

www.motmagazine.de

Ausgabe 3/2017 • € 0,99

MOT MAGAZINE

MOTORRADLEBEN



EIN KOSTENLOSER
SERVICE VON



www.motoport.de

BILD: LUKAS MAGERL



Jens Föhl

SPÄT BREMSEN, FRÜH GAS GEBEN.

Das Befolgen dieser Kurzanweisung empfehlen wir natürlich NICHT für den Motorradausflug auf eurer lokalen Hausstrecke.

Sondern es ist in einer sehr kurzen Zusammenfassung das Geheimrezept für verbesserte Rundenzeiten bei unseren Rennstreckentrainings und Bekleidungstests auf unserem Testring in Oschersleben.

Unser Team von MotoPort hatte in diesem Sommer mehrfach die Gelegenheit, die neue Kollektion, Motorräder und sich selbst auf dem Rennstreckenkurs auszuprobieren.

Diese Erfahrung hat uns wieder einmal so begeistert, dass wir im kommenden Jahr euch auch die Gelegenheit zu einem Rennstreckentraining anbieten werden. Genauere Infos dann in der ersten Ausgabe unseres MOT_Magazines 2018.

Wir danken Dir für Deine Treue in 2017, wünschen Dir viel Spaß beim Lesen unseres Magazins und hoffen, dass wir uns demnächst sehen.

Am besten in Oschersleben 2018. Mehr im kommenden Heft!

Jens Foehl, MotoPort!



www.motoport.de

MOT MAGAZINE

MOTORRADLEBEN



SLOWENIEN

FANTASTISCHE MOTORRADSTRECKEN

KASACHSTAN

UNTERWEGS ZUR EXPO 2017

DIAMOND ATELIER X TW STEEL

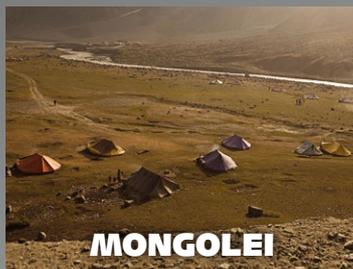
NEUES AUS DER CUSTOM-SZENE

DANE TROPHYS

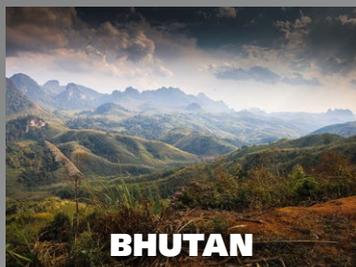
ONCE IN A LIFETIME JOURNEY



TRANSHIMALAYA



MONGOLEI



BHUTAN



NEPAL

DIE DANE TROPHYS

Einzigartige Motorradreisen in eine der faszinierendsten Regionen der Erde. DANE, der Anbieter hochwertiger GORE-TEX® Motorradbekleidung, testet seit Jahren seine neuen Kollektionen unter den extremen Bedingungen der Himalaya Region. Aus diesen Testfahrten sind die DANE TROPHYS entstanden. Motorradreisen für Motorradenthusiasten. Informiere Dich jetzt!

Alle Infos unter www.dane-trophy.de



VIDEOS
ZUR
DANE
TROPHY



EDITORIAL

DIE SEHNSUCHT NACH ENTSCHLEUNIGUNG

... ist derzeit ein großes Thema.

Sogar in dem jahrelang doch arg speedfixierten Motorradbereich. Das beständige Wachsen der Customizing Szene, der Rückgang bei den Supersportler-Zulassungen, die Retro-Bike-Welle. Alles Indizien dafür, dass weniger (Geschwindigkeit) mehr sein kann. Symptome für die Suche nach eben dieser Entschleunigung, nach Authentizität und intensiven Erleben.

Helm auf, Welt aus. Im richtigen Modus hat auch das Motorradfahren etwas entschleunigendes.

Bei einer idealen Tour schaltet der Kopf ab. Unbeeinflusst von der digitalen Berieselung, nimmt man die Umgebung, das Motorrad und sich selbst intensiv wahr. Man ist im Hier und Jetzt.

Spürt bei der Durchfahrt die kühlende Wirkung eines Waldes, den Fahrtwind und, zugegebenermaßen weniger erfreulich, den einsetzenden Regen. Der Kopf schaltet ab, die Fokussierung nimmt zu, der rauschende Einfluß der modernen Welt bleibt im Idealfall draußen. Man ist bei sich selbst.

Bei einer idealen Tour erreicht ihr (innere) Entschleunigung, Authentizität und intensives Erleben.

Solltet ihr danach auch eine wachsende Sehnsucht verspüren, haben wir etwas für euch:

Unsere DANE TROPHYs erfreuen sich eines so

großen Zulaufs, dass wir die Ziele deutlich erweitert haben.

Neben der etablierten DANE TROPHY TRANSHIMALAYA bieten wir nunmehr, gemeinsam mit DANE, auch Reisen nach NEPAL, BHUTAN, SRI LANKA und die MONGOLEI an.

Once-in-lifetime-Reisen. Ursprüngliches Motorradfahren in grandioser Landschaft. Entschleunigt, intensiv, einzigartig.

Kein Handyempfang, kein digitales Dauerfeuer, kein Terminstress. Nur Du selbst. Ein Motorrad, eine Gepäckrolle und eine fremde, faszinierende Welt.

Entschleunigt.

Vielleicht ist das ja was für Dich: www.dane-trophy.de



IMPRESSUM

Erscheinungsweise jährlich 4 Ausgaben.

Jahres-Abo-Preis 3,96 Euro.

Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ohne Genehmigung von MOT_Magazine ist eine Verwertung und Vervielfältigung strafbar.

Herausgeber & Abonnierung

MOT Media Verlag e.K.

Lindenallee 37

D-26122 Oldenburg

Mail: kontakt@motmagazine.de

Web: www.motmagazine.de

In redaktioneller Zusammenarbeit mit:

TVV Touristik-Verlag GmbH

Werner Henschel Str. 2

D-34233 Fuldatal-Ihringshausen

Redaktion und Fotos:

Tanja Schmitz, Peter Schmitz

INHALT



10 NEWS

Wissenswertes & Neues.

12 KASACHSTAN

Unterwegs zur Expo 2017.

20 BEKLEIDUNGS-TRENDS

Schützende Motorradbekleidung für die kühlere und feuchtere Jahreszeit.

24 DURCH HECKEN UND SCHLEHEN

Insider-Rundtour im Schwarzwald zwischen Bad Wildbad und Tübingen.

30 TOUREN & HOTEL TIPPS

Unsere Partnerhotels bieten alles für ein gelungenes Biker-Weekend.

32 SLOWENIEN

Es geht über fantastische Motorradstrecken hinauf auf den schönsten befahrbaren Berg Sloweniens.

38 ALLES FÜR DIE REISE

Nützliches, Neues und Informatives für Deine nächste Motorradtour.

40 DIAMOND ATELIER X TW STEEL

Der Uhrenhersteller TW Steel baut in Kooperation mit der Münchner A-Prominenz der Custombike-Szene, Diamond Atelier, ein Custombike auf.

48 RUNDE SACHE

Die Philosophie von Arai.

52 FAHRWERK

So weich wie möglich, so hart wie nötig! Was man unbedingt über das Fahrwerk wissen sollte.

12



32



24



Du möchtest zukünftig das MOT_Magazine auch als gedruckte Version in Deinen Briefkasten?

Dann kannst du es hier KOSTENLOS abonnieren!



Keine Aboverpflichtung, keine versteckten Kosten, jederzeit abbestellbar!
Versprochen und Mopedfahrer-Ehrenwort.

DER HIMALAYA RUFT!



BIST DU DIE ANTWORT?

Dann bewirb Dich jetzt auf einen
Gratisplatz im DANE-TEST-TEAM.

www.dane-trophy.de

SEALAND
GORE-TEX® PRO



MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**
17/2016

LYNGBY
GORE-TEX® PRO



MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**
5/2015

LIMFJORD
GORE-TEX®



MOTORRAD
kauf tipp
Heft 17/2013

BRØNDBY
GORE-TEX®



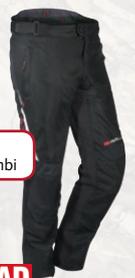
Herausnehmbare
Klimamembrane

FANO
SOMMER



MOTORRAD
Urteil: **gut**
7/2015

FANO
SOMMER



Air-Flow
Sommerkombi

MEET NATURE.

NEWS

NAVIGON Cruiser: Die Motorradnavigation von Garmin für das Smartphone

Als erste Motorrad-App aus dem Hause Garmin schöpft die NAVIGON Cruiser App direkt aus den Vollen. Neben einer leichten Bedienbarkeit bietet sie zahlreiche praktische Features, wie individuelle Routenanpassung, Round-Trip Funktion oder Echtzeit-Informationen zu Wetter und Blitzern und ist vor allem für Einsteiger wie gemacht. Dank flexiblem Abo-System kann sie nach Wunsch als Monats- und Jahresabonnement oder zur dauerhaften Nutzung heruntergeladen werden. Unentschlossene können die App vor dem Kauf sieben Tage lang kostenlos testen..

www.garmin.com



Crazy Wheels - Verrücktes auf Rädern

Noch bis 7. Januar 2018 präsentiert das AUTO & TECHNIK Museum Sinsheim die aktuelle Sonderausstellung „Crazy Wheels“ mit kuriosen Fahrzeugen aller Art. Darunter das längste Serienmotorrad der Welt, die Böhmerland, wie auch das größte Motorrad mit Straßenzulassung, die GUNBUS oder ein Einspurauto von Mauser. Seit Gründung des Museumsvereins vor mehr als 35 Jahren bestehen zahlreiche Kontakte zu außergewöhnlichen Bastlern und Enthusiasten, die verrückte Fahrzeuge geschaffen haben.



<https://sinsheim.technik-museum.de>

Royal Enfield Himalayan

Royal Enfield, die älteste Motorradmarke der Welt mit ununterbrochener Produktion, verbindet mit der Himalayan 60 Jahre Himalaya-Erfahrung mit einem von Grund auf neuen Design und dem neuen LS 410-Motor. So ebnet sie den Weg für pure, nicht-extreme und leistbare Abenteuerouren. Mit starken Offroad-Fähigkeiten ausgestattet bewältigt sie Schlaglochpisten ebenso bravourös wie Gebirgsstrecken. Auf einem stabilen Doppelschleifenrohrrahmen aufgebaut und von Harris Performance entwickelt ist die Himalayan gleichermaßen stabil wie agil. Eine starke Hinterradaufhängung mit Monostoßdämpfer erlaubt größere Federwege und liefert unabhängig von der Straßenbeschaffenheit angenehme Fahrerlebnisse. Mit 220 mm Bodenfreiheit verschlingt die Himalayan förmlich Bodenunebenheiten – egal ob im Himalaya, in steinigen Flussbetten oder beim Überqueren von Flüssen. Die darauf abgestimmten Radgrößen sorgen für beste Beherrschbarkeit auf felsigen und furchigen Untergründen.



Wenn Ihr die Himalayan ausgiebig testen wollt, habt Ihr im August 2018 die Chance das Motorrad in seinem Heimatrevier kennenzulernen. Die DANE TROPHY Transhimalaya wird auch mit diesen Modellen gefahren. Jetzt informieren unter www.royal-enfield.info / www.dane-trophy.de

Himalaya-Gipfelglück

Ein »Once-in-a-Lifetime-Trip« in eine der faszinierendsten Regionen der Welt verspricht der Bekleidungshersteller Dane den Teilnehmern der DANE TROPHY TRANSHIMALAYA 2018 und verlost einen Platz für diesen sicherlich unvergesslichen Trip. Wer sicher mit dabei sein will, kann auch einen Platz buchen. Alle Infos und Bewerbungsunterlagen unter www.dane-trophy.de



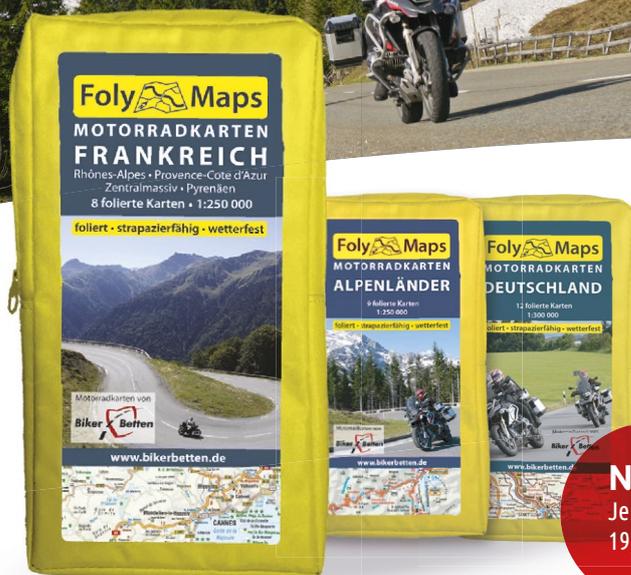
Eine Legende meldet sich zurück

Erinnert Ihr euch noch an die Firma Zündapp? Ab sofort – und passenderweise im 100. Jubiläumsjahr – sind die Motorräder und Motorroller wieder im deutschsprachigen Handel erhältlich – zunächst allerdings ausschließlich als 125er Maschinen. Mit zehn verschiedenen Modellen – von der Enduro über den modernen Scrambler bis zum Scooter – liefert Zündapp für Fans und Neueinsteiger jede Menge Stoff für Traumtouren. Tradition verpflichtet, deshalb gilt auch für die neuesten Produkte: Qualität und verlässliche Leistung. Die Karcher AG mit Sitz in Birkenfeld vertreibt die neuen Zündapp-Modelle: „Ob Supermoto, Enduro, Adventure, Scrambler oder Roller – die von uns entwickelte Fahrzeugpalette unterliegt bei der Fertigung strengen Qualitätskontrollen“, sagt Rainer Sollmann, Geschäftsleiter Fahrzeuge bei Karcher. „Wir wollen an die erfolgreiche Vergangenheit der Marke Zündapp anknüpfen. Alle Modelle sind robust, stark in der Leistung und optisch außergewöhnlich ansprechend.“

www.zuendapp.com



ENTDECKE DIE SCHÖNSTEN MOTORRADREVIERE EUROPAS



Neu:
Je Set nur
19,95 €

FOLYMAPS MOTORRADKARTEN

- 8–12 Einzelblätter, beidseitig bedruckt
- wetterfest, reißfest, mit wasserlöslichem Stift beschreibbar
- einfache Routen einzeichnen und später wieder entfernen
- praktische Tasche mit Reißverschluss
- Tourenmaßstab: Frankreich und Alpen 1:250.000, Deutschland 1:300.000



MOTORRAD REISEFÜHRER

- jeweils 10 ausführlich beschriebene Touren mit vielen Bildern
- übersichtliche Tourenkarten
- 192 Seiten im Tankrucksack tauglichen Format

Jetzt bestellen auf: bikerbetten.de

Biker Betten

bikerbetten.de



VIEL MEHR ALS NUR EIN TRANSITLAND KASACHSTAN



ES IST NICHT UNSERE ERSTE FERNREISE. 2013 FUHREN WIR BEREITS GEMEINSCHAFTLICH DIE PANAMERICANA. UND GENAU DORT TRAFEN WIR DIMITRI, EINEN KASACHEN. DIMITRI BERICHTETE UNS IN BUNTESTEN FARBEN VON ASTANA, DER HAUPTSTADT KASACHSTANS UND DER DORT STATTFINDENDEN EXPO DES JAHRES 2017.

Text & Fotos: Julia Becker & Hans-Dieter Husfeldt



Als Ergebnis dieser einmaligen Begegnung auf dem amerikanischen Kontinent begann vier Jahre später, nach einem Jahr der intensiven Vorbereitung, am 04.06.2017 unsere Reise nach Kasachstan. Einem Land, das wohl nicht jeder auf der Weltkarte zu lokalisieren weiß. Es liegt unterhalb Russlands, etwas östlich der Ukraine und zugleich an der Grenze zu China und der Mongolei. Was eine zufällige Begegnung doch auslösen kann.

Unser erstes Ziel auf diesem Trip in ein unbekanntes Land war der Nationalpark Buraby. In der wörtlichen Übersetzung heißt dies „Reich an Kamelen“. Wir sehen allerdings nicht ein einziges. Entschädigt werden wir aber durch die atemberaubende Natur. Steppenlandschaft mit kleinen Gebirgen. Wir campen an einem See und genießen es zu wandern, zu schwimmen und mal nicht Motorrad zu fahren. Etwas weiter campen drei Jungs. Sie laden uns zum Tee ein. Als wir zusagen, meint der Ältere (Olzhas), er würde uns abholen, wenn der Tee fertig sei. Die drei haben im Wald ihr Zelt eingerichtet, in einem Samowar kocht heißes Wasser, auf einem provisorisch gebauten Tisch liegt tatsächlich eine Tischdecke, und Essen ist zubereitet. Auf Baumstümpfen wurden Decken und Kissen gelegt, damit wir es gemütlich haben. Der Tee schmeckt toll, und wir haben einen wunderschönen Abend. Am nächsten Tag kommt Olzhas und überbringt uns eine weitere Einladung seiner Tante – sie ist Englischlehrerin in Astana.

Astana erschlägt einen. Wir fahren nach zwei Tagen in der Steppe auf Astana zu – eben waren wir noch auf einer Schotterpiste im Nichts, als plötzlich die Skyline von Astana wie eine Fata Morgana auftaucht. Die Stadt ist unglaublich modern, und die Gebäude beeindruckend wirklich. Hier findet auf einem neuen Messegelände die Weltausstellung unter dem Motto „Future Energy“ statt. Über 100 Länder zeigen ihre Interpretation bzw. ihren Umgang mit

diesem Thema. Der deutsche Pavillon ist großartig. Aber auch der kasachische – er ist mit Abstand der größte – ist der Hammer. Er sieht aus wie eine riesige Erdkugel und zeigt auf acht Etagen verschiedene Möglichkeiten moderner Energiegewinnung. Nach insgesamt drei Tagen auf der Expo haben wir bei weitem nicht alles gesehen, sind aber tief beeindruckt.

Die Einladung zum Tee haben wir auch nicht ausgeschlagen. Olzhas holt uns ab und in einem Vorort von Astana werden wir von der ganzen Familie begrüßt. Olzhas Tante erklärt auf Englisch, dass für uns das Badehaus vorbereitet sei. Da wir so einen langen Weg bis nach Kasachstan gekommen seien, wäre es Tradition, Reisenden als erstes die Sauna anzubieten. Wir bekommen Handtücher, Massagehandschuhe und in Wasser eingelegte Birkenzweige. Das Badehaus ist selbstgebaut, mit Holz befeuert und unglaublich heiß! Wir werden mit den Worten: „Nehmt euch so viel Zeit wie ihr wollt!“ alleine gelassen. Mit hochgezogenen Augenbrauen und Fragezeichen in den Augen schaue ich HaDi an. Der lacht nur und meint: „Wenn das Tradition ist!“ Nach dem zweiten Saunagang setze ich mich erst mal draußen hin – mein Kreislauf spielt verrückt, und unsere Gastgeberin ist deutlich besorgt. Nach drei Gläsern Wasser und zehn Minuten frischer Luft geht es wieder. Danach werden wir reichlich bewirtet – wir wussten ja bereits, dass eine Einladung zum Tee eher eine Rundumversorgung bedeutet. Zum Einstieg gibt es Kimiz – vergorene Stutenmilch – das Nationalgetränk der





Kasachen. Das Getränk ist leicht alkoholhaltig und schmeckt wie eine wässrige Buttermilch mit Limettensaft. Das wird jetzt nicht unser Lieblingsgetränk, aber so schlimm wie es sich anhört, ist es nicht! Dann gibt es Essen, der große Wohnzimmertisch ist voller Speisen, und alles ist besonders ausgesucht, da man den Gästen einen Einblick in die Kultur bereiten will. Es gibt Bishbazmak, was „fünf Finger“ heißt, und man darf mit den Händen essen. Es besteht aus selbstgemachten Nudeln und allerhand vom Pferd. Pferde mögen die Kasachen! Als Haustiere, zum Reiten und auch als Nahrungsquelle. Obwohl wir in Deutschland nicht auf die Idee kämen, Pferdefleisch zu essen, macht es uns hier nichts aus. Die Tiere leben in Herden frei und damit artgerecht in der Steppe. Dazu gibt es viel Rohkost – Tomaten, Gurken und Paprika. Nachdem alle pappsatt sind, fragt der Hausherr, ob man abräumen dürfe. Ja, auch das ist Tradition in Kasachstan: Der Gast entscheidet, wann abgeräumt wird. Kaum ist der Tisch leer, wird er auch schon wieder gefüllt: Es gibt Kuchen, Plätzchen und verschiedene Süßspeisen. Alles ist köstlich – und natürlich gibt es auch Tee. Es ist ein wundervoller Abend, der uns tiefe Einblicke in die kasachische Kultur gibt. Plötzlich kommt unsere Gastgeberin und überreicht uns verschiedene Geschenke. Es ist üblich, dass man Gästen, die zum ersten Mal zu Besuch sind, etwas schenkt, in der Hoffnung, dass sie wieder kommen mögen. Ich bin nun gänzlich gerührt und weiß nicht, was ich sagen soll. HaDi ist auch baff. Weiter geht es gen Südosten, nach Karakalinsk, einer Kleinstadt in einem weiteren Nationalpark. Unendliche Steppe wechselt sich mit bergigen und bewaldeten Landschaften ab. Wir kommen



spät an und suchen ein Hotel, als plötzlich eine Frau auf einem Fahrrad vorbeikommt und helfen will. Sie versteht ein paar Wörter Deutsch und bietet spontan an, dass wir im Haus ihres Vaters übernachten können. Er sei aber in Astana. Sie lebt mit Töchtern, Schwiegersöhnen und Ehemann in ärmlichen Verhältnissen und die Suppe, die es zum Abendessen gibt, besteht aus Kartoffeln sowie Nudeln und vier kleinen Fleischbällchen, die zwischen HaDi und mir aufgeteilt werden – der Rest der Familie geht fleischtechnisch leer aus. Ich bin mal wieder ergriffen, probiere aber erst gar nicht zu protestieren. Das Ablehnen von Geschenken wird hier als Beleidigung empfunden. Während die Familie im Wohnzimmer auf dem Boden schläft, gehen wir zum abbruchreifen Haus des Vaters, wo wir auf einer alten Couch schlafen. Der Boden des Hauses ist morsch und die Fenster sind zum Teil herausgefallen. Toilette ist im Garten, ein kleines Holzhäuschen mit Loch im Boden. Auch hier ist das Holz derart morsch, dass ich lieber in den verwilderten Garten pinkle, als das Häuschen zu nutzen. Am nächsten Tag werde ich natürlich beschenkt – mit kasachischen Tüchern – denn man hofft, dass wir eines Tages wiederkommen! Das waren nur zwei Beispiele der unendlichen Gastfreundschaft in diesem Land.



Was die nächsten zwei Tage nach Ayagöz an Straßen bringen, ist schwer zu beschreiben, und die Fotos geben es schon mal gar nicht wieder. Eine Straße existiert nur auf dem Plan. Es ist eine 250 km lange Dreckpiste, die täglich von unglaublich vielen LKW genutzt wird, um Felsbrocken zwischen zwei Minen hin und her zu fahren. Mittendrin wir. Die Piste ist nicht nur hart für die Fahrer, sondern geht auch aufs Material. Irgendwann kann ich nicht mehr. Also suchen wir uns einen Zeltplatz in der Wildnis – was nicht schwer und landschaftlich absolut reizvoll ist. Als ich den rechten Koffer öffne, traue ich meinen Augen nicht: Das eben noch volle Glas löslichen Kaffees ist leer – trotz immer noch verschraubtem Deckel! Es hat eine Kaffeemehlstaubexplosion gegeben und ein hauchfeiner Kaffeefilm hat sich auf alles im Koffer gelegt. Was für eine Sauerei!

In der Nacht regnet es, was die Piste nicht besser macht. Der entstandene Matsch setzt sofort das Profil zu. Im Nu ist das Motorrad unkontrollierbar und ein Sturz unvermeidbar. Egal – das gehört dazu und irgendwann sehen unsere Reifen auch wieder Teer. Allerdings haben die schlechte Piste und der Sturz dazu geführt, dass der Kofferträger an mehreren Stellen gebrochen ist – einmal sogar die Aufnahme am Rahmen des Motorrades. Wir

müssen einige abgebrochene Schrauben ausbohren und Träger und Rahmen schweißen – natürlich findet sich auch dafür sofort Hilfe, und Geld wollen die Kasachen schon mal gar nicht haben. Gegenseitige Hilfe ist lebensnotwendig und deshalb selbstverständlich.

Von Ayagöz aus geht es noch weiter nach Osten. Wir machen Stopp am wunderbaren Alaköl See – ca. 15 km von der chinesischen Grenze entfernt. Der See hat aufgrund seines Salzgehaltes eine besondere heilende Wirkung. Wir finden ihn einfach nur schön. Ein weiteres Highlight ist die „Singing Sanddune“ im Elliott Nationalpark kurz vor Almaty. Nachdem wir eine kleine Gebühr als Eintritt in den Nationalpark entrichtet haben, geht es über einen Sandtrack in „Waschbrettoptik“ 70 km bis zur großen Düne. Diese liegt irgendwie unwirklich in der Steppe, ist 180 Meter hoch, und bei der richtigen Witterungslage ist das Pfeifen des Windes als Singen zu hören. Als wir angekommen sind, standen die Zeichen jedoch auf Sturm und Gewitter, und es hat uns auf dem Weg nach oben fast von den Beinen geholt. Selbst wenn da jemand gesungen hätte – wir hätten es nicht gehört. Wir zelten kostenfrei, und als wir am nächsten Tag herausfahren, hat der Regen den letzten Teil des Tracks einfach weggespült. Irgendwie finden wir trotzdem den Ausgang.

Im Süden Kasachstans, an der Grenze zu Kirgisistan, liegt Almaty – die ehemalige Hauptstadt Kasachstans. Sie ist ganz anders als Astana, sie hat alte gewachsene Stadtteile, ist total grün und hat einen Hausberg (nein wohl eher ein Gebirge) mit Skigebiet. Auch

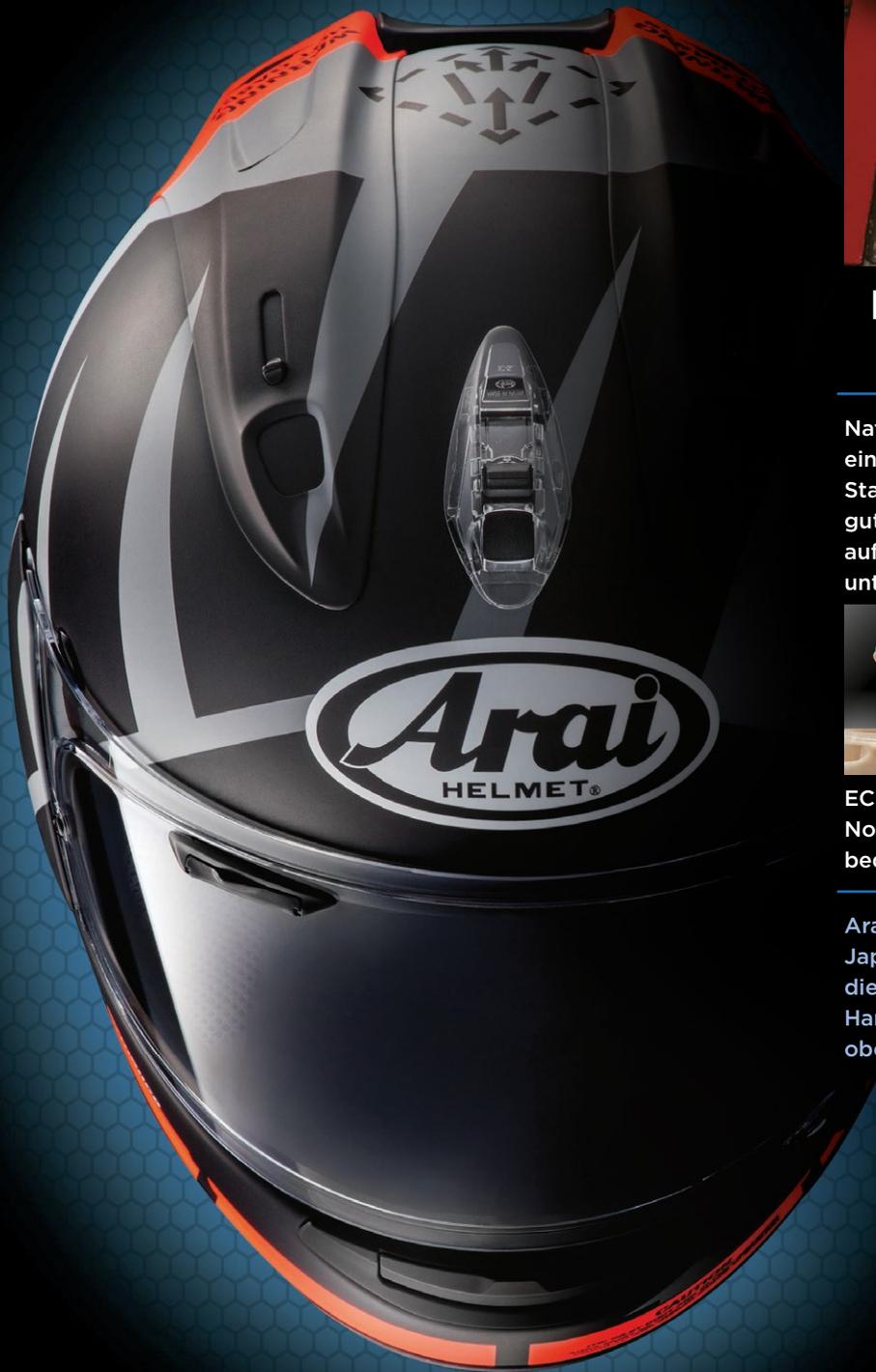


hier raubt einem die Natur den Atem, auf der einen Seite der Stadt die unendliche Steppe, auf der anderen Seite ein Gebirgszug mit über 7000 Metern Höhe. Von hier geht es in Richtung Osten über weite Teile der alten Seidenstraße mit ihren sagenumwobenen Städten. Wir besichtigen Ruinen, Ausgrabungsstätten und großartige historische Gebäude – Kasachstan hat eben einfach alles. Man braucht viel mehr Zeit, um all diese Sehenswürdigkeiten ausreichend genießen zu können. Eine Besonderheit ist Aralsk – die Stadt, die ehemals am Aralsee lag. Raubbau an der Natur (Baumwollanbau und umfangreiche Bewässerung) haben dem ehemals riesigen See massiv geschadet. Der traurige Restsee liegt nun in 120 km Entfernung und die alte Hafenanlage von Aralsk mit seinen Schiffswracks sieht gespenstig aus. Kasachstan verlassen wir schließlich über die Stadt Atyrau am Kaspischen Meer, die mit Istanbul die einzige Stadt der Welt ist, die auf zwei Kontinenten liegt. Wer die ganzen Reiseberichte und viele, viele Bilder genießen möchte, kann dies auf www.fahrbelwesen.de/Asien tun.

KASACHSTAN

Grenzt an Russland, China, Kirgisistan, Turkmenistan und Usbekistan. Etwa acht mal so groß wie Deutschland und damit das neuntgrößte Land der Erde, hat aber nur 20% der Einwohner (D 230 Einwohner/km² und KAS 7 Einwohner/km²). Liegt auf der Grenze zwischen Europa und Asien und Atyrau ist neben Istanbul die einzige Stadt auf zwei Kontinenten. Der weitaus größte Teil ist Steppe, Halbwüste und Wüste. Es gibt aber auch sehr fruchtbare Gebiete (Siebenstromland), riesige Seen (Aralsee, Kaspisches Meer und Balchachsee) und der höchste Berg ist 7010 Meter hoch (Südosten). Kasachstan ist eines der rohstoffreichsten Länder der Erde – Erdöl, Erdgas, Steinkohle, Eisen, Kupfer, Gold, Chrom und andere Rohstoffe werden nirgendwo mehr gefunden als hier. Unabhängig seit 1991, Hauptstadt: Astana seit 1997, Benzinpreis: 0,45 EUR pro Liter





Kompakte Bauweise ohne Kompromisse

Natürlich ist es einfacher und günstiger, einen Helm lediglich nach aktuellen Standards zu bauen. Aber gut war uns nie gut genug, daher legen wir größten Wert auf maximale Sicherheit und Komfort auch unter realen Bedingungen. Durch den



Einsatz modernster Technologien ist der Arai RX-7V einer der derzeit leichtesten und kompaktesten Helme, die neben der

ECE-Norm auch die weitaus strengere US-Norm SNELL erfüllen. Denn mehr Komfort bedeutet mehr Sicherheit.

Arai baute den ersten Motorradhelm in Japan bereits vor über 60 Jahren. Seit dieser Zeit wird noch heute jeder Helm in Handarbeit gefertigt und unterliegt Arais oberstem Ziel:

**Der konsequenten
Verbesserung von Schutz
und Sicherheit.**

BUILDING
HELMETS
SINCE 1950

67
YEARS OF
EXCELLENCE

RX-7V

MAVERICK VINALES





HERBST WINTER 2017



DANE SAKSUN

Die Saksun Sturmhaube bietet maximalen Tragekomfort durch den Einsatz des Meryl® Actisystem™ für das Kopfteil und winddichtes, atmungsaktives 3-Lagen-Softshell am Hals. € 37,95



DANE LILLE GORE-TEX®

Komfortable Tourenjacke mit vielen intelligenten Detaillösungen: Weitenverstellungen, seitliche Belüftungen, herausnehmbares Thermofutter. Die Z-Liner Konstruktion hält bei stärkstem Regen trocken. € 499,-

DANE RAVSTED GORE-TEX®

Hochwertige Textilhose mit On- und Off-Road-Details. Wind- und wasserdicht. Aufwendige Z-Liner-Konstruktion. Praktische Beinweitenverstellung und Belüftungsreißverschlüsse. € 299,-



DANE THOR SOFTSHELL

Das 3-Lagen-Gewebe ist winddicht, wasserabweisend sowie atmungsaktiv und ergänzt somit optimal die Funktionalität von Jacken, indem es an kalten Tagen für zusätzliche Wärme sorgt. € 99,-



DANE FUNEN GORE-TEX®

Der HOVEN Handschuh vereint ein hohes Maß an Sichtbarkeit und besten Tragekomfort. Er ist mit 3M™ Scotchlite™ Reflexmaterial ausgestattet und auch in schwarz erhältlich. € 99,-



DANE FREYA SOFTSHELL

Der 3-schichtige Aufbau ist winddicht, wasserabweisend und atmungsaktiv. Sie kann an kühlen Tagen als „Unterjacke“ getragen werden, oder in der Freizeit, wo sie auch eine gute Figur macht. € 99,-



DANE NORDKAP GORE-TEX®

Trotz auch strengstem Frost. Optimal isolierter, wasserdichter Zweifinger-Fäustling, der die Hände auch bei Minusgraden angenehm warm hält. Mit 3M™ Scotchlite™ Reflexmaterial ausgestattet. € 109,-



DANE NORDLYS

Diese Reflexweste erhöht durch ihre signalgelbe Farbe und die reflektierenden Paspeln die Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Durch ihr luftdurchlässiges Gewebe ist sie auch für warme Sommerfahrten geeignet. € 69,-



DANE THERMO TUBE

Velseitiges Multifunktions-Schlauchtuch, das auch für kältere Tage geeignet ist. Wärmernden Fleece sorgt für zusätzlichen Komfort an kühleren Temperaturen. € 24,95



4 JAHRESZEITEN

DANE FUNKTIONS-UNTERWÄSCHE

Sehr geschmeidig, körpernah anliegend, keine störenden Nähte. Isoliert bei kühleren Temperaturen und unterstützt den Feuchtigkeitstransport von innen nach außen.

Shirt € 59,95 / Hose € 49,95



DIFI KYRA AEROTEX®

Die KYRA ist eine schicke Tourenjacke mit wasserdichtem und atmungsaktiven AEROTEX® Futterstoff-Laminat. Sie ist ein zuverlässiger Begleiter auch bei schlechteren Wetterbedingungen. € 179,95



DIFI FIJI

Die FIJI bietet beste Sichtbarkeit bei schwierigen Wetterbedingungen. Sie besteht aus einem sehr weichen, robusten Material und kann einfach in eine kleine, innenliegende Tasche verpackt werden. € 59,95



DIFI OSLO AEROTEX®

Komfortable Winterhandschuhe mit speziellem Thermopelzfutter und zusätzlicher hochwertiger DEXFIL® Thermoisolierung. € 64,95



DIFI SPARK AEROTEX®

Hochwertige, voll ausgestattete Jacke, die jede Tour zum Vergnügen macht. Das eingesetzte 3M™ Scotchlite™ Reflective Material sorgt in Verbindung mit dem Signalgelb für sehr gute Sichtbarkeit. € 349,95

WORLD CLASS SUSPENSION



HIGH QUALITY PRODUCTS
UNDER AUTHORIZATION
OF KBA, GERMANY.

**Hi-LOW
SPEED**



HIGH-SPEED

LOW-SPEED

MG 456 H1RWL



**Real
Racing
Shock**

The Intelligent Technology for Compression Adjustable option. By designing, the oil flow passing through a Control Valve Set. Whenever the Compression forces higher than the Low Speed Control, the Valve Balance will be automatically opened and direct the oil flow to High-Speed to prevent the cause of Hydraulic Lock

MG 456 HRL



RG 362 TRCL



RZ 362 TRL



RE 302 T



RD 222 P



FEATURE



T THREADED SPRING PRELOAD



W HIGH-LOW SPEED COMPRESSION ADJUSTABLE



H HYDRAULIC SPRING PRELOAD



P STEP SPRING PRELOAD



C COMPRESSION ADJUSTABLE



HI HYDRAULIC SPRING PRELOAD ON HOSE



R REBOUND ADJUSTABLE



L LENGTH ADJUSTABLE

WE MAKE THE BEST

We pay attention in all Processes to ensure the quality of all YSS Shock Absorbers is the best for Our Customers



CNC Spring coiling



Automatic spring grinding



Automatic powder coating

Perfekt für Rennstrecke und Straße

Endkunden : www.motomike.eu

Händleranfragen : www.matthies.de





DURCH HECKEN

UND SCHLEHEN



MIT HOTELIER WERNER KIRCHHOFF, BRUDER FRANZ UND ARBEITSKOLLEGE MICHAEL AUF INSIDER-RUNDTOUR ZWISCHEN BAD WILDBAD IM SCHWARZWALD UND TÜBINGEN.

Text: Werner und Franz Kirchhoff
Fotos: Franz Kirchhoff und create-imagos.de



Traumhaft schön, eingebettet in eine malerische Landschaft und berühmt durch seine heilende Kraft aus Wasser und Luft, liegt Bad Wildbad im großen Enztal zwischen der nördlich gelegenen Goldstadt Pforzheim und dem südlichen Freudenstadt.

Bad Wildbad selbst hat sich mit seinen Thermalbädern, wie dem Palais Thermal als städtebauliches Zeugnis einer großen Vergangenheit, den Charme seiner Geschichte bewahrt. Das bereits seit dem frühen Mittelalter existierende Wildbad ist Ausgangspunkt dieser Tour.

Vom Bad Wildbad durch das Enztal

Zunächst geht es von Bad Wildbad aus südwärts hinunter in Richtung Pforzheim, immer entlang der großen Enz, die sich schon im



nächsten, noch zu Bad Wildbad gehörenden Ort Calmbach mit der kleinen Enz vereint und dem Tal so auch seinen Namen gibt.

Wir verlassen schon wenige Kilometer nach Calmbach, in Höfen, den Flussverlauf und fahren Richtung Bad Liebenzell im Tal der Nagold. Die kleine, aber feine Kurstadt ist eine Oase der Erholung und Entspannung.

Die Burg Liebenzell ist im 12. Jahrhundert von den Grafen von Calw erbaut und im 16. und 17. Jahrhundert, mit Ausnahme des Turms und der Schildmauer, zerstört worden. Bis 1953 war die Burg





eine Ruine. Jetzt gehört sie dem Internationalen Forum Burg Liebenzell e.V. Lern- und Begegnungs-ort für junge Menschen aus Baden-Württemberg, Deutschland und Europa. Vom 34 Meter hohen Burgfried genießt man eine herrliche Aussicht auf Bad Liebenzell. Unser dortiger Einkehrtipp ist das Restaurant & Café Burg Liebenzell mit schöner Aussichtsterrasse.

Über Calw erreichen wir eine absolut idyllisch anmutende Strecke in Richtung Schlehengäu. Die Tour folgt engen Sträßchen vorbei an bzw. eher geradezu durch einige Privathöfe entlang dem Schleiftal nach Stammheim

Hecken- und Schlehengäu

Entlang klangvoller Ortschaften wie Gechingen und Aidlingen verlassen wir dann über das Schlehengäu vorerst den Schwarzwald. Diese idyllische Gegend westlich der Landesmetropole Stuttgart definiert sich hauptsächlich durch ihre hügelige, gewundene Landschaft. Nicht zuletzt deswegen wird das zum Baden-Württembergischen Gäu gehörende Hecken- und Schlehengäu von Motorradfahrern insgesamt sehr geschätzt.

Auch wir haben hier riesigen Fahrspaß und freuen uns, die Gegend zuvor etwas näher studiert zu haben. Denn, ehrlich gesagt, waren uns die Abgrenzungen der regionalen Begrifflichkeiten bis zum Tourenstart nicht ganz klar. Aber jetzt können wir es ziemlich genau einordnen, so zum Beispiel: Wegen der im östlichen Gebiet

Aparthotel Schwarzwald Panorama

Das Haus selbst ist ein Unternehmen des Altstadt Hotel zur Post Stralsund. Betrieben wird es als Hotel Garni und bietet in seiner Halbhöhenlage einen großartigen Panoramablick über das direkt darunterliegende Stadtzentrum hinweg bis auf den malerischen Sommerberg.

Mit dem Motorrad ist man hier bestens aufgehoben! Das Haus verfügt nicht nur über ausreichend kostenfreien Parkraum in Parkboxen. Vielmehr noch hat es eigens für seine motorradbegeisterten Gäste zwei Garagen zusammengelegt und zu einer bestens ausgestatteten „Motobike-Area“ um- und ausgebaut.

Uhlandstraße 40 • 75323 Bad Wildbad
www.hotel-schwarzwald-panorama.de



von Calw häufig vorkommenden Schlehenhecken nennt sich dieser Bereich sinnigerweise lediglich Schlehengäu. Ergo hat das Hecken- und Schlehengäu, in diesem Fall insgesamt gesehen, zu Recht den Titel dieses Beitrags verdient.

Kloster Bebenhausen

Jetzt schon südlich der populären Automobilstätten Böblingen und Sindelfingen fahrend, erreichen wir über Ehningen und Hildrizhausen das kurz vor und bereits zu Tübingen gehörende Kloster Bebenhausen im Naturpark Schönbuch. In dieser mittelalterlichen und so gut wie vollständig bewahrten Klosteranlage, die bis heute aus ihrer bewegten Vergangenheit schöpft, lebte nach dem Ende der Monarchie das letzte Königspaar.

Für den Tagesbesucher wird hier viel geboten, von einem Vesperstübli über eine herkömmliche Wirtschaft bis zum Restaurant ist alles vertreten.

Die Universitätsstadt am Neckar im Zentrum von Baden-Württemberg ist bekannt für ihre historische Altstadt, unter anderem mit dem Rathaus am Marktplatz oder dem evangelischen Stift, in dem sich Hölderlin, Schelling und Hegel eine Studierstube teilten.

Hier am Neckar, lohnt sich und beeindruckt definitiv schon ein kurzer Aufenthalt: einfach einmal in einem für Baden-Württemberg sicher höchst repräsentativem Altstadt kern verweilen und dabei das Flair von altem Fachwerk auf sich wirken lassen.

Wir verlassen die schöne Stadt Tübingen westwärts Richtung Wurmlinger Kapelle.

Noch eine kleine Randnotiz für Gleichgesinnte: Die Radarfallen sind hier dicht gesät, sowohl von Osten kommend hinein in die Stadt als auch über Hirschau aus der Stadt hinaus.



Wurmlinger Kapelle

Die Wurmlinger Kapelle auf dem Kapellenberg liegt bei dieser Tour auf dem Weg zurück zum Basis-Hotel, und so können wir endlich Werners Wunsch, diese unbedingt doch einmal zu besuchen, nachkommen. Auf dem Schulplan seiner Zeit stand ein Tagesausflug dorthin fix, und das für alle Grundschulklassen.

Einige Meter müssen wir zwar auch noch gehen, aber in der Tat: Dies ist eine Hügellage mit bestechender Rundum-Aussicht sogar bis auf die Burg Hohenzollern. Und dies heute nicht minder denn damals – wir attestieren der Wurmlinger Kapelle, zu Recht einer der beliebtesten, wenn nicht sogar Platz 1 der Ausflugs- und Wallfahrtsziele des Tübinger Landkreises zu sein.

Nun heißt es, erst einmal ein paar Kilometer zu machen und bei rauscher Fahrt lassen wir es in Richtung West geradezu fliegen. Wir sind zurück im Schwarzwald und steuern Horb an. Die schöne Altstadt ist geprägt von Fachwerkhäusern und schmalen Gassen.

Jetzt sozusagen bereits wieder auf heimatlichem Terrain, fahren wir über Grünmettstetten und Tumligen im Waldachtal nach Freudenstadt. In Tumligen machen kurz vor den Fischerwerken (Dübel) halt und kurz danach an der touristisch ausgebauten Mönchhof-Sägemühle (Bericht/Titelbild).



BASECAMP OstseeTourer

EINE UNTERNEHMUNG DES ALTSTADT HOTEL ZUR POST STRALSUND

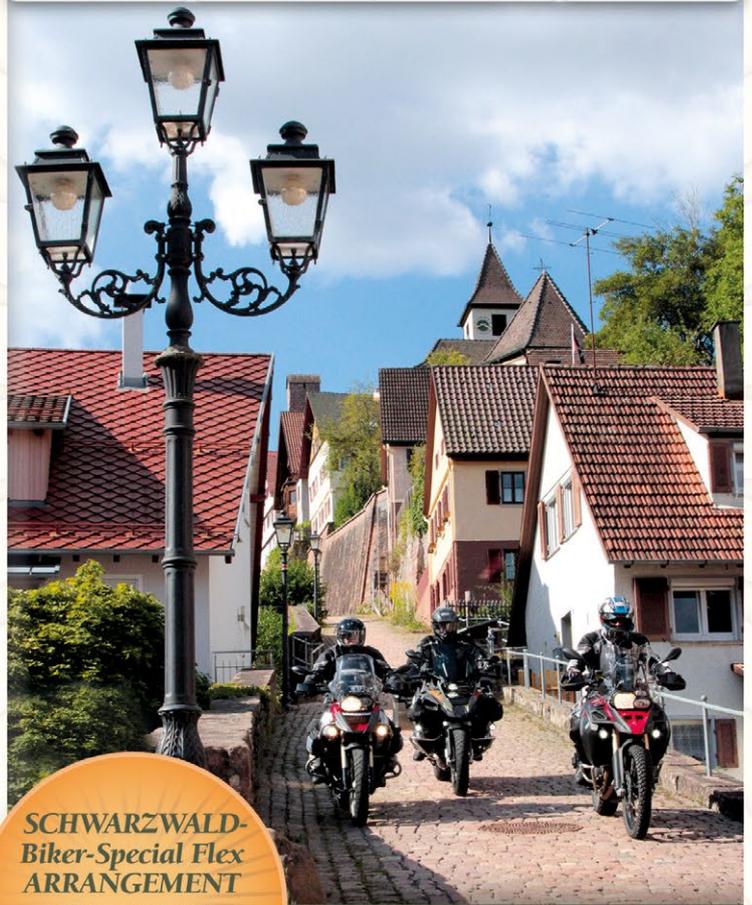
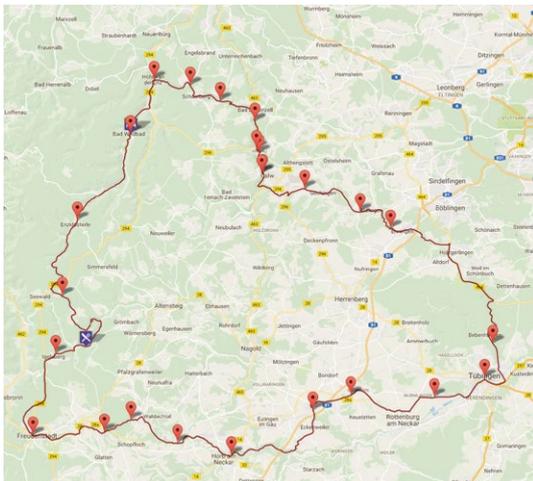
Unter diesem Markenzeichen engagieren wir uns mit vielen Aktivitäten für ein motorradbegeistertes Publikum. Dies gilt für beide unsere Häuser, ob an der Ostsee oder im Schwarzwald. Die Region von der HOTEL-MOTOBIKE-AREA aus erleben!

APARTHOTEL
Schwarzwald Panorama
Bad Wildbad



Über Dornstetten und der großen Kreisstadt Freudenstadt machen wir uns nun endgültig auf den Heimweg und freuen uns schon auf die letzte Einkehr an der Nagoldtalsperre beim Seeheiner. Mit vertrautem Blick auf die Talsperre sitzen wir dort behaglich bei einem alkoholfreien Weizen, bevor wir dann das letzte Stück von hier nach Hause rollen. Gut eine halbe Stunde dauert die Fahrt über Besenfeld und durch das Poppeltal bis zum besagten Enzursprung in Gompelscheuer. Von dort aus geht es auf der Hausstrecke einfach immer flussabwärts entlang des großen Enztals bis nach Bad Wildbad.

Basis und Ausgangspunkt:
Aparthotel Schwarzwald Panorama, Bad Wildbad



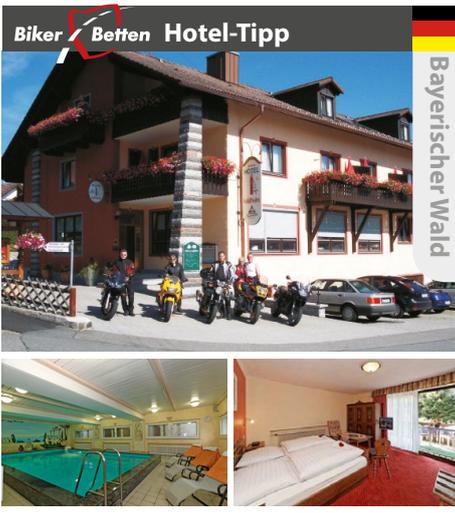
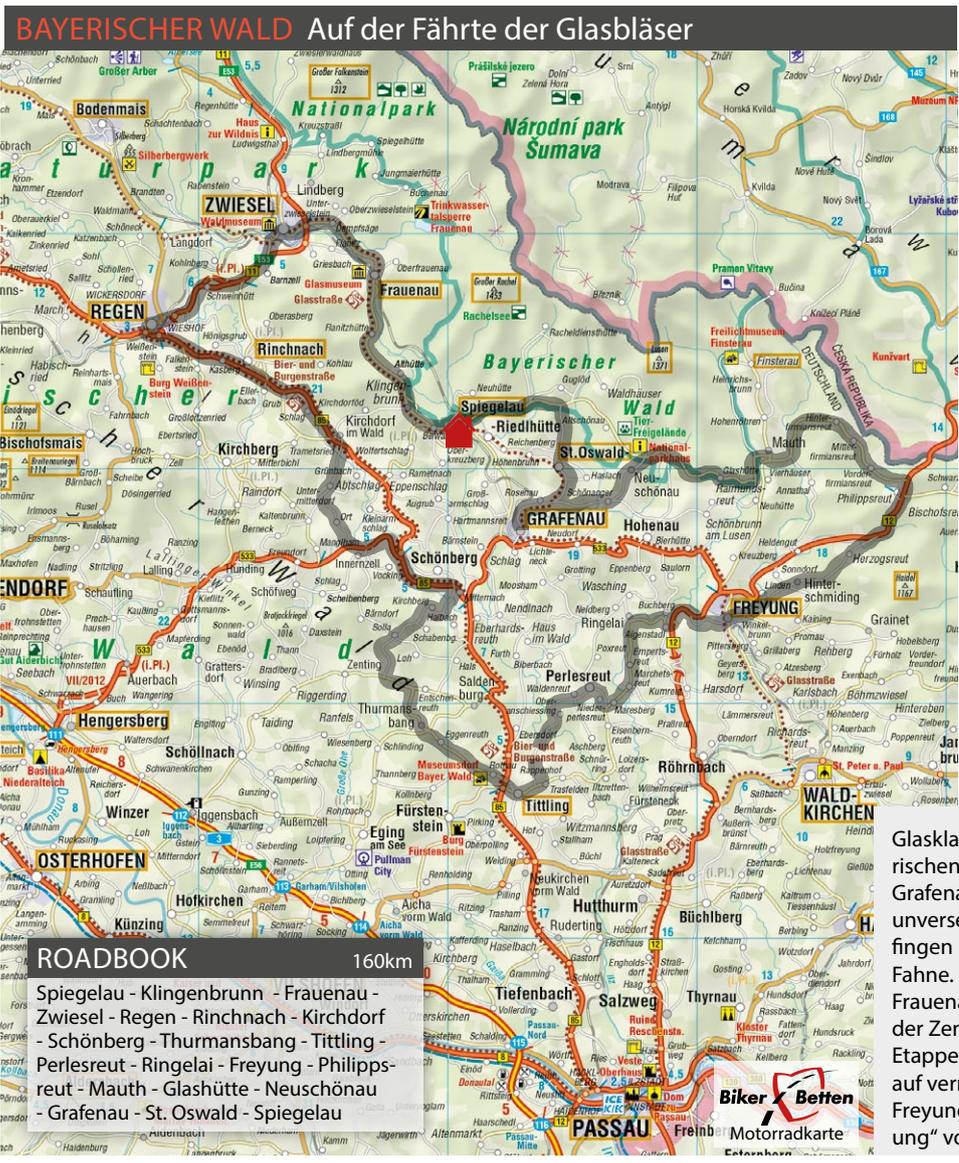
SCHWARZWALD- Biker-Special Flex ARRANGEMENT

- ÜN mit Frühstück
- Begrüßungsgetränk
- Gutschein für ein Abendessen
- Garage MOTOBIKE-AREA
- Tourenkarte

Arrangement
D AB 55,-
pro Person / Nacht im DZ

Das Aparthotel liegt einzigartig und ruhig in Hanglage auf Halbhöhe über Bad Wildbad. Mit seinem großartigen Panoramablick auf den malerischen Sommerberg bietet das Haus sowohl klassisch und auf gutem Standard eingerichtete Doppelzimmer, als auch moderne & exklusive Apartments im Suiten-Stil als Ferienwohnungen.

APARTHOTEL SCHWARZWALD PANORAMA
Uhlandstraße 40 • 75323 Bad Wildbad • ☎03831 200 500
hotel-schwarzwald-panorama.de
Ein Unternehmen des Altstadt Hotel zur Post Stralsund
Neuer Markt • Tribseer Straße 22 • 18439 Stralsund • stralsund-hotel.de



Hotel-Restaurant „Waldfrieden“

Unser Bikerhotel Waldfrieden, seit 15 Jahren bei Bikern ein Begriff, liegt in zentraler Lage, inmitten des Bayerischen Waldes. Unsere Region am Dreiländereck Deutschland, Tschechien und Oberösterreich mit zahlreichen Ausflugszielen. Wir halten eine Garage und Tourenvorschläge bereit.

Waldschmidtstr. 10, 94518 Spiegelau
 Telefon 08553 / 9799660
 info@hotelwaldfrieden.de, www.bikerhotel-spiegelau.de

Glasklar – diese Tour ist eine der schönsten im Bayerischen Wald.

Grafenau: Am Ende des 2. Weltkrieg blieb Grafenau unversehrt: Stadtpfarrer Rankl und seine Nichte empfangen die amerikanischen Truppen mit einer weißen Fahne.

Frauenau: Seit dem 15. Jahrhundert ist der Ort eines der Zentren der Glasbläserei im Bayerischen Wald.

Etappe Spiegelau - Zwiesel: Ein Festival der Kurven auf vernünftig ausgebautem Asphalt.

Freyung: Im Mittelalter waren die Siedler einer „Freiung“ von den Steuern befreit.



Landgasthof Zum wilden Zimmermann

Wir sind selbst leidenschaftliche Motorradfahrer und haben unseren Familienbetrieb im „Land der 1000 Berge“ und noch mehr Kurven. Wir freuen uns, dass gerade unsere Region unter Motorradfahrern eine der beliebtesten ist, mit Kurven, Bergen, Tälern und einer Landschaft die auf jeder Tour Wünsche wahr werden lässt.

Nuhnstraße 25 • 59969 Hallenberg
 Telefon 02984 / 8221
 info@zwz.de, www.zwz.de



Gasthof-Pension Rieneck

Die nahegelegene fränkische Schweiz ist eines der reizvollsten Motorrad-Ziele Deutschlands. Das weiß auch Günther - Chef des Gasthof - Pension Rieneck, selbst begeisterter Motorradfahrer. Gerne verwöhnt er seine Gäste nach der Rückkehr von ihren Motorradtouren mit gutbürgerlicher fränkischer Küche.

Hauptstr. 36, 96149 Züschhut
 Telefon 09544 / 2446
 info@gasthof-rieneck.de, www.gasthof-rieneck.de



Mercure Hotel Garmisch Partenkirchen

Willkommen im Mercure Hotel Garmisch-Partenkirchen: Unser Haus liegt im Ortszentrum von Partenkirchen - direkt an der historischen Ludwigstraße. Starten Sie von hier aus Ihre Touren nach Oberbayern oder nach Österreich. Unser Restaurant ist der ideale Ort um sich nach der Tour zu stärken.

Mittenwalder Str. 2, 82467 Garmisch-Partenkirchen
 Telefon 08821/7560
 H2940@accor.com, www.accorhotels.com



Hotel Cafe Sassor

Hier bei uns in der Region gibt es die schönsten Kurven, eine tolle Landschaft, gute Straßen und Vieles, was sich zu erkunden lohnt! Durch seine besondere Lage ist Dodenau der ideale Ausgangspunkt für Motorradtouren, auf denen Sie der Chef gerne höchstpersönlich begleitet.

Berliner Str. 17, 35088 Dodenau
Telefon 06452 / 939939
infos@hotel-sassor.de, www.hotel-sassor.de



Büttnerstube

Genießer zu Gast bei Freunden ... ist unser Motto - denn bei uns sind Gäste nicht nur Gäste. Bei uns sind Gäste Freunde. Und Freunden bietet man nur das Beste. Herzhafte Gerichte und ein Glas Frankenwein oder ein kühles Krautheimer Bier sind gut für Ihr Wohlbefinden.

Eichfelder Straße 12, 97332 Volkach
Telefon 09381 / 4605
hp@buettnerstube.de, www.buettnerstube.de

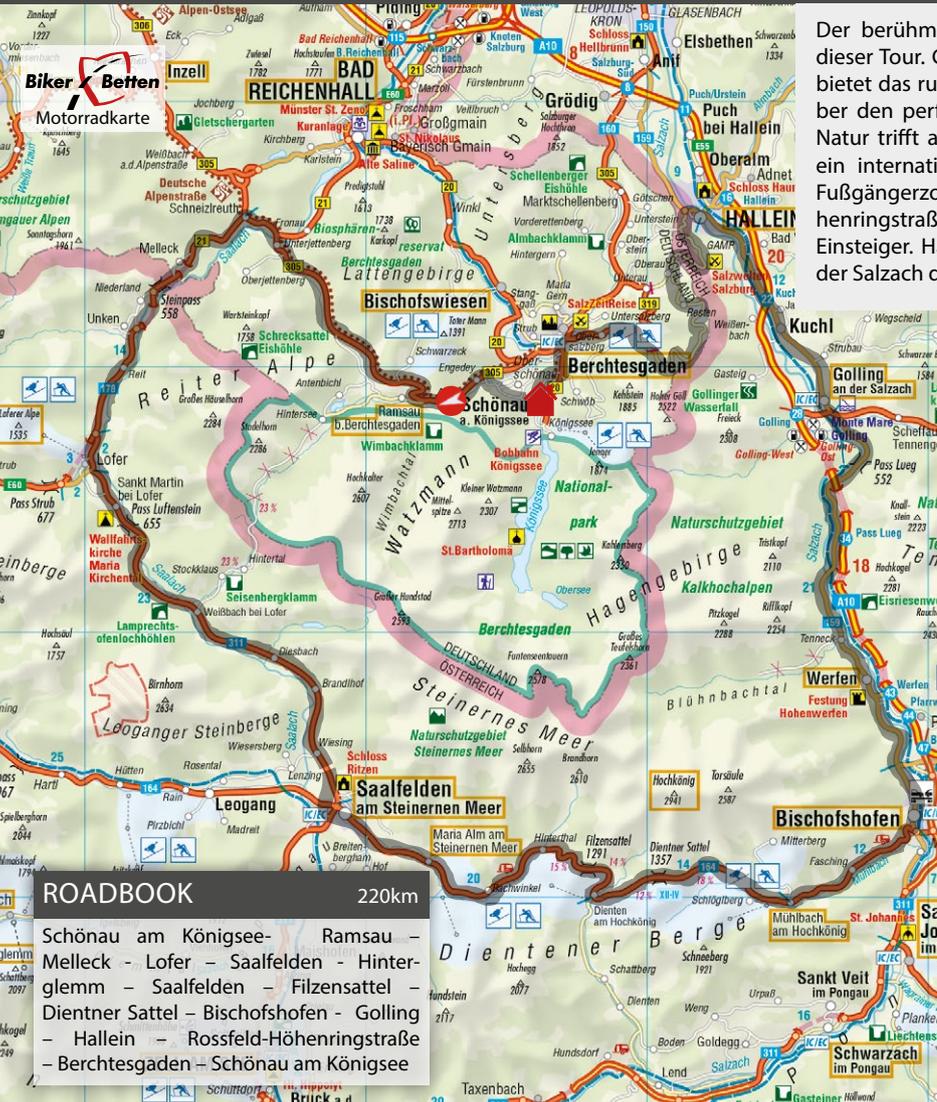


www.motorrad-zubehoer-muenchen.de

Pimp up your Bike ...

Mail: Trikon@gmx.de Phone: 0172 / 40 59 123

OBERBAYERN Nationalpark Hohe Tauern



Der berühmte Berg am Königsee ist Dreh- und Angelpunkt dieser Tour. Glemmtal: Eingebettet in die Pinzgauer Grasberge, bietet das rund 30 km lange romantische Tal dem Naturliebhaber den perfekten Platz für einen ruhigen Urlaub. Saalfelden: Natur trifft auf Jazz – seit über 30 Jahren findet in Saalfelden ein internationales Jazzfestival statt. Berchtesgaden: Schöne Fußgängerzone mit bemalten Hausfassaden. Rossfeld-Höhenringstraße: 16 km Fahrspaß pur, perfekt für Könner und Einsteiger. Hallein: Ihren Reichtum erhielt die schöne Stadt an der Salzach durch Salzgewinnung.



STOLL'S HOTEL ALPINA **s**

Im mitten der Berchtesgadener Bergwelt in herrlichster Lage finden Sie das STOLL'S HOTEL ALPINA. Zentral gelegen zwischen Berchtesgaden und Königssee auf dem Hochplateau der Oberschönau, einem der schönsten Fleckchen des Berchtesgadener Landes und ein idealer Ausgangspunkt für zahlreiche Motorradtouren.

Ulmeweg 14-16, 83471 Schönau am Königssee
Telefon +49 (0) 8652 / 65090
info@stolls-hotel-alpina.com, www.stolls-hotel-alpina.de

ROADBOOK 220km
Schönau am Königsee - Ramsau - Melleck - Lofer - Saalfelden - Hinterglemm - Saalfelden - Filzensattel - Dientner Sattel - Bischofshofen - Golling - Hallein - Rossfeld-Höhenringstraße - Berchtesgaden - Schönau am Königsee



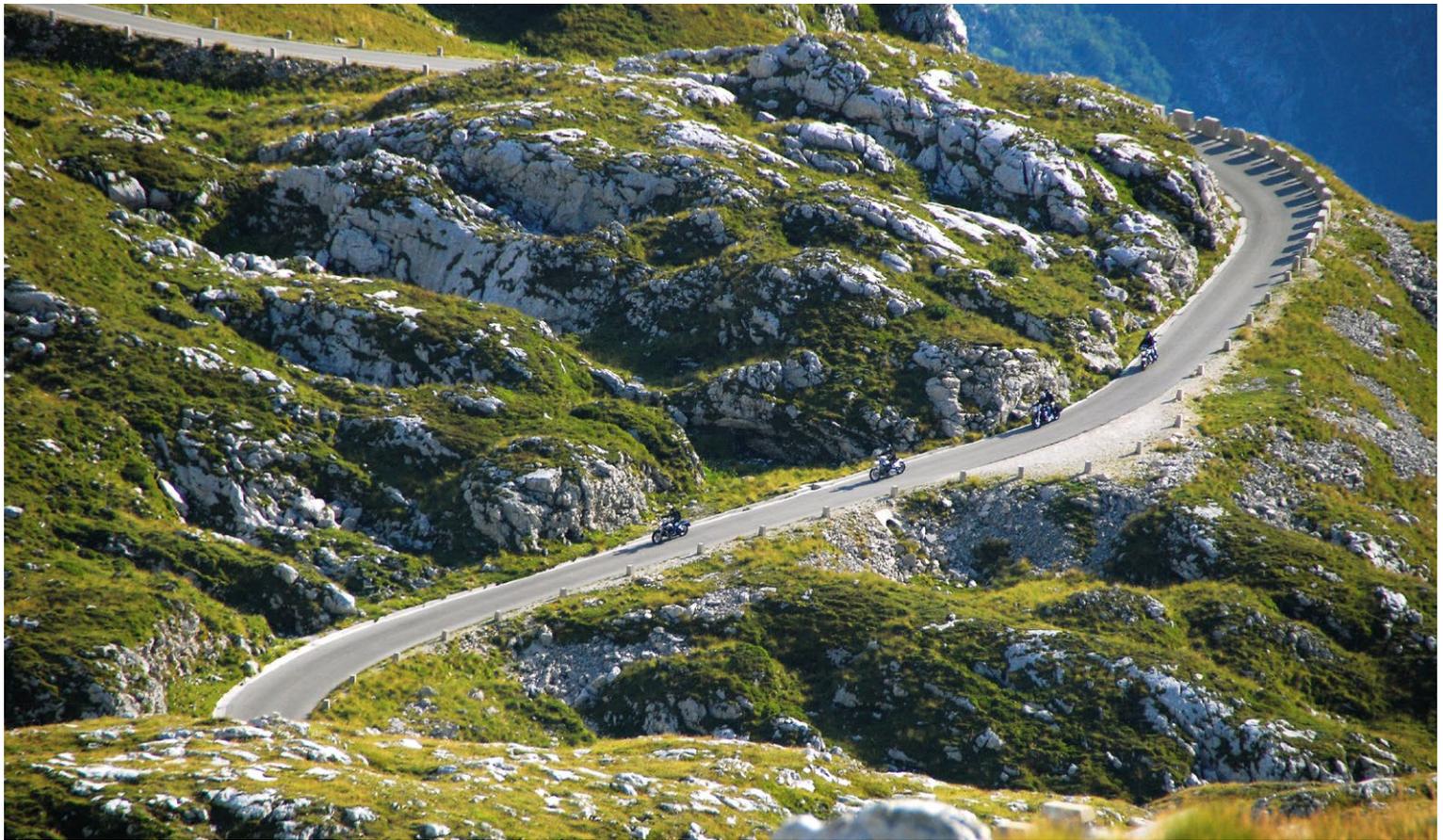
SPANNENDES **AUF DIE**

TEXT & BILDER: HANS MICHAEL ENGELKE

ALLER GUTEN DINGE SIND BEKANNTLICH DREI UND SO FÜHRT DIESE ERSTE TOUR GLEICH ZU DREI SPANNENDEN HIGHLIGHTS SLOWENIENS: ES GEHT ÜBER FANTASTISCHE MOTORRADSTRECKEN HINAUF AUF DEN SCHÖNSTEN BEFAHRBAREN BERG SLOWENIENS, DEN MANGART, SPANNENDE UND KURVENREICHE LANDSTRASSEN FÜHREN UNS DURCH DIE TRAUMHAFTE SCHLUCHT DES WILDEN BERGFLUSSES SOČA UND WIR CRUISEN ÜBER SLOWENIENS HÖCHSTEN UND KURVENREICHSTEN BERGPASS, DEN VRŠIČ-PASS.

SLOWENIEN **SPITZE**





Kranjska Gora ist ein quirliges Städtchen und rund um die Gemeinde locken die über 2500 Meter hohen Berge. Hier am Dreiländereck Österreich-Italien-Slowenien ist der ideale Ausgangspunkt für eine der spannendsten Touren in Slowenien. Hier starten Kiki, die beste Sozia der Welt, und ich unseren Trip zum Mangart und entlang der Soča.

Zügig düsen wir durch das Tal der Sava Dolinka gen Westen. Nördlich von uns strecken sich die westlichen Ausläufern der Karawanken in den strahlend blauen Himmel, im Süden sind es die Gipfel der Julischen Alpen. Es ist nur eine kurze Schleife vorbei an Rateče, die uns zum westlichen Nachbarn Sloweniens führt. Hier beginnt der Nationalpark Triglav, der einzige Nationalpark Sloweniens. Nur wenige Minuten später erreichen wir die Grenze nach Italien. Großartig kontrolliert wird hier eher selten, zumindest nicht der Grenzübertritt. Öfter liegen italienische Ordnungshüter auf dieser Strecke mit der Radarpistole auf der Lauer.

„Autostrada Alpe-Adria“ steht auf dem großen Schild neben der Straße und wenn wir wollten wären wir ruckzuck am Mittelmeer. Wollen wir aber nicht. Also bleiben wir auf der SS54, düsen Richtung Süden, in Richtung des grünen Val di Riofreddo. Schön geschwungen mäandert die Straße entlang des Rio del Lago, bevor sie sich mit ein paar einladenden Kehren jenseits des Lago del Predil wieder gen Osten wendet. Und schon fahren wir wieder unter dem Schlagbaum Sloweniens hindurch. Diesmal ganz ohne Kontrolle.

Gut einen Kilometer nach der kaum erkennbaren Grenze heißt es, den Blinker setzen. Auf der linken Seite lockt die Mangartstraße. Steil aufwärts geht es von nun an, stetig bergan mit bis zu 14 Prozent Steigung auf einen der schönsten Gipfel der Julischen Alpen, den

Mangart. Kurvenreich über spannende 17 Kehren zirkelt sich der Asphalt gen Himmel. Dabei führt die Strecke auch durch fünf unbeleuchtete Tunnel, zwei davon liegen sogar übereinander und kreuzen sich. Es heißt Augen auf in den finsternen Löchern. Bisweilen lösen sich Brocken von den Wänden und der Tunneldecke, die man dann schnell übersieht. Seit einigen Jahren ist die Strecke komplett ausgebaut und asphaltiert. Aber Vorsicht, das heißt nicht etwa, dass es hier überall Leitplanken gibt und oft geht es gleich neben der stellenweise schmalen Straße heftig in die Tiefe.

Ein Paar Ziegen kreuzen vor uns die Straße, wir passieren die dunklen Tunnel, genießen die knackigen Serpentina. Graue Felsen wachsen mal rechts, mal links in den strahlend blauen Himmel, nur unterbrochen vom dichten Grün kleiner Nadelwälder und satter Wiesen. Hinter einem der Tunnel fließt ein kleines Rinnsal quer über die Straße. Das fantastische Panorama über die endlose Zahl der Alpengipfel steigert sich mit jedem Höhenmeter bis wir schließlich in rund 2500 Metern Höhe am Parkplatz ausrollen. Fast immer trifft man hier oben bei schönem Wetter auch andere genussüchtige Moppedfahrer aus allen Ecken Europas. Die letzten hundert Meter sollte man unbedingt zu Fuß über die Wiese vom Parkplatz weg bis zum Scheitel der Lahnscharte gehen, dann erschließt sich eine einmalige Aussicht auch in Richtung Norden. Vorsicht übrigens bei Nebel: Nur ein paar Schritte weiter geht es dann rund 600 Meter fast

senkrecht in die Tiefe. Wer hier ins Rutschen kommt, findet keine Bremse mehr.

Mit der GS stürzen wir uns wieder über die traumhafte Passstraße hinunter in Richtung Tal. Dort angekommen treffen wir bald auf die Soča. Die ist nicht nur bei Kanuten und Raftern beliebt. Entlang des herrlich türkis schimmernden, wild schäumenden Wassers düsen auch einige Motorradfahrer in Richtung Süden. Nicht ganz umsonst nennt sich diese Etappe der Straße 203 „Smaragdstraße“. Funkelnd und glitzernd wie Juwelen schießt das Wasser der Soča neben dem Asphalt durch die Schlucht. Einladende Baderplätze, kleine Kiesstrände und riesige Felsbrocken wechseln sich am Bachbett ab. Dazwischen tanzen ab und an bunte Kajaks zwischen den Strudeln und die Schlauchboote der Rafter driften über rauschende Stromschnellen.

Adrenalinjunkies kommen in Bovec auf ihre Kosten. Dort, wo die Soča einen Knick von Süd nach West macht, liegt der spannende Zip Line Park. Mehrere

Stahlkabel ziehen sich in großer Höhe über die Schlucht. Wer sich traut, hakt sich mit speziellen Karabinern gut gesichert ins Seil und rast dann, scheinbar frei wie ein Vogel, über die fantastische Landschaft. Eine tolle Sache, aber nur für Schwindelfreie. In der filmreifen Landschaft rund um Bovec wurden übrigens Teile des bekannten Films „Die Chroniken von Narnia“ gedreht. Offizielle Begründung war die Ähnlichkeit der landschaftliche Kulisse zu Neuseeland.

In Kobarid gönnen wir uns in der Altstadt für kleines Geld zwei leckere Cappuccino und genießen die entspannte Atmosphäre des idyllischen Ortes. Kobarid ist ein kleines, beschauliches Mittelzentrum und die westlichste Gemeinde Sloweniens. Wer sich für die slowenische Geschichte interessiert, kann in Kobarids Museum eine Menge über die Geschehnisse in den Bergen ringsum während des Ersten Weltkrieges erfahren. Hier tobten die schwersten Gefechte, die je in europäischen Bergen geführt wurden. 400.000 Soldaten der deutsch-österreichisch-ungarischen Armee lagen 850.000 Soldaten der italienischen Armee gegenüber. Während der legendären Zwölften Isonzoschlacht im Oktober 1917 fielen in gerade mal vier Tagen über 18.000 Soldaten. In seinem weltbekannten Roman „In einem anderen Land“ schilderte Ernest Hemingway, der als freiwilliger Sanitäter auf alliierter Seite an den Kämpfen teilnahm, seine damaligen Erlebnisse.

Auch wir stoßen schnell auf die bewegte Vergangenheit der Region. Kurz hinter Kobarid verlassen wir das Tal und folgen der parallel verlaufenden kurvenreichen Bergstraße. Nur wenige Meter neben dem Asphalt entdecken wir im Vorbeifahren noch gut erkennbare Schützengräben und Stellungen. Ich halte an und wir klettern zwischen den Unterständen und Gräben herum, blicken hinab auf die Soča und das Tal, welches sich tief unter uns erstreckt. Die italienische Grenze liegt nur wenige Meter hinter unserem Rücken. Still und friedlich ist es hier. Nur schwer können wir uns vorstellen, welches Chaos hier vor rund einhundert Jahren tobte.



Über schmale, so gut wie gar nicht befahrene Nebenstrecken folgen wir oben auf den Bergen dem Verlauf der Soča im Tal. Kaum bleiben wir mal in einem kleinen Dorf stehen, um auf der Karte nach dem weiteren Weg zu schauen, öffnet sich irgendwo eine Haustür und irgendein freundlicher Mensch bietet uns Hilfe an und erklärt uns mit Händen und Füßen den Weg. So kurven wir Dorf um Dorf weiter, blicken von den Gipfeln in die Ferne, halten an manchen Aussichtspunkten an, um die grandiosen Fernblicke zu genießen und rauschen dann weiter durch schattige Wälder. Schließlich windet sich die Straße dann doch wieder ins Tal, erklimmt erneut die Berge der anderen Soča-Seite und überquert das 700 Meter hohe Hochplateau von Banjšice.

Kleine urige Orte liegen hier am Rand der schmalen Straßen, auf denen sich trefflich cruisen lässt. Es scheint, als gingen hier die Uhren deutlich langsamer als im Rest der Welt. An einem der zahlreichen, oft einsam gelegenen Aussichtspunkte mit Blick weit in die Landschaft stelle ich die BMW ab und mit leckeren Zutaten zu einem gelungenen Picknick setzen wir uns ins weiche Gras. Ein paar zwitschernde Vögel, irgendwann einmal ein Trecker und ein schreiender Greifvogel, der hoch über uns seine majestätischen Runden durch den blauen Himmel dreht, mehr ist hier nicht zu hören.

Ein paar Vitamine später finden wir uns erneut mit dem Mopped an den Ufern der Soča wieder und folgen dem Wasser, nun stromaufwärts, entlang des Tals, bis wir zum zweiten Mal an diesem Tag Kobarid erreichen. Zwar geht es von dort an für einige Kilometer auf gleicher Strecke zurück, aber diese tolle Route ist es allemal wert, gleich mehrfach befahren zu werden. Außerdem sieht sie von der

anderen Seite ganz anders aus und macht mindestens genauso viel Spaß. In Bovet verlassen wir die altbekannte Route und biegen scharf nach Westen ab. Auch hier schmirgelte die Soča kräftig an den Julischen Alpen und hat, wahrscheinlich speziell für erlebnishungrige Motorradfahrer, eine weitere fantastische Strecke geschaffen.

Bis Trenta führt der Asphalt ruhig und gemächlich zwischen mächtigen Alpengipfeln hindurch. Dann ändert sich der Verlauf schlagartig, es geht hinauf auf den Vršič. Und der ist schließlich Sloweniens höchstgelegener Gebirgspass. Tatsächlich sind es genau 50 Kehren, die hinauf bis auf 1611 Meter und wieder hinunter führen. Der Verlauf des Passes ist ein Traum. Die spannenden Kurven führen durch eine unvergessliche Landschaft, flankiert von riesigen grauen Felstürmen windet sich der Pass den Berg hinauf. Schattenspendende Nadelbäume recken sich in den Kehren empor und beschirmen kleine Parkplätzchen, von denen sich Panorama und Strecke gleichermaßen bestaunen lassen. Wer ein bisschen Muße und Zeit mitbringt, biegt in Kehre 49 in die Zufahrt zur Quelle der Soča ab. Sie gilt als eine der schönsten im Alpenraum.

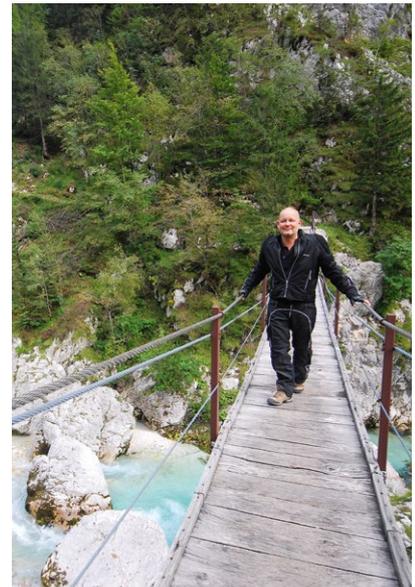
Trotz aller Euphorie ist auf dem Vršič-Pass selber Konzentration geboten. Die meisten Kurven des Vršič-Passes haben zwar einen mittelgroßen Radius,



sind aber auch heute noch kopfsteingepflastert und nicht jeder Stein ist immer da, wo er eigentlich hingehört. Besonders an den Straßenrändern findet sich zusätzlich einiges an Split und Steinchen.

Kurz vor Kranjska Gora, wo wir heute morgen unsere Traumtour begannen, funkelt bei Kozorog der Jasna-See in der Sonne. Die Straße führt gleich daran vorbei und hier bietet sich eine fantastische Gelegenheit, die Tour auf der Wiese am Badesee ausklingen zu lassen. Wem hier noch der Schweiß von der Befahrung des Vršič-Passes auf der Stirn steht, ist genau richtig. Mit einem kühnen Sprung ins frische Wasser ist alles wieder im Lot.

Dieser Bericht ist ein Auszug aus dem dem neuen BikerBetten Motorradreiseführer Slowenien. Das Buch mit der ausführliche Tourenbeschreibung und neun weiteren Tourenhighlights aus Slowenien und Istrien erhaltet Ihr im Buchhandel oder unter www.motoport.de



INFOS ZUR TOUR

Diese Tour ist im Allgemeinen nicht sehr schwer zu bewältigen. Gewisse Herausforderungen bietet jedoch die Fahrt über den Vršič-Pass. Die Kehren sind zwar nicht sehr eng, das Kopfsteinpflaster kann aber bei Nässe rutschig werden. Zudem werden gelegentlich durch Niederschläge Dreck und Steine auf die Straße geschwemmt. Eine Wintersperre gibt's üblicherweise von Ende Oktober bis Anfang Mai, das variiert jedoch schon mal.

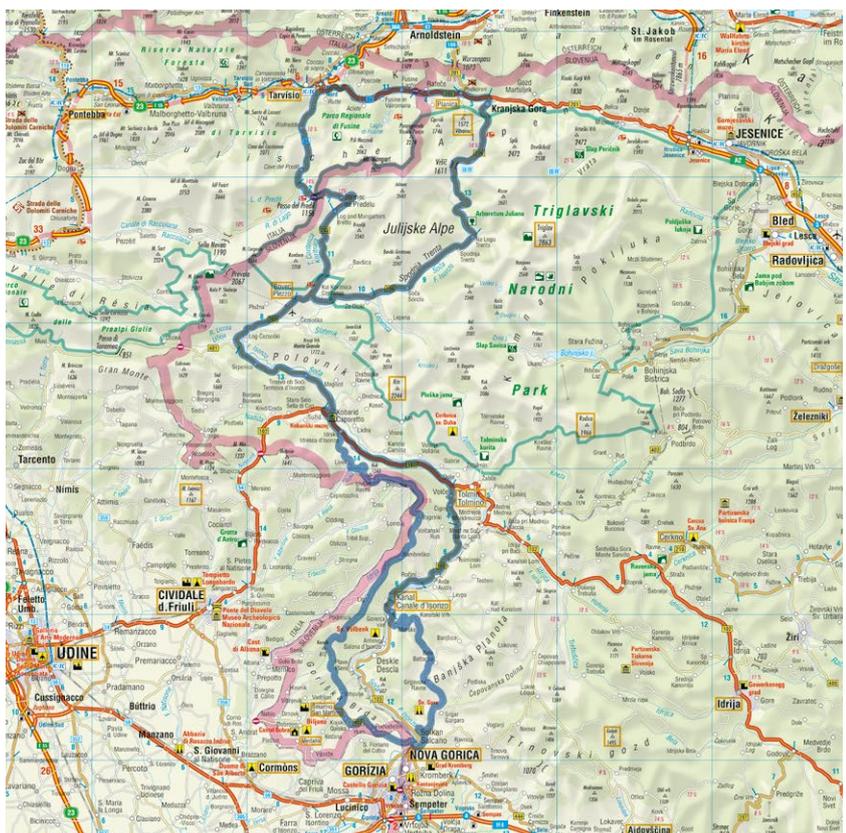
Basisort: Kranjska Gora

Länge der Tour: ca. 250 km

Dauer der Tour: 6-8 Stunden

Roadbook: Kranjska Gora, Italien, Lago di Predil, Mangart, Bovec, Kobarid, Nova Gorica, Tolmin, Kobarid, Bovec, Vršič-Pass, Kranjska Gora

Highlights: Keine Frage, der Vršič-Pass mit seinen 50 Kehren und grandiosen Aussichten ist ein echter Knaller! Der charakteristische Mangart ist der vierthöchste Gipfel der Julischen Alpen und natürlich ebenfalls ein echtes Highlight. Die Fahrt über das abgelegene Hochplateau im südlichen Teil der Tour ist stiller Genuss pur.



ALLES FÜR DIE REISE

FolyMaps Motorradkarten FRANKREICH

Das Set besteht aus insgesamt acht laminierten Tourenkarten, die im perfekten Tourenmaßstab 1:250.000 die schönsten Motorradregionen im Süden Frankreichs abdecken.

Durch das Laminat sind die Karten wetterfest, reißfest sowie mit einem wasserlöslichen Stift beschreibbar. So lassen sich eigene Routen und Anmerkungen eintragen und später wieder entfernen. Kurzum: perfekt für unterwegs! Die Karten sind hochflexibel und somit individuell faltbar, sodass sie sich problemlos im Kartenfach eines Tankrucksacks verstauen lassen.

Im Buchhandel und auf www.motoport.de
Euro 19,95
ISBN 1:250.000



Aufladbare SCHALLZAHNBÜRSTE

Diese kompakte Schallzahnbürste ist ideal auf Reisen und selbst für zu Hause. Dank der hygienischen Schutz-Kappe ist sie immer sauber verstaut. Nicht viel größer als ein Füllfeder-Halter findet sie überall Platz. So habt Ihr überall eine moderne Zahnpflege dabei. Sie pflegt die Zähne mit bis zu 28.000 Schwingungen pro Minute. Und mit einer Akku-Ladung bleibt man länger als einen Monat unabhängig von jeder Stromquelle. Aufgeladen wird sie über einen USB-Anschluss – und damit an Notebooks, Powerbanks oder einem Reisetzteil, die mehrere Geräte über Nacht mit Ladung versorgen. Ersatzbürstenköpfe sind ebenfalls erhältlich. Euro 29,90 - www.motourmedia.de



Moto-Skiveez® FUNKTIONSSHORTS

Moto-Skiveez® Funktionsshorts wurden speziell für Motorradfahrer entwickelt, weil herkömmliche Polster, etwa Gelkissen aus Fahrradhosen etc., den speziellen Sitzpositionen auf einem Motorradsattel nicht anzupassen sind. Bei der Entwicklung wurden zunächst Hitzebilder erstellt, die genau die Druckpunkte an Steiß, Po und Schenkeln auf verschiedenen Motorradtypen darstellen. Daraus sind dann die Vorgaben für die unterschiedlichen Skiveez-Modelle wie eben Tourer, Sport oder Adventure entstanden. Euro 74,95 - www.motourmedia.de



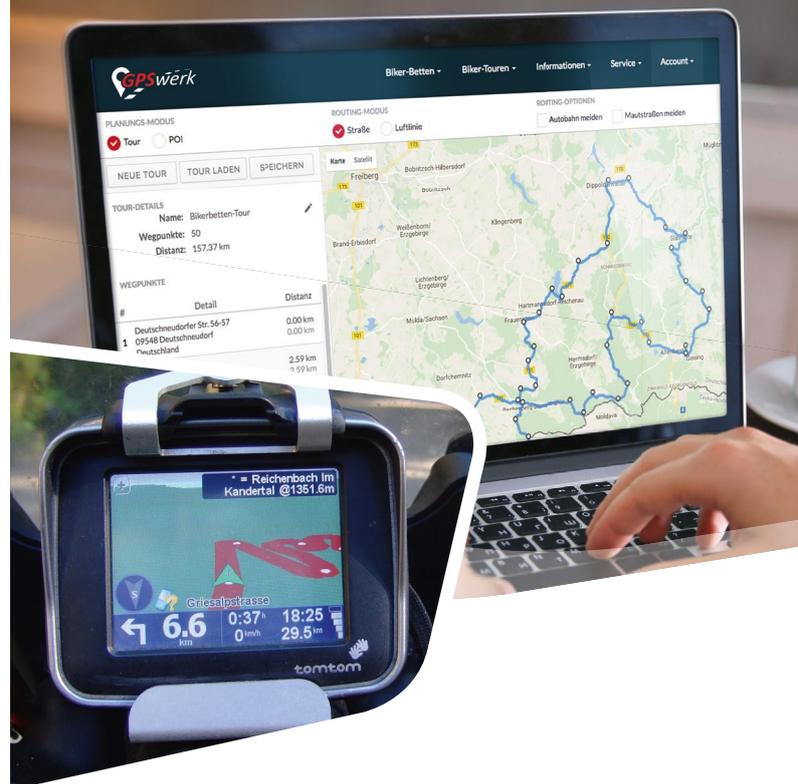
BikerBetten Reiseführer DOLOMITEN

Die meisten Motorradfahrer bekommen sofort das gewisse Leuchten in den Augen, sobald sie von diesen Begriffen hören – schließlich verbindet man mit ihnen Spaß mit dem Motorrad auf traumhaften Bergstrecken, herausfordernden Serpentin, beeindruckenden Gebirgspässen und in großartigen Landschaften. Nur wenige Ecken Europas präsentieren so viele Highlights derart geballt wie diese ganz im Norden des italienischen Stiefels. Aber es sind nicht nur die fantastischen Motorradstrecken, die einen locken: Auch das kulturelle Angebot ist beinahe unvergleichlich. Zehn ausführlich beschriebene Motorradtouren mit vielen Insidertipps des Autoren, ausführlichem Kartenmaterial mit eingezeichneter Route und GPS-Daten zum Download. Im Buchhandel und auf www.motoport.de Euro 22,95
ISBN 978-3-937063-38-6



TOUREN PLANEN MIT GPSWERK

einfach wie nie zuvor



- eigene Touren planen und exportieren
- eigene und BikerBetten-Touren anpassen
- individuelle Startpunkte festlegen
- Routen drehen und kombinieren
- Einbinden von BikerBetten Hotels
- kostenlos für fast alle GPS Formate
- Tourenkarten ausdrucken für den Tankrucksack

BikerBetten Reiseführer PYRENÄEN

Wie eine gewaltige Mauer trennen die Pyrenäen die iberische Halbinsel vom restlichen Europa ab. Wer vom Mittelmeer aus in das Gebirge fährt, kann sich ganz allmählich in eine Landschaft vortasten, die noch viel mehr zu bieten hat als Gipfel und Grate. Dieses Hochgebirge zwischen Frankreich und Spanien bietet eine Vielzahl von unberührten Strecken auf unterschiedlichsten Höhenmetern. Eine Landschaft, die das Motorradfahrerherz jubilieren lässt! Zehn ausführlich beschriebene Motorradtouren mit vielen Insidertipps des Autoren, ausführlichem Kartenmaterial mit eingezeichneter Route und GPS-Daten zum Download.

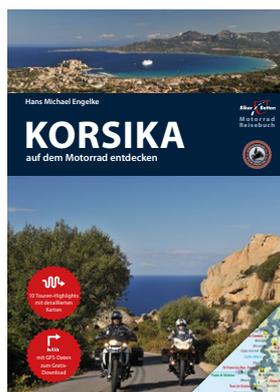


Im Buchhandel und auf
www.motoport.de
Euro 22,95
ISBN 978-3-937063-39-3

BikerBetten Reiseführer KORSIKA

Die französische Mittelmeerinsel verfügt nicht nur über einen politischen Sonderstatus, sondern auch über eine landschaftliche Vielfalt, die ihresgleichen sucht. Auf nur gut 9.000 Quadratkilometern präsentiert sie sich als Paradies für kurvenhungrige Motorradreisende. Man findet hier bestens ausgebaute Küstenstraßen mit atemberaubenden Ausblicken aufs Meer und im Landesinneren endlose Serpentin in den Hochgebirgen. Jeder Meter wird auf Korsika zum reinsten Fahrvergnügen...!

Zehn ausführlich beschriebene Motorradtouren mit vielen Insidertipps des Autoren, ausführlichem Kartenmaterial mit eingezeichneter Route und GPS-Daten zum Download.



Im Buchhandel und auf
www.motoport.de
Euro 22,95
ISBN 978-3-937063-38-6



BIKERBETTEN TOURENPLANER 2017

Kostenlos bei Motorradhändlern
auch in Deiner Nähe.
Händlerliste auf bikerbetten.de



DIAMOND ATELIER X TW STEEL
RADIKAL IST DAS

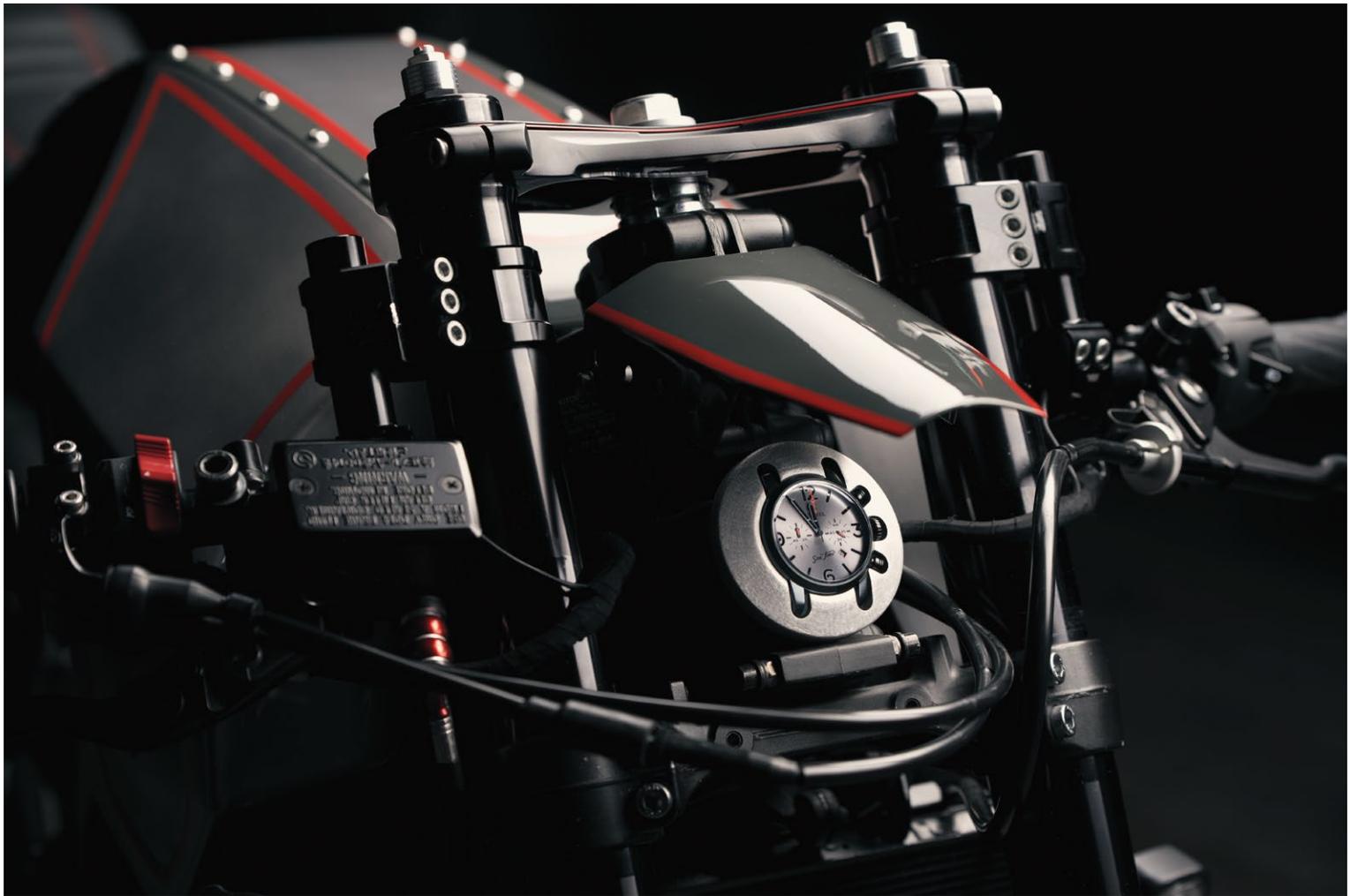
INTERVIEW: OLIVER SCHLEGEL, JAN ZÜHLKE | BILDER: LUKAS MAGERL



NEUE SCHWARZ



PARALLEL ZUR ENTWICKLUNG DER NEUEN SON-OF-TIME-KOLLEKTION, BAUT DER UHRENHERSTELLER TW STEEL IN KOOPERATION MIT DER MÜNCHNER A-PROMINENZ DER CUSTOMBIKE-SZENE, DIAMOND ATELIER, EIN WEITERES CUSTOMBIKE AUF. MIT DER ÆON HABEN TOM UND PABLO IHR CREDO AUF KEINE NEUE STUFE GESTELLT - SIE HABEN ES SCHLICHT NEU DEFINIERT. WIR SPRACHEN MIT TOM KONECNY ÜBER IHREN „SHOWSTOPPER“, DIE GAR NICHT SO KOMPLEXE BASIS, LEERE BLÄTTER PAPIER UND WIPPEN AUF DEM MOTORRAD.



Eure erste Yamaha, dazu noch eine neue: War die Maschine eine Herausforderung als Basis? Gerade für die wesentlichen Veränderungen?

In dem Moment, wo du etwas substanziell anderes machen willst, ist es ein Fahrzeug wie jedes andere auch. Da ist schon fast egal, ob das eine Yamaha ist, oder eine BMW, Ducati etc. Ist ja auch klar, das ist ein modernes Fahrzeug, in dem viel Elektronik verbaut ist – da kann man sich natürlich streiten, wie viel man davon braucht. Wir fanden es auf jeden Fall sehr erfrischend, auf dieser Yamaha-Basis aufzubauen. Die hat ja diesen genialen Rahmen, der alles von allein hält. Du könntest die XSR fahren, nur mit dem Rahmen und dem Motor darin. Theoretisch lässt sich da alles wegschneiden und deswegen wollten wir sie unbedingt als Basis haben.

Also ist so eine Basis letzten Endes nicht komplexer oder schwerer als eine alte DR oder Zweiventiler?

Absolut nicht. Wenn man sich die ganze Elektronik-Kiste wegdenkt, ist das eine wie die andere. Ich hatte am Anfang etwas Berührungsgängste mit den ganzen neuen Kisten, aber wenn du da mal reinschaust ... da wurde das Rad nicht neu erfunden, die haben es halt verbessert.

Die XSR900 gilt ja gemeinhin als sehr umgängliche Umbaubasis und laienfreundlich. Hat euch das insofern gepusht, als dass ihr quasi zur Abgrenzung noch eine Schippe Radikalität draufgepackt habt?

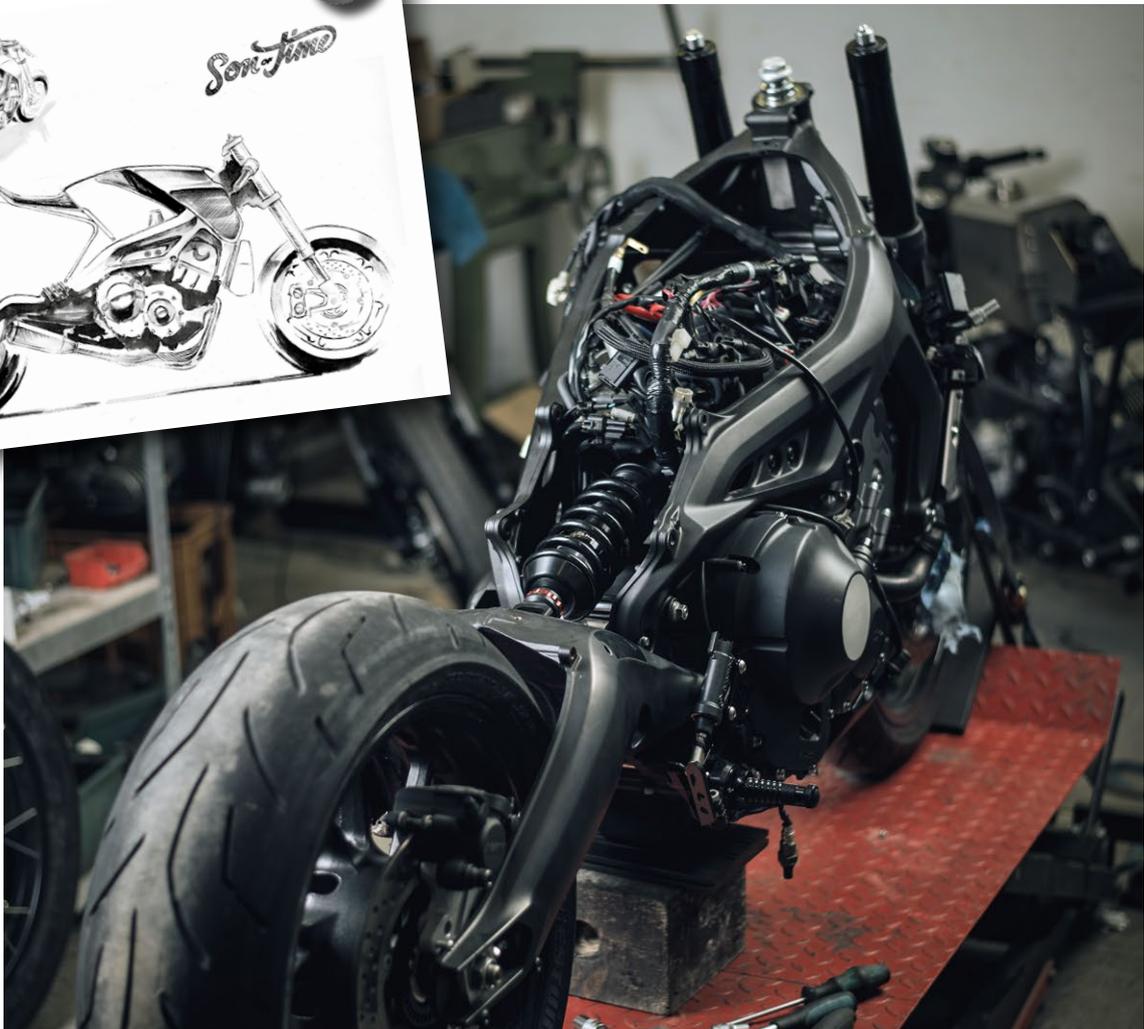
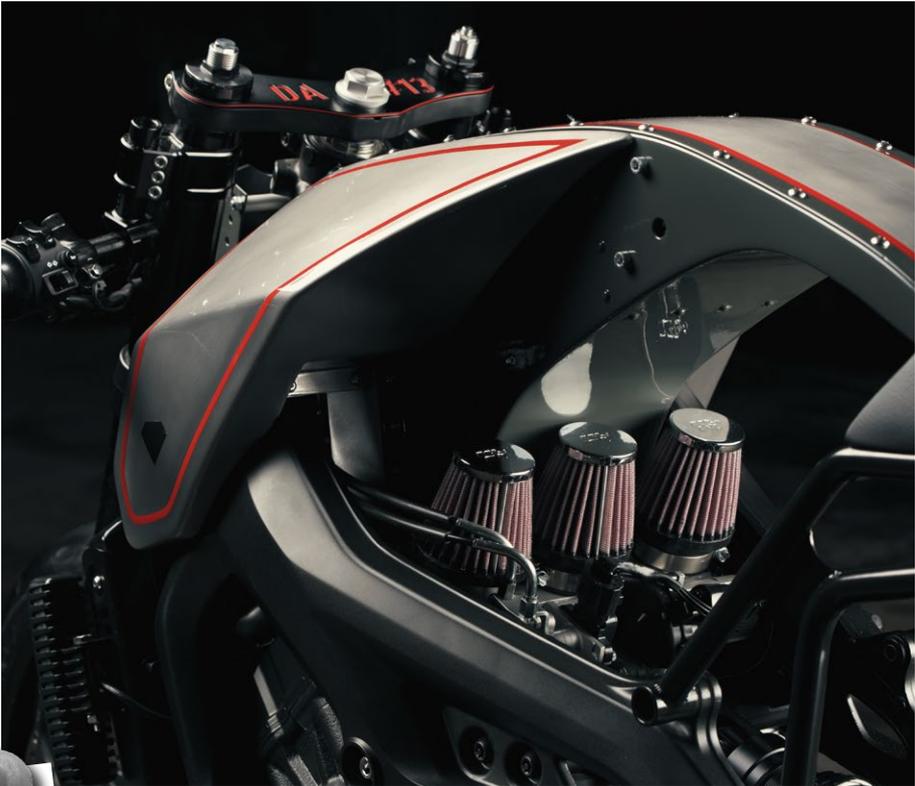
Die XSR fällt für mich in die Kategorie „Leicht zu lernen, schwer zu meistern“. Klar sind ein paar Blinker und Schutzbleche schnell getauscht, aber wenn man was basteln will, was nicht 10-fach vor jeder Alpenraststätte am ersten Aprilwochenende steht, muss man schon deutlich tiefer in die Trickkiste greifen. Für mich ist hier eine große Ähnlichkeit zur „umbaufreundlichen“ R nineT zu sehen. Wer wirklich was Neues kreieren will, dem ist mit laienfreundlichen Kisten eigentlich nicht geholfen.

Wie kam es zu der Kollaboration mit TW Steel?

Uns ist natürlich nicht entgangen, was TW Steel letztes Jahr mit Numbnut Motorcycles hochgezogen haben und als der Anruf aus Amsterdam kam, konnten wir uns die Gelegenheit nicht entgehen lassen, unsere Arbeit voranzutreiben. Das Projekt bot die Möglichkeit, eigene Grenzen zu sprengen.

Welche Parallelen seht ihr zwischen dem Handwerk eines Uhrmachers und dem eines Customizers?

Man muss den Herstellungsprozess von Anfang an mitgestalten, damit das Produkt der Hammer wird. Es gibt Kleinigkeiten, welche man outsourcen kann, aber der Großteil der Wertschöpfungskette liegt im eigenen Haus. Wenn das dein Kooperationspartner





aus eigener Erfahrung kennt, macht es die Zusammenarbeit um ein Vielfaches einfacher.

Gab es seitens TWS Austausch?

Beim kreativen Prozess haben sie uns erfreulicherweise viele Freiheiten gelassen. Die wenigen Vorgaben von TW Steel waren recht simpel. Auf der einen Seite ging es darum die klare und minimalistische Sonof-Time-Philosophie aufzugreifen, auf der anderen die

Farbgestaltung der Uhr auf die Æon zu übertragen. Ansonsten war die Marschrichtung klar: „Macht das Verrückteste, was ihr euch vorstellen könnt.“

Ist es nicht manchmal auch schwierig, ohne groben Plan, mit einem leeren Blatt Papier zu beginnen, oder ist das euer präferierter Weg, die Dinge so anzugehen?

Es gibt Privatkunden, die längere Zeit dahin sparen, sich intensiv darüber Gedanken machen, die Maschine vielleicht später vererben wollen – das

bedeutet natürlich mehr Kontrolle von Kundenseite. Wenn wir allerdings vor einer leeren Leinwand stehen, können wir viel weiter gehen und etwas komplett Neues machen. Wir setzen dann nicht die Felgen, den Tank und Sitz von drei verschiedenen Mopeds zusammen und lackieren das schön in Mitternachtblau. Das Angenehme bei diesem Kooperations- und Yard-Built-Ding ist ja: Selbst wenn es eine Katastrophe wäre, springt trotzdem keiner aus dem Fenster. Dann kann man sich mehr trauen.

Die DA-typische Radikalität ist hier nicht nur erkennbar, sie springt quasi im Quadrat. Die scheinbar schwebende Sitzbank besitzt schon die DA#6, das freie Rahmendreieck ist ein alter Hut. Mit der XSR900 habt ihr das Custom-Credo auf eine neue Stufe gestellt.

Der Design-Ansatz bei der XSR war für mich nicht „everybody's darling“, sondern „Showstopper“. Das bedeutet, die Leute sollen sich den Karren nicht in die heimische Garage stellen wollen, sondern er muss sich ins Gedächtnis brennen. Und das „Alter Hut“-Thema ist langsam zum Problem geworden. Mittlerweile ist es bei unseren Bikes schon so „normal“, dass sie freigeräumt von jedem Schnickschnack sind, dass es zur Erwartungshaltung geworden ist. Somit schätzen es die Leute bei uns weniger als bei anderen Herstellern – das

DIESES PORTRAIT IST EIN AUSZUG AUS DER AKTUELLEN CRAFTRAD AUSGABE N°8 „LA DOLCE MOTO“. DIESE UND ALLE BISHERIGEN AUSGABEN KÖNNT IHR UNTER WWW.CRAFTRAD.DE/SHOP BESTELLEN.



ist zumindest mein Gefühl. Trotzdem soll mit dem XSR-Umbau gezeigt werden, dass wir davor in puncto Minimalismus noch gar nicht richtig angefangen haben. Diesmal fehlt wirklich alles und es läuft trotzdem.

Ihr habt ja auch mit Marvin Diehl von KRT Framework gearbeitet, dem Alu-Gott. Der freie Platz unterm Tank bleibt frei, oder?

Das ist das Großartigste an dem Ding, dass du da praktisch durchfassen kannst und da kommt auch nichts mehr. Es hat noch dieses fette Umlenkungsgestänge, da bewegt sich alles so ein bisschen, keine Kabel, nichts ist verdeckt. Manchmal erwische ich mich dabei, da setze ich mich drauf und wippe mit dem Ding nur so rum, da kannst du schauen, wie sich alles bewegt. Das ist schon ziemlich gut gemacht und da hat Marvin auch ganze Arbeit geleistet. Man kann nur staunen, was der da zusammengezimmert hat. Großes Kompliment!

Ist das Projekt ein rein intuitives, oder gab es Vorbilder? Woher kam die Inspiration?

Die Linienführung und Proportionierung war Intuition und viel unserer eigenen DA-DNA. Die Umsetzung und viele Details dagegen wurden inspiriert: Vor allem die ganzen Nieten, Verschraubungen und „aufgesetzten“ Bodyteile sieht man zum Beispiel bei TRA Kyoto / Pandem oder in der frühen Bösözoku-Szene. Da ist viel Mindjuice zu holen.

Ganz unerfahren seid ihr ja in puncto szenefremde Partner nicht. Ihr habt in der Vergangenheit schon mit der Sneaker-Marke K1X die R nineT DA#4 zusammengebaut. Kann man in Zukunft ähnliche Konzepte erwarten?

Die gibt es tatsächlich, allerdings ist noch nichts spruchreif. Das ist noch in der Ausarbeitung. Ich habe wenig Freude daran, wenn jemand sich die Karre drei Meter unter der Erde in die Sammlung stellt und da verstauben lässt. Da ist es mir natürlich lieber, sie wird genutzt, wird gepusht und die Leute erfreuen sich daran, was bei diesen Kooperationen oft mehr der Fall ist. Man hat zwar weniger Kohle verdient, dafür aber mehr Freiheiten. Gerade bei der XSR sieht man das perfekt: Hier gibt es die Möglichkeit zu machen, was sich sonst keiner traut.



**Motorrad-Suche?
Wenn Dir auch
die Wunschfee nicht
helfen kann!**

Kostenlos registrieren

und monatlich einen von
20 Motorrad-Rucksäcken

von SW-Motech im Wert von

49,95 Euro gewinnen!



registrieren & gewinnen

**Inserate & Auktionen
von Motorrädern**

www.bidabike.de

motorido GmbH | Buckesfelder Straße 101 | 58509 Lüdenscheld
Fon: +49 (0) 2351 8946 076 | info@bidabike.de



NAHAUFNAHME

DIAMOND ATELIER

X

TW STEEL ÆON

TEXT: OLIVER SCHLEGEL

Mit ihrer Serie Mark II gab es Diamond Atelier für viele – zumindest mehr als einen. Die Æon, Yard-Built-Bike und TW-Steel-Kollaboration in Personalunion, will das Extreme für niemanden.

Die Yamaha XSR900 sucht keine Freunde und zeigt auf, was in München möglich ist, wenn man Tom und Pablo keine Restriktionen diktiert. Zur Hälfte Diamond-Atelier-DNA, speist sich die andere aus Bösözoku-Wahnsinn, ohne ins Aufgesetzt-Lächerliche abzudriften, behält Contenance, die nicht weiß, wie Understatement buchstabiert wird. Brutal waren ihre Bikes schon immer – Æon definiert den Begriff neu. Sie ist der Moment des abgeschrubbten Blinkers bei voller Fahrt, das Diamond-Atelier'sche „Fuck it, wir machen das nun komplett neu und feilen das Teil aus dem Vollen“.

Das ist so kaltschnäuzig, wie an der Yamaha weggeflext und wieder drangeschraubt wurde. Denn obwohl die XSR theoretisch nur mit Rahmen und Motor fahrbar ist, wäre die Idee auch praktisch unausgereift. Wenn die Zeit knapp ist, ruft man Marvin von KRT Framework an. Wenn es gut werden soll, auch. Dem reichen auch auf einen Karoblock gekritzelte Skizzen, um die Diamond-Atelier-Vision der Verkleidung in Form von Tank und Heck aus Aluminium zu fertigen, die klar den urbanen DA-Stil aufgreift und leichtgewichtig weiterdenkt. Warum auch das ansehnliche Herzstück mit mehr Blech und die Sicht auf ein arbeitendes Wilbers-Federbein verdecken? Der Blick auf die Elektronik entfällt hier ganz. Zwar ist ab Werk das Ganze schon hervorragend gelöst, Tom und Pablo haben trotzdem noch mal 100 Meter Kabelirrefanz eingespart, unter anderem dank ausgebautem ABS – das braucht eh keiner. Und die Æon schon gar nicht. Klar als „Showstopper“ konzipiert, so aggressiv wie minimalistisch gedacht, braucht die Maschine keine Straßenzulassung. Lediglich drei Worte, um sie auf den Punkt zu bringen: over the top!

CLASSIC STYLES



For Life



DIE PHILOSOPHIE VON ARAI

RUNDE SACHE

Die Rede ist von der japanischen Marke Arai, die mittlerweile in ihr 67. Jahr geht und im Gegensatz zu den meisten anderen Helmherstellern immer noch ein Familienunternehmen ist, was gewisse Vorteile hat: „Wir sind nicht getrieben davon, eine gewisse Stückzahl verkaufen zu müssen. Unser Ziel ist es, den möglichst besten Helm herzustellen. Dabei geht es nicht darum, den besten Helm in den Verkaufszahlen oder mit den meisten Titeln zu haben, sondern dem Kunden den besten Schutz zu bieten“, erzählte uns Stefan Makowski, seines Zeichens Sales- und Marketing-Manager bei Arai Deutschland. Vor über 67 Jahren gründete also Hirotake Arai die Firma mit den vier Buchstaben und sein Sohn Mitch brachte Arai auf das heutige Level. Enkel Akihito steht bereits in den Startlöchern und soll das Unternehmen in die Zukunft führen.

Arai ist eine Marke, die seit Jahrzehnten einen wirklich guten Ruf hat, aber dennoch in Deutschland derzeit nicht so präsent wie andere Helmhersteller ist: „Wir waren letztes Jahr bei den CROSS FINALS und es war eine sehr interessante Erfahrung, weil erstaunlich viele junge Fahrer zu uns an den Stand kamen und beinahe ehrfürchtig fragten, ob sie den Helm anfassen oder probieren dürften. Die entstandenen Gespräche waren sehr informativ, da die meisten Piloten Arai zwar kannten, aber immer als zu

SCHAUT MAN SICH DIE ENTWICKLUNG AUF DEM HELMMARKT DER LETZTEN JAHRE AN, DANN SAH MAN VIEL BEWEGUNG. EINIGE HERSTELLER KAMEN MIT NEUEN IDEEN UM DIE ECKE UND ANDERE SPRANGEN AUF DIESEN TREND AUF. DOCH EINE MARKE BLIEB AUS ÜBERZEUGUNG IHRER PHILOSOPHIE TREU UND SETZT NICHT NUR AUF IHRE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG, SONDERN VOR ALLEM AUF IHREN EIGENEN HOHEN ANSPRUCH.

**INTERVIEW: MARTIN ANDERSON
FOTOS: ARAI, KTM, SUZUKI, OZAN KUTAY**

weit oben angesiedelt wahrnehmen“, berichtete Stefan, der früher selbst jahrelang Motocross fuhr. Arai ist also bekannt, aber viele Fahrer denken immer noch, dass die Helme des Urgesteins aus Japan überdurchschnittlich teuer wären.

Stefan erzählte uns vor allem von der Philosophie von Arai, die anders ist als bei anderen Marken. So setzt man im 260 Mann starken Unternehmen auf Handarbeit von Anfang bis Ende. Man baut also alles selbst im eigenen Hause. Entscheidend

für den richtigen Schutz, der sämtliche Helme aus egal welcher Sparte vereint, sind laut Arai eine sehr harte Helmschale und runde Form. So mögen Arai-Helme gegenüber anderen Helmen aufgrund der runden Helmschale vielleicht etwas „old school“ wirken, jedoch versteht man mit ein wenig Hintergrundwissen durchaus, wieso das der Fall

ist: Bei Arai sei der Fokus laut Stefan ein anderer und deshalb stehe nicht die aufgepeppte Optik im Vordergrund, um hohe Verkaufszahlen zu erreichen, sondern die Sicherheit des Kunden und dafür sei die runde Schale äußerst wichtig. „Schließlich stecken zig Jahre Entwicklung und Erfahrung in dem Helm, die aufgrund von optischen Wünschen einiger Kunden oder eines momentanen Trends nicht über Bord geworfen werden“, schildert der ehemalige Crosser. Betrachtet man nun einige Helme anderer Hersteller, die mit den verschiedensten Systemen im Inneren ausgestattet sind, die die Rotationskräfte bei einem Aufprall des Kopfs minimieren sollen, und sieht dabei die zum Teil



Hirotake Arai

kantigen Helmschalen, kommt man ins Gröbeln. Laut der Theorie von Arai bleiben Helme mit Kanten am Boden hängen.

Eure Helme besitzen eine ganz bestimmte Form. Wieso ist das so?

R75 ist unsere Bezeichnung für eine extrem runde Außenschale, ohne Ecken und Kanten. Unserer Meinung nach ist es besser, wenn ein Helm beim Aufschlag auf dem Boden bestmöglich rutschen kann, sich nicht verkantet oder verkeilt. Denn dann ist ein Teil der Energie bereits weg und muss nicht mehr absorbiert werden; umso eher sind also Verletzungen des Gehirns zu vermeiden. Das ist unser Gedanke hinter dieser 75-Grad-Rundung, die wir in Kombination mit der extraharten Außenschale nutzen, da diese Rundung am besten über alle möglichen Untergründe hinweggleitet. Wäre eine Kante in die Schale direkt integriert, würde hier auch der Kontakt zum EPS-Kern im Inneren des Helms fehlen, was einen Schwachpunkt bilden würde.

Neben der runden Form setzt Arai auf eine besonders harte Schale. Warum?

Die Härte der Schale ist für uns ein weiterer wichtiger Punkt, da diese auch noch halten soll, wenn es mehrere Einschläge bei einem Sturz gibt. Dies ist unserer Erfahrung nach häufig der Fall. Mit einer weicheren Schale hat man keine guten Chancen, bei mehreren Einschlägen unbeschadet zu bleiben. Im Zusammenspiel mit unserem einzigartigen EPS-Innenkern, der bei uns verschiedene Dichten hat und trotzdem aus einem Stück ist, funktioniert der Helm hervorragend. Die einwirkende Kraft kann sich bei einem Innenkern, der aus einem Stück besteht, besser verteilen. Das Gleiche gilt auch für die harte Außenschale. Ein gutes Beispiel dafür war ein Sturz von Steffi Laier. Sie kam nach einem Table zu Fall und ein anderer Fahrer ist ebenfalls gecrasht. Die Fußraste seines Bikes ist in Steffis Helm eingeschlagen, was natürlich heftig aussah. Den Unfall hat sie unbeschadet überstanden und möchte nie mehr auf die harte Schale eines Arai-Helms verzichten.

Trotz eurer Betonung auf gute Gleiteigenschaften sind die Belüftungselemente außen auf den Helm aufgesetzt und nicht integriert. Warum?

Die Elemente, Ducts genannt, werden alle von einer Schraube gehalten, die bei einem Sturz einfach





abschert, sodass die Aufsätze sich sofort lösen. Auch der Helmschirm ist aus einem speziellen Material, das komplett biegsam ist und nicht bricht. Zudem sollten die Schrauben im Sturzfall auch direkt brechen, um eine glatte Oberfläche zu hinterlassen. Die Ducts sind bei allen Arai-Helmen immer gleich aufgebaut, nämlich so, dass sie sich lösen, wenn es notwendig ist, damit so die sehr guten Gleiteigenschaften gewährleistet bleiben. Du hast im Vorgespräch schon angemerkt, dass ihr keine Unterschiede zwischen Helmen eurer normalen Kunden und gesponserten Pro-Fahrer macht. Herr Arai sagt selbst immer: „Wieso sollte ich einen Helm für Endkunden herstellen, der schlechter ist als derjenige, den die MotoGP- oder MXGP-Piloten tragen?“ Und genau das ist ein entscheidender Punkt der Philosophie bei Arai. Oder glaubt ihr, dass die meisten Profis mit Helmen von der Stange fahren? Unsere Pro-Fahrer schon, aber das wissen nur die wenigsten. Wir unterscheiden an der Stelle nicht, ob der Kopf eines Rennfahrers oder eines anderen Kunden geschützt werden soll. Wir wollen den optimalen Schutz bieten, egal für wen.

Baut ihr eure Helme wirklich von A bis Z selbst? Ist das nicht deutlich teurer als die maschinelle Fertigung?

Ein Arai-Helm entsteht zwar durch Handarbeit, ist aber trotzdem für jeden erschwinglich. Wir kaufen im Prinzip lediglich die Rolle mit dem Basismaterial an Fiberglas und verarbeiten dieses selbst zu Superfibre, das sechsmal teurer ist als normales Fiberglas, aber eben auch fünfmal so stabil. Die harte Schale sorgt für etwas mehr Gewicht, allerdings ist der Helm so ausbalanciert, dass man dieses nicht merkt. Es gibt Helme, die deutlich weniger wiegen, aber nicht ausgewogen sind und dadurch wesentlich schwerer wirken, sobald man diese auf dem Kopf hat.

Wie kann es sein, dass Helme anderer Hersteller für 150 Euro die Prüfnormen erfüllen?

Das ist ein Thema, das etwas in die Tiefe geht und die wenigsten Käufer im Gespräch wirklich interessiert, da viele glauben, das

Erfüllen der Norm müsse ausreichend sein. De facto ist es so, dass die europäische ECE 22-05 beziehungsweise die amerikanische DOT FMVSS eine Mindestanforderung ist, die an Helme gestellt wird, um zugelassen zu werden. Das bietet leider auch die Möglichkeit, Helme nur an bestimmten Stellen zu verstärken, um die Auflagen zu erfüllen. Die festgelegten Prüfpunkte sind den Herstellern schließlich bekannt. Die freiwilligen Normen SNELL M2005 und SNELL M2010 sind wesentlich aussagekräftiger, sie wurden nach einem schweren Unfall eines Autorennfahrers ins Leben gerufen. Im Rennsport der USA sind die SNELL-Normen mittlerweile Pflicht und man sieht am Beispiel von Straßenhelmen eines anderen Herstellers auch, was das bedeutet: Der europäische Helm wiegt rund 1.300 Gramm, das US-Modell 1.700 Gramm. Das Gegenstück von Arai wiegt weltweit 1.650 Gramm, da überall die gleiche Schale im Einsatz ist. Die Abweichungen bei dem anderen Hersteller entstehen dadurch, dass die Helmschalen härter sein müssen, um der SNELL-Norm zu entsprechen.

Was wird bei der europäischen ECE-Norm denn genau geprüft?

Wir haben genau das vor einigen Jahren bei unseren Händlern ausgestellt, um den Kunden zu zeigen, was geprüft wird. Zum Beispiel wird eine Aufschlaggeschwindigkeit von 28 km/h vorgegeben und die Helme damit geprüft. So weit, so gut – aber was passiert bei 100 km/h, wenn sich die einwirkenden Kräfte exponentiell gesteigert haben? Das ist einer der Gründe, wieso wir mehr als nur die Mindestanforderung der ECE erfüllen wollen. Die SNELL-Tests prüfen an beliebigen Stellen

und wiederholen den Einschlag an der jeweiligen Position sogar dreimal, daran orientiert sich auch unser eigener Inhouse-Standard. Die Prüfung an sich ist in Europa nicht vorgeschrieben, weshalb wir den teuren Prüfaufwand bei SNELL nicht für jedes Modell bezahlen. Wie gesagt nutzen wir weltweit dieselbe Schale, prüfen ähnlich der SNELL-Norm und könnten diese wohl auch bei anderen Modellen erfüllen. Gerüchteweise soll die aktuelle ECE 22-05 in Kürze durch eine an die SNELL angelehnte Norm abgelöst werden. Damit wären wir gegenüber einigen Mitbewerbern wieder im Vorteil.

Die Arai-Helme zeichnen sich durch einen hohen Tragekomfort aus. Was steckt dahinter?

Das hat sich natürlich über die Jahre entwickelt. Der aktuelle Helm hat Innenpolster der achten Generation. Hier gibt es immer wieder Detailanpassungen, da sich mit der Zeit die Kopfform der Menschen ändert oder es neue Entwicklungen hinsichtlich der Technologie und des Komforts gibt. An der Stelle achten wir auch darauf, dass die Passform langfristig erhalten bleibt und der Helm nicht etwa zu groß wird, nachdem man ihn ein paar Mal getragen hat. Ich selber fahre meine Helme immer ungefähr vier Jahre lang und habe noch nie ein Polster tauschen müssen.

Wie genau funktioniert das?

Wir nutzen dazu FCS-Wangenpolster (Facial Contour System), die vor vier Jahren entwickelt wurden. Die Polster sind bei uns speziell aufgebaut, wir nutzen hier verschiedene Materialien. Als Basis wird der gleiche Kern wie beim EPS-Innenpolster genutzt, das sich an die Gesichtsformen der Fahrer anpasst und nicht noch weiter wird. Erst darauf kommen weitere Schaumstoffe, um Komfort und Passform zu erhöhen. Wir achten dabei darauf, dass beispielsweise das Ohr nicht eingedrückt wird, was zum einen für das Gleichgewicht besser ist, zum anderen aber auch für den Wohlfühlfaktor. R75 ist unsere Bezeichnung für eine extrem runde Außenschale, ohne Ecken und Kanten. Hinzu kommt die Möglichkeit, die Polster individuell anzupassen. Wir decken damit eine Grundpassform von 85 bis 90 Prozent ab. Die zehn bis 15 Prozent der Kunden, denen die Basisversion nicht

sofort passt, können auf die individuellen Anpassungen zurückgreifen. Das Notfall-Hilfesystem kennt man mittlerweile auch von anderen Herstellern, Arai war aber, glaube ich, der erste Anbieter. Es ermöglicht den Helfern, die Wangenpolster via Zug an bestimmten Laschen von außen zu entfernen, damit der Helm bei Verletzungen leichter abgenommen werden kann.

Ob Arai mit seinen Helmen nun auf die optimale Philosophie setzt oder nicht, können wir nicht testen und mögen wir auch nicht beurteilen. Aber wer sich mit dem Thema und diesen Punkten auseinandersetzt, kann sich selbst ein Urteil bilden, welcher „Idee“ er mehr vertraut.

Weitere Informationen zu Arai und dem Händlernetz findet ihr auf der Website www.arai.de.



WISSENSWERTES ZUM FAHRWERK

Unsere Gesellschaft lebt vom Fortschritt und so ist es auch kein Wunder, dass wir auch in jedem Winter Neuentwicklungen zum Thema Motorrad über alle verfügbaren Medien vorgestellt bekommen. Neue Motorräder und neues Zubehör, welches immer auch besser ist, als bisher bekanntes. Es scheint beinahe, als das die physikalischen Gesetze auch neu geschrieben werden könnten. Binäres Bremsen und Beschleunigen bis in tiefste Schräglagen soll für Jedermann nutzbar gemacht werden. Doch, wie früh die Helfer eingreifen, vorausgesetzt du hast Traktionskontrolle, ABS und Wheelie Kontrolle, hängt zu großen Teil von der Fahrwerkseinstellung ab.

**SO WEICH WIE MÖGLICH,
SO HART WIE NÖTIG!**

**WAS MAN UNBEDINGT ÜBER
DAS FAHRWERK EINES
MOTORRADES WISSEN SOLLTE.**

Das einspurige Fahrzeug ist noch viel mehr als ein Auto auf Kontakt zur Straße angewiesen. Wenn eines der beiden Räder über die Straße rutscht, empfinden 90% der mir bekannten Straßen-Motorradfahrer diese als kritisch. Ist ja auch klar, plötzlich fühlst du an diesem Rad keine Verbindung zur Straße mehr. Dabei ist das Fahrwerk dazu gebaut, um den Bodenkontakt zur Straße möglichst lange aufrecht zu halten. Die Räder sollen durch Kuhlen und Senken auf die Straße gedrückt werden, sie sollen beim Bremsen den Kontakt zur Straße halten und sich in Kurven gegen den Asphalt stemmen, um der Zentrifugalkraft entgegen zu wirken. Die Kräfte, die so auf das Fahrzeug wirken müssen durch die Reifen und das Fahrwerk aufgenommen werden. Aber mal ganz von vorne.

An den allermeisten Motorrädern kann man sowohl an der Vordergabel, als auch an den Federbeinen drei Dinge einstellen. Dabei kann man das Dämpfverhalten und die Federvorspannung einstellen. Das heißt, ich kann in gewissen Einstellbereichen beeinflussen, wie schnell das Fahrwerk ein- und ausfedert und wie stark das Motorrad durch das eigene Gewicht und durch die Fahrer/Beifahrerbelastung einsackt.

Einstellen lässt sich heutzutage die Druckstufendämpfung, die Zugstufendämpfung und die Federvorspannung.

Allgemeine Dämpfungseinstellung

Durch die Stellschrauben werden Öffnungsspalte für den Öldurchfluss des Dämpferkolbens vergrößert oder verkleinert. So kann beeinflusst werden, wie schnell das Gabelöl durch die Öffnungen auf die andere Kolbenseite der Gabel strömen kann. Diese Einstellung kann jedoch nur in einem gewissen Bereich vorgenommen werden. Ein Mindeststrom muss fließen können, um Fahrer und Material vor Schaden zu schützen. (Schau mal in deine Betriebsanleitung wo sich welche Schraube befindet)

Druckstufendämpfung

Die Druckstufendämpfung ermöglicht das Eintauchen der Gabel oder des Federbeins zu verlangsamen oder umgekehrt das Fahrwerk schneller eintauchen zu lassen. (Wichtig, beide Gabelholme müssen über die gleiche Anzahl von „Klicks“ oder Umdrehungen eingestellt werden)

Zugstufendämpfung

Die Zugstufendämpfung kann die Ausfedergeschwindigkeit der Gabel oder des Federbeins verlangsamen oder beschleunigen. (Wichtig, beide Gabelholme müssen über die gleiche Anzahl von „Klicks“ oder Umdrehungen eingestellt werden)

Beispiel: Du fährst über eine schlechte Straße mit vielen Bodenunebenheiten. Hättest du die Zugstufendämpfung stark verschlossen, würde das Fahrwerk zwischen den Schlaglöchern nicht mehr in



die Ausgangsposition zurück gelangen und für das nächste Schlagloch stünde nicht mehr der gleiche Federweg zur Verfügung.

Bei gleicher Fahrt wird die Druckstufendämpfung zu weit verschlossen. Nun kann der Dämpferkolben nicht mehr schnell genug durch das Öl tauchen. Gedämpft werden die Stöße nun hauptsächlich durch den Reifen, der aber dieser Aufgabe nicht vollumfänglich gewachsen ist.

Die Druckstufendämpfung soll das Einfedern des Fahrwerks abdämpfen, so dass die Gabel/Federbein nicht durch harte Schläge oder starke Belastungen durchfedern und sich die Bewegung durch das Fahrwerk kompensieren lässt. Die Zugstufendämpfung sollte die Gabel/Federbein zügig wieder ausfedern lassen, jedoch ein Nachfedern vollumfänglich verhindern. Manche nennen das saugend & schmatzend. Du kannst dich zum

Testen neben dein Motorrad stellen, die Vorderbremse ziehen und das Motorrad vorne in die Gabelfedern drücken. Dabei solltest du die Gabel nicht bis zum Ende des Federweges einfedern können. (mit Schwung maximal 2/3 des Federweges) Das Motorrad wird durch die komprimierten Gabelfedern nun wieder hochgedrückt und sollte dann nicht nachwippen. Es federt also aus, und sackt zurück in die Ausgangsposition. Viele Fahrer montieren sich dünnen Kabelbinder um eines der Tauchrohre an der Gabel. So kann kontrolliert werden, wie viel der 120mm Federweg man tatsächlich maximal gebraucht hat. Übrigens, es sind etwa 10-15 mm des sichtbaren Federwegs ungenutzt, da die Gabel hier bereits in die hydraulische Anschlagssicherung eingetaucht ist.

Federvorspannung

Die Messwerte für die Federvorspannung teilt man in zwei Bereiche auf. Dabei beschreiben die Bereiche jeweils den „Ausfederweg“ unter verschiedener Belastung. Statischer Negativ-Federweg (nur das Fahrzeuggewicht). Dynamischer Negativ-Federweg (Fahrzeug- und Fahrergewicht).





Der statische Negativ-Federweg beschreibt also, wie weit das Fahrwerk bei Entlastung des Fahrzeuggewichts ausfedert. Das kann man testen, indem man mit einem Klebeband oder einem Edding bei senkrechten Stand und Belastung nur durch das Fahrzeug, eine Markierung am Tauchrohr unmittelbar über der Staubmanschette vornimmt. Nun hebt man das Fahrzeug beispielsweise über den Seitenständer am markiertem Rad in die Luft. Eine helfende Hand misst nun den jetzigen Abstand zur Staubmanschette. Grundsatz statischer Negativ-Federweg: ca. 25 mm

Der dynamische Negativ-Federweg ergibt sich, belastet durch das Fahrzeuggewicht und das Fahrergewicht. Die Markierungen hierzu können ebenso angebracht werden, wie vorher bei der statischen Messung. Grundsatz Dynamischer Negativ-Federweg: ca. 35-40 mm. (etwa 1/3 vom Gesamtfederweg 120 mm)

Man spricht übrigens von einem negativen Federweg, also der Ausfederlänge, da das Motorrad besonders unter der dynamischen Achslastverlagerung leidet. Bremsend ist es leicht möglich, Fahrzeug- und Fahrergewicht nur auf dem Vorderrad zu transportieren, weil all das Gewicht nach vorne verlagert wird. Beschleunigend ist es ebenso einfach möglich alles auf dem Hinterrad zu transportieren, weil nun das gesamte Gewicht nach hinten verlagert wird. Will man schnell und sicher fahren, sollten die Räder zum Lenken, Beschleunigen oder Verzögern möglichst lange den Kontakt zum Boden behalten. Willst du beispielsweise aus der Kurve flott heraus beschleunigen, kann Lenken erforderlich sein. Dazu sollte die Gabel soweit es geht ausfedern können, damit der Vorderreifen noch den Boden berührt.

Da die Motorräder werksseitig meistens für ca. 75-80 kg Fahrergewicht ausgelegt werden, werden leichtere oder schwerere Fah-

rer nun herausfinden, dass die Federn evtl. nicht zu dem von mir geplanten Einsatzzwecken passen. Leichtere Fahrer werden das Fahrwerk nicht auf 35 mm einfedern können und schwere Fahrer werden über 40 mm landen.

Nun wird klar, dass eine Fahrwerkseinstellung auch individuell vorgenommen werden muss. Sind es 100 kg Fahrergewicht oder 60 kg. Fährt man viel alleine oder oft mit Sozium? Wer jetzt einfach seine Federvorspannung weiter vorspannt, baut gleichzeitig Ausfederlänge ab und leidet vor allem durch fehlenden Bodenkontakt des Vorderreifens. Hier empfiehlt sich der Gang zum Händler des Vertrauens. Oftmals ist mit anderen Federn schon Abhilfe getan, die kein Vermögen kosten.

Da bei unserem Hobby Fahrzeuggewicht und Fahrergewicht nicht weit auseinander liegen, anders als beim Auto, hat der einzelne Fahrer mit seinen individuellen Kenndaten einen großen Einfluss auf die Performance der Fahrer-Fahrzeug Kombination. Ein schlecht eingestelltes Fahrwerk hat größeren Einfluss auf das Fahrverhalten, als viele von uns je gedacht hätten. Nehmt euch also mal eine Stunde Zeit und versucht mal die Basiseinstellung vorzunehmen. Von dieser Einstellung aus, kann man sich dann weiter voran tasten. Schreibt euch die Einstellungen auf, damit ihr zu diesem Punkt wieder hin findet, sollte sich etwas verschlechtern.

Wir wünschen Euch weiterhin eine tolle Saison und viel Spaß mit den Motorrädern.

**UNSER LETZTES EVENT IN DER SAISON
AN DER MOTO GP RENNSTRECKE IN ASSEN:**

TT CIRCUIT ASSEN 16./17.9.

Sichere Dir noch schnell
einen der letzten Startplätze:
www.dannhoff-motorsport.de

**JETZT
BUCHEN**

**REST-
PLÄTZE**

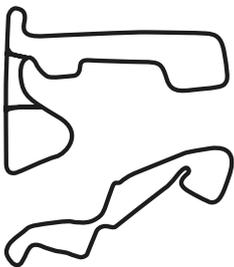


**FREUT EUCH AUF DIE
RENNSAISON 2018**

Wir planen für euch Events auf den schönsten
Rennstrecken Europas! www.dannhoff-motorsport.de

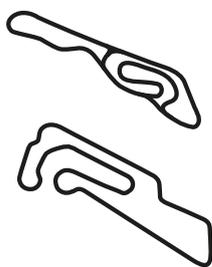
Terminankündigungen sind ab Ende November zu erwarten.

Franciaorta (IT)



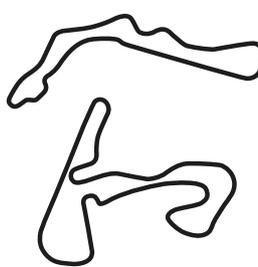
Assen (NL)

L'Anneau du Rhin (F)



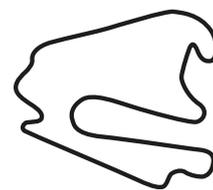
Oschersleben

Most (CZ)



Zandvoort (NL)

Eurospeedway
Lausitzring



DANNHOFF MOTORSPORT

Fischers Allee 78 · 22763 Hamburg · Tel. +49 160 700 22 23 · info@dannhoff-motorsport.de



Besuche uns auf Facebook!



SP-120 S | € 199,-

2017 KOLLEKTION INTEGRAL HELME

BAYARD Integralhelme haben optimierte aerodynamische Helmschalen, um die Windgeräusche auf ein Minimum zu reduzieren. Viele Modelle verfügen über integrierte Sonnenblenden und sind in Unifarben sowie trendigen Designs erhältlich.

PINLOCK PREPARED
ORIGINAL



SP-111 S | € 149,-



SP-111 S | € 159,-



SP-59 S | € 149,-



CX-50 S | € 169,-



SP-63 S | € 139,-



SP-62 S | € 139,-



SP-56 S | € 129,-



SP-51 S | € 89,-

TESTSIEGER



BE SAFE.
QUALITY HELMETS SINCE 1970.

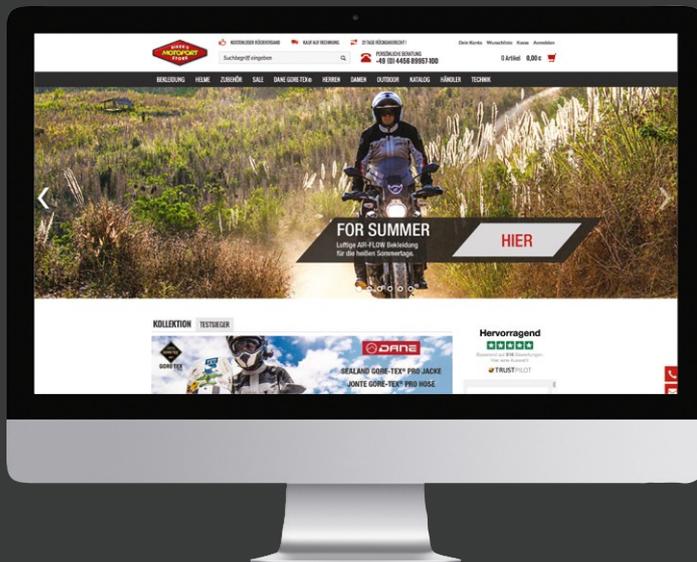


GRATIS BESTELLEN

Der Katalog für Bekleidung
und Zubehör auf 300 Seiten.



www.motoport.de



Der MotoPort Online-Shop

wurde zum zweiten Mal in Folge
von der Zeitschrift MOTORRAD als

TOP-SHOP

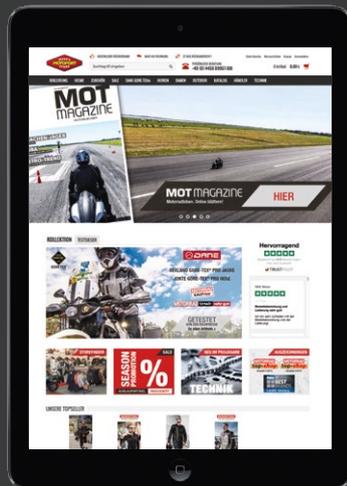
ausgezeichnet.



Ausgabe 2/2015



Ausgabe 5/2010



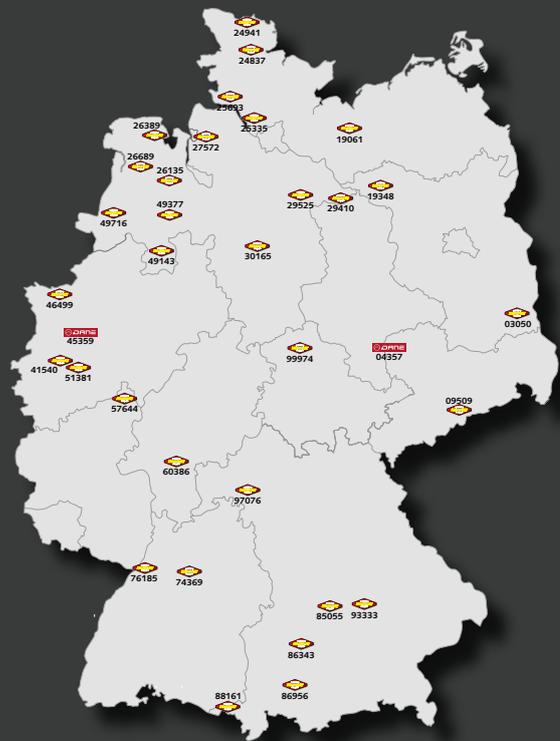
Hervorragend



TRUSTPILOT

Kundenbewertungen

MotoPort Stores in Deiner Nähe!



03050 Cottbus, Zweirad-Hübner Motor GmbH, Madlower Hauptstraße 37, cottbus.motoport.de | **04357 Leipzig**, Zweirad Haage, Kieler Str. 41, leipzig.motoport.de | **09509 Pockau**, Zweiradhaus Hunger, Freiburger Str. 11, pockau.motoport.de | **19348 Perleberg**, Motorrad Jansen, Pritzwalcker Str. 79, perleberg.motoport.de | **24941 Flensburg**, Bruno's MOTO-Company, Lilienthalstr. 27, flensburg.motoport.de | **25335 Elmshorn**, Jens Lindemann, Jahnstr. 3, info@elmshorn.motoport.de | **25693 Sankt Michaelisdonn**, Heller & Soltau OHG, Johannßenstr. 37, st.michaelisdonn.motoport.de | **26135 Oldenburg**, Börjes Bikers Outfit GmbH & Co. KG, Bremer Heerstr. 420, oldenburg.motoport.de | **26389 Wilhelmshaven**, Motorradsport Kunert, Güterstr. 40, wilhelmshaven.motoport.de | **26689 Augustfehn**, Börjes Bikers Outfit GmbH & Co. KG, Stahlwerkstr. 17a, augustfehn.motoport.de | **27572 Bremerhaven**, Harry Zager, Seeborg 3, bremerhaven.motoport.de | **29410 Salzwedel**, Bikers Only, Neuperverstraße 12, salzwedel.motoport.de | **29525 Uelzen**, Hobby Motor, Hansestr. 21, uelzen.motoport.de | **30165 Hannover**, Biker's Point Dietmar Schmeil, Vahrenwalderstr. 209, hannover.motoport.de | **41540 Dormagen**, KS Zweiradtechnik Skach, Bergiusstraße 4, dormagen.motoport.de | **45326 Essen**, 2-Rad-Markt-Essen, Hövelstraße 181, 2-rad-markt-essen.de | **49143 Bissendorf**, Fahrzeug-Center Schriewer, Gewerbebepark 15-17-17A, bissendorf.motoport.de | **49716 Meppen**, Annette Berentelg, Meppener Str. 22, meppen.motoport.de | **49377 Vechta**, Top Moto, Alter Flugplatz 18, vechta.motoport.de | **51381 Leverkusen**, Motorradhaus Granke, Burscheider Str. 527, leverkusen.motoport.de | **57644 Hattert**, Moto-Shop Vohl, Hauptstraße 118, hattert.motoport.de | **60386 Frankfurt**, Holgers-Zweirad-Shop, Hanauer Landstraße 551, frankfurt.motoport.de | **74369 Löchgau**, Auto+Zweirad Trinkner, Erligheimer Straße 7, loechgau.motoport.de | **76185 Karlsruhe**, Moto-Discount, Neureuter Str. 53-55, karlsruhe.motoport.de | **85055 Ingolstadt**, PBS Ingolstadt Willibald-Schwab-Straße 6, ingolstadt.motoport.de | **86343 Königsbrunn**, Finkl's Erlebnis Motorrad, Landsberger Strasse 39, koenigsbrunn.motoport.de | **86956 Schongau**, Motorrad Hintermeyer, Schwabbrucker Str. 11, schongau.motoport.de | **88161 Lindenberg**, Zweirad Center Nuber GmbH Goßholzer Str. 13A, lindenbergmotoport.de | **93333 Schwaig**, Schweiger, Grasiger Weg 20, schwaigmotoport.de | **97076 Würzburg**, hmf Motorräder, Nürnberger Straße 122, wuerzburg.motoport.de | **99974 Unstruttal**, Cycle World, Im Sande 2a, unstruttal.motoport.de

MotoPort

Plaggenkrugstraße 33

D-26316 Varel

Fon: +49 (0)4456/89957-100

Fax: +49 (0)4456/89957-294

info@motoport.de

www.motoport.de

www.facebook.com/motoport

Ausführliche Händler-Infos unter:



www.motoport.de