Sprit an Bord.* *Der Klassiker für alle GS-Modelle mit Zweiventil-Motor: der 43 Liter fassende Tank von HPN.*



PROTEKTION

REIFEN

KRAFTSTOFF

GEPÄCK

FAHRWERK

FAHRTECHNIK

GEPÄCK

Geht es auf die große Reise, stellt sich die Frage, wohin mit dem Gepäck? Hierzu ist schon viel geschrieben worden, unter anderem in der großen Alukoffer-Übersicht in MOTOTRAVELLER 2-2005. Daher an dieser Stelle nur ganz knapp ein paar Anregungen für den Gepäcktransport auf Offroadreisen. In Frage kommen nur robuste Träger aus Stahlrohr mit geschlossenem Rahmen und einer soliden Verbindung beider Trägerhälften. Es hat sich als sinnvoll erwiesen, dass sich der Träger auf jeder Fahrzeugseite an drei Punkten abstützt. Zweimal oben gegen den Heckrahmen sowie mit einer Strebe nach vorne unten in Richtung Schwingenlager am Hauptrahmen. Der Durchmesser der Rohre sollte bei Rundmaterial nicht unter 18 Millimetern liegen, ihre Wandstärke mindestens zwei Millimeter betragen. Zu achten ist darauf, dass es sich um modellspezifisch konstruierte Lösungen handelt. Adaptierte Universalträger haben meist viel zu lange Streben, die unglück-

liche Hebelverhältnisse bewirken. Als Gepäckbehälter für Fernreisen haben sich Aluboxen durchgesetzt. Eine Ausnahme bildet der Kunststoffkoffer Gobi von Hepco & Becker, der in seiner doppelwandigen Schale einen Notvorrat Trinkwasser aufnehmen kann. Bei allen auf dem Markt erhältlichen Alukoffern empfiehlt sich der Einbau eines Verstärkungsbleches von mindestens einem Millimeter Dicke auf der Kofferwand, die die Befestigungselemente trägt.

Die Befestigung des Koffers am Träger kann auf Fernreisen gar nicht robust genug sein. Hier geht es erst in zweiter Linie um Komfort und Eleganz. Winzige Schlösschen und filigrane Hebeleien sind im Zweifelsfall störungsanfällig. Fummelig aber unverwundlich ist die Lösung von Bernd Tesch. Er verschraubt seine Alukoffer mit dem Träger. Eleganter ist da die Lösung von Touratech, bei der man zwar auch den Koffer öffnen muss, um an die Rändelmuttern zu kommen, dafür ist der Koffer mit vier Kunststoffadaptern

formschlüssig im Träger fixiert. Die meisten anderen Anbieter setzen auf mehr oder weniger aufwendige und trickreiche Klauen und Hebel zur Befestigung ihrer Boxen.

Ganz egal für welches System man sich entschei-



det, eine ausgiebige Testfahrt über holprige Feldwege sollte man vor der Abreise unbedingt unternehmen. Natürlich sind die Koffer hierbei vollbeladen – am besten mit der Ausrüstung, die auch mit auf die Tour soll.

So gewinnt man nicht nur einen Eindruck von der Robustheit des Gepäcksystems, sondern erkennt auch eventuelle Fehler beim Packen. Beim Beladen des Motorrads ist grundsätzlich zu beachten, dass schwere Dinge möglichst schwerpunktnah verstaut werden, also vorne unten in den Boxen oder im Tankrucksack. Benutzt man eine Gepäckrolle und ist solo unterwegs, schnallt man sie auf den Soziusplatz. Mit Beifahrer wird's schwieriger. Die weit hinten montierte Rolle übt starke Hebelkräfte aus, was das Rahmenheck beansprucht und das Vorderrad entlastet. Etwas abmildern lässt sich der Effekt, wenn man zumindest keine allzu schweren Gegenstände in die Gepäckrolle packt.

Ist die Gepäckrolle für Zweipersonenbetrieb weit hinten montiert, darf sie nur leichte Dinge wie z. B. Schlafsäcke und Isomatten enthalten.

Auf Solopfaden wandert die Gepäckrolle schwerpunktgünstig auf den Beifahrersitz.



Robust und einfach zu montieren sind die Zega-Koffer von Touratech. Passende Träger sind für viele Reiseenduros verfügbar.

Auf viel Know How von eigenen Reisen greift Bernd Tesch bei der Konstruktion seiner „Travel Taschen“ zurück. Praktisch: der Tank passt exakt in die Box.

Mit dem „Gobi“ bietet Hepco & Becker den einzigen Kunststoffkoffer für Extremreisen an. In der doppelwandigen Schale kann Trinkwasser gebunkert werden.



Hochwertige Federelemente verfügen nicht nur über eine bessere Performance als Großserienprodukte, sie lassen sich auch individuell einstellen.



Die serienmäßig verbauten Federelemente

viele Reiseenduros sind für den Straßenbetrieb optimiert, also relativ straff abgestimmt. Um ein geeigneteres Setup für den Geländebetrieb herbeizuführen, fehlt es den meisten Komponenten an Verstellmöglichkeiten. Mit einer einstellbaren Vorspannung am Federbein ist häufig das Ende der Fahnenstange erreicht, eine variable Zugstufendämpfung erscheint bereits als Luxus. Die Gabeln verzichten in der Regel völlig auf Einstellmöglichkeiten. Eine Ausnahme bildet hier die KTM 990 Adventure mit ihrem voll einstellbaren Fahrwerk. Kein Wunder also, dass Besitzer von Reiseenduros, die mit ihrem Fahrzeug häufiger auf losem Untergrund unterwegs sind, gerne zu Federelementen aus dem Zubehörhandel greifen. Die günstigste Methode seinem Fahrwerk etwas Gutes zu tun, ist der Einsatz hochwertiger Gabelfedern. Bei Gabeln ohne Verstellmöglichkeiten, also so ziemlich allen Großserienprodukten, empfehlen sich progressive Federn, die weich ansprechen, gegen Ende des Federweges jedoch noch über Reserven verfügen. Zum Satz Federn wird dann noch ein Öl der passenden Viskosität eingefüllt und die Performance der Gabel ist kaum wiederzuerkennen. Den Einbau einer kompletten Gabel von Spezialanbietern wie African Queens werden nur die wenigsten Fahrer in Erwägung ziehen. Bereits der Preis der Gabel liegt meist jenseits der 2000 Euro, hinzu kommen Kosten für die modellspezifische Anpassung und die TÜV-Abnahme. Wer die Kosten nicht scheut, findet bei den Herstellern Marzocchi, Öhlins, Wilbers und WP interessante Lösungen. Weniger teuer dafür mit viel Bastelei verbunden ist die Adaption ei-

FAHRWERK

ner gebrauchten Gabel aus einer Sportenduro. Etwas geringer ist der Aufwand, wenn man die Gabel komplett mit Vorderrad verwendet. Allerdings hat man dann nur die schmalbrüstige Bremsanlage einer Sportenduro zur Verfügung. Auch sollte im Vorfeld geklärt werden, ob für die gewünschte Gabel Tragfedern verfügbar sind, die für das hohe Gewicht einer Reiseenduro ausgelegt sind. Einfacher und billiger ist die Umrüstung des Federbeins. Bereits unter 1000 Euro sind



hochwertige Produkte erhältlich, die das Fahrverhalten der Reiseenduro nicht nur im Gelände deutlich verbessern. Zudem bieten diese Produkte wichtige Einstellmöglichkeiten. Auch wenn die Fahrwerkeinstellung bei jedem Motorrad individuell an die jeweilige Streckenbeschaffung angepasst werden muss, hier ein paar Einstellungstipps, die sich in der Offroadpraxis bewährt haben. Auf harten, schnellen Schotterpisten die Federvorspannung sowie die Dämpfung von Zug- und Druckstufe leicht reduzieren. Die Ein- und Ausfederbewegungen können dadurch schneller erfolgen, das Rad kann den Unebenheiten mit maximaler Traktion folgen. Doch Vorsicht: mit abnehmender Dämpfung wird das Fahrverhalten unruhiger. Ist das Terrain durch starke Stufen geprägt, muss die Dämpfung in Ausfederrichtung

verstärkt werden, da das unterdämpfte Heck sonst „verspringt“. Hier ist allerdings Fingerspitzengefühl gefragt, denn bei zu starker Dämpfung erfolgt das Ausfedern so langsam, dass bei der nächsten Steinkante noch nicht der volle Federweg zur Verfügung steht.

Auf sandigem Untergrund folgen die Unebenheiten meist in weiteren Abständen, so dass das Fahrwerk nicht ganz so schnell arbeiten muss. Eine stärkere Dämpfung, die der Fahrstabilität zugute kommt, ist hier möglich. Auch die Federvorspannung kann erhöht werden, da nicht so viel Federweg benötigt wird.

Je weicher und weniger uneben der Boden ist, desto geringer sind die Anforderungen an das Fahrwerk. Häufig kann man hier mit Standardabstimmung fahren.

Richtig schwierig wird es, wenn man offroad mit schwerem Gepäck unterwegs ist. Da man mit Beladung ohnehin keine großen Kapriolen unternehmen wird, sollte man in Richtung Fahrstabilität abstimmen, damit die Fuhre nicht ins Schlingern gerät. Also die Federvorspannung soweit erhöhen, dass das durch die Beladung bedingte Einfedern halbwegs kompensiert wird. Durch Verstellung der Druckstufe (falls möglich)

zusätzlich stabilisieren. Ein Fahrzeug, dessen Heck stark nach unten hängt, ist wegen der veränderten Geometrie (flacherer Lenkkopfwinkel) ausgesprochen unhandlich. Niemand würde schließlich mit einem Chopper auf die Piste gehen. Ist eine ausreichende Anhebung des Hecks nicht möglich, hilft nur der Einsatz einer härteren Feder.

Auch komplette High-End-Gabeln gibt es auf dem Zubehörmarkt. Allerdings sind sie schwierig zu adaptieren und teuer.



ROTEKTION

REIFEN

KRAFTSTOFF

GEPÄCK

FAHRWERK

FAHRTECHNIK

FAHRTECHNIK

STEILAUFFAHRT Extreme Steigungen be-
gegnet dem Enduristen nicht nur auf dem
Trainingsgelände, sondern sie gehören zum
Alltag des Endurowanderns von den Alpen bis
zu den Karpaten. Auch der Fernreisende wird
sich brachialen Anstiegen gegenübersehen,
wenn er einem für Tragtiere gedachten Trail
durch die Anden folgt oder aus einem Wadi
herausfahren will. Hilfreich ist grundsätzlich
ein gewisser Anlauf. Das eigentliche Steil-
stück geht man nach Möglichkeit im zweiten
Gang an. Untertourig baut das Motorrad eine
bessere Traktion auf, zudem hat man noch
einen Gang in Reserve, wenn's haarig wird.
Zwei Finger der linken Hand bleiben immer
am Kupplungshebel, um schnell schalten zu

können und die Kraft notfalls mit
schleifender Kupplung zu dosie-
ren, beispielsweise wenn das
Vorderrad steigt. Geübte Fahrer

bewältigen eine Steilauffahrt im Stehen, wo-
bei die Knie nicht ganz durchgedrückt sind,
um die Kompression bei der Einfahrt in die
Steigung sowie Bodenwellen im Steilstück ab-
zufedern. Den Motor auf Zug halten; aber nur
etwa halbe Gasstellung, sonst lieber hoch-
schalten; das Drehmoment soll uns den An-
stieg hochschieben. Zusätzliche Schwierigkei-
ten bereiten Felsabsätze oder herumliegende
Steinbrocken. So nützlich eine zügiges Tempo
ist, man muss hier einen Kompromiss finden,
damit die Hindernisse nicht das Vorderrad
seitlich „verspringen“ lassen. Grundsätzlich
immer die geplante Linie im Auge behalten,
das Motorrad folgt der Vorgabe dann fast au-
tomatisch. Fixiert man einzelne Hindernisse,
kann man sicher sein, sie genau zu treffen,
anstatt daran vorbei zufahren.

Bei extremen Auffahrten
hat der Reisende natürlich
die Möglichkeit, das Gepäck
vorher teilweise oder ganz
abzuladen. Das Motorrad
wird dadurch nicht nur insge-
samt leichter, sondern auch
die Schwerpunktage verbes-
sert sich. Das vom Abheben
gefährdete Vorderrad wird
stärker belastet.

Wenn's doch nicht klappt
und man mitten im Anstieg
stecken bleibt, heißt es, die
Nerven zu behalten und da-
für zu sorgen, dass die Fuhre
nicht umkippt bzw. rückwärts
rutscht. Die Vorderbremse
ist dabei nur wenig hilfreich,
denn das schmale, kaum

belastete Vorderrad - es hat beim Zurückrut-
schen die Rolle des Hinterrades übernom-
men - kann nur eine geringfügige Bremskraft
übertragen. Steckt man ohnehin hoffnungslos
im Steilstück fest, Motor durch Schnalzenlas-
sen der Kupplung abwürgen. Das Hinterrad
ist jetzt blockiert und gibt dem Motorrad den
größtmöglichen Halt. Falls möglich, steigt man
in dieser Situation ab, steht neben dem Motor-
rad, drückt es fest gegen Oberschenkel oder
Hüfte. Beide Hände am Lenker. Jetzt „fährt“
man ganz behutsam rückwärts, indem man
die Kupplung ganz vorsichtig zieht. Kupplung
immer wieder kommen lassen, damit das Mo-
torrad gar nicht erst Fahrt aufnimmt. Die Vor-
derbremse lässt man bei diesem Manöver am
besten außen vor, so dass das Vorderrad unge-
hindert rollen kann. Blockiert man es, rutscht
es im schlimmsten Fall seitlich in den Abgrund.
Motorrad soweit zurückrollen lassen, bis genü-
gend Anlauf für einen zweiten Versuch vorhan-
den ist oder man gefahrlos wenden kann.

WICHTIGER HINWEIS

Alle hier erwähnten Modifikationen sind für
einen reinen Offroad-Einsatz auf abgesperrten,
ausgewiesenen Übungsgeländen abseits des öf-
fentlichen Straßenverkehrs konzipiert. Aspekte
der Straßenverkehrszulassungsordnung sind
bensowenig berücksichtigt wie die mögliche
Verletzung von Garantiebedingungen der Fahr-
zeughersteller. Wir empfehlen dringend, vor jeder
Umbaumaßnahme einen KFZ-Sachverständigen,
den Hersteller/Importeur der eigenen Maschine
oder eine Fachwerkstatt zu konsultieren. Vor der
Anwendung von Crossreifen ist bei einem Reifen-
händler zu klären, ob der gewünschte Reifen
Gewicht/Leistung einer Reiseenduro gewachsen
ist. Autor und Verlag schließen jedwede Haftung
für möglicherweise aus den genannten Umbau-
maßnahmen resultierende Sach- und Personen-
schäden aus.

Bei Steilauffahrten gilt es, das Vorderrad am Abheben zu hindern. Nicht allzu
hochtourige Fahrweise vereinfacht die Sache.



STEILABFAHRT Wie bei der Auffahrt gilt natürlich auch bei Steilabfahrten, dass man sich ohne Gepäck leichter tut. Am Anfang vieler Steilabfahrten steht eine gewisse Überwindung. Natürlich möchte man gerade bei gerölligen oder stark stufigen Pisten möglichst langsam fahren. Doch je geringer das Tempo, desto geringer sind die stabilisierenden Kreiselkräfte der Räder. So muss man irgendwann den inneren Schweinehund überwinden und die Bremse lösen. Gebremst wird bei der Bergabfahrt vor allem mit der Vorderbremse. Sie übernimmt etwa 70 Prozent der gesamten Bremsleistung. Die Hinterradbremse hat lediglich unterstützende Funktion, da sie zum Blockieren neigt, was mit sofortigem Ausbrechen des Hecks bestraft wird. Die Fahrhaltung ist stehend, wobei die Knie stark angewinkelt sind und das Gewicht soweit wie möglich nach hinten verlagert wird. Auch unter diesem Aspekt macht sich bei extremen Situationen die vorherige Demontage der Gepäckrolle bezahlt. Die Kupplung bleibt gezogen, gegebenenfalls kann durch gefühlvolles Einkuppeln die Bremswirkung des Motors genutzt werden. Der Blick ist weit nach vorne gerichtet und sucht die beste Spur.

WASSERDURCHFART Handelt es sich nicht um ein Rinnsal, sondern eine richtige Flussdurchfahrt – und von der reden wir hier –, wird zunächst die zu fahrende Spur bestimmt. Ist das Wasser nicht völlig klar und ohne Strömung, empfiehlt es sich, die Strecke bis zum anderen Ufer zu Fuß zu erkunden. Wo sind Felsen oder andere Hindernisse unter Wasser? Gibt es besonders tiefe Löcher? Allgemein sind besonders glatte Bereiche der



Bei Steilabfahrten wird das Gewicht möglichst weit nach hinten verlagert. Die Vorderbremse übernimmt den Großteil der Bremsarbeit. Der erste Gang ist eingelegt, die Kupplung gezogen.

Wasseroberfläche Hinweise auf tiefe Stellen, wohingegen eine stark bewegte Oberfläche auf weniger tiefgründige Bereiche hindeutet. Anhand dieser Merkmale lässt sich vom Ufer aus schon mal grob eine mögliche Linie planen. Zu berücksichtigen ist auch die Strömung. Man kreuzt sie nie im rechten Winkel, da man dem Wasser sonst die größtmögliche Angriffsfläche bietet. Der Kurs verläuft also im spitzen Winkel zur Strömung flussaufwärts. Natürlich muss das Ufer am angepeilten Ziel auch befahrbar sein. Die maximale Wassertiefe darf nicht tiefer sein als die Ansaugöffnungen des Luftfilters bzw. die Öffnung des Auspuffs.

Während Sportenduristen eine Wasserdurchfahrt stehend meistern, empfiehlt es sich für den Kapitän einer beladenen Reiseenduro, die Sache im Sitzen anzugehen, um bei Bedarf die Beine als Stütze zur Verfügung zu haben. Gefahren wird langsam aber kontinuierlich. Stehenbleiben unbedingt vermeiden. Zum einen ist das Anfahren auf dem meist rutschigen Flussbett nicht ganz einfach und birgt das Risiko sich einzugra-

ben, zum anderen senken während der Fahrt die seitlichen Schleppen der Bugwelle den Wasserstand entlang des Motorrads etwas. Sollte die Maschine umkippen oder sonstwie unter Wasser geraten, wobei der Motor ausgeht, auf keinen Fall wieder starten. Mit Hilfe der Reisekameraden (die werden sich freuen) ans andere Ufer schieben. Dann zunächst die Zündkerzen herausschrauben und den Motor mit dem E-Starter durchdrehen. Unter Umständen kommt ein beachtlicher Wasserstrahl aus dem Kerzenloch. Durch die erhöhte Kompression – das Wasser im Motor lässt sich nicht zusammendrücken – hätte der Motor bei einem regulären Startversuch einen Wasserschlag abbekommen. Ist man sicher, dass kein Wasser mehr im Motor ist, Kerze trocknen und wieder einsetzen. Jetzt gilt es noch, die Vergaser trocken zulegen. Im besten Fall

BEZUGSQUELLEN

| | |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| ACERBIS | Fon 09621-420800, www.acerbis.com |
| AFRICAN QUEENS | Fon 08441-18442, www.africanqueens.de |
| BERND TESCH | Fon 02473-938686, www.berndtesch.de |
| CONTINENTAL | Fon 0511-93801, www.conti-online.com |
| GÖTZ | Fon 07476-933150, www.goetz-motorsport.de |
| HEPCO & BECKER | Fon 06334-92160, www.hepco-becker.de |
| HPN | Fon 08571-5300, www.hpn.de |
| KTM | Fon 09628-92110, www.ktm.de |
| MAGURA | Fon 07125-1530, www.motorrad.magura.com |
| MARZOCCHI | Fon 0039-051-6168711, www.marzocchi.com |
| MAXXIS | Fon 0482-189060, www.maxxis.de |
| MEFO | Fon 09723-91910, www.mefo.de |
| MELAHN | Fon 040-4711210, www.melahn.de |
| METZELER | www.metzelmoto.de |
| MICHELIN | www.michelin.de |
| MOTBAU | Fon 030-661033, www.motobau.de |
| ÖHLINS | Fon 08669-8480, www.oehllins.de |
| PIRELLI | www.pirelli.de |
| RMS | Fon 09306.8599, www.rms-rogers.de |
| SW-MOTECH | Fon 06425-816800, www.mo-tech.de |
| TOURATECH | Fon 07728-92790, www.touratech.de |
| WP | Fon 09401-521225, www.wp-germany.com |
| WTS - Helmut Wolf | Fon 07543-1604 |

Vorheriges Sondieren der Furt und vorausschauende Fahrweise bewähren sich bei Wasserdurchfahrten. Möglichst nicht im rechten Winkel zur Strömung fahren, sonst ist die Angriffsfläche sehr groß.



muss nur die Schwimmerkammer geleert werden. Wenn das nichts hilft, Düsen ausbauen und durchblasen. Zu guter letzt gilt der Blick dem Motoröl. Sieht es aus wie Milchkaffee, ist Wasser hineingeraten und das Öl ist unbrauchbar und muss getauscht werden, denn die Schmierwirkung dieser Emulsion ist unzureichend. Also lieber Kurs vorher gründlich checken und behutsam fahren.

SCHLAMM Die schlimmsten Schlammstrecken erwarten den Reisenden in den Tropen, und vor allem dort, wo die Piste lediglich in den typischen roten Lehm geschoben wurde, ohne eine Kiesschicht aufzubringen. Die Probleme sind vielfältig. Natürlich ist die Traktion recht gering. Das betrifft die Antriebs-, Brems- und Seitenführungskräfte gleichermaßen. Zudem setzt der besonders zähe tropische Schlamm auch grobe Profile schnell zu. Dies führt nicht nur zu einem weiteren Verlust an Traktion, sondern es baut sich im Extremfall eine dicke Schlammsschicht um den Reifenumfang auf. Wer hier keinen hohen Kotflügel hat, dessen Vorderrad wird bald nur noch als Kufe fungieren. Finden sich gelegentlich trockenere Abschnitte in der verschlammten Piste, sollte man diese nutzen, um kräftig zu beschleunigen. Die erhöhte Raddrehzahl löst durch die Fliehkraft zumindest etwas Schlamm vom Reifen. Auch empfiehlt es sich, von Zeit zu Zeit das Motorrad von der Schlammpackung zu befreien. Oft sitzen Steine im Schlamm, die an der Reifenflanke scheuern oder die Mechanik des Federbeins beschädigen. Auch die Wärmeabfuhr des Motors leidet unter der



Das Anfahren ist auf Sand das Schwierigste. Einmal in Fahrt werden die Gänge schnell hochgeschaltet, das Motorrad wird mit dem Gas immer auf Zug gehalten.

isolierenden Hülle. Bei Luftkühlern die Kühlrippen säubern, bei wassergekühlten Motoren Kühler prüfen. Vorsicht bei extrem dünnflüssigem Schlamm. Auf den ersten Blick sind die Durchgänge zwischen den einzelnen Kühlerlamellen zwar frei, ihre gesamte Oberfläche ist jedoch mit einer hauchdünnen Schicht überzogen, die die Wärmeabgabe verhindert. Hier hilft nur kräftiges Spülen mit Wasser. Eine allgemeingültige Empfehlung zur Fahrtechnik lässt sich hier nicht geben. Zu unterschiedlich sind die Bedingungen: tiefe Rinnen, homogener zäher Schlamm, dünnflüssige Plörre etc. Was sich bewährt hat, ist eine niedertourige Fahrweise. Bei extrem langen Schlammstrecken das umgefallene Motorrad nicht alleine aufheben, sondern immer gemeinsam mit dem Reisepartner. Spätestens nach dem zehnten

Mal ist man sonst so erschöpft, dass man nicht mehr die nötige Kraft zum Fahren hat und noch öfter stürzt.

SAND Bereits das Anfahren auf Sand erscheint dem Offroad-Anfänger als schier unlösbare Aufgabe. Hier hilft nur fleißiges Üben. Und von unschätzbarem Vorteil ist ein Motorrad mit einem großen Drehmoment. Als Vorbereitung empfiehlt es sich, den Reifendruck zu verringern. Bei reinen Sandabschnitten – wo es keinerlei Steine gibt – kann man ihn bis auf 0,5 bar senken. Dadurch erhält der Reifen eine breitere Aufstandsfläche und sinkt nicht so leicht ein. Bei Schlauchreifen ist hierbei die Verwendung von Reifenhaltern ratsam, damit sich der Reifen nicht auf der Felge dreht und das Ventil abreißt. Beim Anfahren wird bei der niedrigsten Drehzahl, bei der der Motor gerade nicht abstirbt, eingekuppelt. Möglichst schnell ohne langes Schleifenlassen einkuppeln. Sollte trotzdem Schlupf am Hinterrad auftreten, leicht mit der Kupplung nachdosieren. Sobald wie möglich schaltet man in den zweiten Gang; auch hier wieder schnell einkuppeln. Im Zweiten kann nun mit deutlich mehr Gas Tempo aufgenommen werden, und schon wird zügig in den Dritten geschaltet. Das Tempo kann nun weiter erhöht werden. Die Gefahr sich einzugraben, ist vorüber. Auch stabilisiert sich das Motorrad mit zunehmender Geschwindigkeit und läuft schön geradeaus. Bei aller Freude über das neugewonnene Fahrkönnen sollte man jedoch stets auf der Hut sein. Häufig sind ältere Fahrspuren nur zugeweht. Wegen der geringeren Dichte des

Jeder Schlamm ist anders, daher gibt es wenige universelle Empfehlungen. Eine untertourige Fahrweise ist jedoch immer von Vorteil. Motorrad regelmäßig von Verkrustungen an beweglichen Teilen und Kühlern befreien.





Schon mit wenig Übung sind Schotterpisten unschwer zu bewältigen. Nur an das veränderte Lenk- und Bremsverhalten muss man sich gewöhnen.

Sandes sackt in diesen Bereichen das Vorderrad urplötzlich weg: runterschalten und Vollgas! Und grundsätzlich ist es wichtig, die Maschine auf Zug zu halten. Also immer am Gas bleiben, verhaltene Fahrweise mit häufigen Lastwechseln vermeiden.

SCHOTTER Eine Schotterpiste, in heimischen Gefilden als Forststraße anzutreffen, ist wohl für die meisten Reiseenduristen der Einstieg in die Welt abseits des Asphalts. Die größte Umstellung wird dem Anfänger hier das Bremsen abnötigen. Von der Straße den beherrzten Griff zur Vorderbremse gewohnt, hat sich so mancher Schotteranfänger bereits beim ersten kräftigeren Bremsmanöver auf die Nase gelegt. Also vorausschauend fahren, Vorderbremse gefühlvoll betätigen, Hinterbremse öfter – aber wohl dosiert – einsetzen. Schrecksekunden haben auch viele Fahrer einer mit ABS ausgestatteten Maschine auf Schotter bereits erlebt. So wichtig ein ABS auf Asphalt ist, so hinderlich ist es auf losem

Untergrund. Die Radsensoren stellen hier einfach nur ein blockierendes Rad fest und reduzieren den Bremsdruck. Im schlimmsten Fall tut sich gar nichts mehr. Falls möglich, ABS beim Verlassen der Straße deaktivieren – und nicht vergessen wieder anzuschalten, wenn der Offroadausflug zu Ende ist. Schwieriger werden Schotterpisten, wenn ihre Oberfläche mit

Lockermaterial bedeckt ist. Gerade in Kurven ist dann Vorsicht geboten. Hier machen sich Grundkenntnisse der elementaren Offroadfahrtechniken bezahlt. Gewicht bei der Kurvenfahrt weit nach vorne verlagern, das heißt, so weit wie möglich auf den Tank rutschen. Auch das Belasten der kurvenäußeren Fußraste ist sinnvoll. Drifts mit vorgestrecktem kurveninnerem Bein sollte man sich an Bord einer beladenen Reiseenduro verkniefen. Kommt die Maschine bei höherem Tempo ernsthaft ins Rutschen, wird man sie mit der Kraft des Beines kaum stützen und erhöht nur das Verletzungsrisiko.

Häufig bildet sich bei breiteren Pisten ein recht beachtlicher Mittelwall aus losem Material und Steinbrocken. Dieser sollte uns jedoch nicht daran hindern, bei Bedarf von einer Seite auf die andere zu wechseln. Angefahren wird der Wall in einem möglichst steilen Winkel, der Motor hängt dabei kräftig am Gas, so dass das Motorrad auf Zug gehalten wird. Eine andere Herausforderung sind Schlaglö-

cher. Lassen sie sich nicht umfahren, muss man sie einfach ertragen. Angenehmer wird die Sache, wenn man im Stehen fährt. Das entlastet nicht nur das eigene Kreuz, sondern auch das Motorrad. Das Rahmenheck wird weniger beansprucht, zudem wird die Gewichtskraft des Fahrers tiefer ins Fahrzeug eingeleitet. Eine Besonderheit ist das sogenannte Wellblech: kleine, gleichmäßige und wellenförmige Fahrbahnebenheiten, die sich über Kilometer erstrecken können. Verursacht wird das Waschbrettmuster auf vielbefahrenen Pisten vermutlich durch die doppelten Hinterachsen von LKW. Wie auch immer: das Gerüttel ist unerträglich. Besser geht es mit höheren Geschwindigkeiten, dann „schwebt“ man gleichsam von einem Wellenkamm zum nächsten. Mit allen Nachteilen bei der Traktion, die die eingeschränkte Bodenhaftung so mit sich bringt. Eine in Globetrotterkreisen kursierende Faustregel besagt, dass man etwa eineinhalb mal so schnell fahren muss, wie die verursachenden Fahrzeuge, um das Wellblech weitgehend zu kompensieren. Schön in der Theorie. Bedenkt man jedoch, dass selbst schwere LKW auf breiten Pisten oft mit 80 oder mehr Kilometern in der Stunde unterwegs sind, wird klar, dass viele Strecken das optimale Tempo gar nicht zulassen.

ÜBUNG MACHT DEN MEISTER Wie bei vielen Dingen im Leben gilt auch beim Geländeeinsatz mit der Reiseenduro: Übung macht den Meister. Für alle, die unter fachkundiger Anleitung lernen möchten, wie sie ihr Bike abseits des Asphalts sicher und mit Spaß bewegen, haben wir zusammen mit dem renommierten Veranstalter Teambuctou ein maßgeschneidertes Trainingsprogramm entwickelt. Die Ausschreibung finden Sie auf der folgenden Seite. ◀

